# ODLOČBA KOMISIJE

## z dne 7.12.2005

## o državni pomoči Belgije za ABX Logistics (št. C 53/2003 (prej NN 62/2003))

*(notificirano pod dokumentarno številko C(2005) 4447)*

**(Besedilo v francoskem in nizozemskem jeziku je edino verodostojno)**

**(Besedilo velja za EGP)**

(2006/947/ES)

KOMISIJA EVROPSKIH SKUPNOSTI JE –

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

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

po pozivu vsem zainteresiranim strankam, naj predložijo svoje pripombe v skladu z navedenimi členi ([1]), in ob upoštevanju teh pripomb,

ob upoštevanju naslednjega:

### 1. POSTOPEK

(1) V dopisu z dne 28. novembra 2002, evidentiranem pri Komisiji 29. novembra 2002 (št. DG Tren/A 71122), so belgijski organi priglasili pomoč za reševanje za ABX Logistics (podružnice F, D, NL in skupina). Ta pomoč (zadeva N 769/2002) je bila odobrena z Odločbo Komisije z dne 21. januarja 2003.

(2) V dopisu z dne 17. februarja 2003 je Belgija priglasila načrt za prestrukturiranje podjetja ABX Logistics, ki je bil evidentiran 17. februarja 2003 pod št. Tren A/13396. S to priglasitvijo in drugimi informacijami, ki jih je imela na voljo, je bila Komisija obveščena, da je Belgija poleg priglašenega načrta za prestrukturiranje uporabljala določene zneske javnih sredstev za podjetje ABX Logistics. Belgija je zlasti v dopisih z dne 7. maja 2003 Komisiji sporočila dodatne informacije.

(3) V dopisu z dne 24. julija 2003 (št. SG (2003) D/231003) je Komisija sporočila Belgiji, da bo v zvezi s temi ukrepi sprožila postopek (št. C 53/03) v skladu s členom 88(2) Pogodbe ES.

(4) Po dogovoru o odstranitvi zaupnih podatkov je bila odločitev Komisije, da sproži postopek preiskave, objavljena v *Uradnem listu Evropske unije* ([2]). Komisija je pozvala vse zainteresirane stranke, da predložijo svoje pripombe o zadevnih ukrepih.

(5) V dopisu z dne 29. avgusta 2003 (št. GAB. Loyola de Palacio Entrada št. 2805) so belgijski organi poslali svoje pripombe v zvezi z uvedbo postopka.

(6) Komisija je prejela pripombe v zvezi s tem od zainteresiranih tretjih strani. Belgiji jih je posredovala z dopisom z dne 18. februarja 2004 (št. D (2004) 2823) in ji dala možnost, da da nanje svoje pripombe, njene pripombe pa je prejela z dopisom z dne 18. marca 2004 (št. A/15992).

(7) Medtem so belgijski organi z dopisi z dne 12. decembra 2003 (št. A/37839), 19. decembra 2003 (št. A/38582) in 12. novembra 2004 (št. A/35928) poslali dodatne informacije ter posredovali posodobljen načrt prestrukturiranja podjetja ABX z dopisi z dne 14. januarja 2005 (št. A/2010), 24. februarja 2005 (št. A/4889) in 14. marca 2005 (št. A/6690). Dodatne informacije so bile prejete zlasti z dopisi z dne 18. avgusta 2005, 31. avgusta 2005, 2. septembra 2005 in 26. septembra 2005.

(8) V dopisu z dne 4. maja 2005 je Komisija sporočila Belgiji, da bo postopek št. C 53/03 razširila na nove elemente sporočenih informacij. Po soglasju belgijskih organov glede odstranitve zaupnih podatkov je bila odločitev Komisije, da sproži postopek preiskave, objavljena v *Uradnem listu Evropske unije* ([3]). Komisija je pozvala vse zainteresirane tretje strani, da predložijo svoje pripombe o zadevnih ukrepih.

(9) Komisija je v zvezi s tem prejela pripombe od belgijskih organov in zainteresiranih tretjih strani. Pripombe tretjih strani je Belgiji posredovala z dopisom z dne 18. julija 2005 in ji dala možnost, da da nanje svoje pripombe, njene pripombe pa je prejela v dopisu z dne 18. avgusta 2005. Temu dopisu sta sledila informativna dopisa z dne 2. septembra 2005 in 29. septembra 2005.

(10) V dopisu z dne 3. avgusta 2005 so italijanski organi po predvidenem roku za predložitev pripomb o zgoraj navedenem podaljšanju postopka Komisiji poslali pritožbeni dopis v zvezi s prodajo podjetja ABX Logistics Worldwide. V dopisu z dne 19. avgusta 2005 je Komisija belgijske organe zaprosila, da ji pošljejo svoje mnenje o dejstvih, omenjenih v dopisu italijanskih organov. Belgijski organi so odgovorili z dopisom z dne 15. septembra 2005.

([1]) UL C 9, 14.1.2004, str. 12.

([2]) Glej opombo št. 1.

([3]) UL C 142, 11.6.2005, str. 2.

(11) Na koncu so belgijski organi novembra 2005 poslali različne dodatne informacije, zlasti z dopisom z dne 1. decembra 2005 (št. A/30862).

## 2. SPLOŠNO OZADJE PRESTRUKTURIRANJA ABX

### 2.1 Glavne faze postopka

(12) Kot dopolnitev podrobnejših informacij, predloženih med uvedbo postopka, Komisija na kratko opozori, da je družba Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) med letoma 1998 in 2001 kupila vrsto individualnih podjetij. Takrat ta podjetja še niso bila pravno združena v holding, vendar so kljub temu tvorila gospodarsko mrežo ABX LOGISTICS, ki je po svetu štela okoli 107 konsolidiranih hčerinskih družb, ki so 89 % svoje prodaje dosegle v Evropi, 6 % v Aziji in 5 % v Ameriki.

(13) Ta zadeva obravnava prestrukturiranje navedene mreže, ki so ga belgijski organi priglasili 17. februarja 2003.

(14) V nadaljevanju so povzeti glavni posredovani podatki in dvomi, ki jih je Komisija izrazila pri uvedbi postopka.

#### 2.1.1 *Priglasitev z dne 17. februarja 2003*

(15) Prvotni načrt za prestrukturiranje je na eni strani določal, da je treba 107 hčerinskih družb ABX družbe SNCB, ki so bile v rokah različnih holdingov ABX, združiti pod splošen holding. Na drugi strani bi bilo treba hčerinske družbe ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH (v nadaljnjem besedilu „ABX-D“), ABX LOGISTICS Holding (Nederland) BV (v nadaljnjem besedilu „ABX-NL“) in ABX LOGISTICS (France) (v nadaljnjem besedilu „ABX-F“), ki so v težavah, prestrukturirati, da bi bile ponovno sposobne preživetja.

(16) Operativni ukrepi prestrukturiranja so bili zlasti sestavljeni iz preoblikovanja pravnih struktur z združitvijo vseh pravnih oseb skupine pod isto glavno družbo (i.) ([4]), prenosa in zapiranja osnovnih sredstev (ii) ([5]) ter drugih operativnih ukrepov v Nemčiji, na Nizozemskem in v Franciji, da bi dosegli dodatno izboljšanje poslovnega rezultata (iii.) ([6]).

(17) V ta namen so belgijski organi Komisijo uradno obvestili, da bo družba SNCB prispevala glavni del potrebnega financiranja za to prestrukturiranje. Prvotno priglašeni zneski so znašali 91,6 milijona EUR dolgov, ki bi jih družba SNCB pretvorila v kapital ABX-D, -NL in -F (dolgoročno financiranje), in 140 milijonov EUR povratnega posojila (kratkoročno financiranje), ki ga je družba SNCB odobrila istim gospodarskim subjektom.

#### 2.1.2 *Dvomi Komisije z dne 23. julija 2003*

(18) Komisija je pri sprožitvi postopka preiskave začasno izrazila dvome glede nekaterih vidikov.

(19) *Prisotnost pomoči:* Najprej je izrazila dvome glede trditve belgijskih organov, da nakazilo sredstev (v obliki povratnih posojil ali pretvorbe terjatev v lastni kapital) s strani SNCB v okviru prestrukturiranja podjetja ABX pomeni običajno transakcijo znotraj skupine in ne pomeni državne pomoči v smislu člena 87 Pogodbe.

(20) *Prestrukturiranje – upravičenost:* Komisija je prav tako izrazila dvome glede upravičenosti podjetij ABX-D, -NL in -F do pomoči za prestrukturiranje, ker ni bilo jasno, v kakšnem obsegu bi lahko preostala skupina ABX pokrila finančne potrebe podjetij, ki jih je treba prestrukturirati.

(21) *Prestrukturiranje – sposobnost preživetja, izkrivljanje in omejitve pomoči:* Komisija je prav tako izrazila dvome glede finančnega dela načrta za „*prestrukturiranje*“, ki je predvideval ublažitev dolgoročnih finančnih potreb (potreba po lastnem kapitalu) zadevnih podjetij ABX, predvsem s kratkoročnim financiranjem (povratno posojilo v višini 140 milijonov EUR). Zaradi tega je Komisija prav tako izrazila svoje dvome, da bi tako financiranje lahko omogočilo obnovo trajne sposobnosti preživetja zadevnih podjetij, da so predlagani ukrepi (zlasti v smislu zmanjšanja zmogljivosti) zadostni, da ne bi povzročili izkrivljanja trga v nasprotju s skupnim interesom, ter da taka domnevna pomoč podjetju ABX ne bi omogočala, da bi razpolagalo z morebitnimi presežnimi sredstvi.

(22) Komisija je poleg tega izrazila dvome glede domnevne odsotnosti državne pomoči in združljivosti ponovnih naložb s strani SNCB v ABX kot tudi uporabljenih sredstev

([4]) Da bi se ustanovila povezana in neodvisna skupina (i.), da bi se omogočilo oblikovanje sinergij med pravnimi osebami skupine (ii.), da bi se omogočilo odprtje kapitala za zunanjega industrijskega ali finančnega vlagatelja (iii.).

([5]) Šlo je za prodajo treh podružnic (Rheinkraft, Safety First in Worldpack), ki so predstavljale 98,5 milijona EUR prometa, zaprtje poslovalnic: 7 agencij in 3 skladišč v Nemčiji, 4 agencij v Franciji in 2 agencij na Nizozemskem, ter prodajo in ponovni najem (*sale and rent-back*) zgradb in drugih osnovnih sredstev.

([6]) Ti ukrepi bi se morali načeloma izvesti z izboljšanjem produktivnosti (z zmanjšanjem števila zaposlenih v višini 690 zaposlenih za polni delovni čas za tri države, v katerih poteka prestrukturiranje, vključno z vplivom zaprtja agencij) (1), znižanjem stroškov (2) in ponovnimi pogajanji o najemnih pogodbah (3).

za njihovo financiranje (morebitna jamstva, navzkrižne subvencije, neposredna financiranja, upoštevanje veljavnih direktiv). To zlasti glede naslednjih ukrepov:

(a) „*Nakup ABX s strani SNCB*“: Gre za naložbe družbe SNCB med letoma 1998 in 2001 v višini 672,4 milijona EUR (ki je med tem popravljen na 433,8 milijona EUR ([7]) za „*nakup*“ mreže ABX kakor tudi za določeno število navedb v zvezi z dodelitvijo jamstev, ki jih je odobrila bodisi družba SNCB bodisi država za financiranje ponovnih naložb v ABX, za katere je bilo treba preveriti vsebino.

(b) „*Drugi zneski*“: Komisija je izrazila dvome tudi o zakonitosti/združljivosti nakazila „*drugih subvencij*“ iz leta 2001 v skupnem znesku 150 milijonov EUR (ki je med tem popravljen na 114,6 milijona EUR ([8]), ki jih je družba SNCB dodelila ABX-D, -NL in -F in so bila nakazana brez predhodne priglasitve Komisiji. Dvomi Komisije v zvezi s tem so se nanašali na domnevno neprisotnost pomoči in združljivost takih morebitnih pomoči.

(c) „*Vzporedni zneski*“: Komisija je prav tako izrazila dvome glede trditve belgijskih organov, da preoblikovanje posojil, ki jih je leta 2004 družba SNCB dodelila ABX, v kapital v skupnem znesku 21 milijonov EUR (ki je bil med tem popravljen na 12,1 milijona EUR ([9]), v nadaljnjem besedilu „*vzporedni zneski*“, v korist podjetij ABX LOGISTICS (Ireland) Ltd. (3,2 milijona EUR), ABX LOGISTICS (Portugal) Lda. (2 milijona EUR), ABX LOGISTICS (Singapore) Pte Ldt. (3,8 milijona EUR) in ABX LOGISTICS International (Belgium) NV/SA (12 milijonov EUR), (v nadaljnjem besedilu „ABX-Irl“, „ABX-P“, „ABX-Sing“ in „ABX-B“), pomeni običajno transakcijo znotraj skupine SNCB. Belgijski organi so ocenili, da se bo ta znesek nakazal „zunaj okvira priglašenega prestrukturiranja“ in zato ne pomeni državne pomoči v smislu člena 87 Pogodbe. Dvomi Komisije v tej zvezi so se zato nanašali tudi na vprašanje združljivosti takih morebitnih pomoči.

2.1.3 *Dodatne informacije k priglasitvi*

(23) V dopisu z dne 14. januarja 2005 in 24. februarja 2005 so belgijski organi dopolnili prvotno priglasitev z informacijami, ki so bistveno spremenile načrt za prestrukturiranje ABX. Te spremembe so se zlasti nanašale na povečanje financiranja za prestrukturiranje s strani SNCB in skupine ABX, na prodajo podjetja ABX-Francija v obliki odkupa podjetja s strani zaposlenih („MBO“) pod tržno ceno, zmanjšanje dodatnih zmogljivosti, znatne notranje ukrepe prestrukturiranja ter na predvideno prodajo celotne skupine ABX po tržni ceni.

2.1.4 *Razširitev postopka z dne 3. maja 2005*

(24) Komisija je razširila postopek preiskave, vendar pa ta razširitev ne nadomešča prvotne sprožitve postopka, ampak jo dopolnjuje v zvezi z dvema glavnima točkama teh dodatnih informacij: spremembo proračuna, namenjenega za prestrukturiranje ABX, in način prodaje, zlasti ABX-France, pa tudi ABX-WW (ABX Wordwide), novega holdinga ABX, ustanovljenega med prestrukturiranjem.

(25) Glede na novo stanje bi tako bilo treba prispevati:

(a) 157,4 milijona EUR namesto 50 milijonov EUR lastnega kapitala za prestrukturiranje podjetja ABX v Nemčiji, da ABX-D doseže raven lastnega kapitala v višini 14,4 milijona EUR (na dan 31. 12. 2004), v primerjavi z bilančno vsoto 234 milijonov EUR (na dan 31. 12. 2003);

(b) 10,6 milijona EUR namesto 12,6 milijona EUR lastnega kapitala za prestrukturiranje podjetja ABX na Nizozemskem, da ABX-NL doseže raven lastnega kapitala v višini 9,3 milijona EUR (na dan 31. 12. 2004), v primerjavi z bilančno vsoto 35,7 milijona EUR (na dan 31. 12. 2003).

Za ABX-D in –NL imajo ti zneski obliko povečanja kapitala bodisi s pretvorbo obstoječih dolgov bodisi z vložkom novih lastnih sredstev;

(c) 223 milijonov EUR, da se v Franciji omogoči odkup enega dela podjetja ABX v Franciji s strani zaposlenih. Ta znesek ustreza dokončnim obveznostim družbe SNCB in ima zlasti obliko črtanja terjatev in pokritja prihodnjih izgub.

(26) V zvezi s prodajo podjetja ABX-F (odkup podjetja s strani zaposlenih) pod ceno je Komisija izrazila dvome glede prisotnosti državne pomoči v sredstvih, ki jih je družba SNCB prispevala kupcu. V zvezi s predvideno prodajo ABX-WW je Komisija opozorila, da je treba predložiti vse potrebne informacije, da se lahko preveri, ali bo taka prodaja dejansko opravljena po tržni ceni.

2.1.5 *Druge dodatne informacije*

(27) Belgija je zlasti v dopisu z dne 9. junija 2005 Komisiji predložila cel sklop informacij, ki odgovarjajo na razširitev postopka ter opozarjajo in dodajajo elemente informacij v zvezi s celotno zadevo.

(28) Belgija je v dopisu z dne 1. decembra 2005 poslala nekatere dodatne informacije, ki so predvsem podrobneje pojasnile že prej poslane informacije in izražale novo obveznost v zvezi s prisotnostjo ABX v Nemčiji.

([7]) Glej poglavje „Finančni vložek v številkah“.
([8]) Glej poglavje „Finančni vložek v številkah“.
([9]) Glej poglavje „Finančni vložek v številkah“.

### 2.2 **Dejavnosti ABX**

(29) Poleg dejavnosti ABX, povzetih zgoraj in opisanih ob sprožitvi postopka preiskave, belgijski organi navajajo, da se ABX LOGISTICS Worldwide strateško in komercialno jasno umešča kot „organizator prevoza“ ali „špediter“.

(30) Kot tak ABX opravlja dejavnosti na področju logistike prevoza. Po strokovni študiji, ki jo je naročila Komisija (v nadaljnjem besedilu „Jacobs“) ([10]), logistika na splošno pomeni *„upravljanje, kako in kdaj prepeljati sredstva na kraj, na katerem so potrebna“*. V skladu s to študijo gre v primeru ABX predvsem zato, da se optimizira stalni tok materiala po medsebojno povezani prevozni mreži in vozliščih skladiščenja.

(31) Belgijski organi dodajajo, da „prevozniki“ običajno nimajo prevoznih sredstev (tovornjakov, ladij, letal in drugih prevoznih sredstev), ampak uporabljajo prevozna podjetja, kar je potrdil Jacobs.

(32) V tem primeru, razen pri nekaterih izjemah, predvsem na Nizozemskem, je prevozna zmogljivost skupine ABX skoraj v celoti oddana podizvajalcem. Število tovornjakov, ki jih ima v lasti na Nizozemskem, se poleg tega od leta 2001 stalno znižuje in cilj je, da bi se nagibalo k ničli. Leta 2001 je ABX LOGISTICS na Nizozemskem imel 240 tovornjakov, ta številka pa se je leta 2002 znižala na 166, leta 2003 na 138 in leta 2004 na 110.

(33) V domačem ali mednarodnem cestnem prometu ABX LOGISTICS prevozno dejavnost v pravem pomenu besede oddaja neodvisnim cestnim prevoznikom kot podizvajalcem. Za zračni in pomorski promet ABX LOGISTICS deluje kot „posrednik“, saj pri podjetjih za pomorski („shipping lines“) ali zračni prevoz („airlines“) zakupi zahtevano prevozno zmogljivost v imenu svojih strank.

(34) Spodnja razpredelnica jasno potrjuje ta strateški položaj: samo 3 % tovornjakov, ki jih uporablja ABX LOGISTICS, so v lasti ali v zakupu družb skupine ([11]).

(35) „Prevozne zmogljivosti“ ABX LOGISTICS

| | V lasti (ali v zakupu) | Podizjavalci |
|---|---|---|
| Prevozna zmogljivost s tovornjaki | 3 % | 97 % |
| Prevozna zmogljivost z letalom | 0 | 100 % |
| Prevozna zmogljivost z ladjami | 0 | 100 % |

([10]) „Jacobs Consultancy“: Capacity of ABX Logistics and Sernam markets, končno poročilo, maj 2004.

([11]) Dopis belgijskih organov z dne 24. februarja 2005, str. 13.

(36) *Položaj ABX v različnih tržnih segmentih:* Po podatkih belgijskih organov je delež podjetij ABX leta 2003 znašal 49 % na trgu cestnega prometa, 42 % na trgu zračnega in pomorskega prometa in 8 % na trgu pogodbene logistike, ki se nanaša na skladiščenje blaga.

(37) Glede na njegovo raven poslovanja v Nemčiji, na Nizozemskem in v Franciji ABX ne spada med pet največjih podjetij na posameznih trgih na nacionalni ravni (cestni, zračni, pomorski promet, pogodbena logistika), kar naj bi potrdil tudi Jacobs.

(38) *Potencial rasti zadevnih trgov – splošni vidik:* Po podatkih belgijskih organov in študije Jacobsa povpraševanje po logističnih storitvah kljub nedavnim težavam zaradi dogodkov 11. septembra 2001 še naprej raste. Po navedbah v študiji Jacobs so vzrok za to rast evropskega prebivalstva, vedno večje povpraševanje potrošnikov po raznoliki ponudbi izdelkov, večja kupna moč potrošnikov in vedno pogostejše oddajanje logističnih storitev s strani proizvajalcev specializiranim podjetjem za logistiko.

(39) *Potencial rasti v Nemčiji:* V študiji Jacobsa je navedeno, da ima nemški logistični trg velik potencial rasti. Razvoj oddajanja logističnih storitev podizvajalcem na nemškem trgu v zadnjih osmih letih kaže, da bi se ponudba in povpraševanje lahko povečala za 15–20 % na leto v naslednjih letih.

(40) *Potencial rasti v zračnem prometu:* Airbus in Boeing predvidevata podvojitev števila tovornih letal v naslednjih 15 do 20 letih zaradi povečanja zračnega prevoza tovora, ki bo presegel prevoz potnikov. Airbus predvideva potrojitev tovornega prometa, pri čemer naj bi do leta 2021 imel povprečno rast 5,7 % na leto, Boeing pa 6,4 % na leto. Ti veliki razponi rasti bi morali prav tako zagotavljati razpon rasti za prevoznike in logistična podjetja.

