KOMMISSIONENS BESLUT

av den 7 december 2006

om det Statliga Stöd som Belgien har genomfört till förmån för ABX Logistics (nr C 53/2003 (f.d. N 62/2003))

[delgivet med nr K(2005) 4447]

(Endast de franska och nederländska texterna är giltiga)

(Text av betydelse för EES)

(2006/947/EG)

EUROPEISKA GEMENSKAPERNAS KOMMISSION HAR ANTAGIT DETTA BESLUT

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

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

efter att i enlighet med nämnda artiklar ha gett berörda parter tillfälle att yttra sig ([1]) och med beaktande av dessa synpunkter, och

av följande skäl:

1. FÖRFARANDET

(1) Belgien anmälde ett undsättningsstöd till ABX Logistics (dotterbolagen i Frankrike, Tyskland och Holland samt gruppen) genom en skrivelse av den 28 november 2002. Skrivelsen diarieförde hos kommissionen den 29 november 2002 med nr DG Tren A/71122. Kommissionen godtog stödet (ärende N 769/2002) genom ett beslut av den 21 januari 2003.

(2) Belgien anmälde därefter en plan för omstruktureringen av ABX Logistics genom en skrivelse av den 17 februari 2003. Skrivelsen diarieförde samma dag med nr Tren A/13396. Tillsammans med information som kommissionen redan hade visade anmälningen att Belgienhade använt offentliga medel utöver den anmälda omstruktureringsplanen för att kunna ge stöd till ABX Logistics. Belgien inkom med kompletterande uppgifter (se särskilt skrivelserna av den 7 maj 2003).

(3) Kommissionen underrättade Belgien om sitt beslut att inleda ett förfarande enligt artikel 88.2 i EG-fördraget (skrivelse av den 24 maj 2003, nr SG (2003) D/231003). Ärendet har nummer C 53/03.

(4) Beslutet om att inleda ett förfarande offentliggjordes i Europeiska unionens officiella tidning ([2]) (med de konfidentiella uppgifterna utelämnade). Kommissionen uppmanade berörda parter att inkomma med synpunkter på åtgärderna.

(5) Belgien lämnade sina synpunkter på beslutet att inleda ett förfarande i en skrivelse av den 29 augusti 2003 (nr GAB Loyola de Palacio entrada nr 2805).

(6) Kommissionen informerade Belgien om de synpunkter som kommit in från andra berörda parter (skrivelse av den 18 februari 2004, nr D (2004) 2823), och gav landet tillfälle att kommentera dem, vilket Belgien gjorde i en skrivelse av den 18 mars 2004 (nr A/15992).

(7) Belgien hade dessförinnan inkommit med kompletterande uppgifter i tre skrivelser av den 12 och 19 december 2003 (nr A/37839 respektive nr A/38582) och den 12 november 2004 (nr A/35928). Belgien har också uppdaterat omstruktureringsplanen, särskilt genom skrivelserna av den 14 januari (nr A/2010), 24 februari (nr A/4889) och 14 mars 2005 (nr A/6690). Nya kompletterande uppgifter har också lämnats under 2005 (se särskilt skrivelserna av den 18 och 31 augusti respektive den 2 och 26 september).

(8) Kommissionen meddelade Belgien att den nya information som Belgien lämnat skulle ingå i utredningen av ärende nr C 53/03 (skrivelse av den 4 maj 2005). Efter att ha kommit överens med Belgien om vilka konfidentiella uppgifter som inte fick offentliggöras, offentliggjordes kommissionens beslut att inleda ett förfarande i *Europeiska unionens officiella tidning* ([3]). Kommissionen har uppmanat berörda utomstående att inkomma med sina synpunkter på stödet i fråga.

(9) Kommissionen har fått in synpunkter från Belgien och från utomstående berörda parter. Kommissionen vidarebefordrade synpunkterna från de utomstående till Belgien och gav landet tillfälle att kommentera dem (skrivelse av den 18 juli 2005), vilket Belgien gjorde i en skrivelse av den 18 augusti 2005. Därefter har information lämnats i skrivelser av den 2 respektive 29 september 2005.

(10) Därefter lämnade Italien ett klagomål till kommissionen om försäljningen av ABX Logistics Worldwide (skrivelse av den 3 augusti 2005). Detta klagomål kom in efter det att tidsfristen för inkommande med synpunkter i ärendet hade löpt ut. Kommissionen uppmanade Belgien att yttra sig om de sakförhållanden som Italien tog upp (skrivelse av den 19 augusti 2005), vilket Belgien gjorde i en skrivelse av den 15 september 2005.

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

([2]) Se fotnoten längst ner på första sidan.

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

(11) Slutligen lämnade Belgien diverse kompletterande uppgifter under november och december 2005 (se särskilt skrivelsen av den 1 december (nr A/30862)).

2. BAKGRUNDEN TILL OMSTRUKTURERINGEN AV ABX

2.1 Förfarandet i huvuddrag

(12) Kommissionen vill komplettera den detaljerade information som redovisades i beslutet om att inleda förfarandet med följande: Det statliga belgiska järnvägsbolaget (*Société nationale des chemins de fer belges*, nedan kallat *SNCB*) förvärvade mellan 1998 och 2001 en grupp fristående privata företag. Gruppen hade ännu inte samlats i något holdingbolag, men utgjorde ändå det ekonomiska nätverket ABX Logistics, med ca 107 dotterbolag världen över. Försäljningen fördelade sig på Europa (89 %), Asien (6 %) och Amerika (5 %).

(13) Föreliggande ärende gäller omstruktureringen av detta nätverk, anmäld av Belgien den 17 februari 2003.

(14) Här följer en rekapitulation av de viktigaste anmälda uppgifterna, tillsammans med de betänkligheter som kommissionen uttryckte i sitt beslut om att inleda förfarandet:

2.1.1 *Skrivelsen av den 17 februari 2003*

(15) Enligt den ursprungliga omstruktureringsplanen skulle, för det första, SNCB:s 107 ABX-dotterbolag, som kontrollerades av olika ABX-holdingbolag, sammanföras i ett övergripande holdingbolag. För det andra skulle lönsamheten hos (de olönsamma) dotterbolagen ABX Logistics (Deutschland) GmbH (nedan kallat *ABX Tyskland*), ABX Logistics Holding (Nederland) BV (nedan kallat *ABX Holland*) och ABX Logistics (France) (nedan kallad *ABX Frankrike*) höjas genom en omstrukturering.

(16) Omstruktureringsåtgärderna bestod främst av i) en bolagsrättslig omorganisation i syfte att sammanföra samtliga juridiska enheter i en enda koncern ([4]), ii) avyttring eller nedläggning av vissa tillgångar ([5]) och iii) andra driftsrelaterade åtgärder i Tyskland, Holland och Frankrike avsedda att förbättra rörelseresultatet ([6]).

(17) Enligt Belgien skulle SNCB stå för huvuddelen av finansieringen av omstruktureringen. I den ursprungliga anmälan nämndes att SNCB skulle omvandla 91,6 miljoner euro i skulder till kapital (långsiktig finansiering) för ABX Tyskland, ABX Holland och ABX Frankrike, och att SNCB skulle låna dessa tre dotterbolag 140 miljoner euro (kortsiktig finansiering).

2.1.2 *Kommissionens betänkligheter i fråga om skrivelsen av den 23 februari 2003*

(18) Kommissionen redovisade i sitt beslut om att inleda förfarandet preliminära betänkligheter mot vissa aspekter.

(19) *Förekomsten av stöd:* Kommissionen ifrågasatte först och främst Belgiens påstående att SNCB:s kapitaltillskott (både tillskottet i form av lån och omvandlingen av skulder till kapital) för omstruktureringen av ABX var en normal transaktion inom en grupp och inte utgjorde statligt stöd enligt artikel 87 i fördraget.

(20) *Omstruktureringen – berättigande:* Kommissionen ifrågasatte huruvida ABX Tyskland, ABX Holland och ABX Frankrike var berättigade till omstruktureringsstöd, eftersom det inte var klartgjort i vilken utsträckning ABX-gruppen borde ha kunnat tillgodose dessa dotterbolags kapitalbehov för omstruktureringen.