(41) *Potencial rasti v cestnem prometu:* Strokovnjaki navajajo, da je cestni promet v vsej Evropi industrija z majhnimi vstopnimi ovirami in da zato trpi zaradi stalnih strukturnih presežkov zmogljivosti ([12]), kar se je potrdilo v zadnjih petih do sedmih letih, ko so cene padle. Vendar se ta presežek zmogljivosti nanaša na podjetja, ki opravljajo zadevne prevoze, kar ne velja za ABX, ki „organizira“ prevoz, ki pa ga sam ne opravlja. Po podatkih v študiji Jacobsa trg cestnega tovornega prometa kaže visoko rast. Iz tega izhaja, da bi tak razvoj trga moral prav tako zagotavljati razpon rasti za prevoznike in logistična podjetja.

([12]) Čeprav se zdi, da je nedavna širitev začasno ublažila sedanje stanje. Kljub temu bi moralo dejstvo, da naj bi veliko število prevoznih podjetij sklenilo pogodbe o podizvajalskih delih za prevoz blaga po cesti s cenejšimi podjetji, ki prihajajo iz novih držav članic, povečati konkurenčni pritisk na cene na trgu cestnega prometa.

(42) *Potencial rasti v pomorskem prometu:* V študiji Jacobsa je navedeno, da je bila rast v sektorju pomorskih špediterskih storitev (odpreme tovora) v obdobju med letoma 1998 in 2002 v povprečju 7 %. Prihodnji razvoj rasti prevoza blaga po morju bo odvisen od splošnega dogajanja na svetovni ravni.

### 2.3 **Ustanovitev mreže ABX**

#### 2.3.1 *Nakup družb mreže ABX s strani SNCB*

(43) Čeprav dejavnosti nakupa mreže ABX s strani SNCB, ki zaradi njihove narave same ne morejo imeti prednosti za ABX, niso predmet te odločbe, Komisija v nadaljevanju na splošno opozarja na glavne faze, kot so jih predstavili belgijski organi.

(44) Belgijski organi so navedli, da je o nakupih različnih družb skupine ABX LOGISTICS družba SNCB odločala na podlagi poslovnega načrta, ki je v času naložbe kazal možnost hitre povrnitve donosnosti. Nakupni pogoji za Thyssen Haniel Logistik („THL")/Bahntrans, Dubois in Saima Avandero (ki so postali ABX v Nemčiji, Franciji in Italiji) so na kratko povzeti v nadaljevanju.

(45) *Nakup podjetja THL/Bahntrans (ki je postalo ABX v Nemčiji):* Po informacijah belgijskih organov, zlasti iz oktobra 2000, je nakupna cena za celotno skupino THL znašala [...] (*) milijonov nemških mark (DEM) (skupina Thyssen) + [...] DM (Deutsche Bahn AG). Coopers & Lybrand je vrednost dejavnosti te skupine ocenil na [višja vrednost od nakupne cene, navedene zgoraj (**)] milijonov DEM (od tega [...] milijonov DEM za dejavnosti združitve) in na [...] milijonov DEM ob upoštevanju stroškov tega holdinga. Med tem nakupom je družba SNCB prevzela obveznosti starih delničarjev, zlasti v zvezi s predhodno obstoječim jamstvom za zgradbo v Münchnu. Ceno, ki je bila pod tržno, v višini [...] milijonov EUR ([...] milijonov DEM) za nakup Bahntrans so dne 1. oktobra 1998 plačali stari delničarji podjetij Bahntrans, Thyssen Handelsunion AG in Deutsche Bahn AG.

(46) Od prevzema naprej je podjetje ABX-D ustvarjalo izgube. Te izgube so močno oslabile finančno strukturo podjetja, katerega lastni kapital je od proračunskega leta 1999 naprej postal negativen. Ta položaj, ki se je nadaljeval do leta 2005, je SNCB kot matično družbo pripeljal do tega, da je izdala priporočilno pismo za odobritev posojila, povezano s tveganjem, ki je bilo posledica negativnega lastnega kapitala.

(47) *Nakup podjetja Dubois (ki je postalo pomemben del ABX v Franciji):* Belgijski organi navajajo, da je za obdobje med letoma 1998 in 2002 izračun, ki ga je imela na voljo družba SNCB, pripeljal do notranje stopnje donosa (IRR – *„Internal Rate of Return"*) v višini 12,7 % za tehtani povprečni strošek kapitala (WACC – *„Weighted Average Cost of Capital"*) v višini 9,5 % in *neto sedanjo vrednost* (NPV – *„Net Present Value"*) v višini 9,7 milijona EUR, kar je dovoljevalo pričakovati razumno donosnost naložbe.

(48) *Nakup podjetja Gruppo Saima Avandero (ki je postalo ABX v Italiji):* Belgijski organi navajajo, da je za obdobje med letoma 1998 in 2008 izračun, ki ga je imela na voljo družba SNCB, pripeljal do notranje stopnje donosa (IRR) v višini 13,0 % za tehtani povprečni strošek kapitala (WACC) v višini 9,0 % in neto sedanjo vrednost (NPV) v višini 51,8 milijona EUR, kar je dovoljevalo pričakovati razumno donosnost naložbe.

(49) Ker je poleg tega Komisija sprožila vprašanje morebitne prisotnosti navzkrižnih subvencij, ki jih je družba SNCB uporabila za financiranje svojih naložb v ABX, belgijski organi dodajajo naslednja pojasnila:

(a) Belgijski organi navajajo, da *„za celotno obdobje med letoma 1998 in 2002 državne intervencije ne zadostujejo za pokritje izdatkov nalog javne službe [SNCB]"* ([13]). Opozarjajo, da je Računsko sodišče leta 2001 že navedlo, da *„v zvezi z nalogami vlaganja in poslovanja za celotno obdobje, razen za proračunsko leto 1997, uporabe skupaj presegajo sredstva za obe nalogi, tako da ni nobenega znamenja o prenosu preostanka med dve nalogi javne službe in druge dejavnosti [družbe SNCB]"* ([14]).

(b) Navajajo tudi, da *„se je družba SNCB glede na to, da njene naloge poslovanja in naložb v zvezi z njenimi nalogami javne službe prav tako niso bile pokrite z državnimi intervencijami, zatekla k posojilu za preostanek svojih potreb"* ([15]). To zato velja tudi za sredstva družbe SNCB, ki so se uporabila za naložbe v ABX, ki pa se sicer *„niso financirale s posebnimi posojili, (…) ampak s splošnimi denarnimi sredstvi"* ([16]).

(50) Nazadnje belgijski organi navajajo, da je družba SNCB po teh nakupih dodelila določeno število priporočilnih pisem za odobritev posojila upnikom več hčerinskih družb ABX in zlasti v prid upnikom podjetij ABX-D in ABX Španija. Belgijski organi menijo, da so ta priporočilna pisma del običajnih odnosov med matično družbo in njenimi hčerinskimi družbami v zasebnem gospodarstvu.

(*) Zaupni podatki

(**) Natančne številke so bile izbrisane in nadomeščene s to navedbo.

([13]) Zlasti dopis belgijskih organov z dne 23. decembra 2003, evidentiran 29. decembra 2003 pod št. A/38604, in dopis z dne 20. junija 2003, evidentiran pod št. A/23465.

([14]) Poročilo Računskega sodišča z dne 18. maja 2001, str. 221.

([15]) Dopis belgijskih organov, evidentiran dne 20. junija 2003 pod št. A/23465.

([16]) Dopis belgijskih organov z dne 29. avgusta 2003, evidentiran dne 29. avgusta 2003 pod številko GAB. Loyola de Palacio Entrada št. 2805, str. 12.

2.3.2 *Ponovne naložbe, ki jih je družba SNCB opravila leta 2001*

(51) *Povečanje kapitala v Nemčiji:* Družba SNCB je konec leta 2000 in v letu 2001 povečala kapital svoje nemške hčerinske družbe (nekdanji Bahntrans) z denarnim vložkom v višini 17,5 milijona EUR in pretvorbo kratkoročnih predujmov družbe SNCB v kapital v višini 55 milijonov EUR. Ta odločitev je bila sprejeta na podlagi priporočil in analiz, opravljenih s pomočjo Boston Consulting Group („BCG“).

(52) V teh dokumentih podjetja BCG so predstavljeni naslednji argumenti in priporočila:

(a) Skupina ABX je predstavljala možnost ustvarjanja velike vrednosti in strateškega interesa za SNCB.

(b) Finančna naložba in okrepitev upravljanja sta bila nujna, da se izkoristi ta potencial.

(c) Takrat se je menilo, da je najboljša možnost samofinanciranje te finančne naložbe s strani SNCB.

(d) Pri izvajanju strategije ustvarjanja vrednosti prek ABX LOGISTICS je bila prednostna naloga za SNCB sanacija podjetja Bahntrans.

(e) Na koncu so strokovnjaki podjetja BCG menili, da bi bilo treba sanacijski načrt izvesti iz treh razlogov:

— V primeru uspeha bi sanacija omogočila nadaljevanje strategije ABX LOGISTICS, *„ki ima potencial za ustvarjanje vrednosti v višini več kot 300 milijonov EUR“*.

— Tudi v primeru delnega uspeha bi sanacija morala omogočiti, da se doseže višja cena z vrednostjo nadaljnje prodaje podjetja Bahntrans.

(53) Belgijski organi navajajo, da notranja stopnja donosa (IRR) skupne naložbe v višini 72,5 milijona EUR, ki bi se lahko pričakovala v času naložbe, znaša 8 %–10 % glede na izbrane napovedi poslovnega izida. Ta notranja stopnja donosa je primerljiva s stroškom kapitala družbe SNCB v tistem času.

**Izračun notranje stopnje donosa (IRR) za ponovne naložbe družbe SNCB v podjetje ABX Nemčija leta 2001 za […] milijonov)**

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Letna stopnja rasti dobička pred obrestmi in davki | […] | | | | | | |
| Eskontna obrestna mera | […] | | | | | | Končna vrednost |
| Leto | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Diskontni faktor | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| | 2001 | 2002 | 2003 | 2004 | 2005 | 2006 | Končna vrednost |
| Promet | […] | […] | […] | […] | […] | […] | |
| Poslovni izid pred davki | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Uporaba […] mio EUR nad nakupno ceno | […] | | | | | | |
| Naložba v višini […] mio EUR leta 2001 | […] | | | | | | |
| Prosti finančni tokovi | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Tehtani povprečni strošek kapitala | 9 % | | | | | | |
| Skupaj diskontirani denarni tok | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Notranja stopnja donosa (IRR) | 10,04 % | | | | | | |

(54) *Povečanje kapitala v višini 12,2 milijona EUR na Nizozemskem:* Strateški načrt v zvezi z „nizozemsko fazo“ (nekdanja skupina Kersten Hunik, ki je bila kupljena februarja 1999 in združuje tudi kapitalske deleže na Irskem) je bil sestavljen iz:

(a) okrepitve domačih dejavnosti z nakupom družbe, dejavne v nacionalni distribuciji na Nizozemskem; obseg dejavnosti družbe je bil okoli 2 000 pošiljk na dan in vodstvo družbe SNCB je ocenilo, da bi bilo potrebnih 6 000 pošiljk za donosno poslovanje v nacionalni distribuciji;

(b) nadaljevanja prestrukturiranja podjetja Kersten Hunik Holding (preimenovanega v ABX LOGISTICS Holding BV), kupljenega leta 1999;

(c) preprodaje dejavnosti pomorskega prometa („rederijen“) podjetij Kersten Hunik Scheepvaartmaatschappij BV in Link Line Europa BV, kar bi prineslo 1 milijon EUR v gotovini;

(d) v praksi so bile finančne potrebe pokrite na naslednji način:

— 9,2 milijona EUR kratkoročnih terjatev družbe SNCB se je preoblikovalo v kapital marca 2001;

— septembra 2001 je družba SNCB povečala kapital ABX LOGISTICS Holding BV za 10 milijonov EUR. Teh 10 milijonov EUR je bilo namenjenih financiranju nakupa podjetja Wegtransport BV s strani ABX LOGISTICS Holding BV. Cena, plačana za delnice, je bila [...] milijonov EUR, pri čemer je preostali znesek dodatnih [...] milijonov EUR ostal na voljo za pokritje morebitnih prilagoditev cen zaradi primerne skrbnosti;

— belgijski organi menijo, da torej znesek financiranja, ki ga je družba SNCB dodelila nizozemski hčerinski družbi (poleg cene za nakup podjetja Wegtransport za [...] milijonov EUR), znaša 9,2 milijona EUR marca 2001, k čemer je treba dodati 3 milijone EUR septembra 2001, kar je skupaj 12,2 milijona EUR;

— po njihovih podatkih je bila ta dokapitalizacija upravičena na podlagi obetov za obnovo donosnosti nizozemskih dejavnosti leta 2002, ki so se odražali s pozitivnim razvojem rezultatov, kot so bili predvideni konec leta 2000:

| | 2000A | Proračun za leto 2001 (določen konec leta 2000) | Proračun za leto 2002 (določen konec leta 2001) (*) |
|---|---|---|---|
| Promet | 54,1 | 60,9 | 86,4 |
| Izid iz rednega poslovanja (EBIT) | - 2,59 | - 2,73 | 0,68 |

(*) vključuje promet v zvezi z nakupom podjetja Wegtransport

(55) Belgijski organi menijo, da znaša notranja stopnja donosa te naložbe na podlagi napovedi poslovnega izida, ki so bile takrat na voljo, 11 % za to naložbo, vredno 12,2 milijona EUR.

**Izračun notranje stopnje donosa (IRR) za ponovne naložbe družbe SNCB v ABX Nizozemska leta 2001 za 12,2 milijona EUR (številke v milijon EUR)**

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Letna stopnja rasti dobicka pred obrestmi in davki | […] | | | | | | |
| Eskontna obrestna mera | […] | | | | | | Končna vrednost |
| Leto | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Diskontni faktor | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| | 2000A | Proracun za leto 2001, dolocen konec leta 2000 | Proracun za leto 2002, dolocen konec leta 2001 (*) | Nacrt za leto 2003 (**) | Nacrt za leto 2004 (**) | Nacrt za leto 2005 (**) | Končna vrednost |
| Promet | […] | […] | […] | […] | […] | […] | |
| Poslovni izid pred davki | […] | […] | […] | […] | […] | […] | |
| Dokapitalizacija v višini 12,2 mio EUR leta 2001 | […] | | | | | | |
| Prosti denarni tokovi | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Tehtani povprečni strošek kapitala | 9 % | | | | | | |
| Skupaj diskontirani denarni tok | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Notranja stopnja donosa (IRR) | 11,3 % | | | | | | |

(*) vkljucuje promet v zvezi z nakupom podjetja Wegtransport

(**) Zgodovinski podatki niso na voljo. Naknadna ponovna ocena, opravljena na podlagi (1) pricakovanja kosmatega dobicka v višini [...] % leta 2003 in (2) letne stopnje rasti v višini [...] % prometa in poslovnega izida od leta 2004 naprej.

(56) *Povečanje kapitala v višini 30 milijonov EUR v Franciji:* Decembra 2001 je družba SNCB povečala kapital francoske družbe, kupljene v letu 1999–2000, da bi omogočila začetek programa sekuritizacije terjatev, ki bi omogočal pridobitev bančne kreditne linije v višini 70 milijonov EUR. To povečanje kapitala je Société Générale, razdeljevalec posojila ABX LOGISTICS (Francija) SA, naložila kot nujni predpogoj za sekuritizacijo portfelja komercialnih terjatev ABX LOGISTICS (Francija) SA.

(57) Po navedbah belgijskih organov so finančne napovedi ABX LOGISTICS (Francija) SA, ki so bile takrat na voljo, pokazale možnost za povrnitev donosnosti v okviru sanacijskega načrta. Ta načrt je po nizu ukrepov za operativne izboljšave (računalništvo, revizija distribucijskih postopkov, zaprtja in prenosi dejavnosti, uskladitev pogojev zaposlovanja, povezovanje dejavnosti) predvideval izboljšanje izida iz rednega poslovanja (EBIT) z - 19,6 milijona EUR leta 2001 na 4,6 milijona EUR leta 2003.

**Pričakovan razvoj poslovanja ABX Logistics Francija (septembra 2001)**

| | Dejansko stanje v 2000 | Prpračun za leto 2001 | Prpračun za leto 2002 | Prpračun za leto 2003 |
|---|---|---|---|---|
| Promet | 516,0 | 631,0 | 626,0 | 664,0 |
| „Izid iz rednega poslovanja“ (EBT) | - 6,1 | - 19,6 | - 8,2 | 4,6 |
| Čisti poslovni izid | - 2,1 | - 28,4 | - 11,6 | 4,0 |

*Vir:* Sanacijski načrt, stran 43; menjalni tečaj 1 EUR = 6,55957 FRF

(58) Družba SNCB je ocenila, da bi ta sekuritizacija omogočila, da se nadomesti zunanje financiranje s kratkoročnim financiranjem s strani družbe SNCB. Kratkoročno bi se lahko namreč večji del presežka denarnih sredstev, pridobljenega s to sekuritizacijo, vložil v združitev denarnih sredstev (cash pool) ABX, kar bi družbam, ki so bile članice te skupine, omogočilo, da bi delno povrnile svoja neporavnana posojila do družbe SNCB.

(59) Belgijski organi menijo, da so napovedi poslovnega izida, ki so bile takrat na voljo, kazale na 14-odstotno notranjo stopnjo donosa (IRR) za to naložbo, vredno 30 milijonov EUR.

**Izračun notranje stopnje donosa (IRR) za ponovno vlaganje družbe SNCB v ABX Francija leta 2001 za 30 milijonov EUR (številke v milijon EUR)**

| | | | | | | | |
|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Letna stopnja rasti dobička pred davkom in obrestmi | […] | | | | | | |
| Eskontna obrestna mera | […] | | | | | | Končna vrednost |
| Leto | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Diskontni faktor | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| | Dejansko stanje leta 2000 | Proračun za leto 2001 | Napoved za leto 2002 | Napoved za leto 2003 | Načrt za leto 2004 (*) | Načrt za leto 2005 (*) | Končna vrednost |
| Promet | […] | […] | […] | […] | […] | […] | |
| Čisti poslovni izid | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Rekapitalizacija v višini 30 mio EUR leta 2001 | […] | | | | | | |
| Prosti denarni tokovi | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Tehtani povprečni strošek kapitala | 9 % | | | | | | |
| Skupaj diskontni denarni tok | […] | […] | […] | […] | […] | […] | […] |
| Notranja stopnja donosa (IRR) | 14,0 % | | | | | | |

(*) Zgodovinski podatki niso na voljo. Naknadna ponovna ocena, narejena na podlagi (1) pričakovanja kosmatega dobička v višini [...] % leta 2004 in [...] % leta 2005 ter (2) letne stopnje rasti v višini [...] % prometa in poslovnega izida od leta 2004 naprej
(**) [...] % na podlagi izida iz rednega poslovanja pred davki (EBT)

2.3.3 *„Vzporedni prispevki" družbe SNCB v ABX*

(60) Belgijski organi so navedli, da je družba SNCB ob nakupu družb na Irskem in Portugalskem ter dejavnosti Air&Sea v Belgiji prevzela vse ali del dolgov teh družb ter jih nato preoblikovala v kapital. Po njihovih navedbah je bil namen teh pretvorb v kapital, ki jih imenujejo „vzporedni prispevki":

(a) omogočiti združitev nekaterih družb in izpolniti cilj pravne poenostavitve skupine (Irska, Portugalska),

(b) ali omogočiti ohranitev prevoznih dovoljenj (Irska),

(c) ali družbam omogočiti, da nadaljujejo svoje dejavnosti zračnega in pomorskega prevoza z minimalno stopnjo lastnega kapitala za pridobitev zunanjih sredstev financiranja (Air&Sea Belgija).

(61) Po mnenju Belgije sta bili obnova lastnega kapitala in hitra povrnitev donosnosti zagotovljeni zaradi: (1) razmerja med njihovimi izgubami in njihovim prometom, (2) absolutnega zneska pretvorb in (3) s finančnimi napovedmi (proračun 2003), ki jih je vodstvo določilo konec leta 2002 in so predvidevale obnovo ravnotežja proti konca leta 2003. Te hčerinske družbe se ne smejo obravnavati kot podjetja „v težavah" in njihov položaj torej ni primerljiv s tremi gospodarskimi subjekti v težavah, opredeljenimi v prvotnem načrtu za prestrukturiranje. Po navedbah belgijskih organov enkratna in edinstvena intervencija družbe SNCB v zvezi s temi hčerinskimi družbami pomeni običajno financiranje nekaterih hčerinskih družb s strani matične družbe v teku poslovanja in tako popolnoma primerljiva z načelom zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu.