(21) *Omstruktureringen – lönsamhet, snedvridning och begränsning av stödet:* Kommissionen ifrågasatte finansieringsdelen i omstruktureringsplanen, som gick ut på att de berörda dotterbolagens långsiktiga kapitalbehov (behovet av egna medel) skulle lösas med hjälp av kortsiktig finansiering (ett lån på 140 miljoner euro). Följaktligen betvivlade kommissionen att en sådan finansiering skulle kunna återställa dotterbolagens långsiktiga lönsamhet och att de föreslagna motprestationerna (i första hand kapacitetssänkningen) var tillräckliga för att en snedvridning av konkurrensen i strid med det gemensamma intresset skulle kunna undvikas. Kommissionen misstänkte också att det presumerade stödet inte skulle ge ABX möjlighet att fritt förfoga över ett eventuellt likviditetsöverskott.

(22) Kommissionen misstänkte att det i själva verket var fråga om statligt stöd, och hade betänkligheter om bokföringen av SNCB:s investeringar eller reinvesteringar i ABX och

([4]) Syftet var i) att skapa en sammanhängande och självständig grupp, ii) att göra det lättare att skapa synergier mellan gruppens företag, och iii) att öppna aktiekapitalet för en utomstående investerare från industrin eller finansvärlden.

([5]) Försäljning av tre dotterbolag (Rheinkraft, Safety First och Worldpack), som tillsammans stod för en omsättning på 98,5 miljoner euro, och nedläggning av sju filialer och tre lager i Tyskland, fyra filialer i Frankrike och två i Holland, samt nedläggning av sale & rent back-verksamheten (försäljning med återförhyrning av den sålda egendomen) av byggnader och annan fast egendom.

([6]) Dessa åtgärder bestod främst av 1) produktivitetshöjande åtgärder (med en motsvarande personalminskning på 690 tjänster för de tre länder som berördes av omstruktureringen, inbegripet nedläggningen av filialer), 2) besparingar och 3) omförhandling av vissa hyreskontrakt.

sätten att finansiera dem (eventuella garantier, korsvisa subventioner, direktfinansiering, brott mot gällande direktiv). Detta gällde främst följande:

a) *NCB:s förvärv av ABX:* SNCB hade mellan 1998 och 2001 investerat 672,4 miljoner euro (siffran sedermera reviderad till 433,8 miljoner euro ([7]) i förvärvet av ABX-nätverket. Det fanns vissa indikationer på att SNCB eller staten hade ställt garantier för finansieringen av (re-)investeringarna i ABX, men det fanns ingen information om vad garantierna innehöll.

b) *Övriga belopp:* Kommissionen ifrågasatte både laglighet och bokföringsmetod beträffande övriga bidrag på sammanlagt 150 miljoner euro (siffran sedermera reviderad till 114,6 miljoner euro ([8]) som SNCB betalade ut till ABX Tyskland, ABX Holland och ABX Frankrike under 2001 utan att anmäla det till kommissionen. Kommissionens misstänkte att det i själva verket var fråga om stöd och ifrågasatte bokföringen av det.

c) *Parallella belopp:* Kommissionen ifrågasatte Belgiens bekräftelse på att omvandlingen under 2004 av lån från SNCB på sammanlagt 21 miljoner euro (siffran sedermera reviderad till 12,1 miljoner euro ([9]) till kapital utgjorde en normal transaktion inom SNCB-gruppen (dessa belopp kallas nedan *parallellbeloppen*). Omvandlingen fördelades sålunda: ABX Logistics (Ireland) Ltd. – 3,2 miljoner euro, ABX Logistics (Portugal) Lda. – 2 miljoner euro, ABX Logistics (Singapore) Pte Ldt. – 3,8 miljoner euro och ABX Logistics International (Belgium) NV/SA – 12 miljoner euro. Dessa dotterbolag kallas nedan ABX Irland, ABX Portugal, ABX Singapore respektive ABX Belgien. Belgien hävdade att utbetalningen inte hörde till den anmälda omstruktureringen, och därför inte utgjorde statligt stöd enligt artikel 87 i fördraget. Kommissionen ifrågasatte också bokföringen av det eventuella stödet.

2.1.3 *Kompletterande anmälningar*

(23) Belgien kompletterade den ursprungliga anmälan med information som innebar en betydande ändring av omstruktureringsplanen för ABX (se särskilt skrivelserna av den 14 januari och 24 februari 2005). Ändringarna rörde främst ökningen av SNCB:s och ABX-gruppens finansiering av omstruktureringen, företagsledningens köp av ABX Frankrike (*Rachat de l'Entreprise par les Salariés*) till ett negativt marknadspris, sänkningen av överkapaciteten, stora inre omstruktureringsåtgärder, samt den förestående försäljningen – till marknadspris – av hela ABX-gruppen.