(62) Proračun za leto 2003, določen konec leta 2002, za tri zadevne družbe je poleg tega navedel možnost za obnovo ravnotežja ali skorajšnjega ravnotežja (izgube, nižje od 1 milijona EUR) v 12 mesecih po uvedbi načrta.

| | Čisti poslovni izid v letu 2002 | Proračunski čisti poslovni izid za leto 2003 (*) |
|---|---|---|
| ABX LOGISTICS (Ireland) Ltd. | - 0,3 | 0,0 |
| ABX LOGISTICS (Portugal) Lda | - 3,5 | - 0,3 |
| ABX LOGISTICS Int. (Belgium) SA/NV | - 2,0 | - 0,8 |

(*) Proračun, ki ga je vodstvo določilo septembra 2002

**Ključni finančni podatki leta 2002 družb na Irskem in Portugalskem ter Air&Sea Belgija (Milijon EUR)**

| | | | | (1) | (2) | |
|---|---|---|---|---|---|---|
| | Promet leta 2002 (dejanski) | Izid iz rednega poslovanja (EBIT) v letu 2002 (dejanski) | Čisti poslovni izid za leto Čiste izgube v letu 2002 v % prometa2002 (dejanski) | Čiste izgube v letu 2002 v % prometa | Absolutni znesek pretvorb | |
| | | | | | Po prvotnem načrtu (*) | Dejansko izvedene |
| 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* |

(*) Pretvorbe v kapital v višini 91,6 mio EUR + razpoložljivost dodatnih sredstev v višini 140 mio EUR, pri čemer se faktor pokritja v višini 21 mio EUR dodeli hčerinski družbi

(63) Belgijski organi so predložili izračune notranje stopnje donosa (IRR) za vsako od teh transakcij. Pri teh izračunih, ki tukaj niso podrobno predstavljeni, je uporabljena metodologija, ki jo je mogoče primerjati s tisto za izračune, predstavljene za ponovne naložbe v letu 2001. Vsakič kažejo, da znaša notranja stopnja donosa med 9,6 in 12,7 %.

(64) Družba SNCB je prav tako izvedla naložbo v višini 3,8 milijona EUR v ABX Singapur. Po podatkih belgijskih organov intervencije v zvezi s podjetjem ABX Singapur ne spadajo na področje uporabe člena 87 Pogodbe. Kljub temu so na zahtevo Komisije predložili notranjo oceno donosa, ki je pokazala, da naj bi za to naložbo znašala 10,9 %.

(65) Družba SNCB je prav tako leta 2000 dodelila jamstvo v višini 3 milijonov EUR za gradnjo stavbe v Singapurju. Belgijski organi menijo, da tudi ta transakcija ne spada na področje uporabe Pogodbe. V nadaljevanju so navedli, da je zavarovani dolg najprej pokrit s stavbo, ki se obravnava kot dobrina, umeščena v trgu, ki je dinamičen in v polni rasti. Ta stavba je bila leta 2005 prodana.

### 2.4 Vloga države v odločitvah družbe SNCB glede ABX

(66) Z dopolnitvijo informacij, navedenih ob sprožitvi postopka, Komisija v nadaljevanju povzema nekatere vidike v zvezi z družbo SNCB in morebitnim vplivom države na njene odločitve.

#### 2.4.1 *Upravni odbor in dejavnosti družbe SNCB*

(67) Družba SNCB je samostojno javno podjetje. Ker je samostojno javno podjetje, za družbo SNCB ne velja zakon o stečajih na podlagi zakona z dne 21. marca 1991 ([17]) o reformi nekaterih javnih gospodarskih podjetij. Poslovna dejavnost družbe je prevoz potnikov in blaga, lahko pa razvija vse druge trgovske dejavnosti, ki so neposredno ali posredno povezane s to poslovno dejavnostjo. Njeni organi so Upravni odbor (UO), Izvršni odbor (IO) in generalni direktor (GD). Upravni odbor sestavlja deset članov, vključno z generalnim direktorjem. Člane Upravnega odbora ([18]) imenuje kralj in jih izbere glede na dopolnjevanje njihovih sposobnosti ([19]).

(68) Čeprav lahko družba SNCB razvije vse dejavnosti, ki so združljive z njenim predmetom poslovanja, je belgijski zakonodajalec uvedel nekatere omejene mehanizme, da bi preverjal, ali neodvisno javno podjetje ne krši zakona, svojega temeljnega statuta ali pogodbe o upravljanju. Glavni mehanizem je prisotnost vladnega predstavnika v upravnih organih, zlasti v Upravnem odboru in Izvršnem odboru, ki skrbi za upoštevanje zakonov, temeljnega statuta družbe SNCB in pogodbe o upravljanju.

#### 2.4.2 *Sklepi Računskega sodišča*

(69) Belgijsko Računsko sodišče je maja 2001 pripravilo poročilo ([20]) o družbi SNCB, ki vsebuje več pomembnejših navedb za pojasnitev vprašanja vpliva države na odločitve, ki jih sprejema družba SNCB glede svojih trgovskih dejavnosti. To poročilo na eni strani navaja, da *„je predmet poslovanja družbe SNCB opredeljen na naslednji način: Cilj družbe je prevoz potnikov in blaga po železnici. Družba lahko sama ali s sodelovanjem belgijskih, tujih ali mednarodnih že obstoječih organov ali organov, ki jih bo ustanovila, izvaja vse gospodarske, industrijske ali finančne dejavnosti, ki se neposredno ali posredno, v celoti ali delno, nanašajo na njen predmet poslovanja ali ki bi lahko le-tega pospešile ali spodbudile njegovo izvajanje ali razvoj (...).“*

Izvirno besedilo zakona z dne 23. julija 1926, ki ustanavlja SNCB, ni opredelilo njenega predmeta poslovanja. Zakon z dne 1. avgusta 1960 (o spremembi zgoraj navedenega zakona) je v besedilo zakona vključil predmet poslovanja na podlagi naslednjih premislekov: „Predlog zakona, ki vam je predstavljen, torej določa predmet poslovanja družbe SNCB z navedbo, da lahko ta družba po zakonu opravlja vse dejavnosti, povezane z obratovanjem mreže, zlasti obratovanje okrepčevalnic, barov itd., izdelava materiala, namenjenega njeni uporabi, organizacija vseh vrst cestnega prometa, da se olajša odprava blaga (...).

Predmet poslovanja družbe SNCB je tako namenoma zelo obsežen. Ta opredelitev poleg tega ne vključuje nobene geografske omejitve (…). Ta predmet poslovanja se lahko razlaga tako, da se upraviči vsaka trgovska, celo finančna dejavnost.“

(70) Na drugi strani v zvezi z izdatki družbe SNCB v korist ABX Računsko sodišče navaja stališče, na podlagi katerega so bili napisani nekateri deli tega poročila: *„Ob upoštevanju neodvisnosti družbe SNCB, stopnje tveganja, ki jo je mogoče predvideti, in vložkov, je treba posebno pozornost posvetiti odločitvam o nakupu v okviru razvoja mreže ABX. Namen te analize je zlasti pojasniti razmere, v katerih so se te odločitve sprejele in se nadaljujejo, zlasti zaradi ponazoritve težav izvajanja predpisov, ki državi omogočajo, da prepreči, da se ogrozi zmožnost podjetja za izpolnjevanje svojih obveznosti javne službe“* ([21]) .

(71) V tem okviru je Računsko sodišče prišlo do naslednjih ugotovitev:

(a) *„pobudo za razvoj strategije razvoja mreže ABX je očitno dalo vodstvo* [družbe SNCB]“ ([22]);

([17]) Gre zlasti za člene 2, 3, 8, 12 in 41 tega zakona.

([18]) Na podlagi informacij, ki jih je predložila Belgija, naloga člana (vseh članov Upravnega odbora) ni združljiva z mandatom ali funkcijami poslanca Evropskega parlamenta, člana nacionalnih parlamentov, državnega ministra ali sekretarja, člana Sveta ali vlade skupnosti ali regije, guvernerja province, člana stalnega odposlanca provincialnega sveta in člana zaposlenih v SNCB.

([19]) Po navedbah Računskega sodišča (str. 46): Kar zadeva razrešitev članov Upravnega odbora, je trenutno potrebna privolitev, ki jo Upravni odbor izreče z dvotretjinsko večino glasov.

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

([21]) Poročilo Računskega sodišča z dne 18. maja 2001, str. 142.

([22]) Poročilo Računskega sodišča z dne 18. maja 2001, str. 151.

(b) *„da je javnemu podjetju* [SNCB] *dodeljena velika neodvisnost glede njegovih neželezniških naložb kakor tudi njegovih kapitalskih udeležb v trgovskih dejavnostih“* ([23]);

(c) „odločitve, ki jih SNCB sprejme za te [trgovske] dejavnosti, so omejene samo z upoštevanjem njenega predmeta poslovanja in določbami zakona z dne 21. marca 1991, ki naj bi preprečile tveganje, da bi to škodilo izvajanju nalog javne službe“ ([24]);

(d) *„naložbe v trgovske dejavnosti neželezniške narave niso (…) predmet predhodne odobritve, tako da je nadzor države v celoti odvisen od posredovanja vladnega predstavnika“* ([25]);

(e) *„Trenutni zakonodajni sistem, ki vladnemu predstavniku daje pravico do pritožbe in ministru pravico do razveljavitve v zvezi z odločitvami, ki bi ogrozile izvajanje nalog javne službe [družbe SNCB], ne daje zadostnega jamstva, da bi bil izpolnjen cilj trajnosti teh nalog“* ([26]).

(72) V ta okvir zavedanja tveganja, ki ogroža dejavnosti javne službe družbe SNCB, in nezadostnih zmogljivosti nadzora, ki jih ima na voljo država za omejitev teh tveganj, se umeščajo intervencije vladnega predstavnika in pristojnega ministra, o katerih je poročalo Računsko sodišče. Tako je bil namen posredovanja vladnega predstavnika z dne 2. marca 2000 ([27]) preveriti, ali naložba v italijansko podružnico ABX „*… ne škoduje izvajanju nalog javne službe [družbe SNCB]* …“. Dne 28. aprila 2000 ([28]) je posredoval minister za mobilnost in promet, da bi izrazil svojo željo, da *„bi bile strateške dejavnosti podjetja dolgoročne in bi omogočale zagotavljati njegovo trajnost in sposobnost preživetja“*. Dne 31. maja 2000 ([29]) je minister za mobilnost in promet opredelil *„… razmere za izvajanje nadzora države v primeru nakupa ali kapitalske udeležbe“*, pri čemer je šlo za posredovanje, ki je sledilo posredovanju vladnega predstavnika z dne 26. maja 2000 ([30]), v okviru katerega je ta opozoril na *„…zahtevo po združljivosti trgovskih dejavnosti s predmetom poslovanja družbe SNCB ter nalogo, ki ji je podeljena z zakonom ...“*.

2.4.3 *Svet ministrov se vključi v prestrukturiranje ABX*

(73) Komisija je poleg tega ob sprožitvi postopka preiskave, ob upoštevanju zasedanja Sveta ministrov [belgijske vlade] z dne 22. februarja 2002 ter z njim povezanega sporočila za javnost ([31]), ki jasno kažeta na tedanjo vključenost države v odločitev o prestrukturiranju ABX, navedla: *„Na predlog predsednika vlade je Svet ministrov odobril niz ukrepov glede dejavnosti ABX. Naslednje odločitve so bile sprejete na podlagi informacij in strateških premislekov, ki jih je poslala družba SNCB: ustanovitev holdinga s strani SNCB, ki zajema vse dejavnosti ABX, (…).“*

2.4.4 *Finančna zmogljivost družbe SNCB v obdobju med letoma 1998 in 2001*

(74) Komisija je ugotovila, da je bila družba SNCB med letoma 1998 in 2001 sama v dovolj dobrem finančnem položaju, da je lahko pridobila posojila na trgu. To zlasti izhaja:

(a) iz dejstva, da je bila leta 1998 bilančna struktura SNCB zdrava, pri čemer je imela razmerje med finančnimi dolgovi in lastnim kapitalom leta 1998 51 %, leta 1999 54 %, leta 2000 62 % in leta 2001 90 % ter pozitivni konsolidiran poslovni izid ([32]);

(b) študije neodvisnega strokovnjaka „NERA“, ki navaja, da je zadolženost SNCB v tem obdobju ostala v uravnoteženem povprečju glede na primerljiva podjetja v istem sektorju. Po navedbah NERA taka uravnotežena raven ustreza razmerju med dolgovi in lastnim kapitalom v višini 0,8/1 do 1,25/1 ([33]). V tej isti študiji pa NERA ugotavlja, da razmerje družbe SNCB v obdobju med letoma 1997 in 2001 ni preseglo teh vrednosti ([34]).

(75) Kljub temu se je finančni položaj SNCB od leta 2002 poslabšal. Njeni finančni dolgovi, predstavljeni v konsolidiranih računovodskih izkazih, so se namreč s 3,9 milijarde EUR leta 2001 povečali na 5 milijard EUR leta 2002 in 6,2 milijarde EUR leta 2003 za skupne konsolidirane dolgove v višini 8,6 milijarde EUR leta 2001, 9,6 milijarde EUR leta 2002 in 10,7 milijarde EUR leta 2003, medtem ko se je lastni kapital SNCB zmanjšal in s 4,9 milijarde EUR leta 2001 padel na 4,4 milijarde EUR leta 2002 in 4,2 milijarde EUR leta 2003. Če upoštevamo izključno finančne dolgove na manj in več kot eno leto ([35]), se je to razmerje povečalo, saj je z 80 % leta 2001 naraslo na 114 % leta 2002 in na 150 % leta 2003, medtem ko je družba SNCB v teh letih objavila konsolidirano izgubo.

([23]) Poročilo Računskega sodišča z dne 18. maja 2001, str. 142.
([24]) Poročilo Računskega sodišča z dne 18. maja 2001, str. 141.
([25]) Poročilo Računskega sodišča z dne 18. maja 2001, str. 154.
([26]) Poročilo Računskega sodišča z dne 18. maja 2001, str. 154.
([27]) Poročilo Računskega sodišča z dne 18. maja 2001, str. 152.
([28]) Poročilo Računskega sodišča z dne 18. maja 2001, str. 150.
([29]) Poročilo Računskega sodišča z dne 18. maja 2001, str. 153.
([30]) Poročilo Računskega sodišča z dne 18. maja 2001, str. 153.
([31]) Na voljo na spletni strani: http://www.belgium.be/.
([32]) Dopis belgijskih organov z dne 29. avgusta 2003, evidentiran dne 29. avgusta 2003 pod številko GAB. Loyola de Palacio Entrada št. 2805, str. 4.
([33]) Poročilo NERA, str. 58.
([34]) Po navedbah NERA (Dodatek D.1, str. 7) se je razmerje med dolgovi in lastnim kapitalom z 0,6 leta 1997, 1998 in 1999 povečalo na 0,8 leta 2000 in na 1,0 leta 2001.
([35]) Kar zadeva obdobje med letoma 1998 in 2001, je družba SNCB vzpostavila zgoraj navedeno razmerje z vključitvijo dolgoročnih finančnih dolgov z zapadlostjo v letu in razložila razliko med 90 % in 80 % za leto 2001 ter razliko v naslednjih letih.

## 3. PODROBEN OPIS UKREPOV PRESTRUKTURIRANJA IN PRIVATIZACIJE ABX

(76) Dejavnosti skupine ABX so bile združene v holding pod imenom ABX LOGISTICS Worldwide NV/SA (v nadaljnjem besedilu „ABX-WW“) ([36]). Poleg tega so dejavnosti Air&Sea, ki so bile doslej združene v različne nacionalne subjekte ABX, že v veliki večini združene v ABX LOGISTICS Air&Sea Worldwide SA/NV, novoustanovljeno podskupino ABX-WW, v nadaljnjem besedilu „ABX-Air&Sea“ ([37]).

Ta združitev sodi v okvir temeljitega prestrukturiranja vseh dejavnosti skupine, ki se je začelo leta 2002. Takšno prestrukturiranje zajema operativne ukrepe (združitev različnih subjektov, ustanovitev centralne službe, organiziranost v profitne centre, zmanjševanje zmogljivosti in izboljšanje produktivnosti...), pa tudi finančne ukrepe za obnovo finančne strukture in sposobnosti preživetja skupine. Ob upoštevanju teh ukrepov prestrukturiranja je SNCB z vlagateljem podpisala predpogodbo o prodaji skupine ABX-Worldwide, s pridržkom presoje Komisije glede prestrukturiranja.

Glavne značilnosti tega prestrukturiranja so opisane v nadaljevanju.

(77) Belgijski organi navajajo, da je ABX-WW zaradi tega prestrukturiranja ponovno vzpostavil svojo operativno donosnost že z letom 2004 (dobiček pred obrestmi in davki v višini 11,6 milijona evrov), po letu 2006 pa naj bi ponovno vzpostavil svojo neto donosnost (čisti poslovni izid v višini 10,7 milijona EUR) ([38]).

### 3.1 Združevanje in reorganizacija skupine ABX

(78) Sprejeti so bili različni ukrepi združevanja družb skupine ABX: združevanje upravljavske strukture skupine (program Phoenix), informacijskih sistemov, finančnega poslovanja in upravljanja človeških virov.

(79) *Phoenix:* belgijski organi navajajo, da je namen tega programa združiti mednarodno upravljanje različnih dejavnosti skupine, zaobjeti operativne sinergije, usmeriti nabavne količine na manjše število dobaviteljev, okrepiti „Corporate Centre“ z dodeljevanjem postopkov, pristojnosti in informacijskih orodij, ki jih potrebuje za izvajanje svojih pristojnosti, prek enot „Proizvod“ usklajevati trgovinske in operativne ukrepe med državami ter kakovost storitev za kupce, pa tudi okrepiti odgovornost in motivacijo lokalnega vodstva za delo v sodelovanju z drugimi subjekti skupine.

(80) *Informacijska tehnologija:* navajajo, da je namen združevanja informacijskih sistemov združiti obstoječe sisteme, racionalizirati uporabo in vzpostaviti celovite rešitve za skupino.

(81) *Finančna centralizacija:* namen okrepitve službe za finančno poslovodenje sedeža skupine je bila centralizacija te funkcije znotraj skupine. Službe za finančni nadzor in finance so bile torej okrepljene ter vzpostavljene nove službe za konsolidacijo rezultatov in upravljanje terjatev strank. Kakovost finančnih poročil se je izboljšala z zgoraj navedenimi projekti informacijskega združevanja in standardizacijo finančnih poročil, ki jih države predložijo sedežu skupine.

(82) ABX je v okviru te finančne centralizacije vzpostavil mehanizem združitve denarnih sredstev vseh družb skupine. Skupina ABX je morala zaradi takšnega združevanja denarnih sredstev („cash pooling“) januarja 2001 z jamstvom SNCB pri finančni ustanovi odpreti kreditno linijo enotnih finančnih sredstev v najvišjem znesku [...] milijonov EUR.

Belgijski organi so Komisiji navedli, da ta linija v višini [...] milijonov EUR pomeni obrestno mero banke upnice in da za jamstvo, ki ga je za to kreditno linijo januarja 2001 dala SNCB, velja obrestna mera [...] baznih točk.

(83) *Človeški viri:* novembra 2003 je bil imenovan direktor za človeške vire, katerega naloga je vzpostaviti uskladitvene strukture in postopke za upravljanje človeških virov hčerinskih družb ter skupne postopke za zaposlovanje, ocenjevanje in nagrajevanje vodstvenih delavcev in tako imenovanih „high potentials“ skupine. Leta 2005 bo vzpostavljen evropski svet delavcev.

(84) Belgijski organi navajajo, da centralizacija uskladitvenih nalog vodi k boljši učinkovitosti centralnih služb. Stroški centralne službe, ki jih sestavljajo stroški vodenja poslovnih knjig (Global Accounts) mednarodnih strank in/ali strank za več proizvodov, centralni informacijski stroški in stroški strukture (finančne, pravne, človeških virov, komunikacij) se

([36]) Do te združitve je prišlo dne 29. 12. 2003, z izjemo mednarodnih dejavnosti ABX LOGISTICS (France) S.A., ki so bile prenesene konec decembra 2004. Po podatkih belgijskih organov so te dejavnosti donosne ali blizu donosnosti. Zadevni subjekti so ABX LOGISTICS Air&Sea (France) SAS, „Road International“, Mitjaville S.A.S. in Lacombe Transports Internationaux Sarl.

([37]) Dejavnosti Air&Sea v Belgiji, v Aziji in v Ameriki so bile tedaj že združene v ABX-Air&Sea. Dejavnosti Air&Sea na Nizozemskem so bile združene v začetku januarja 2005. Prenos dejavnosti Air&Sea v Nemčiji je bil odložen iz dveh razlogov: i.) izkazalo se je, da bi v letu prenosa v poslovnih knjigah ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH zaradi takšnega prenosa nastal računovodski dobiček v višini [...] milijonov EUR, vendar bi to povzročilo povratni odliv denarnih sredstev v višini [...] milijonov EUR na leto; in ii.) zaradi takšnega dejanja bi ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH izgubil finančna sredstva, nastala po programu sekuritizacije terjatev, povezanih s temi dejavnostmi, in sicer [...] milijonov EUR. Ta sredstva bi bilo treba pridobiti iz drugih finančnih virov, to pa ni uresničljivo, dokler se bilančna struktura družbe ne more okrepiti.

([38]) Dopis belgijskih organov z dne 9. junija 2005. Gre za sprotno dopolnitev številk, ki se zato lahko razlikujejo od napovedi iz januarja 2005.

z licenčnimi pravicami in licenčninami (license and service fees) porazdelijo med hčerinske družbe ABX-WW. Takšna porazdelitev znaša okrog [...] % prometa hčerinskih družb ABX-WW in krije stroške, ki so povezani z zaščito in uporabo znamke, ter vse storitve, ki jih sedež nudi hčerinskim družbam.