2.1.4 *Förfarandet utvidgades den 3 maj 2005*

(24) Kommissionen utvidgade utredningen (det är alltså det ursprungliga beslutet om att inleda ett förfarande som utvidgas, det ersätts inte med ett nytt) till att gälla två viktiga frågor som väcktes genom de kompletterande uppgifter som Belgien hade lämnat: ändringarna i omstruktureringsbudgeten för ABX, och turerna kring försäljningen av främst ABX Frankrike men också av det holdingbolag som skapades vid omstruktureringen, ABX Worldwide.

(25) Enligt detta nya scenario behövdes följande tillskott:

a) 157,4 miljoner euro – i stället för 50 miljoner euro – i form av eget kapital för omstruktureringen av ABX Tyskland, så att företagets egna kapital skulle nå 14,4 miljoner euro (per den 31 december 2004), att jämföra med en total balansomslutning på 234 miljoner euro (per den 31 december 2003).

b) 10,6 miljoner euro – i stället för 12,6 miljoner euro – i form av eget kapital för omstruktureringen av ABX Holland, så att företagets egna kapital skulle nå 9,3 miljoner euro (per den 31 december 2004), att jämföra med en total balansomslutning på 35,7 miljoner euro (per den 31 december 2003).

För ABX Tyskland och ABX Holland skulle det egna kapitalet ökas antingen genom omvandling av skulder eller genom tillskott av kapital.

c) 223 miljoner euro för att företagsledningen skulle kunna köpa en del av ABX Frankrike. Beloppet motsvarar SNCB:s definitiva ansvar, och skulle främst lämnas genom avskrivning av skulder och täckning av framtida förluster.

(26) Beträffande försäljningen av ABX Frankrike till ett negativt marknadspris: kommissionen frågade sig om SNCB:s tillskott till köparna (företagsledningen) delvis bestod av medel som kom ur ett statligt stöd. Beträffande den förestående försäljningen av ABX Worldwide: kommissionen erinrade om att den ville ha all den information som behövdes för att kunna kontrollera att försäljningen skedde till marknadspris.

2.1.5 *Andra kompletterande uppgifter*

(27) Belgien har lämnat in en stor mängd information om de förhållanden som föranledde utvidgningen av utredningen (se särskilt skrivelsen av den 9 juni 2005). Belgien har dock samtidigt hänvisat till och kompletterat den information som lämnats inom ramen för den ursprungliga utredningen.

(28) I en skrivelse av den 1 december 2005 tillkännagav Belgien att man hade gjort nya åtaganden angående ABX verksamhet i Tyskland. Skrivelsen innehöll också kompletterande information, främst förtydliganden av tidigare lämnad information.

([7]) Se kapitlet om de finansiella problemen i siffror.
([8]) Se kapitlet om de finansiella problemen i siffror.
([9]) Se kapitlet om de finansiella problemen i siffror.

2.2 **ABX verksamhet**

(29) ABX verksamhet har tidigare beskrivits, kortfattat i detta beslut och mera utförligt i beslutet om att inleda förfarandet. Belgien vill förtydliga dessa beskrivningar med att påpeka att ABX Worldwides strategiska och kommersiella profilering helt klart gör företaget till en transportarrangör eller en speditör.

(30) I denna egenskap sysslar ABX med transportlogistik. Enligt Jacobs-utredningen ([10]) (beställd av kommissionen) går logistik generellt sett ut på att styra hur och när gods transporteras till den plats där godset skall användas. Mer specifikt går ABX verksamhet enligt Jacobs-utredningen ut på att optimera godsflödet inom ett transportnät med lagrings- och magasineringspunkter.

(31) Belgien tillägger att speditören oftast inte äger transportmedlet (lastbilar, fartyg, flygplan osv.), utan istället vänder sig till ett transportföretag. Detta bekräftas av Jacobs-utredningen.

(32) ABX-gruppens transportkapacitet är i stort sett helt utlagd på underleverantörer. Det viktigaste undantaget är Holland, men även där är man sedan 2001 på väg att helt avveckla lastbilsägandet. 2001 ägde ABX Logistics i Holland 240 lastbilar; 2002 var antalet 160, året därefter 138 och 2004 hade man 110 stycken.