(85) Zlasti s sklicevanjem na nedavno študijo ([39]) belgijski organi tudi opozarjajo, da so strukturni stroški ABX-WW nižji od povprečja podobno velikih skupin v vseh sektorjih. Kar zadeva velikost sedeža (Headquarters) v primerjavi z velikostjo skupine, iz teh navedb izhaja, da je geometrično povprečje vseh preučenih skupin 186 zaposlenih na sedežu na 10 000 vseh zaposlenih. To povprečje je višje od povprečja ABX, ki šteje 60 zaposlenih v centralni službi na 10 000 vseh zaposlenih.

(86) Dejavnosti ABX so združene v določeno število *„profitnih centrov“*, ki ustrezajo enakemu številu dejavnosti, ki naj bi bile do leta 2006 same zmožne preživetja (vključno z dejavnostmi Road Domestic v Nemčiji, ki so imele največ težav).

### 3.2 Posebni ukrepi za ABX Nemčija

(87) *Operativni ukrepi:* poleg operativnih ukrepov prestrukturiranja, opisanih ob uvedbi postopka, bodo tudi dodatni ukrepi prenosa hčerinskih družb in dejavnosti, zaprtje agencij in dejavnosti ter povečanje produktivnosti povzročili skupno zmanjšanje za 64 poslovalnic (69 %), za 184 milijonov EUR prometa (- 30 %), za 1 589 zaposlenih za polni delovni čas (-43 %) in za 405 062 $m^2$ območje poslovanja (-56 %) ([40]) do konca načrta prestrukturiranja, kar naj bi se načeloma zgodilo konec leta 2005, in z vzpostavitvijo ponovne sposobnosti preživetja skupine v obdobju 2006–2007.

(88) V dopisu z dne 1. decembra 2005 so belgijski organi med drugim navedli, da *„zaradi neugodnega razvoja trga v Nemčiji in ob upoštevanju zahtev Smernic Evropske komisije ABX pripravlja načrt, s katerim bi lahko zmanjšal [...] območje svojih dejavnosti nacionalnega cestnega prevoza v Nemčiji. (…)*

Ta načrt še ni izpeljan. Vendar se ABX LOGISTICS pri Evropski komisiji lahko obveže, da bo pred [...] svojo mrežo nacionalnega cestnega prevozništva v Nemčiji zmanjšal z zaprtji, prenosi ali partnerstvom(-i), s ciljem, da se število agencij, ki jih nadzoruje ABX in ki jih je trenutno 30, zmanjša za [...] agencij. Poleg tega bi ABX lahko še naprej ostal delničar [...] okrog [...] poslovalnic [...].“

(89) *Povečanje produktivnosti:* Po podatkih, ki so jih poslali belgijski organi, se bo z operativnimi ukrepi prestrukturiranja v Nemčiji operativna marža za ABX-Nemčija izboljšala (teoretično glede na stalni promet) za okoli 14,6 milijona EUR.

(90) *Finančno prestrukturiranje:* SNCB načrtuje, da bo terjatev v višini 50 milijonov EUR pretvorila v kapital, da bo dala na razpolago dodaten lastni kapital za 100 milijonov EUR in da bo obresti v višini 7,4 milijona EUR pretvorila v kapital. Ukrepi bodo uresničeni po odobritvi Komisije. Ta kapitalski vložek mora ABX-D omogočiti, da svojo raven lastnega kapitala do 31. 12. 2004 z - 143 milijonov EUR (medtem posodobljeno na - 141,2 milijona EUR) spravi na 14,4 milijona EUR. Po navedbah belgijskih organov je takšen skupni znesek potreben za ABX-D, da bi lahko uresničili predvideno privatizacijo ABX-WW ([41]).

(91) *Pričakovani rezultati:* Z uporabo vseh teh ukrepov bi se po poslovnem načrtu (business plan) po letu 2006 morala ponovno vzpostaviti operativna sposobnost preživetja ABX-D (dobiček pred obrestmi in davki v višini [...] milijonov EUR), njegova neto sposobnost preživetja pa po letu 2007 (čisti poslovni izid v višini [...] milijonov EUR).

### 3.3 Posebni ukrepi za ABX Nizozemska

(92) *Operativni ukrepi:* Poleg operativnih ukrepov prestrukturiranja, opisanih ob uvedbi postopka, bodo tudi dodatni ukrepi prenosov hčerinskih družb in dejavnosti, zaprtje agencij in hčerinskih družb ter povečanje produktivnosti povzročili skupno zmanjšanje za 4 poslovalnice (-44 %), za 14 milijonov EUR prometa (-21 %), za 93 zaposlenih za polni delovni čas (-22 %) in za 18 400 $m^2$ območje poslovanja (-28 %).

(93) *Povečanje produktivnosti:* Po podatkih, ki so jih poslali belgijski organi, se bo z operativnimi ukrepi prestrukturiranja na Nizozemskem operativna marža za ABX na Nizozemskem izboljšala (teoretično glede na stalni promet) za okoli 5,7 milijona EUR, in sicer najpozneje do ponovne vzpostavitve sposobnosti preživetja skupine, predvidene v obdobju 2006–2007.

(94) *Finančno prestrukturiranje:* SNCB načrtuje, da bo po odobritvi Komisije 10 milijonov EUR dolga in 0,6 milijona EUR obresti pretvorila v kapital. Ta kapitalski vložek mora ABX-NL omogočiti, da svojo raven lastnega kapitala do 31. 12. 2004 z - 1,3 milijona EUR (medtem posodobljeno na - 1,5 milijona EUR) vrne na 9,3 milijona EUR. Po izjavah belgijskih organov je takšen skupni znesek potreben za ABX-NL, da bi lahko uresničili predvideno privatizacijo ABX-WW ([42]).

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

([40]) Dopis belgijskih organov z dne 14. januarja 2005, str. 23.

([41]) Dopis belgijskih organov z dne 24. februarja 2005, str. 12.

([42]) Dopis belgijskih organov z dne 24. februarja 2005, str. 12.

(95) *Pričakovani rezultati:* Z uporabo vseh teh ukrepov bi se po poslovnem načrtu (business plan) po letu 2005 morala ponovno vzpostaviti operativna sposobnost preživetja ABX-NL (dobiček pred obrestmi in davki v višini [...] milijonov EUR), njegova neto sposobnost preživetja pa po letu 2006 (čisti poslovni izid v višini [...] milijonov EUR).

### 3.4 **Umik dejavnosti „road domestic" v Franciji**

(96) Belgijski organi so navedli, da se je SNCB zaradi težav, s katerimi se je srečeval ABX-F in ki so veljale za kritične, ker bi lahko ogrozile sposobnost preživetja celotne skupine ABX, z odkupom podjetja s strani zaposlenih odpovedala dejavnosti notranjih cestnih prevozov ABX-Francija. Ker so bili odkupi podjetij s strani zaposlenih podrobno opisani že v razširitvi postopka, naj tukaj samo na kratko spomnimo, da so bile notranje dejavnosti ABX-F prodane z odkupom podjetja s strani zaposlenih pod tržno ceno v višini [...] milijonov EUR. Ta prodaja je začela veljati 31. 3. 2005 opolnoči. Druge dejavnosti ABX-F so se prenesle na ABX-WW.

(97) Dva izvedenca, Deloitte in Ernst & Young Transaction Advisory Services, sta prišla do zaključka, da je negativna prodajna cena v višini [...] milijonov EUR za domačo divizijo ABX-F primerna in ustreza tržni vrednosti.

(98) Po mnenju belgijskih organov *„se je SNCB odrekla svojemu nadaljnjemu vlaganju v ABX-Francija: ukrepi dokapitalizacije, kot so bili priglašeni februarja 2003, ne bodo izvedeni. Ukrepi, ki zadevajo Francijo – vključno z odkupom podjetja s strani zaposlenih – so postali del prekinjenega, a obvladanega in odgovornega procesa v socialnem načrtu, kar naj bi omogočilo rešitev več kot 2 300 delovnih mest. SNCB se umika iz Francije: po izvedbi odkupa podjetja s strani zaposlenih bo edina dejavnost ABX-Francija izvajanje treh donosnih logističnih pogodb, ki se bodo nadaljevale vse do konca* [...] *in ki dosegajo samo 29 milijonov EUR prometa. ABX-Francija takrat ne bo imel več nobene operativne dejavnosti in bo brez dvoma v likvidaciji"* ([43]) *([43]) . „Čeprav torej lahko smatramo, da je umik iz Francije – v širšem smislu – del prestrukturiranja skupine ABX Logistics, pa ne gre za prestrukturiranje dejavnosti ABX LOGISTICS v Franciji v smislu ukrepov, ki so bili priglašeni za Nemčijo in Nizozemsko" ([44]).*

#### 3.4.1 *Odločitev za odkup podjetja s strani zaposlenih*

(99) Naj opozorimo, da so belgijski organi primerjali scenarij odkupa podjetja s strani zaposlenih za domači del dejavnosti ABX s scenarijem sporazumne likvidacije in sklenili, da bi bil odkup podjetja s strani zaposlenih cenejša rešitev. Komisija je v svoji razširitvi postopka takšno sklepanje postavila pod vprašaj in navedla, da bi bilo treba izvesti tudi ustrezno primerjavo med odkupom podjetja s strani zaposlenih in scenarijem prisilne likvidacije, ker naj bi zasebni vlagatelj v primerljivem položaju iskal rešitev, ki bi bila zanj najcenejša, pri čemer ne bi izključil morebitne sodne likvidacije, če bi bila ta z ekonomskega vidika najzanimivejša.

(100) Belgijski organi zatrjujejo, da bi bila sodna likvidacija vsekakor dražja od odkupa podjetja s strani zaposlenih, kot tudi, da je primerjava s sporazumno likvidacijo kljub dvomom Komisije ne samo socialno odgovornejša, ampak je ustrezna zaradi spodaj povzetih razlogov.

#### 3.4.2 *Stroški različnih scenarijev*

(101) Belgijski organi so primerjali stroške treh možnosti: odkupa podjetja s strani zaposlenih, sporazumne likvidacije in sodne likvidacije, ki so podrobno navedeni v spodnji razpredelnici ([45]):

| | Odkup podjetja s strani zaposlenih | Prostovoljna ali sporazumna likvidacija | Sodna ali prisilna likvidacija |
|---|---|---|---|
| Negativen lastni kapital na dan 30. 9. 2004 | […] | […] | […] |
| Pričakovane izgube v zadnjem trimesečju 2004 | […] | […] | […] |
| Ocenjen negativen lastni kapital na dan 31. 12. 2004 | […] | […] | […] |
| Od katerega dolg do SNCB | […] | […] | […] |
| Zmanjševanja vrednosti nematerialnih sredstev | […] | […] | […] |
| Še nevknjižen presežek iz prodaje Contract Logistics MGF | […] | […] | […] |
| Presežek iz prenosa Eurocargo, Air&Sea, Mitjavile in Lacombe | […] | […] | […] |
| Dokončanje tekočega socialnega načrta (PSE4) – odhodki 2004 | […] | […] | […] |
| Kritje izgub 2005 za dejavnosti, ki niso vključene v odkup podjetja s strani zaposlenih | […] | […] | […] |

([43]) Dopis belgijskih organov z dne 9. junija 2005, str. 18.

([44]) Dopis belgijskih organov z dne 9. junija 2005, evidentiran dne 16. junija 2005 pod št. 15050, str. 18.

([45]) Dopis belgijskih organov z dne 2. septembra 2005.

| | Odkup podjetja s strani zaposlenih | Prostovoljna ali sporazumna likvidacija | Sodna ali prisilna likvidacija |
|---|---|---|---|
| **Vpliv na denarna sredstva za SNCB pred izbiro scenarija umika** | […] | […] | […] |
| Prenosna cena (negativna) – največja | […] | | |
| Kritje izgub v obdobju pogajanj o socialnem načrtu – 2005 | | […] | |
| Kritje izgub v dodatnih 4 mesecih – 2006 (tveganje) | | -15 | |
| Novi socialni načrt za zaposlene, ki ostanejo | | […] | |
| Prekinitev zakupnih pogodb | | -8 | |
| Prekinitev drugih pogodb | | -6 | |
| Tveganje […] SNCB […] | | | |
| Poslovne obveznosti do dobaviteljev na dan 31.12.2004 | | | |
| Socialne obveznosti do zaposlenih | | | |
| Socialni načrt za zaposlene v ABX-France | | | […] |
| *Nadomestilo škode upnikom – Zakupne pogodbe* | | | -8 |
| Nadomestilo škode upnikom – Druge pogodbe | | | -6 |
| Tveganje za poziv k jamstvu SNCB za dolgove do Soc. Gen/Natexis | | | |
| Izguba vrednosti skupine ABX LOGISTICS | | | -112 |
| Stroški dodatnih odpuščanj zaradi zmanjšanja obsega | | | [...] |
| Vpliv na potrebo po gibljivih sredstvih | | | -45 |
| Vpliv na strošek financiranja bančnega dolga SNCB | | | -14 |
| Vpliv na strošek financiranja bančnega dolga ABX LOGISTICS | | | -7 |
| **Skupni strošek SNCB** | **- 137,5** | **-183** | **-348** |

(102) Kar zadeva razliko med stroški odkupa podjetja s strani zaposlenih in stroški sporazumne likvidacije (v glavnem stroški socialnega načrta za zaposlene, ki ostanejo, in kritja izgub v obdobju pogajanj o tem načrtu), belgijski organi navajajo, da je le-to potrdila družba Ernst & Young. Njeni strokovnjaki so sklenili: „*… 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*“ („*Na podlagi tega sklepamo, da je cenovna razlika med scenarijem odkupa podjetja s strani zaposlenih in scenarijem likvidacije dejavnosti notranjega cestnega prevoza, ki znaša 45,5 milijona EUR, v splošnem poštena in razumna*“).

(103) Po mnenju belgijskih organov bi bili stroški sodne likvidacije veliko večji od neto vrednosti sredstev, ki jih je imel ABX-France ob izvajanju dejavnosti (in sicer -[...] milijonov EUR), zaradi:

(a) tveganja za SNCB [...]

(b) vpliva izgube strank, ki bi bila posledica poslabšanja podobe ABX, in vpliva takšne izgube na vrednost skupine ABX LOGISTICS Worldwide,

(c) stroškov odpuščanja presežnih delavcev zaradi izgube strank,

(d) vpliva na potrebo po gibljivih sredstvih skupine, in

(e) vpliva na stroške financiranja skupine ABX LOGISTICS in same SNCB zaradi neplačila ene od njunih hčerinskih družb.

(104) *Tveganje v višini [...] ([...] milijonov EUR):* Po mnenju belgijskih organov ([46]) „*bi scenarij sodne likvidacije za SNCB pomenil tveganje[...], ki bi potegnilo za seboj njeno odgovornost. [...]* ([47]), [...] ([48]), [...] ([49])“ ([50]).

(105) Belgijski organi kot primer navajajo tudi nedavno odločbo [...] ([51]).

(106) Belgijski organi menijo, da „*se mora Komisija omejiti na ugotavljanje obstoja tveganja in njegove verjetnosti in ugotoviti, da bi se zaradi takšnega tveganja zasebni subjekt v enakem položaju najverjetneje skušal izogniti sodni likvidaciji in se odločil za sporazumno likvidacijo. [...]*“ ([52]).

([46]) Dopis belgijskih organov z dne 9. junija 2005, evidentiran dne 16. junija 2005 pod št. 15050, str. 22.
([47]) [...].
([48]) [...].
([49]) [...]
([50]) Dopis belgijskih organov z dne 9. junija 2005, evidentiran dne 16. junija 2005 pod št. 15050, str. 22.
([51]) Dopis belgijskih organov z dne 9. junija 2005, Priloga C 4.
([52]) Dopis belgijskih organov z dne 9. junija 2005, evidentiran dne 16. junija 2005 pod št. 15050, str. 22.

(107) Francoska odvetniška pisarna Grand, Auzas et Associés je konec leta 2004 SNCB opozorila na takšno tveganje in svojo analizo tega tveganja pisno potrdila.

(108) Tudi odvetniška pisarna Linklaters je belgijskim organom navedla, da če „[...] ([53]) [...] ([54])".

(109) Če SNCB [...], belgijski organi menijo, da bi morala financirati vsaj socialni načrt za 1 300 zaposlenih, ki bodo ostali, kar je strošek v višini [...] milijonov EUR, in plačati odškodnino upnikom ABX-France (za 8 milijonov EUR za nepremičninske upnike in 6 milijonov EUR za druge upnike).

(110) *Izguba vrednosti skupine ABX zaradi izgube strank (112 milijonov EUR):* Belgijski organi menijo, da bi sodna likvidacija dejavnosti „road domestic" (notranjih prevozov) v Franciji močno in trajno poslabšala podobo in ugled skupine ter povzročila izgubo strank, kar bi negativno vplivala na celotno skupino. Njihova ocena izgube vrednosti skupine ABX je prikazana v spodnji razpredelnici.

Belgijski organi menijo, da bi se izguba prometa delno nadomestila s takojšnjo odpravo neposrednih prevoznih stroškov. Vendar bi se posredni stroški (strukturni stroški) lahko zmanjševali le postopoma (z odpuščanjem zaposlenih sorazmerno z obsegom izgubljenih dejavnosti) v triletnem obdobju, da bi se vrnili na položaj pred sodno likvidacijo. Vpliv izgube strank na rezultat poslovanja (dobiček pred obrestmi in davki) bi bil torej največji prvo leto, v naslednjih 2 letih pa bi se zmanjševal vse do ponovne vzpostavitve položaja pred sodno likvidacijo.

**Zmanjšanje vrednosti skupine zaradi zmanjšanja obsega po sodni likvidaciji ABX LOGISTICS France S.A**

| *Milijoni evrov na podlagi napovedi, ki so bile na voljo konec leta 2004* | | 2005 | 2006 | 2007 | Skupaj |
|---|---|---|---|---|---|
| **V Franciji** | | | | | |
| Road International Francija | | | | | |
| | Bruto dobiček, predviden v proračunu | […] | […] | […] | |
| | *Izguba strank v %* | *30 %* | *15 %* | *7,5 %* | |
| | Ocenjen vpliv na dobiček pred obrestmi in davki | […] | […] | […] | 8,8 |
| Air&Sea Francija | | | | | |
| | Bruto dobiček, predviden v proračunu | […] | […] | […] | |
| | *Izguba strank v %* | *10 %* | *6 %* | *2 %* | |
| | Ocenjen vpliv na dobiček pred obrestmi in davki | […] | […] | […] | 3,1 |
| **Zunaj Francije** | | | | | |
| Road Nemčija | | | | | |
| | Bruto dobiček, predviden v proračunu | […] | […] | […] | |
| | *Izguba strank v %* | *30 %* | *15 %* | *7,5 %* | |
| | Ocenjen vpliv na dobiček pred obrestmi in davki | […] | […] | […] | 46,7 |
| Air&Sea Nemčija | | | | | |
| | Bruto dobiček, predviden v proračunu | […] | […] | […] | |
| | *Izguba strank v %* | *5 %* | *3 %* | *1 %* | |
| | Ocenjen vpliv na dobiček pred obrestmi in davki | […] | […] | […] | 3,1 |
| Road Domestic Nizozemska | | | | | |
| | Bruto dobiček, predviden v proračunu | […] | […] | […] | |
| | *Izguba strank v %* | *30 %* | *15 %* | *7,5 %* | |
| | Ocenjen vpliv na dobiček pred obrestmi in davki | […] | […] | […] | 3,3 |

([53]) [...]

([54]) Dopis belgijskih organov z dne 9. junija 2005, Priloga C.2.

| *Milijoni evrov na podlagi napovedi, ki so bile na voljo konec leta 2004* | | 2005 | 2006 | 2007 | Skupaj |
|---|---|---|---|---|---|
| Road Domestic Belgija | | | | | |
| | Bruto dobiček, predviden v proračunu | […] | […] | […] | |
| | *Izguba strank v %* | *30 %* | *15 %* | *7,5 %* | |
| | Ocenjen vpliv na dobiček pred obrestmi in davki | […] | […] | […] | 16,5 |
| Druge države in linije proizvodov | | | | | |
| | Bruto dobiček, predviden v proračunu | […] | […] | […] | |
| | *Izguba strank v %* | *5 %* | *3 %* | *1 %* | |
| | Ocenjen vpliv na dobiček pred obrestmi in davki | […] | […] | […] | 25,2 |
| **Skupaj** | | | | | |
| | Bruto dobiček, predviden v proračunu | 455,6 | 489,7 | 519,7 | |
| | *Izguba strank v % (ponderirano povprečje)* | *14 %* | *7 %* | *3 %* | |
| | Ocenjen vpliv na dobiček pred obrestmi in davki | 61,6 | 34,4 | 16,4 | 112,4 |

(111) Glede tega so belgijski organi tudi navedli, da je po mnenju Sodišča Evropskih skupnosti *„sprejemljivo (…), da tudi matična družba lahko za omejeno obdobje krije izgube svojih hčerinskih gospodarskih družb in jim s tem omogoči prenehanje njihovega obratovanja v najboljših možnih pogojih. Take odločitve lahko upravičuje ne le možnost za neposredne materialne koristi, temveč tudi drugi razlogi, kot na primer želja po zavarovanju zunanje podobe skupine ali želja po preusmeritvi njihovih dejavnosti“* ([55]) .

(112) *Stroški odpuščanja presežnih delavcev zaradi zmanjšanja obsega ([...] milijonov EUR):* Kot je navedeno zgoraj, so belgijski organi domnevali, da bi bilo mogoče posredne stroške v treh letih postopno zmanjševati z odpuščanjem, da bi tako znova dosegli ravnovesje. Belgijski organi predvidevajo okoli 1 000 odpustov (in sicer okoli 550 oseb v Nemčiji, 200 v Franciji, 100 v Belgiji in 200 drugje po svetu).

(113) *Vpliv na potrebo po gibljivih sredstvih skupine ABX (45 milijonov EUR):* Belgijski organi ocenjujejo, da bi scenarij sodne likvidacije povzročil velik pritisk dela dobaviteljev preostalega dela skupine za vnovično pogajanje o plačilnem roku njihovih računov (na primer gotovinsko plačilo, ki se zahteva prej kot v 30 dneh po zaključku meseca). Po njihovih izračunih bi povprečno sedemdnevno skrajšanje plačilnega roka dobaviteljev povzročilo takojšnjo potrebo po denarnih sredstvih v višini 45 milijonov EUR.

(114) *Vpliv na povprečni strošek financiranja SNCB in ABX LOGISTICS Worldwide (14 + 7 milijonov EUR):* Po navedbah belgijskih organov bi se povprečni strošek financiranja SNCB in ABX LOGISTICS pri njunih bankah lahko povečal, če bi ena od njunih hčerinskih družb postala plačilno nesposobna. Morebitni dodatni stroški financiranja se ocenjujejo na 100 baznih točk (1 %) za bančni dolg ABX LOGISTICS (okoli 240 milijonov EUR) in na 50 baznih točk za bančni dolg SNCB (okoli 900 milijonov EUR), ki ga Belgija ni prevzela. Ob predpostavki, da bi se ti stroški v treh letih nevtralizirali, belgijski organi ocenjujejo, da bi dodatni stroški, povezani s financiranjem dolga SNCB, tako znašali okoli 14 milijonov EUR, dodatni stroški, povezani s financiranjem dolga ABX LOGISTICS, pa okoli 7 milijonov EUR.

3.4.3 *Druge ugotovitve, ki so jih izpostavili belgijski organi*

(115) Belgijski organi menijo, da vlagatelji pri vprašanju prenosa ali zaprtja dejavnosti poleg primerjav ocenjenih stroškov različnih scenarijev upoštevajo tudi druge dejavnike.

(116) Tako menijo, da bi uvedba stečajnega postopka lahko povzročila socialne nemire, ki bi privedli do zaustavitve dejavnosti ABX LOGISTICS v poslovalnicah, ki jih likvidacija ne zadeva (mednarodne dejavnosti), kar bi vplivalo na prevoze v druge države in celo na prevoz SNCB. Po njihovem mnenju bi tudi zasebna družba v enakih okoliščinah upoštevala podobna zelo velika tveganja in se odločila za prostovoljno likvidacijo.

(117) Po navedbah belgijskih organov na splošno *„ni res, da bi zasebni vlagatelj, tem bolj če je evropski in po velikosti primerljiv s SNCB, nujno izbral scenarij prisilne likvidacije, če bi bila cenejša od prostovoljne likvidacije. Druge družbe so se namreč v enakih*

([55]) Zadeva C 303/88, Republika Italija proti Komisiji (Eni-Lanerossi) [1991] Recueil. I-1433, točka 21.

*okoliščinah odločale za scenarij" prostovoljne likvidacije s financiranjem socialnega načrta za delavce, ki jih zadeva ukinitev dejavnosti* ([56]). Glede na izvedensko mnenje, za katerega so belgijski organi zaprosili odvetniško pisarno, specializirano za socialno pravo (Claeys & Engels), naj bi zasebne družbe tako ravnale v več nedavnih primerih.

(118) Poleg tega belgijski organi navajajo, da je zasebna družba TNT ravnala enako kot SNCB, ko se je odločila, da raje ukine dejavnosti nacionalnih prevozov, ki prinašajo izgube, in del svojih dejavnosti „contract logistics" v Franciji, kot pa da zanje uvede postopek prostovoljne ali sodne likvidacije ([57]).

(119) Nazadnje belgijski organi navajajo sporočilo Komisije iz marca 2005 o prestrukturiranju podjetij, v katerem je zlasti navedeno, da *„ohranjanje socialne kohezije, ki je posebna značilnost evropskega socialnega modela, zahteva vzpostavitev spremljevalnih politik, katerih cilj je čim večje zmanjšanje socialnih stroškov in spodbujanje raziskovanja alternativnih virov delovnih mest in prihodkov. (…) Prestrukturiranje podjetij se pogosto obravnava kot predvsem negativen pojav, najpogosteje se poudarjajo takojšnji učinki na delovna mesta in delovne pogoje. (…). Zato je treba spremljati te spremembe na način, ki bo zagotovil, da so njegovi vplivi na delovna mesta in delovne pogoje čim bolj kratkoročni in omejeni"* ([58]).

(120) Na koncu belgijski organi navajajo, da se je družba SNCB odločila za scenarij odkupa podjetja s strani zaposlenih iz naslednjih razlogov:

(a) občutno manjši stroški in tveganje kot pri scenarijih sodne ali prostovoljne likvidacije,

(b) omejen vpliv na vrednost in podobo skupine ABX LOGISTICS Worldwide,

(c) sprejemljivejše socialne posledice (ohranitev 1 300 delovnih mest v Franciji v novem zasebnem podjetju *„Cool Jet"*),

(d) družbena odgovornost SNCB do njenih dobaviteljev in upnikov, da ravna odgovorno kot vsako drugo tako veliko evropsko podjetje.

### 3.5 **Zmanjšanje mreže ABX**

(121) Zaradi prestrukturiranja skupine ABX se je zelo zmanjšala zmogljivost njene dejavnosti špedicije (freight forwarding). Pri tej dejavnosti se zmogljivost ustrezno meri s kazalniki, kot so fakturiran promet, število poslovalnic, skladiščna površina ali število zaposlenih.

(122) Po mnenju belgijskih organov popolni operativni ukrepi prestrukturiranja, ki veljajo za celotno skupino ABX-WW, občutno presegajo prvotno predvidene ukrepe.

Prvotni načrt je predvideval prodajo 3 hčerinskih družb z 98,5 milijona EUR prometa, zaprtje 7 agencij in 3 skladišč v Nemčiji, 4 agencij v Franciji, 2 agencij na Nizozemskem, zmanjšanje števila delavcev, zaposlenih za polni delovni čas, za 690, vključno z učinkom zaprtja agencij.

Posledica ukrepov zmanjšanja zmogljivosti, priglašenih v letu 2005, bo do konca prestrukturiranja zmanjšanje števila poslovalnic za 176 (-31 %), zmanjšanje prometa za 624 milijonov EUR (-21 %), zmanjšanje števila delavcev, zaposlenih za polni delovni čas, za 5 827 (-40 %) in zmanjšanje območja poslovanja za 917 377 $m^2$ (-54 %) ([59]).

Zaradi dodatnih obveznosti v zvezi z Nemčijo, ki jih je Belgija sprejela novembra 2005, bo to zmanjšanje še večje.

(123) Belgijski organi navajajo, da so zmanjšanja območij in prenosi po letu 2002 in tisti, ki so bili nedavno še predvideni, največji možni, in da bi dodatna zmanjšanja privedla do razpada mreže ABX LOGISTICS. Po njihovem mnenju je obstoj mednarodne mreže namreč temelj za strateški in poslovni položaj ABX in njegovih konkurentov; razpad mreže bi imel zelo negativne posledice, ki bi ogrozile strukturni konkurenčni položaj skupine na trgu, možnost za uresničitev načrta prestrukturiranja in privlačnost skupine za potencialne partnerje v okviru privatizacije.

V zvezi s tem menijo, da postopka umika dejavnosti notranjega prevozništva v Franciji ni mogoče uporabiti za Nemčijo; povezanost dejavnosti notranjega in mednarodnega cestnega prevoza družb skupine v Nemčiji in na Nizozemskem je namreč še izrazitejša kot pri dejavnostih cestnega prevoza v Franciji, in sicer zaradi povezanosti postopkov in informacijskih sistemov ter pomembnega deleža skupnih strank; ta večja povezanost ne izhaja samo iz strukture nemškega trga, ampak tudi iz preteklosti ABX LOGISTICS – mednarodne (international) in domače (domestic) dejavnosti so se v Franciji povezale šele leta 2003 in še to le deloma, medtem ko so v Nemčiji dejavnosti notranjega prevoza in dejavnosti mednarodne cestne špedicije soobstajale znotraj istega subjekta že od združitve družb THL in Bahntrans (ki sta postali ABX v Nemčiji) leta 1996.

([56]) Dopis belgijskih organov z dne 9. junija 2005, evidentiran dne 16. junija 2005 pod št. 15050, str. 21.

([57]) Dopis belgijskih organov z dne 2. septembra 2005, str. 6.

([58]) Sporočilo Komisije – Prestrukturiranje in zaposlovanje: „Predvidevanje in spremljanje prestrukturiranja za razvoj delovnih mest: vloga Evropske unije", COM(2005)120 konč., str. 2–3.

([59]) Po podatkih, ki jih ima na voljo Komisija, gre v glavnem za skladiščne površine.

Kot dodajajo, bi dodatno zmanjšanje gostote mreže „Road“ v Nemčiji in na Nizozemskem privedlo do odhoda z nemškega trga, če primerjamo število poslovalnic ABX LOGISTICS in njegovih konkurentov v vsaki od teh držav.

**Primerjava števila poslovalnic „Road“ ABX LOGISTICS in njegovih glavnih konkurentov na nemškem in nizozemskem trgu (pred upoštevanjem obveznosti dodatnih zmanjšanj v Nemčiji)** ([60])

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

*Vir*: spletne strani, ocene ABX LOGISTICS

Nazadnje poudarjajo, da do teh umikov prihaja v trenutku, ko največji tekmeci ABX kupujejo prevozne in paketne družbe, še zlasti v Nemčiji, da bi razvili lastno mrežo razvažanja v domačem prometu v tej državi.

### 3.6 Posojila, ki jih je SNCB dodelila ABX v letu 2002

(124) SNCB je dodelila posojila različnim hčerinskim družbam ABX.

Aprila in maja 2002 je SNCB svoji belgijski hčerinski družbi ABX LOGISTICS group NV dodelila tri posojila v višini 50 milijonov EUR, 10 milijonov EUR in 29 milijonov EUR po variabilnih obrestnih merah. Po podatkih belgijskih organov so bile povprečne obrestne mere za posamezno posojilo [...] %, [...] % in [...] %.

Dne 30. junija 2004 je ta posojila prevzela SNCB in jih neposredno dodelila ABX Nemčija, ABX Nizozemska in ABX Francija po obrestnih merah [...] %, [...] % in [...] %.

### 3.7 Privatizacija ABX-WW

(125) Kot navajajo belgijski organi „je SNCB potrdila svojo pripravljenost, da privatizira ABX LOGISTICS Worldwide v šestih mesecih po odločitvi Komisije o odobritvi načrta prestrukturiranja. (…) SNCB Holding je s potencialnim kupcem sklenil zavezujoč načelni dogovor (Term Sheet), ki je bil podpisan 22. marca 2005. Vendar za ta dogovor velja odložilni pogoj o sprejetju pozitivne odločitve Komisije o odobritvi načrta prestrukturiranja“ ([61])

([60]) Razpredelnica, ki so jo predložili belgijski organi.

([61]) Dopis belgijskih organov z dne 9. junija 2005, str. 26.

(126) Belgijski organi so navedli, da je po odločitvi o prestrukturiranju in prenosu ABX s strani SNCB to podjetje začelo pogajanja z različnimi potencialnimi prevzemniki. V ta namen je SNCB pooblastila ABX-WW in družbo „Petercam“, da jo zastopata pri tej prodaji.

(127) Po juniju 2003 je ABX-WW začel predhodne razprave s prvim partnerjem, industrijsko skupino. Marca in junija 2004 je bil sprejet osnutek memoranduma o soglasju (memorandum of understanding). V obdobju med junijem in avgustom 2004 so bila pogajanja prekinjena zaradi razlogov tega prvega potencialnega partnerja.

(128) Junija 2004 je ABX-WW stopil v stik z drugim industrijskim partnerjem. Vendar je septembra 2004 ta drugi potencialni partner navedel, da dokončno prekinja pogajanja z ABX-WW.

(129) Konec avgusta 2004 so bili navezani stiki s tretjim potencialnim partnerjem, še eno industrijsko skupino. Vendar so se ta pogajanja končala zaradi uspešnih stikov s četrtim partnerjem, ki je novembra 2004 SNCB predložil ugodno ponudbo za prevzem ABX-WW, kot je navedena zgoraj. S tem kandidatom (v nadaljnjem besedilu „Yvan“) je SNCB marca 2005 podpisala predpogodbo o prodaji in zgoraj navedeno pismo o nameri (Term Sheet).

(130) Iz zgoraj navedenega pisma o nameri (Term sheet) je razvidno, da se je Yvan obvezal, da bo ob pozitivni odločitvi Komisije vložil [med 60 in 150 ([**])] milijonov EUR, od tega [...] milijonov EUR za plačilo delnic ABX LOGISTICS Worldwide družbi SNCB Holding. Preostali del vloženih sredstev Yvana naj bi se porabil takole:

(a) [...] milijonov EUR za „back-to-back“ kritje (zadevno najemanje in dajanje posojil) jamstva SNCB za stavbo v [...];

(b) [...] milijonov EUR v obliki podrejenega posojila, odobrenega ABX LOGISTICS Worldwide za financiranje:

— transakcijskih stroškov, ki med drugim vključujejo stroške Yvana ter zlasti njegovih strateških, pravnih in finančnih nasvetov. Ti stroški naj bi znašali od [...] do [...] milijonov EUR;

— finančnih potreb, povezanih z morebitnim umikom ali morebitnimi zahtevami po jamstvih s strani nekaterih finančnih institucij zaradi spremembe delničarja. Preostanek v višini [...] milijonov EUR po transakcijskih stroških, in sicer od [...] do [...] milijonov EUR, je namenjen kritju finančne potrebe, ki bi bila posledica takšnih umikov.

(131) Pismo o nameri (Term Sheet) določa, da bosta Yvan in SNCB ob upoštevanju pogojev in potrebne skrbnosti, ki so običajni v primerih prenosa, obvezana začeti prodajo skupine ABX, čim bi bil odpravljen odložilni pogoj glede odločitve Komisije.

Če ta pogoj ne bi bil odpravljen, bi bilo v določenih okoliščinah mogoče, da predpogodba o prodaji Yvana in SNCB ne bi več zavezovala.

(132) Nazadnje so belgijski organi pojasnili, da *„bo SNCB po privatizaciji ABX-WW razrešena vseh pogojnih obveznosti, jamstev in priporočilnih pisem. [...] Priporočilna pisma ne bodo več potrebna in ne bodo več veljala, kakor hitro bo Komisija odobrila finančne ukrepe dokapitalizacije nemške hčerinske družbe in se bodo ti ukrepi začeli izvajati“* ([62]).

## 4. PRIPOMBE ZAINTERESIRANIH STRANK

### 4.1 Sprožitev postopka

(133) Na podlagi okoliščin zadeve in zlasti ugotovitev, ki jih je ob sprožitvi postopka navedla Komisija, so naslednje zainteresirane stranke ločeno in neodvisno podale naslednje pripombe.

(134) Najprej so navedeni argumenti prve skupine zainteresiranih tretjih strani, in sicer: 1. Verein zur Förderung des Wettbewerbs und lauteren Verhaltens im Speditions-Logistik- und Transportgewerbe E.V. Köln, 2. H. A. L. T. E., 3. Ziegler, 4. Freshfields, Bruckhaus, Deringer (kot pooblaščenec Deutschen Post AG), 5. De Beroepsorganisatie van de Vlaamse Goederentransport Ondernemers en Logistieke Dienstverleners (SAV), katerih argumenti sovpadajo in so povzeti spodaj ([63]).

(135) *Glede načrta prestrukturiranja:* Zainteresirane stranke opozarjajo na bistvene pomanjkljivosti načrta prestrukturiranja, ki ga je prvotno predstavil ABX. Ugovarja se temu, da so navedeni subjekti upravičeni do pomoči za prestrukturiranje, ker so vsaj gospodarsko vključeni v skupino podjetij, ki bi morala biti sposobna sofinanciranja predvidenih ukrepov. Poudarjeno je, da se pomoč za prestrukturiranje lahko odobri samo, če se navezuje na izvedljiv načrt prestrukturiranja, ki zagotavlja ponovno vzpostavitev dolgoročne donosnosti. Te zainteresirane stranke torej podpirajo sprožitev postopka, kar zadeva ugotovitev, da ta načrt ne vodi v sposobnost preživetja, in sicer zaradi nezadostnega financiranja in nezadostnih operativnih ukrepov prestrukturiranja. Iz tega izhaja, da bi odobritev pomoči, ki ne vodi v sposobnost preživetja, izkrivila konkurenco v obsegu, ki bi bil v nasprotju z interesi Skupnosti.

(136) Verjetnost ponovne vzpostavitve normalne donosnosti kapitala na splošno naj ne bi bila jasno izražena, prav tako ne pogoji za takšen razvoj glede skupne rasti trga, pridobitve tržnih deležev, izboljšanja produktivnosti in kakovosti storitev ter sprememb v vedenju strank.

([62]) Dopis belgijskih organov z dne 9. junija 2005.

([63]) Čeprav vseh spodnjih argumentov niso posamezno navedle zgoraj omenjene stranke, pa vendarle povzemajo bistvene elemente, ki izhajajo iz te skupine pripomb.

(137) Predvideni ukrepi prestrukturiranja in racionalizacije naj bi pomenili prilagajanje spremembam v dejavnosti prevozništva in logistike, ki bi jih ABX moral uresničiti že pred leti in ki so jih druga podjetja v tem sektorju že izvedla z velikimi napori. Odobritev načrta s strani Komisije bi tako samo podaljšala že stare motnje na trgu in gospodarske težave prenesla na podjetja, ki so že uresničila svoja prizadevanja za prestrukturiranje, še zlasti srednje velika podjetja v zasebni lasti, nekatera izmed njih pa bi celo pahnila v nepremostljive težave.

(138) *Glede vmešavanja države:* Zamude pri prestrukturiranju ABX naj bi bile v veliki meri povezane s stalnim poseganjem SNCB v vsakodnevno upravljanje ABX in politično imenovanje članov upravnega odbora ABX. Nekatere zainteresirane stranke opozarjajo na pomanjkanje transparentnosti pri izbiranju članov upravnega odbora ABX Logistics Group in upravnega odbora ABX Logistics Worldwide. Ti člani upravnega odbora naj bi bili imenovani po prosti presoji vodstva SNCB po političnih merilih, kar naj bi preprečevalo vsakršno avtonomijo pri upravljanju podjetja. Zlasti je bilo omenjeno, da naj bi odločitve na področju upravljanja ABX sprejemal bodisi svet ministrov, bodisi vodstvo SNCB, in da ni mogoče trditi, da ABX vodi lasten izvršni odbor.

(139) *Glede prestrukturiranja hčerinske družbe v Franciji:* Znesek potrebnega refinanciranja je podcenjen. Prvotni načrt podcenjuje obseg pomoči, ki je potrebna samo za odpravo izgub, ki so nastale po ustanovitvi mreže hčerinskih družb ABX. V celoti gledano naj bi bila pričakovanja glede ponovne oživitve dejavnosti nerealna in naj bi jih bilo nemogoče uresničiti brez naknadne dodatne pomoči in osvojitve trga na škodo konkurentov s politiko, ki povzroča zmedo na trgu.

(140) *Glede privatizacije ABX:* Nekatere zainteresirane stranke so zahtevale privatizacijo ABX. Nasprotniki tega navajajo, da je takšna privatizacija samo predvidena in da ni nobenih znakov, ki bi kazali na dejansko uresničitev takšne prodaje.

(141) *Glede nakupa in razširitve mreže ABX:* Zgoraj navedene tretje strani menijo, da je delovanje ABX v sektorju prevozništva in logističnih storitev od leta 1998 potekalo z nezakonito državno pomočjo, ki je resno izkrivila konkurenco na trgu. Ustanovitev mreže ABX naj bi bila mogoča le z obsežno državno pomočjo, ki jo je dodelila SNCB.

(142) Nadalje so navedeni argumenti druge skupine zainteresiranih tretjih strani, in sicer: 6. FGTE CFDT Route (Union Fédérale Route), 7. Fédération Nationale des Syndicats de Transports CGT, 8. Fédération Royale Belge des Trans-

porteurs, 9. ABX Logistics – predstavniki nemške skupine ABX Logistics, katerih argumenti sovpadajo in so povzeti spodaj ([64]).

(143) Zainteresirane stranke so izrazile več pripomb o položaju zaposlenih v ABX. Opozarjajo, da so več sto zaposlenih prizadeli že prejšnji socialni načrti v Franciji in da so delovna mesta v logistični dejavnosti ogrožena. Predstavniki nemške hčerinske družbe opozarjajo tudi na zmanjšanje za okoli 4 000 zaposlenih po letu 1998, katerim je treba prišteti še z njimi povezanih 2 000 podizvajalcev. Poleg tega se opozarja, da bo ABX privatiziran in da se prizadevanja za to ne bi smela uničiti.

(144) Fédération Nationale des Syndicats de Transport CGT natančneje zahteva uvedbo obvezne socialne tarifikacije za boj proti „gospodarskemu dampingu“, ki ga očitno izvajajo konkurenti ABX v Franciji.

(145) Vendar združenje belgijskih prevoznikov Fédération Royale Belge des Transporteurs (FRBT) poudarja, da je ABX znal izkazati pripravljenost za sodelovanje, ko mu je prostovoljno omogočil vpogled v svoje poslovne knjige. FRBT tako lahko trdi, da se veljavni predpisi v zvezi z licencami in zavarovanjem vozil upoštevajo.