(33) Både för inrikes och utrikes vägtransporter lägger ABX Logistics ut själva transporten på självständiga åkare. För luft- och sjötransporter fungerar ABX Logistics som en mäklare, som köper transportkapacitet av rederier och flygbolag för sina kunders räkning.

(34) Tabellen visar tydligt företagets strategiska profilering: ABX-gruppens företag äger eller leasar bara 3 % av de lastbilar som används av ABX Logistics. ([11]).

(35) ABX Logistics transportkapacitet

	Med ägt eller leasat transport-medel	Inköpt av under-leverantörer
Transportkapacitet med lastbil	3 %	97 %
Transportkapacitet med flygplan	0	100 %
Transportkapacitet med fartyg	0	100 %

([10]) Jacobs Consultancy: Capacity of ABX Logistics and Sernam markets, slutrapporten, maj 2004.

([11]) Belgiens skrivelse av den 24 februari 2005, s. 13.

(36) *ABX position på marknaden:* Enligt Belgien var ABX verksamhet 2003 uppdelad på följande områden: vägtransporter (49 %), luft- eller sjötransporter (42 %), kontraktslogistik inbegripet lagring och magasinering (8 %).

(37) ABX hör inte till de fem största företagen i något av dessa segment (vägtransport, lufttransport, sjötransport och kontraktslogistik) på någon av de nationella marknaderna i Tyskland, Holland eller Frankrike (detta bekräftas av Jacobs-utredningen).

(38) *Tillväxtpotentialen på de berörda marknaderna – allmänt:* Belgien och Jacobs-utredningen visar att efterfrågan på logistiktjänster fortsätter att växa, trots vissa svårigheter på senare tid (främst till följd av terrorattentaten den 11 september 2001). Enligt Jacobs-utredningen beror detta på att befolkningen i Europa ökar, att folk i allt större utsträckning ställer större krav på urvalet, att köpkraften ökar, och att fler tillverkare väljer att köpa in logistiktjänster från specialiserade logistikföretag.

(39) *Tillväxtpotential i Tyskland:* Enligt Jacobs-utredningen har den tyska logistikmarknaden stora förutsättningar att växa. De senaste åtta årens tillväxt bland specialiserade logistikföretag tyder på att både tillgång och efterfrågan kan öka med 15–20 % de kommande åren.

(40) *Lufttransporternas tillväxtpotential:* Både Airbus och Boeing väntar sig att den ökande efterfrågan på flygfrakt (som har gått om passagerarfarten) kommer att leda till att antalet transportflygplan fördubblas under de kommande 15–20 åren. Airbus tror att flygfraktsmarknaden kommer att tredubblas till 2021, med en årstillväxt på 5,7 %; Boeing sätter årstillväxten till 6,4 %. Denna snabba expansion innebär med all sannolikhet att även transportörer och logistikföretag får en hög tillväxt.

(41) *Vägtransporternas tillväxtpotential:* Enligt experter är det lätt att ta sig in på marknaden för vägtransporter i Europa, vilket har lett till en permanent överkapacitet ([12]). Detta bekräftas av de senaste 5–7 årens prisnedgång. Denna överkapacitet gäller dock de företag som utför själva transporten och knappast ABX, som arrangerar – men inte utför – vägtransporter. Enligt Jacobs-utredningen har vägtransportmarknaden stora förutsättningar att växa. Denna marknadsutveckling innebär med all sannolikhet att även transportörer och logistikföretag får en hög tillväxt.

([12]) EU-utvidgningen tycks ha tillfälligt lindrat situationen, men priserna pressas av att många transportföretag lägger ut vägtransporterna på billigare underleverantörer från de nya medlemsstaterna.

(42) *Sjötransporternas tillväxtpotential:* Enligt Jacobs-utredningen var tillväxten inom sjöfartsspedition i genomsnitt 7 % per år mellan 1998 och 2002. Tillväxten inom sjötransportsektorn kommer i stor utsträckning att bestämmas av utvecklingen på världsmarknaden.

2.3 ABX-nätverkets organisation

2.3.1 *SNCB:s förvärv av företagen i ABX-nätverket*

(43) SNCB:s transaktioner för att förvärva ABX-nätverket ger i sig inte några fördelar för ABX och är inte föremålet för detta beslut, men kommissionen vill rekapitulera händelseförloppets huvuddrag (såsom de rapporterats av Belgien).