(146) Med drugim je opozorjeno, da je vodstvo ABX (Belgium) S. A. Komisiji po roku, določenem za predložitev pripomb, poslalo peticijo šoferjev, ki delajo v različnih območnih distribucijskih centrih ABX Belgium, v kateri izrecno prosijo za ugodno odločitev v zadevi o prestrukturiranju ABX.

### 4.2 **Razširitev postopka**

(147) Glede razširitve postopka so naslednje zainteresirane stranke ločeno in neodvisno predložile naslednje pripombe.

(148) Najprej so navedeni argumenti prve skupine zainteresiranih tretjih strani, in sicer: 1. „HALTE“, 2. Freshfields Bruckhaus Dehringer, 3. BCA – Belgian Courrier Association, 4. Monsieur Rober Ziegler ([65]), 5. Febetra (Federation Royale Belge des Transporteurs et des Prestataires de Services Logistiques), 6. SAV – Koninklijke Beroepsvereninging Goederenvervoerders Vlaams Gewest en Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, katerih argumenti sovpadajo in so povzeti spodaj ([66]).

(149) Te stranke v glavnem izražajo dvome o združljivosti pomoči, ki jo je prejel ABX, in zahtevajo ponovno vzpostavitev enakih konkurenčnih pogojev. To pa zlasti ob upoštevanju povečanja priglašenih pomoči in ob upoštevanju pomembnega položaja, ki ga ima ABX na trgih, kjer vlada ostra konkurenca, še zlasti v Nemčiji. Morebitno odobritev pomoči bi morali kljub temu spremljati zadostni izravnalni ukrepi s strani ABX. Kar zadeva prodajo dela ABX France, te stranke zahtevajo, da se preveri, ali pri tej prodaji ni bilo novih izplačil pomoči. Prodaja ABX velja za pozitiven korak, če poteka pod tržnimi pogoji, vendar takšna prodaja Komisije ne bi smela voditi k sprejetju manj stroge odločitve glede pomoči za ABX, kot bi jo sprejela, če do prodaje ne bi prišlo.

(150) Sicer pa g. Ziegler navaja, da napovedano povračilo posojila v višini 140 milijonov EUR v korist ABX ni bilo izvedeno, da obstaja bojazen, da bo ABX med privatizacijo skupine ABX ob upoštevanju pogojev te privatizacije deležen ugodnosti, da SNCB ni začela s prodajo ABX France, da se prestrukturiranje ABX v trenutnih upravljavskih in strateških razmerah v podjetju ne zdi realno in da bi imel stečaj ABX velike posledice.

(151) Nadalje so navedeni argumenti druge skupine zainteresiranih tretjih strani, in sicer: 1. ABARENT N.V., 2. DOL & SERVICES, 3. Pierre Lepoint, 4. Geert Lagae BVBA, 5. WEVETRA – Werner Vranckx Transport, 6. Claude Bogaerts, 7. Johan Vergote, 8. Cooljet, 9. UPTR – Union Professionnelle du Transport par Route, 10. Vervoerbedrijf Van Hauwermeiren „BA.AN“ BVBA, 11. SD Transport BVBA, 12. Gincotrans, 13. Vervoer Marc Cobbaert, 14. François Timmermans, 15. Tractrans, 16. GPF, 17. Transport Fabrice, 18. SOS Transport, 19. Eddy Ommeslag, katerih argumenti sovpadajo in so povzeti spodaj ([67]).

(152) Te tretje strani so večinoma navedle, da ne želijo, da bi Komisija z morebitno negativno odločitvijo ogrozila zaposlitev tisočih podizvajalcev, ki delajo za ABX.

(153) Cool Jet navaja, da dejavnosti, kupljene v postopku odkupa podjetja s strani zaposlenih, lahko postanejo sposobne preživetja po sanaciji, to sanacijo pa bi bilo treba izvesti po natančnem strateškem načrtu v treh letih po oživitvi dejavnosti; prodajna cena upošteva razumno pričakovane in v proračunu predvidene izgube; oživljene dejavnosti nimajo velikega tržnega deleža (1,5 % trga prevozništva in hitrih pošiljk v Franciji) in nazadnje, da družba Cool Jet zaposluje 1 300 delavcev, njihova delovna mesta pa bi bila izgubljena, če Cool Jet ne bi mogel pridobiti zadevnih dejavnosti.

([64]) Čeprav vseh spodnjih argumentov niso posamezno navedle zgoraj omenjene stranke, pa vendarle povzemajo bistvene elemente, ki izhajajo iz te skupine pripomb.

([65]) Iz pisma predsednika upravnega odbora skupine Ziegler z dne 18. 8. 2005 je razvidno, da Robert Ziegler nima pooblastila, da bi se lahko sam obrnil na Komisijo v imenu skupine Ziegler ali Ziegler S.A.

([66]) Čeprav vseh spodnjih argumentov niso posamezno navedle zgoraj omenjene stranke, pa vendarle povzemajo bistvene elemente, ki izhajajo iz te skupine pripomb.

([67]) Čeprav vseh spodnjih trditev niso posamezno navedle zgoraj omenjene stranke, pa vendarle povzemajo bistvene elemente, ki izhajajo iz te skupine pripomb.

(154) Sicer pa UPTR navaja, da mu je bil omogočen popolnoma pregleden vpogled v poslovne knjige ABX, in ugotavlja izboljšanje rezultatov skupine, ki je bila na operativni ravni prvič donosna leta 2004. UPTR spodbuja Komisijo, naj se hitro odloči in tako omogoči privatizacijo ABX, ki bo zagotovila stabilnost lojalnega akterja, katerega prisotnost ugodno vpliva na belgijski sektor cestnega prevoza.

(155) Komisija je po preteku postopkovnega roka prejela tudi pritožbo v zvezi s prodajo ABX-WW, po kateri SNCB Holding ni upošteval pogojev transparentnega, odprtega in nediskriminacijskega postopka za privatizacijo ABX Logistics in naj bi tako zavrnil tožeče vlagatelje.

## 5. PRIPOMBE BELGIJE

### 5.1 Sprožitev in razširitev postopka

(156) Bistveni elementi pripomb Belgije glede sprožitve in razširitve postopka so vključeni predvsem v opisni del. Drugi elementi so predvsem povzeti spodaj.

(157) *Glede pripisovanja nekaterih ukrepov belgijski državi:* Belgijski organi so skozi vso zadevo navajali, da država Belgija ni bila vpletena v postopek odločanja družbe SNCB glede ABX Logistics v smislu sodne prakse Sodišča v zadevi *Stardust*. Prav tako so opozorili, da mora takšno vpletenost po potrebi dokazati Komisija.

(158) Glede naložb v ABX so belgijski organi skozi ves postopek ponavljali, da država ni posredovala pri sprejemanju odločitev družbe SNCB.

(159) Belgijski organi so glede sporočila za javnost Sveta ministrov z dne 22. februarja 2002 opozorili ([68]):

(a) „da javni organi ne morejo pravno naložiti odločitev ali smernic organom upravljanja samostojnih javnih podjetij (kot SNCB) v zadevah, ki ne sodijo v okvir njihovih nalog javne službe (kot upravljanje ABX LOGISTICS)“.

(b) „da je v sporočilu za javnost z dne 22. februarja 2002 Svet ministrov samo izrazil podporo nekaterim smernicam glede prestrukturiranja ABX LOGISTICS (smernice, ki jih upravni odbor SNCB sicer ni upošteval, razen ene, ki jo je sam sprejel že pred 22. februarjem 2002)“.

(c) „da je dejstvo, da so se javni organi na medresorskih srečanjih ali ob drugih priložnostih seznanili s poročili ali študijami o SNCB in ABX LOGISTICS, del običajnega ravnanja delničarja, ki skrbno sledi glavnim gibanjem svoje naložbe“.

([68]) Dopis belgijskih organov z dne 29. avgusta 2003, str. 16.

### 5.2 Odgovor belgijskih organov na pripombe tretjih oseb

(160) Belgijski organi so v odgovor na pripombe zainteresiranih strani o izboru članov Upravnega odbora glede na njihovo politično pripadnost navedli, da dejavnosti ABX Logistics ne zadevajo nalog javne službe SNCB. Te dejavnosti in njihovo upravljanje naj bi torej v celoti sodili v okvir neodvisnega upravljanja družbe SNCB. Iz tega sledi, da se postopek imenovanja članov Upravnega odbora ABX Logistics ne razlikuje od tistega, ki je predpisan z belgijskim zakonom za vsako delniško družbo, ki jo ureja ta zakon. Člani Upravnega odbora ABX Logistics ali njegovih hčerinskih družb naj bi bili imenovani po preglednih postopkih, predpisanih z zakonom, in torej ne bi bilo rezultat samovoljne odločitve glede na politično pripadnost.

(161) *Glede financiranja mreže ABX Logistics:* Belgijski organi zatrjujejo, da je bila struktura bilance družbe SNCB do leta 2001 zdrava in da je bil konsolidirani poslovni izid pozitiven med letoma 1998 in 1999.

(162) *Argumenti Belgije glede (ponovnih) naložb:* Belgijski organi poleg navedb glede (ponovnih) naložb, kot so povzete v predstavitvi dejstev, tudi navajajo, da je posebna intervencija družbe SNCB v zvezi z zadevnimi hčerinskimi družbami (Nemčija, Francija, Nizozemska, Irska, Portugalska, Belgija) povsem združljiva z načelom zasebnega vlagatelja v tržnem gospodarstvu. Poleg tega bomo videli, da intervencije glede ABX LOGISTICS Singapour ne sodijo v področje uporabe člena 87 Pogodbe.

(163) Belgijski organi v zvezi s pripombami tretjih oseb glede razširitve postopka navajajo, da so že v prejšnjih odgovorih odgovorili na pripombe, ki samo ponavljajo dvome Komisije.

(164) Glede intervencije Roberta Zieglerja belgijski organi navajajo, da sta bila začasno posojilo v višini 140 milijonov EUR in tudi nov ukrep za kapitalizacijo tega posojila priglašena Komisiji. SNCB ali ABX med čakanjem na odobritev ne moreta sprejeti obveznosti. Isto velja za vložek 157,4 milijona EUR v lastni kapital za prestrukturiranje ABX Nemčija in druge priglašene ukrepe. V zvezi z morebitno ugodnostjo, ki bi jo ABX dobil s privatizacijo, se belgijski organi sklicujejo na „fairness opinion“, ki ga je pripravil KPMG in je bilo poslano Komisiji in ki navaja, da „*the terms of the proposed sale to [Yvan] are fair and reasonable and represent fair market value*“ („*so pogoji prodaje, predlagane [Yvanu], pošteni in razumni ter predstavljajo pošteno tržno vrednost*“). Belgijski organi glede domnevne neprodaje ABX

Francija opozarjajo, da so navedli, kateri so prodani deli. Glede pogojev te prodaje se sklicujejo zlasti na poročilo Ernst & Young, po katerem „*the price valuation for Road Domestic Transport Activities amounting to (…) is fair*“ („*je vrednotenje cene dejavnosti notranjega cestnega prevoza, ki znaša (…), pošteno*“). Nazadnje lahko belgijski organi o vprašanju glede posledic morebitnega stečaja skupine ABX samo poudarijo hude posledice celo samo delno negativne odločitve Komisije za ABX LOGISTICS Worldwide in tudi SNCB Holding.

(165) *Prodaja ABX-WW*: Po mnenju belgijskih organov SNCB Holding nikakor ni bil dolžan privatizirati ABX Logistics Worldwide z javnim razpisom.

(166) Belgijski organi navajajo, da preučitev prakse Komisije na področju državnih pomoči, kar zadeva privatizacije, kaže, da Komisija, če ni bilo javnega razpisa, samo preveri, ali se premoženje prodaja po tržni ceni na podlagi ocene neodvisnega izvedenca. V zvezi s tem so belgijski organi Komisiji – v skladu s temi načeli – poslali neodvisno oceno pogojev prodaje ABX Logistics Worldwide, ki jo jih pripravili svetovalci KPMG Corporate Finance.

## 6. OCENA KOMISIJE

### 6.1 Obstoj državne pomoči

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

(168) Komisija uvodoma ugotavlja, da so zgoraj opisani ukrepi zadevali več družb, ki so bile del mreže ABX od njene ustanovitve naprej in so bile po ustanovitvi holdinga ABX-WW vključene v skupino ABX. Meni, da so tudi pred pravno ustanovitvijo navedenega holdinga te družbe v skupini SNCB tvorile jasno ločeno gospodarsko enoto (v nadaljnjem besedilu „skupina ABX“), ki jo je treba obravnavati kot ustrezen subjekt za analizo, ki sledi.

(169) Komisija takoj ugotavlja, da so izpolnjena tri od štirih meril iz člena 87(1) Pogodbe („dajanje prednosti posameznim podjetjem“, „bi lahko izkrivljala konkurenco“ in „prizadene trgovino med državami članicami“).

Sredstva, ki jih je družba SNCB vložila v skupino ABX, namreč dajejo prednost tej družbi v primerjavi z drugimi podjetji, prisotnimi na njenih trgih.

Ti ukrepi s tem, ko koristijo izključno skupini ABX in njenim hčerinskim družbam, poleg tega izkrivljajo ali bi lahko izkrivljali konkurenco v delu teh dejavnosti, v katerem velja svobodna konkurenca.

Ti ukrepi nazadnje vplivajo na trgovino med državami članicami, ker se obravnavana konkurenčna dejavnost izvaja tudi v več drugih državah članicah. Ta sklep velja tudi za ukrepe v korist družb skupine, ki delujejo zunaj Skupnosti. Na eni strani namreč ni izključeno, da pomoč v skladu s sodno prakso v zadevi „Tubemeuse“ ([69]) ob upoštevanju medsebojne odvisnosti trgov, na katerih delujejo podjetja Skupnosti, lahko izkrivlja konkurenco v Skupnosti, čeprav podjetje, ki prejema pomoč, izvaža skoraj vso svojo proizvodnjo zunaj Skupnosti. Na drugi strani, ko gre za skupino, ki opravlja dejavnost mednarodnega prevoza na svetovni ravni v konkurenci z drugimi gospodarskimi subjekti Skupnosti, pomoč, odobrena družbi v skupini, ki deluje v tretjih državah, krepi skupino v celoti in zaradi tega vpliva na trgovino med državami članicami in izkrivlja ali utegne izkrivljati konkurenco v Skupnosti.

(170) Nato je treba ukrepe, za katere se šteje, da mobilizirajo sredstva SNCB, obravnavati, kot da uporabljajo državna sredstva (javna sredstva).

(171) Zaradi državnega lastništva družbe SNCB in njenega posebnega statusa javnega podjetja se namreč sklepa, da sredstva SNCB ostajajo ves čas pod javnim nadzorom. Ta sklep še krepi ugotovitev, da za družbo SNCB veljajo določbe zakona z dne 21. marca 1991, ki ji zagotavlja posebno zaščito pred nevarnostjo stečaja, ki se lahko obravnava kot poroštvo, ki ga zagotavlja država.

(172) Vendar Sodišče v sodbi v zadevi Stardust Marine ([70]) navaja: „*treba je opozoriti, da že iz sodne prakse Sodišča izhaja, da člen 87(1) ES zajema vsa denarna sredstva, ki jih lahko organi oblasti dejansko uporabijo v podporo podjetjem, ne da bi bilo pomembno, ali so ta sredstva stalno del državnega premoženja ali ne. Zato, čeprav vsote, ki ustrezajo zadevnemu ukrepu, niso stalno v lasti državne blagajne, dejstvo, da ostajajo stalno pod javnim nadzorom in torej na voljo pristojnim nacionalnim organom, zadostuje za to, da se jih opredeli kot državna sredstva*“.

([69]) Sodba z dne 21. marca 1990, C-142/87, v zadevi Belgija proti Komisiji, imenovani „*Tubemuse*“ (Recueil, str. I-959, točka 35).

([70]) Sodba Sodišča z dne 16. maja 2002, C-482/99, v zadevi Francija proti Komisiji, imenovana „*Stardust Marine*“ (Recueil, str. I-4397, točka 37).

(173) Sodišče prav tako v točki 52 sodbe v zadevi Stardust Marine navaja tudi: *„... samo to, da je javno podjetje pod državnim nadzorom, ni dovolj, da se ukrepe, ki jih je sprejelo podjetje, kot so zadevni ukrepi finančne pomoči, pripiše državi. Treba je še preučiti, ali je treba organe oblasti obravnavati, kot da so na en ali drug način vpleteni v sprejemanje teh ukrepov“.*

(174) Drugi potrebni pogoj, da bi bili ukrepi, ki jih je sprejelo javno podjetje, državna pomoč, je, da ti ukrepi niso v skladu z ravnanjem, ki bi ga sprejel zasebni vlagatelj v primerljivem položaju.

(175) Zato Komisija za vsak ukrep, ki ga je družba SNCB sprejela v korist skupine ABX, v nadaljevanju preuči, ali se ga lahko pripiše državi in ali se razlikuje od verjetnega ravnanja takšnega zasebnega vlagatelja. Če sta ta dva pogoja izpolnjena, so ukrepi državna pomoč in Komisija analizira njen cilj in znesek.

6.1.1 *Naložbe v letu 2001 in vzporedni prispevki*

(176) Belgijski organi so navedli, da so ponovne naložbe, ki jih je družba SNCB v letu 2001 izvedla v nemško, nizozemsko in francosko dejavnost skupine ABX, temeljile na pozitivnih gospodarskih napovedih in nasvetih izvedencev na področju razvoja podjetij.

(177) Za zgoraj predstavljene izračune donosnosti se zdi, da temeljijo na sprejemljivih predpostavkah razvoja dejavnosti, kot jih je družba SNCB lahko oblikovala leta 2001.

(178) Naložbe v Nemčiji temeljijo na izvedenskem mnenju, v katerem je bilo ocenjeno, da bi uspešna sanacija ABX-D omogočila nadaljnje izvajanje strategije ABX z možnostjo ustvariti 300 milijonov EUR v primerjavi z vložkom 50 milijonov EUR, in na zadovoljivem notranjem donosu.

(179) Kar zadeva naložbo 30 milijonov EUR v Franciji, je na podlagi izračuna donosnosti mogoče oceniti, da bi SNCB lahko dosegla notranjo stopnjo donosa med 8 in 14 %. Poleg tega je ta naložba omogočila začetek programa sekuritizacije terjatev, kar je družbi omogočilo pridobiti bančno kreditno linijo v višini 70 milijonov EUR.

(180) Komisija glede naložbe v ABX-NL v letu 2001 meni, da ni, kot predlagajo belgijski organi, dovolj utemeljeno opreti izračun notranje stopnje donosa na znesek povečanja kapitala po odbitku stroškov nakupa Wegtransport. Vendar ob upoštevanju, da skupne naložbe družbe SNCB vključujejo ta strošek nakupa in torej znašajo 19,2 milijona EUR namesto 12,2 milijona EUR, je notranja stopnja donosa naložbe med 8,9 in 10,2 % in torej ostaja sprejemljiva, zlasti v povezavi z dejstvom, da se je v času naložbe ponovno doseganje donosnosti celotnega ABX-NL pričakovalo v kratkem dvoletnem roku.

(181) Prav tako ocena stopnje donosnosti „vzporednih prispevkov“ v kapital družb skupine ABX na Irskem, v Belgiji, na Portugalskem in v Singapurju (ki niso bile v finančnih težavah) kaže pričakovano notranjo stopnjo donosa med 9,6 in 12,7 % in se zdi sprejemljiva.

(182) Komisija poleg tega opozarja, da je imela družba SNCB do konca leta 2001 na voljo finančno strukturo, ki ji je omogočala financiranje njenega trgovskega razvoja brez pretirane obremenitve njene finančne strukture (razmerje med dolgovi in lastnim kapitalom se je z 0,6 leta 1997 povečalo na 0,9 leta 2001), kar ne velja za obdobje od leta 2002 naprej.

(183) Nazadnje je treba poudariti, da so vse te odločitve o naložbah del strategije skupine. V teh okoliščinah je bilo upravičeno, da je družba SNCB upoštevala ne samo pričakovani notranji donos vsake od teh transakcij, ampak tudi pričakovane pozitivne učinke na ravni skupine.

(184) Komisija iz tega sklepa, da se je družba SNCB s tem, ko je na podlagi pričakovanj v tistem obdobju leta 2001 izvedla ponovne naložbe in „vzporedne prispevke“, obnašala, kot bi se lahko zasebni vlagatelj, in da ti ukrepi niso državna pomoč.

(185) Nasprotno pa Komisija ugotavlja, da je družba SNCB dala jamstvo ABX Singapur, ne da bi od njega zahtevala plačilo, kar je v nasprotju s tem, kar bi storil zasebni vlagatelj. Ker je bilo to jamstvo odobreno junija 2000, ko je ABX začel vzbujati zanimanje javnosti in spodbudil tudi nekatere intervencije organov oblasti v zvezi s SNCB, in da bi v svoji analizi upoštevala vse morebitne elemente pomoči, Komisija meni, da lahko dodelitev takšnega jamstva brez protiplačila vsebuje državno pomoč. Ker je bilo to jamstvo dodeljeno družbi skupine ABX v času, ko je bila odločitev o reorganizaciji in prestrukturiranju že sprejeta in se je že izvajala, bo Komisija to pomoč preučila skupaj z drugimi ukrepi za prestrukturiranje skupine ABX, ki je vključila ABX Singapur.

6.1.2 *Ukrepi za dokapitalizacijo*

(186) Zasedanje belgijskega Sveta ministrov februarja 2002 je neovrgljiv dokaz, da se je belgijska vlada od tega dne naprej vključila v upravljanje zadeve ABX prek družbe SNCB. Ukrepe za dokapitalizacijo ABX Nemčija (v znesku 157,4 milijona EUR) in ABX Nizozemska (v znesku 10,6 milijona EUR) je Belgija priglasila po tem datumu in se še niso izvedli. Belgija teh ukrepov ni predstavila kot previdne naložbe, temveč kot pomoč za prestrukturiranje. Zato ni dvoma, da je treba te ukrepe opredeliti kot državno pomoč in jih preučiti kot pomoč za prestrukturiranje.

(187) Priporočilno pismo za odobritev posojila, ki ga je družba SNCB morala izdati za svojo nemško hčerinsko družbo, ker je le-ta v mesecih, potem ko je bila kupljena, imela negativno stanje lastnega kapitala, je SNCB ponovno izdala vsako leto do leta 2005, tudi za obdobje, ko je mogoče državi nedvomno pripisati odločitve družbe SNCB glede ABX. Ker to pismo vsebuje obveznosti, primerljive z obveznostmi jamstva, in družba SNCB za to ni dobila plačila, Komisija meni, da gre za elemente državne pomoči. Vendar če daje dokapitalizacija ABX Nemčija s strani družbe SNCB, ki je predmet te odločbe, upnikom te družbe dejansko in dokončno varnost, ki so jo pričakovali od tega priporočilnega pisma, ki zato postane brezpredmetno, ga ni treba posebej preučiti, ker bi bilo to glede na preučitev samih ukrepov za dokapitalizacijo odveč.

6.1.3 *Posojila v letu 2002*

(188) Družba SNCB je odobrila posojila ABX Logistics NV ter ABX-D, -NL in -F od aprila in maja 2002 naprej, torej v obdobju, ko je pri odločitvah družbe SNCB glede ABX nedvomno sodelovala država.

(189) Kot je navedeno v opisnem delu, obrestna mera za ta posojila znaša med [...] in [...] %. Komisija meni, da ta raven obrestne mere ni primerna glede na položaj zadevnih podjetij. Kot kazalnik ustrezne ravni obrestne mere upošteva referenčno obrestno mero Komisije, ki je bila poleg tega uporabljena za določanje pomoči za reševanje, dodeljene januarja 2003 ABX Nemčija, oziroma 5,06 %.

(190) Komisija iz tega sklepa, da ta posojila vsebujejo element državne pomoči. Na podlagi zgoraj navedene referenčne obrestne mere, povečane za 400 baznih točk za podjetje, ki je v težavah, vendar tudi v postopku prestrukturiranja, Komisija ocenjuje, da znesek elementa pomoči, ki ustreza temu posojilu, znaša 8 milijonov EUR.

(191) Ker so bila posojila dodeljena različnim družbam skupine ABX v času, ko je bila odločitev o reorganizaciji in prestrukturiranju mreže že sprejeta in se je že izvajala, bo Komisija preučila to pomoč skupaj z drugimi ukrepi za prestrukturiranje skupine ABX, ki je vključila dejavnosti, ki so jih ohranile družbe, ki so prejele ta posojila.

6.1.4 *Jamstvo, odobreno za oblikovanje cash pool (združevanje denarnih sredstev)*

(192) Kot je bilo navedeno v opisu ukrepov za prestrukturiranje, so belgijski organi navedli, da je bila denarna linija v višini [...] milijonov EUR, ki jo je skupina ABX odprla pri finančni instituciji, plačana in da je jamstvo, ki ga je SNCB januarja 2001 izdala za to kreditno linijo, predmet plačila v višini [...] baznih točk.

(193) Ta obrestna mera se zdi sprejemljiva glede na običajne bančne obrestne mere, odobrene v primerljivih primerih ([71]). Komisija iz tega sklepa, da to jamstvo skupini ABX ni dalo prednosti, ki jo daje državna pomoč. Poleg tega, čeprav bi bilo treba šteti, da bi bila obrestna mera, ki bi jo zahteval zasebni vlagatelj, višja za nekaj baznih točk ali celo dvojna, bi bila posledica tega zanemarljiva prednost glede na druge ukrepe pomoči (0,07 milijona EUR na leto), ki ne bi spremenila analize o združljivosti vseh ukrepov pomoči za prestrukturiranje v nadaljevanju.

6.1.5 *Druge zunajbilančne obveznosti SNCB*

(194) Belgijski organi so zatrdili, da sta poleg jamstev, prevzetih med prvotnim nakupom nekaterih družb mreže, edini novi jamstvi, ki ju je družba SNCB izdala v korist skupine ABX, zgoraj navedeni jamstvi v korist ABX Singapur, ki sta se iztekli leta 2005, in v korist institucije, ki je odobrila denarno linijo za cash pool. Vendar je SNCB izdala nekaj priporočilnih pisem.

(195) Belgijski organi menijo, da so ta priporočilna pisma, za katera se ne prejeme plačilo, običajna praksa v tržnem gospodarstvu v odnosih med matično družbo in njenimi hčerinskimi družbami. Razen že analiziranega pisma v korist ABX Nemčija in priporočilnega pisma za ABX Španija za posojila v višini 12,3 milijona EUR je Komisija v tem primeru ugotovila, da nobeno od novih priporočilnih pisem, s katerimi se je seznanila in so bila izdana od leta 2000 naprej (v času, ko je ABX začela vzbujati zanimanje javnosti), ne vsebuje pogojev, ki pravno zavezujejo družbo SNCB. Komisija meni, da je priporočilno pismo v korist ABX Španija enakovredno bančni garanciji, ker se družba SNCB zavezuje, da bo podjetju ABX Španija dodelila potrebna sredstva, da bi le-to lahko odplačalo dolgove banki. Komisija opozarja, da je element pomoči v tej zadevi sestavljen iz stroškov garancije, ki bi jih podjetje moralo plačati, da bi dobilo to posojilo, in ki se prištejejo k stroškom samega posojila; ta element ostaja v vsakem primeru omejen in ustreza nekaj baznim točkam. Torej, če kot ustrezno upoštevamo maržo [...] baznih točk, ki jo je skupina ABX plačala družbi SNCB, element pomoči, ki izhaja iz tega, ostaja majhen (0,02 milijona EUR na leto). Čeprav bi morali biti stroški garancije občutno višji, na primer dvakratni, oziroma bi morali znašati [...] baznih točk, kar bi se zdelo veliko, bi element pomoči sam po sebi prav tako ostal majhen (0,04 milijona EUR na leto) in ne bi spremenil ugotovitev o pomoči za prestrukturiranje.

([71]) Na primer, navedena je lahko obrestna mera [...] baznih točk, ki jo podružnica ABX plača svojim bankam za njihovo bančno garancijo.

6.1.6 *Prenos dejavnosti „road domestic France“*

(196) Ker je izbiro in pogoje prenosa dejavnosti „road domestic France“ s strani ABX Francija jasno mogoče pripisati državi Belgiji, mora Komisija preveriti argumente, ki so jih belgijski organi navedli za utemeljitev, da je izbira odkupa podjetja s strani zaposlenih skladna s tem, kar bi storil zasebni vlagatelj v istih okoliščinah.

(197) *Stroški scenarija, ki ga je izbrala družba SNCB:* skupni stroški scenarija umika, ki ga je izbrala družba SNCB, znašajo 137,5 milijona EUR oziroma [...] milijonov EUR, kar ustreza negativni neto vrednosti lastnega kapitala dejavnosti v času umika, in [...] milijonov EUR negativne prodajne cene.

(198) Komisija ugotavlja, da sta dva neodvisna izvedenca potrdila, da ta znesek v višini [...] milijonov EUR ustreza negativni vrednosti dejavnosti „road domestic“, preneseni na zaposlene.

Tako je „Deloitte Corporate Finance“ pregledal business plan (poslovni načrt) zadevne dejavnosti in ga ocenil po metodi „discounted cash flows“ (diskontirani denarni tokovi). Ta poslovni načrt obsega obdobje 2005–2008. Pri vrednotenju so ugotovili vrednost ABX-F domestics, ki ustreza zgoraj navedeni negativni ceni. Ta rezultat je potrdil Ernst & Young Transaction Advisory Services, ki je pregledal ocene Deloitte.

Ker sta ta dva neodvisna izvedenca uporabila običajne in ustrezne metode vrednotenja, Komisija sprejema, da ta cena ustreza tržni ceni in da prevzemnik dejavnosti „Road domestic France“ ob tem odkupu ni prejel državne pomoči.

(199) *Stroški scenarija sporazumne likvidacije:* po mnenju belgijskih organov bi stroški scenarija sporazumne likvidacije znašali 183 milijonov EUR oziroma [...] milijonov EUR iz naslova negativne neto vrednosti lastnega kapitala v času sprejetja odločitve o prenosu, in [...] milijonov EUR drugih dodatnih stroškov.

(200) V okviru načrta sporazumne likvidacije bi družba SNCB morala poravnati terjatve vsem upnikom družbe v likvidaciji, katerih terjatve niso bile pokrite z likvidiranimi sredstvi. Torej je dejansko upravičeno upoštevati stroške v višini [...] milijonov EUR.

(201) Drugi dodatni stroški, ki so jih upoštevali belgijski organi, vključujejo zlasti [...] milijonov EUR iz naslova socialnega načrta, ki bi ga družba SNCB morala izvršiti ob likvidaciji, in [...] milijonov EUR zaradi izgub, ki naj bi jih ustvarila skupina ABX v času pogajanj o tem načrtu.

(202) Ti dve oceni se zdita razumni. Kar zadeva socialni načrt, ta znesek namreč ustreza stroškom socialnega načrta v višini [...] EUR na zaposlenega, kar je sprejemljivo; kar zadeva izgube, ki nastanejo med uresničevanjem tega načrta, je predvideni znesek primerljiv z ravnjo izgube za leto 2005, ocenjeno v poslovnem načrtu družbe v času prenosa (med [...] in [...] milijoni EUR). Belgijski organi poleg tega v svoji oceni upoštevajo dodatni znesek 15 milijonov EUR iz naslova izgub v prvem četrtletju 2006.

(203) Ker bi poleg tega ABX Francija morala plačati različne odškodnine zaradi prekinitve pogodb (po oceni belgijskih organov v višini 14 milijonov EUR) in se soočiti s posledicami izgube dostopa do francoskega trga za druge dejavnosti skupine, je zato razumljivo sklepati, da bi družba SNCB zaradi sporazumne likvidacije nosila stroške, ki bi bili višji od stroškov odkupa dejavnosti „road domestic France“ s strani zaposlenih.

(204) *Stroški scenarija sodne likvidacije:* Po mnenju belgijskih organov bi stroški scenarija sodne likvidacije znašali 346 milijonov EUR oziroma [...] milijonov EUR iz naslova negativne neto vrednosti lastnega kapitala v času sprejetja odločitve o prenosu, in [...] milijonov EUR drugih dodatnih stroškov.

(205) Po mnenju Komisije ni utemeljeno sklepati, da bi SNCB v primeru scenarija prisilne likvidacije za razliko od scenarijev prenosa ali sporazumne likvidacije morala nositi vseh [...] milijonov EUR, ki ustrezajo negativni neto vrednosti lastnega kapitala v času sprejetja odločitve o prenosu, ker naj po definiciji ne bi poskušala poravnati dolgov svoje hčerinske družbe do njenih upnikov.

(206) Belgijski organi menijo, da bi morala družba SNCB po tem scenariju med drugimi dodatnimi stroški nositi tveganje [...] v višini 58 milijonov EUR.

(207) Belgijski organi so v podporo tej trditvi Komisiji poslali več elementov in zlasti mnenje izvedencev Linklaters in Grand Auzas et Associés, po katerem bi bila SNCB zaradi tega scenarija sodne likvidacije izpostavljena resničnemu in nezanemarljivemu tveganju [...], ki bi potegnilo za seboj njeno odgovornost.

(208) Komisija ne zanika, da v nekaterih izjemnih primerih nekatere nacionalne zakonodaje predvidevajo možnost, da se tretje osebe obrnejo proti delničarjem likvidirane družbe, zlasti če se lahko te delničarje šteje kot [...] in/ali da so zagrešili napake pri upravljanju.

(209) Vendar pa v tem primeru belgijski organi niso v zadostni meri odpravili dvomov, izraženih v tem primeru ob razširitvi postopka glede te zadeve aprila 2005, čeprav takšna možnost obstaja v francoskem pravu in so belgijski organi poslali nekaj podatkov v zvezi s takšnim tveganjem. Komisija iz tega sklepa, da v tem primeru v stroških tega scenarija ni upravičeno upoštevati 58 milijonov EUR, ki so po mnenju belgijskih organov povezani s tveganjem [...].

(210) Komisija tudi meni, da je ob upoštevanju zlasti posebnega statusa družbe SNCB malo verjetno, da bi na stroške financiranja SNCB občutno vplivala morebitna sodna

likvidacija dejavnosti „road domestic France“, kar je v nasprotju s predvidevanji belgijskih organov. Nasprotno pa je mogoče sprejeti, da bi takšna likvidacija povečala stroške financiranja bančnega dolga skupine ABX in to v znesku največ 7 milijonov EUR po oceni belgijskih organov.

(211) V simulaciji belgijskih organov je upoštevan tudi učinek na potrebe skupine po gibljivih sredstvih, ker naj bi upniki celotne skupine po likvidaciji dejavnosti „road domestic France“ lahko zahtevali občutno skrajšanje plačilnih rokov. Ocena učinka tega pojava na 45 milijonov EUR, ki temelji na predpostavki skrajšanja povprečnega roka plačila, ki ga odobravajo dobavitelji, za en teden oziroma 15 %, se zdi sprejemljiva. Čeprav bi bil učinek pri strankah hčerinskih družb skupine, ki so v dobrem finančnem stanju, morda zmeren, pa bi bil lahko občutno večji od skrajšanja za en teden pri strankah drugih hčerinskih družb, ki bi bile v času likvidacije dejavnosti v Franciji v finančnih težavah.

(212) Nazadnje belgijski organi menijo, da bi likvidacija dejavnosti „road domestic France“ ustvarila tudi 5- do 30-odstotno izgubo strank v letu likvidacije v drugih dejavnostih skupine. Ker gre za skupino, ki ponuja integrirane storitve v Evropi in katere različne dejavnosti so zelo medsebojno odvisne, je razumno predvideti, da bi sodna likvidacija lahko povzročila poslabšanje podobe in izgubo dejavnosti za druge dejavnosti skupine in to toliko bolj, če sta zadevna dejavnost in/ali država blizu dejavnosti in državi družbe, ki naj bi bila likvidirana, kot to ocenjujejo belgijski organi. Takšnega sklepanja ni mogoče uporabiti za izbrani scenarij odkupa podjetja s strani zaposlenih. Ta rešitev namreč po eni strani ohranja podobo skupine, po drugi strani pa pogodba o prenosu dejavnosti „road domestic“ vsebuje sporazum o sodelovanju med družbo, ki združuje dejavnosti, prenesene z odkupom podjetja s strani zaposlenih, in mednarodne dejavnosti ABX-F, ki ostajajo znotraj skupine ABX, zaradi česar bodo stranke te skupine ohranile dostop do storitve v Franciji. Komisija pripominja, da je težko potrditi do 30-odstotno izgubo strank. Ob upoštevanju dejstva, da si različne hčerinske družbe skupine delijo več pomembnih skupnih strank, in glede na pomen Francije v mednarodnih dejavnostih skupine v Franciji, Nemčiji in na Nizozemskem (med 14 in 36 %) namesto dodatnih stroškov v višini 112 milijonov EUR, ki jih predvidevajo belgijski organi, Komisija tudi meni, da bi bilo pri oceni učinka tega pojava pametno upoštevati ocenjeno vrednost stroškov, ki ustrezajo izgubi največ 20 % strank v prvem letu v najbolj prizadetih dejavnostih, oziroma približno 75 milijonov EUR.

(213) Prav tako je razumno sprejeti predpostavko, da bi skupina zaradi zmanjšanja dejavnosti zmanjšala število zaposlenih, saj bi podjetje lahko moralo odpustiti dodatno osebje, da bi preprečilo preveliko izgubo bruto marže. Belgijski organi so te dodatne stroške ocenili na 35 milijonov EUR. Ker bi moral obseg in torej strošek teh odpustitev slediti obsegu izgube dejavnosti, bi se ob previdni predpostavki, enaki prejšnji, upoštevalo ocenjeno vrednost dveh tretjin teh dodatnih stroškov oziroma 24 milijonov EUR.

(214) Komisija na podlagi vsega tega meni, da je mogoče oceniti, da bi družba SNCB po scenariju sodne likvidacije dejavnosti „road domestic France“ namesto 346 milijonov EUR, ki so jih upoštevali belgijski organi, nosila stroške v višini najmanj 7 + 45 + 75 + 24 oziroma 151 milijonov EUR (brez morebitnega tveganja [...]), ki so višji od stroškov scenarija, ki ga je upoštevala družba SNCB.

(215) *Sklep:* Komisija ob koncu te analize meni, da se za odločitev družbe SNCB, da dejavnost „road domestic France“ prenese na zaposlene, in podrobna pravila, ki jih je določila za to, lahko šteje, da so v skladu z odločitvijo, ki bi jo sprejel zasebni vlagatelj, ki bi ga vodili samo ekonomski razlogi, in da ta posel torej ne vsebuje elementa državne pomoči.

(216) Komisija je zgornjo analizo oprla samo na predpostavke, ki so se ji zdele razumne in dovolj utemeljene. Na podlagi teh ocen je mogoče sklepati, da bi razlika med scenarijem, ki ga je izbrala družba SNCB, in alternativnimi likvidacijami znašala najmanj 13 milijonov EUR, kar bi moralo v veliki meri pokriti morebitno dovoljeno odstopanje od ocen, upoštevanih po analizi.

6.1.7 *Prodaja ABX-WW*

(217) Komisija ugotavlja, da je SNCB temeljito iskala kupca za ABX-WW, zlasti prek specializirane družbe.

(218) V zvezi s ceno in pogoji prodaje ABX-Worldwide Komisija upošteva poročilo KPMG, ki je moral s finančnega vidika („fairness“) preveriti ponudbo za prodajo vsega preostalega premoženja ABX-WW, kot je opisana zgoraj.

(219) KPMG se je v poročilu ([72]) oprl predvsem na primerjavo dveh metod vrednotenja: metode „discounted cash flow“ (DCF, diskontirani denarni tok), po kateri se izračuna neto sedanja vrednost pričakovanih prihodnjih dohodkov, in metode „capitalised earnings“ (CEA, kapitalizirani dohodki), po kateri se primerja različne ravni pričakovanih dohodkov (promet, EBITDA, EBIT …) podjetja glede na druga podjetja v istem sektorju, pri čemer se zanje uporabijo multiplikacijski koeficienti zadevnega trga.

(220) Ob upoštevanju dejstva, da je izvedenec opravil temeljito analizo primera prenosa in uporabil metode izračuna, priznane za to vrsto „fairness opinion“ (nepristranskega

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

mnenja), Komisija ocenjuje, da je končna ugotovitev KPMG, po kateri „*the term of the proposed sale to Yvan is fair and reasonable and represents fair market value*“ („*so pogoji prodaje, predlagane Yvanu, pošteni in razumni ter predstavljajo pošteno tržno vrednost*“), sprejemljiva. Iz tega sklepa, da prenos ABX WW, če se izvrši po dogovorjeni ceni in ob upoštevanju samo običajnih in ekonomsko upravičenih prilagoditev v primeru prenosa, ne bo vseboval elementov državne pomoči v korist prevzemnika.

(221) Pogoji prenosa bodo Belgiji zagotovili prodajno ceno in obveznost visokega prispevka s strani Yvana, kar bo zmanjšalo javne izdatke Belgije za to zadevo. Poleg tega bodo zagotovili dejanski prenos vseh dejavnosti skupine ABX s strani družbe SNCB.

### 6.2 **Združljivost pomoči za prestrukturiranje**

(222) V nadaljevanju Komisija preučuje združljivost državnih pomoči, ki jih je opredelila, s smernicami o pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah. Belgijski organi so pomoč prvotno priglasili leta 2003, zaradi česar se je julija 2003 začel postopek na podlagi Smernic Skupnosti o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah iz leta 1999 ([73]) (v nadaljnjem besedilu „smernice iz leta 1999“). Vendar po eni strani posodobitev načrta za prestrukturiranje, do katere je prišlo po začetku veljavnosti novih smernic, določa občutno povečanje prvotno načrtovanega zneska pomoči; po drugi strani pa iz zgornje analize izhaja, da je družba SNCB skupini ABX odobrila nezakonite pomoči. Ob upoštevanju teh elementov ter točk 103 in 104 Smernic Skupnosti o državni pomoči za reševanje in prestrukturiranje podjetij v težavah iz leta 2004 ([74]) (v nadaljnjem besedilu „smernice iz leta 2004“) Komisija preučuje vse te pomoči glede na ta zadnji dokument, pri čemer upošteva dejstvo, da je bila prvotna priglasitev načrta opravljena glede na smernice iz leta 1999. V vsakem primeru analiza v nadaljevanju dejansko dokazuje, da se lahko zadevne pomoči pod istimi pogoji razglasi za združljive tako s smernicami iz leta 1999 kot tudi s smernicami iz leta 2004.