(44) Belgien har preciserat att SNCB grundade sitt beslut att förvärva företagen i ABX Logistics-gruppen på en affärsplan som vid tidpunkten för transaktionen gav skäl att tro att företagen skulle kunna bli lönsamma inom en snar framtid. Villkoren för förvärvet av Thyssen Haniel Logistik (THL)/Bahntrans, Dubois och Saima Avandero (sedermera ABX Tyskland, ABX Frankrike respektive ABX Italien) återges här i korthet.

(45) *Förvärvet av THL/Bahntrans (sedermera ABX Tyskland):* Enligt uppgifter från Belgien (se särskilt uppgifterna från oktober 2000) var priset för hela THL-gruppen [...] (*) miljoner tyska mark (Thyssengruppen) + [...] DM (Deutsche Bahn AG). Gruppens verksamhet hade värderats till [ett värde som överstiger priset enligt ovan (**)*)] miljoner tyska mark av Coopers & Lybrand (varav [...] miljoner tyska mark för verksamhet inom gruppen) och [...] miljoner tyska mark med beaktande av holdingbolagets kostnader. Vid förvärvet inträdde SNCB i tidigare aktieägares ställe i fråga om bland annat en garanti utställd på en byggnad i München. Det negativa marknadspriset för Bahntrans, [...] miljoner euro ([...] miljoner tyska mark) betalades av de tidigare aktieägarna i Bahntrans, Thyssen Handelsunion AG och Deutsche Bahn AG den 1 oktober 1998.

(46) ABX Tyskland gick efter förvärvet med förlust. Förlusterna försämrade kraftigt företagets balansräkning, och det egna kapitalet var negativt från och med räkenskapsåret 1999. Detta fortsatte till 2005, när SNCB, då moderbolag, såg sig nödsakat att ställa ut ett s.k. *comfort letter* (en skrivelse från moderföretaget till långivare om att dotterbolaget kommer att vara i stånd att betala sina skulder till långivaren) mot de risker som följde av det fortsatt negativa egna kapitalet.

(47) *Förvärvet av Dubois (som har blivit en viktig del av ABX i Frankrike):* Belgien framhåller att de beräkningar som SNCB hade för perioden 1998–2002 visade en internränta på 12,7 % för en viktad genomsnittlig kapitalkostnad på 9,5 % och ett diskonterat nuvärde på 9,7 miljoner euro, vilket tydde på att investeringen borde ge en rimlig avkastning.

(48) *Förvärvet av Gruppo Saima Avandero (sedermera ABX i Italien):* Belgien framhåller att de beräkningar som SNCB hade för perioden 1998–2002 visade en internränta på 13,0 % för en viktad genomsnittlig kapitalkostnad på 9,0 % och ett diskonterat nuvärde på 51,8 miljoner euro, vilket tydde på att investeringen borde ge en rimlig avkastning.

(49) Efter att kommissionen hade väckt frågan om att SNCB eventuellt hade använt sig av korssubventionering för att finansiera investeringarna i ABX gjorde Belgien vissa förtydliganden:

a) Belgien uppgav att de statliga tillskotten under perioden 1998–2002 som helhet inte täckte SNCB:s kostnader för fullgörandet av den allmänna trafikplikten ([13]). Belgien betonar att *revisionsrätten redan 2001* ([14]) *konstaterade att vad beträffar investerings- och driftsfunktionerna översteg de utnyttjade medlen sammanlagt de tillgängliga finansiella resurserna för de båda funktionerna sett över hela perioden utom verksamhetsåret 1997. Det finns alltså inga indikationer på överföringar av överskjutande medel mellan den drift som omfattas av SNCB:s allmänna trafikplikt och dess övriga verksamhet.*

b) Belgien uppger också att SNCB tvingades låna pengar för att kunna täcka sina drifts- och investeringskostnader för fullgörandet av den allmänna trafikplikten, eftersom tillskotten från staten inte räckte ([15]). Detta gäller alltså även de resurser SNCB använde för att investera i ABX. Belgien menar att investeringarna inte har finansierats genom särskilda lån, utan med SNCB:s egen kassa ([16]).