#### 6.2.1 *Upravičenost*

(223) Komisija na podlagi več ustreznih pokazateljev ugotavlja, da je treba skupino ABX kot celoto obravnavati kot podjetje v težavah v smislu točke 11 smernic iz leta 2004. Po eni strani so se namreč izgube iz poslovanja skupine v letih 2001 in 2002 povečale na 50 milijonov EUR v letu 2002; povečale so se tudi izgube, saj se je čisti poslovni izid z - 73 milijonov EUR leta 2000 povečal na - 186 milijonov EUR leta 2002; finančni stroški so se v istem obdobju povečali s 15 na 41 milijonov EUR, medtem ko se je znesek dolga povečal s 442 na 512 milijonov EUR. Na drugi strani so se dejavnosti skupine ABX v Nemčiji, Franciji in na Nizozemskem spopadale s hudimi finančnimi težavami, ki so bile opisane v odločbi o odobritvi pomoči za reševanje ABX, in so zato nesporno podjetja v težavah, kot je Komisija ugotovila v navedeni odločbi ([75]); vendar so imeli ti subjekti tedaj osrednjo vlogo v strategiji skupine ABX in njeni sposobnosti opravljanja integriranih storitev logistike prevoza v Evropi; poleg tega so odločilno prispevale (v višini 60 % leta 2002) k prometu skupine, tako da so hude težave teh subjektov ogrožale preživetje skupine v obliki, ki jo je imela takrat.

(224) Komisija poleg tega meni, da preostali del skupine ABX ni mogel prispevati več k financiranju prestrukturiranja.

(225) Belgijski organi so namreč navedli, da je ABX-WW s prenosi ustvaril 24,3 milijona EUR zunanjih sredstev financiranja in povečanja produktivnosti (zlasti v Italiji, Nemčiji, na Portugalskem, Nizozemskem in v Španiji), s čimer je bilo omogočeno delno financiranje prestrukturiranja skupine.

(226) Te prodaje premoženja in notranji ukrepi za racionalizacijo občutno zmanjšujejo obseg skupine ABX: število poslovalnic se bo zmanjšalo za 31 %, promet za 21 %, število zaposlenih (ETP) za 40 % in skladiščne površine za 54 %. Te številke so še večje v Nemčiji z do 69-odstotnim zmanjšanjem pred upoštevanjem obveznosti, ki jih je Belgija sprejela novembra 2005. Sklepamo lahko, da bi dodatni prenosi premoženja lahko dosegli sposobnost preživetja dejavnosti skupine kot mreže integriranih storitev multimodalne logistike v Evropi.

(227) Poleg tega so zdravi subjekti skupine podprli druge subjekte v težavah in tako prispevali k njihovi sanaciji. ABX LOGISTIC (Belgium) NV/SA se je na primer odpovedal terjatvi do ABX Nizozemska v višini 10,6 milijona EUR.

(228) Nazadnje je treba opozoriti, da ima celotna skupina, ki je leta 2001 združila denarna sredstva, negativno stanje denarnih sredstev [...], ker so tokove, nastale pri donosnih dejavnostih, porabile deficitarne dejavnosti.

(229) Stanje denarnih sredstev cash pool je namreč še vedno negativno in pogosto blizu največje dovoljene ravni [...] milijonov EUR (na primer: -[...] milijonov EUR junija 2005), poleg tega skupina dolguje kratkoročna prosta finančna sredstva [...]:

([73]) UL C 288, 9.10.1999, str. 2.

([74]) UL C 244, 1.10.2004, str. 2.

([75]) Odločba z dne 21. januarja 2003 št. C(2003)245 konč.: Državna pomoč N 769/2002, Pomoč za reševanje ABX Logistics (podružnice F, D, NL in skupina). Objavljena na spletni strani Komisije na naslovu: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transports-2002/n769-02-en.pdf.

**Konsolidirano stanje denarnih sredstev ABX LOGISTICS Worldwide S.A.**

Milijoni EUR

| | 31.12.2003 | 31.12.2004 | 30.06.2005 |
|---|---|---|---|
| Bančni tekoči računi | [...] | [...] | [...] |
| Večletni finančni dolgovi z zapadlostjo v letu | [...] | [...] | [...] |
| Kratkoročna prekoračitev stanja na računu | [...] | [...] | [...] |
| Neto stanje denarnih sredstev | - 36,8 | - 62,2 | - 114,4 |

(230) Komisija nazadnje ugotavlja, da čeprav je bil holding ABX-WW ustanovljen šele leta 2003, skupina kot gospodarska enota ni na novo ustanovljeno podjetje v smislu smernic iz leta 2004, saj izhaja iz združitve več prej obstoječih subjektov, ki delujejo v istem sektorju, in bila nova struktura skupine vzpostavljena prav za potrebe prestrukturiranja.

6.2.2 *Obnova sposobnosti preživetja*

(231) Pričakovani rezultati za ABX-WW, ABX-D in -NL, kot so navedeni v opisnem delu zgoraj in ki temeljijo na realističnih predpostavkah, predvidevajo obnovo sposobnosti preživetja med letoma 2006 in 2007.

(232) Poleg tega so se finančni rezultati zelo izboljšali od leta 2002, ko je bil pripravljen načrt za prestrukturiranje. Na ravni ABX LOGISTICS Worldwide S.A. gre za izboljšanje poslovnega rezultata (EBIT) z - 28,7 milijona EUR (2002) na + 11,6 milijona EUR (2004).Poslovni rezultat ABX LOGISTICS (Nemčija) GmbH (razen Air&Sea) se je z - 32,0 milijona EUR spremenil v -[...] milijona EUR v istem obdobju in rezultat ABX LOGISTICS Holding (Nederland) BV se približuje ravnotežju, saj se je z - 6,7 milijona EUR spremenil v -[...] milijona EUR.

(233) Poleg te nesporne finančne sanacije, opažene v zadnjih letih, iz opisnega dela izhaja, da je skupina ABX očitno podvržena resničnemu prestrukturiranju organizacije, da bi znova trajno vzpostavili njeno sposobnost preživetja.

(234) Nazadnje Komisija meni, da je podpis sporazuma o prodaji za celotno skupino ABX LOGISTICS WW, s katerim je prenos postal obvezen ob upoštevanju njene odobritve in običajnih pogojev v primeru prenosa in ki ga spremljajo pomembne obveznosti naložb s strani zasebnega prevzemnika, odločilen dodaten pokazatelj kakovosti načrta za prestrukturiranje skupine ABX in obnove njene trajne sposobnosti preživetja.

6.2.3 *Preprečevanje neupravičenih izkrivljanj konkurence*

(235) V skladu s smernicami iz leta 2004 je treba sprejeti izravnalne ukrepe, da se, kolikor je mogoče, omili neugodne posledice pomoči za konkurente. V nasprotnem primeru bi bila pomoč v nasprotju s skupnimi interesi.

(236) Skupina ABX se je že zavezala k velikemu zmanjšanju svoje zmogljivosti. Kot je bilo že navedeno, bo do konca prestrukturiranja močno zmanjšala število poslovalnic, območje poslovanja, promet in celo število zaposlenih, da bi dosegla zmanjšanje do 54 % za ABX-WW, do 69 % za ABX-D, do 44 % za ABX-NL in do 76 % za ABX-F (zlasti v obliki prenosa in zaprtja agencij). Ta zmanjšanja se bodo še okrepila na nemškem trgu z dodatnimi obveznostmi, ki so jih belgijski organi sprejeli v letu [...] 2005. Ta zmanjšanja, ki občutno presegajo zmanjšanja, predvidena v prvotnem načrtu, bodo sprostila tržne deleže v korist konkurentov.

(237) Komisija meni, da je ta zaprtja in prenose mogoče šteti kot sorazmerne zaradi njihovega kvantitativnega obsega, majhnega preostalega tržnega deleža skupine ABX v špedicijski dejavnosti (freight forwarding) (manj kot 2 % v Nemčiji, 1 % na Nizozemskem leta 2002), nujnosti razpolaganja z minimalno mrežo v več evropskih državah za ohranitev dejavnosti intermodalnih logističnih storitev v Evropi, ki je sposobna preživetja, in nazadnje dejstva, da trg logistike prevoza ni presežnih zmogljivosti in je v porastu, kot je analizirano v oddelku 2.2. Spomnimo naj, da skupina ABX nima skoraj nič prevoznih sredstev in zato skoraj ne deluje kot cestni prevoznik.

(238) Poleg tega je Komisija preverila, da na podlagi informacij, ki so jih predložili belgijski organi, zelo velik del zmanjšanja zmogljivosti zadeva dejavnosti, ki prispevajo kratkoročno. Ta dodatna zmanjšanja zadevajo približno 19 % od skupno 31 % zmanjšanja števila poslovalnic, 12 % od skupno 21 % zmanjšanja prometa, 15 % od skupno 40 % zmanjšanja števila zaposlenih in 40 % od skupno 54 % zmanjšanja skladiščnih površin.

6.2.4 *Omejitev pomoči na najnižjo vsoto*

(239) Smernice iz leta 2004 zahtevajo, da morata biti obseg in intenzivnost pomoči omejena na najnižjo vsoto.

(240) Komisija v zvezi s tem najprej ugotavlja, da je zaradi dokapitalizacije po vzpostavitvi priglašenih ukrepov v skupini razmerje med dolgovi in lastnim kapitalom 80 %. Ta stopnja bi znašala 155 % po izločitvi dobrega imena (goodwill) v višini 146 milijonov EUR, prisotnih v računih skupine.

**ABX LOGISTICS Worldwide S.A., konsolidirane bilance**

| | 31.12.03 | 31.12.04 | 30.6.05 | 31.12.05-pred pretvorbo | 31.12.05-po pretvorbi | 31.12.05-po pretvorbi in odpravi Goodwill | 31.12.06 | 31.12.07 |
|---|---|---|---|---|---|---|---|---|
| Konsolidirana lastna sredstva | 185,8 | 173,9 | 158 | 131,9 | 300 | 154 | [...] | [...] |
| Finančni dolgovi | 369 | 414,3 | 407 | 407 | 239 | 239 | [...] | [...] |
| Delež dolga | 199 % | 238 % | 258 % | 309 % | 80 % | 155 % | [...] | [...] |

(241) Komisija meni, da je upravičeno upoštevati tudi to drugo številko 155 %, ker to dobro ime izhaja večinoma iz prvotnega nakupa ABX-D ([...] milijonov EUR) in -NL ([...] milijonov EUR), katerih zmogljivosti se bodo zelo zmanjšale s prestrukturiranjem (kar krepijo obveznosti [...] zmanjšanja prisotnosti v Nemčiji, ki so jih belgijski organi sporočili decembra 2005). Belgijski organi poleg tega menijo, da bi vzpostavitev ukrepov za prestrukturiranje v računih družbe SNCB [...] povzročila popolno izginotje dobrega imena za nemško in nizozemsko hčerinsko družbo.

(242) Vendar ti dve razmerji 80 in 155 % ostajata precej večji od enakovrednih razmerij, opaženih pri primerljivih konkurentih skupine ABX. Na primer, povprečje (ponderirano po prometu) razmerij teh konkurentov znaša 43 % (in bi se znižalo na 16 %, če bi upoštevali družbo DPWN, ki pa se ne zdi dovolj primerljiva, da bi jo lahko upoštevali).

(243) To pomeni, da bo dokapitalizacija skupine ABX manjša od povprečja v sektorju, zaradi svoje finančne strukture pa ne bo imela na voljo presežnih sredstev.

(244) Drugič, Komisija opozarja, da je neto stanje denarnih sredstev ABX-WW negativno od leta 2003 naprej, tako da skupina ABX nima na voljo presežnih denarnih sredstev.

(245) Tretjič, treba je upoštevati, da cena, ki jo mora družba SNCB prejeti za prodajo delnic ABX WW, prispeva k zmanjšanju dejanskega zneska pomoči. Za skupino in njene konkurente ter za SNCB in Yvana bi bilo namreč enako, če se pomoč, ki jo je vložila družba SNCB, ustrezno zmanjša, če se prodaja opravi po simbolični ceni in če bi ustrezno financiranje zagotovil neposredno prevzemnik.

(246) Komisija se mora poleg tega tudi prepričati, da prejemnik pomoči veliko prispeva k načrtu za prestrukturiranje, bodisi iz lastnih sredstev ali z zunanjim financiranjem, dobljenim po tržnih pogojih.

(247) Komisija zato najprej ugotavlja skupne stroške prestrukturiranja, neto povečanje produktivnosti in zmanjšanje potreb po gibljivih sredstvih.

**Neto stroški prestrukturiranja**

| | |
|---|---|
| Odpustitve, zaprtja | - 49,0 |
| Cash-drain med prestrukturiranjem (neto povečanje produktivnosti) | - 121,0 |
| Dolg do SNCB (pred letom 2002) | - 60,0 |
| Obresti na dolgove do SNCB (dolg pred letom 2002 + pomoč za reševanje) | - 8,0 |
| Povračilo posojil po umiku bank | [...] |
| Povračilo drugih garancij in terjatev upnikom ABX s strani Yvan | [...] |
| Zmanjšanje potrebe po gibljivih sredstvih | 29,1 |
| Skupaj | - 296,6 |

(248) S tega vidika Komisija meni, da je upravičeno upoštevati stroške, navedene v zgornji razpredelnici, zlasti zaradi naslednjih razlogov:

(a) Znesek v višini 49 milijonov EUR ustreza stroškom, neposredno nastalim zaradi prestrukturiranja, kot so odpravnine ali stroški zaprtja hčerinskih družb;

(b) Znesek v višini 121 milijonov EUR ustreza potrebi po financiranju (ali cash-drain) subjektov v prestrukturiranju v letih 2003–2005. Predvsem ustreza EBITDA, popravljenemu z naložbami, potrebnimi za prestrukturiranje, finančnimi stroški in nekaterimi izjemnimi

elementi. Komisija se je na podlagi informacij, ki so jih poslali belgijski organi, prepričala, da upoštevane naložbe sestavljajo večinoma naložbe v informacijsko tehnologijo in ostajajo v vsakem primeru nižje od zneska amortizacije. Naložbe v informacijsko tehnologijo so pomemben element reorganizacije in povečanja produktivnosti skupine. Belgijski organi so poleg tega potrdili, da te naložbe ne povzročajo povečanja zmogljivosti. Komisija se je tudi lahko prepričala, da izjemni elementi vključujejo zlasti stroške, povezane s prestrukturiranjem podjetja; to zadeva njegovo reorganizacijo in ukrepe produktivnosti (odpustitve v osrednjih dejavnostih, ukrepe za pravno poenostavitev, druge ukrepe produktivnosti ...), potrebne za zagotovitev obnove sposobnosti preživetja.

Treba je poudariti, da se stroški, ki jih cash-drain predstavlja v samem obdobju prestrukturiranja, to je 150,9 milijona EUR, tu zmanjšajo za pozitivne učinke, ki se pričakujejo od prestrukturiranja in ustvarjajo v tem obdobju pozitiven denarni tok v višini 29,9 milijona EUR, kar pomeni tu predstavljene neto stroške v višini 121 milijonov EUR;

(c) Druge potrebe po financiranju, prisotne konec leta 2005, je treba pokriti pred prenosom ABX-WW, zaradi ponovne vzpostavitve finančne strukture skupine. Zadevajo bodisi dolgove do SNCB, ki se bodo pretvorili v kapital (60 milijonov EUR), in z njimi povezane obresti (8 milijonov EUR), bodisi ukinitev bančnih linij, odprtih v obdobju 2003–2005 ([...] milijonov EUR), bodisi predviden prevzem obstoječih garancij in terjatev s strani Yvana ([...] milijonov EUR);

(d) Zmanjšanje potrebe po gibljivih sredstvih izhaja iz boljšega upravljanja trgovskih odnosov skupine z njenim strankami in dobavitelji, in se odšteje od stroškov prestrukturiranja.

(249) Za financiranje teh ukrepov je skupina ABX združila nekaj lastnih sredstev ali zunanjih sredstev, pridobljenih po tržnih pogojih. Zbrana so predvsem s prodajo premoženja tretjim osebam (24,2 milijona EUR), z že opisanim odkupom dejavnosti subjektov v prestrukturiranju s strani zdravih subjektov ABX ali holdinga ABX-WW (22,6 milijona EUR) ter odpisom terjatev in tudi financiranjem, ki so ga odobrili zdravi subjekti v skupini (10,6 + 6 milijonov EUR). Ta prizadevanja, ki so jih odobrili zdravi subjekti v skupini, so resnični prispevek s strani prejemnika, ki je skupina v celoti. K temu se prišteje še financiranje s strani Yvana ([...] milijonov EUR). Ti lastni prispevki znašajo skupaj [...] milijonov EUR.

(250) Iz zgornje analize izhaja, da odstotni delež lastnih prispevkov prejemnika znaša najmanj 43,4 % potrebnih sredstev za prestrukturiranje. V tem primeru se zdi Komisiji primerno sprejeti lastni prispevek, nižji od 50 %, zlasti glede na: posebne težave prestrukturiranja (od katerega je neposredno odvisnih 13 000 delovnih mest v Evropi); pomen zmanjšanja zmogljivosti (zmanjšanje do 50 %, ki se nanaša večinoma na dejavnosti, ki prispevajo kratkoročno); tveganje, ki bi ga dodatno zmanjšanje lahko povzročilo za sposobnost preživetja mreže logistike mednarodnega prevoza ABX-WW; dejstvo, da je bila prvotna priglasitev opravljena na podlagi smernic iz leta 1999, ki niso določale najnižje stopnje; in glede na privatizacijo ABX-WW, ki je prav tako odločilen element sposobnosti preživetja skupine in odsotnosti prihodnjih pomoči skupini.

(251) Drugi elementi kažejo na to, da trgi verjamejo v izvedljivost obnove sposobnosti preživetja v skladu s smernicami iz leta 2004. Na primer, Komisija opozarja, da je skupina ABX od finančne institucije lahko dobila likvidna sredstva v višini [...] milijonov EUR, za katera daje jamstvo družba SNCB in se iz previdnosti ni upoštevala v zgornjem izračunu prispevka prejemnika, ker Komisija glede na premije, plačane banki in družbi SNCB, ni mogla z gotovostjo izključiti prisotnosti morebitnega elementa pomoči. Poleg tega zasebne banke skupini ABX še naprej odobravajo visoke zneske kratkoročnih posojil brez priporočila ali državnega poroštva.

(252) Komisija torej meni, da je pogoj, da mora biti pomoč omejena na najnižjo vsoto in da mora podjetje veliko prispevati k stroškom prestrukturiranja iz lastnih sredstev, preverjen.

6.2.5 *Načelo enkratnosti pomoči*

(253) Komisija opozarja, da se je mreža ABX oblikovala od leta 1998 naprej in da Komisija pred to odločbo v nobenem trenutku ni odobrila pomoči za prestrukturiranje te mreže.

(254) Komisija poleg tega meni, da bi morala načrtovana privatizacija skupine ABX ne samo zagotoviti obnovo sposobnosti njenega preživetja, ampak tudi načelo „enkratnosti pomoči“, s tem, ko bi postal novi vložek državnih sredstev v privatizirano podjetje precej manj verjeten.

6.2.6 *Sklep*

(255) Glede na zgornje ugotovitve Komisija sklepa, da je pomoč, ki jo je družba SNCB odobrila v okviru prestrukturiranja skupine ABX, združljiva z merili iz smernic iz leta 1999 kot tudi iz leta 2004 ter da je zato združljiva s členom 87 (3) Pogodbe. Posebej se upošteva, da so zdravi subjekti skupine ABX veliko prispevali k financiranju subjektov

v težavah in da je skupina poleg tega prispevka občutno zmanjšala svoje zmogljivosti v zameno za pomoč. Poleg tega bo privatizacija skupine ABX omogočila ne samo zagotavljanje prihodnje sposobnosti preživetja skupine, ampak tudi preprečevanje morebitnih novih državnih pomoči v njeno korist.

(256) Komisija nazadnje opozarja, da bodo politične usmeritve na področju državnih pomoči v železniškem sektorju, ki jih je napovedala v odločbi z dne 2. marca 2005 v zadevi št. N 386/2004, horizontalno preučile vprašanja, ki jih postavlja neomejeno poroštvo, ki ga dobijo železniška podjetja v več državah članicah –

SPREJELA NASLEDNJO ODLOČBO:

*Člen 1*

1. Pomoči, preučene v tej odločbi, ki jih je Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) odobrila v okviru prestrukturiranja skupine ABX Logistics, so združljive s skupnim trgom pod pogoji iz člena 2.

2. Financiranje, ki ga je družba SNCB uporabila za financiranje umika dela ABX Logistics (France), in druga financiranja, preučena v tej odločbi, zlasti kapitalske naložbe leta 2001 in „vzporedni prispevki“, niso državne pomoči.

*Člen 2*

Komisija pogojuje odobritev pomoči za prestrukturiranje iz člena 1(1) s prodajo skupine ABX Logistics v [...] po datumu uradnega obvestila o tej odločbi, po tržni ceni in prevzemniku, ki ni pravno povezan z družbo SNCB in spoštuje obveznosti glede pogojev nakupa in financiranja, ki jih predlaga morebitni kupec in so opisani v tej odločbi.

*Člen 3*

Belgija obvesti Komisijo o ukrepih, ki jih je sprejela za uskladitev s to odločbo, v dveh mesecih od datuma uradnega obvestila o tej odločbi.

*Člen 4*

Ta odločba je naslovljena na Kraljevino Belgijo.

V Bruslju, 7. december 2005.

*Za Komisijo*

Jacques BARROT

*Podpredsednik*