(50) Slutligen vill Belgien precisera att SNCB efter förvärven ställde ut ett antal s.k. *comfort letters* (en skrivelse från moderföretaget till långivare om att dotterbolaget kommer att vara i stånd att betala sina skulder till långivaren) till flera av ABX dotterbolags – särskilt till ABX Tysklands och ABX Spaniens – fordringsägare. Belgien anser att dessa utfästelser är typiska för förhållandet mellan moder- och dotterbolag inom den privata sektorn.

(*) Konfidentiella uppgifter har ersatts av hakparenteser och asterisker.
(**) Det exakta beloppet har ersatts med en dubbelasterisk.

([13]) Se särskilt Belgiens skrivelse av den 23 december 2003 (diarieförd den 29 december med nr A/38604) och den skrivelse som diarieförd den 20 juli 2003 (nr A/23465).
([14]) Revisionsrättens rapport av den 18 maj 2001, s. 221.
([15]) Belgiens skrivelse, diarieförd den 20 juni 2003 med nr A/23465.
([16]) Belgiens skrivelse av den 29 augusti 2003, diarieförd samma dag med nr GAB. Loyola de Palacio Entrada nº 2805, s. 12.

2.3.2 *SNCB:s reinvesteringar 2001*

(51) *Ökningen av kapitalet i Tyskland:* I slutet av 2000 och under 2001 ökade SNCB det tyska dotterbolagets (f.d. Bahntrans) kapital. Detta skedde genom ett kontant tillskott på 17,5 miljoner euro och en omvandling till kapital av kortfristiga förskott från SNCB på 55 miljoner euro. Dessa transaktioner gjordes på grundval av rekommendationer och analyser från Boston Consulting Group.

(52) Boston Consulting Group hade kommit med följande argument och rekommendationer:

a) För SNCB erbjöd ABX-gruppen ett tillfälle att skapa ett väsentligt mervärde, men gruppen var också intressant av strategiska skäl.

b) Potentialen skulle bara kunna förverkligas med ett tillskott av kapital och en förstärkning av ledarskapet.

c) Det vore bäst om SNCB kunde finansiera investeringen själv.

d) Vid genomförandet av strategin för att skapa mervärde via ABX Logistics måste saneringen av Bahntrans prioriteras.

e) Som slutsats tyckte Boston Consulting Groups experter att det fanns tre skäl att genomföra saneringen:

— Om saneringen lyckades skulle man kunna gå vidare med strategin för ABX Logistics, som hade potential att skapa ett värde på över 300 miljoner euro.

— Även om saneringen inte gick som planerat så skulle den höja försäljningspriset för Bahntrans.

(53) Belgien uppger att internräntan på den sammanlagda investeringen på 72,5 miljoner euro som kunde förväntas vid investeringstillfället, är 8–10 %, beroende på det förväntade resultatet. Denna internränta är jämförbar med SNCB:s kapitalkostnad vid tidpunkten.

Kalkyl för internräntan (IRR) för SNCB:s återinvensteringar i ABX Tyskland 2001 för […]

Årstillväxttakt vinst före finansiella poster och skatt	[...]						
Diskonteringsränta	[...]						Slutligt värde
År	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Diskonteringsfaktor	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Slutligt värde
Omsättning	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Rörelseresultat före skatt	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Användning av [...] överskott pris förvärv	[...]						
Investeringar på […] miljoner euro 2001	[...]						
Fritt kassaflöde	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Viktad genomsnittlig kapitalkostnad	9 %						
Sammanlagt diskonterat kassaflöde	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
IInternränta	10,04 %						

(54) *Ökningen av kapitalet med 12,2 miljoner euro i Holland:* Strategin för den holländska sidan (f.d. Kersten Hunik-gruppen, förvärvad i februari 1999, omfattar även enheterna på Irland) var följande:

a) Den inhemska verksamheten skulle stärkas genom förvärv av ett företag som sysslar med distribution i Holland. Företaget hanterade ca 2 000 försändelser per dag, och SNCB:s ledning ansåg att den siffran måste upp i 6 000 om man ville nå lönsamhet i distributionen inom Holland.

b) Omstruktureringen av Kersten Hunik Holding (förvärvat 1999, sedermera ABX Logistics Holding BV) måste fortsätta.

c) Rederierna Kersten Hunik Scheepvaartmaatschappij BV och Link Line Europa BV skulle säljas av, vilket skulle generera 1 miljon euro i kontanter.

d) I praktiken bestod finansieringen av följande:

— 9,2 miljoner euro av SNCB:s kortfristiga fordringar omvandlades till kapital i mars 2001.

— I september 2001 ökade SNCB kapitalet i ABX Logistics Holding BV med 10 miljoner euro. Summan skulle finansiera ABX Logistics Holding BV:s förvärv av Wegtransport BV. Man betalade [...] miljoner euro för aktierna, och resten ([...] miljoner euro) lämnades tillgängligt i kontanter för att täcka eventuella prisjusteringar med anledning av det förvärvade företagets situation, s.k. due diligence.

— Följaktligen sätter Belgien SNCB:s sammanlagda finansiering av det holländska dotterbolaget (bortsett från förvärvet av Wegtransport för [...] miljoner euro) till 9,2 miljoner euro (mars 2001) + 3 miljoner euro (september 2001) = 12,2 miljoner euro.

— Enligt Belgien visade sig detta kapitaltillskott motiverat, eftersom den holländska rörelsen åter blev lönsam 2002, med följande resultatutveckling:

	2000A	Budget 2001 (fastställd i slutet av 2000)	Budget 2002 (fastställd i slutet av 2001) (*)
Omsättning	54,1	60,9	86,4
Vinst före finansiella poster och skatt	- 2,59	- 2,73	0,68

(*) Inklusive omsättningen i samband med förvärvet av Wegtransport.

(55) Belgien anser att internräntan för denna investering på 12,2 miljoner euro blir 11 % om man utgår från de resultatförväntningar som rådde vid den tidpunkten.

Kalkyl av internräntan för SNCB:s återinvesteringar i ABX Holland 2001 för 12,2 miljoner euro (i miljoner euro)

Årstillväxttakt vinst före finansiella poster och skatt	[…]						
Diskonteringsränta	[…]						Slutvärde
År	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Diskonteringsfaktor	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	2000A	Budget 2001 fastställd i slutet av 2000	Budget 2002 fastställd i slutet av 2001 (*)	Plan 2003 (**)	Plan 2004 (**)	Plan 2005 (**)	Slutvärde
Omsättning	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	
Rörelseresultat före skatt	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	
Återkapitalisering 12,2 M € 2001	[…]						
Fritt kassaflöde	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Viktad genomsnittlig kapitalkostnad	9 %						
Sammanlagt diskonterat kassaflöde	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Internränta	11,3 %						

(*) Inbegripet omsättningen i samband med förvärvet av Wegtransport.
(**) Siffrorna finns inte tillgängliga. Denna uppskattning är gjord i efterhand med utgångspunkt i 1) att man hade en bruttorörelsemarginal på [...] %, och 2) en årlig tillväxttakt på [...] % på omsättningen och resultatet från 2004 och framåt.

(56) *Ökningen av kapitalet med 30 miljoner euro i Frankrike:* I december 2001 ökade SNCB det egna kapitalet i det franska företag som förvärvades 1999–2000. Avsikten var att inleda en värdepapperisering av fordringar som man ville genomföra för att kunna få en kreditlimit på 70 miljoner euro. Société Générale, långivare till ABX Logistics (France) SA, hade ställt en ökning av det egna kapitalet som ett absolut villkor för att godta värdepapperiseringen.

(57) Enligt Belgien visade de ekonomiska prognoserna för ABX Logistics (France) SA vid den tidpunkten att ett saneringsprogram skulle kunna leda till lönsamhet. Enligt saneringsprogrammet skulle ett antal åtgärder för att effektivisera verksamheten (informationsteknik, rationalisering av distributionen, nedläggning av viss verksamhet, harmonisering av anställningsvillkor, verksamhetsintegrering) kunna förbättra resultat från en vinst före finansiella poster och skatt på - 19,6 miljoner euro 2001 till 4,6 miljoner euro 2003.

Beräknad resultatutveckling ABX Logistics France (i september 2001)

	2000 Faktisk	2001 Budget	2002 Prognos	2003 Prognos
Omsättning	516,0	631,0	626,0	664,0
Rörelseresultat (vinst före finansiella poster och skatt)	- 6,1	- 19,6	- 8,2	4,6
Resultat netto	- 2,1	- 28,4	- 11,6	4,0

Källa: Saneringsplanen, s. 43. Växelkurs 1 euro = 6,55957 franska franc.

(58) SNCB ansåg att man genom värdepapperiseringen skulle kunna ersätta extern finansiering med kortfristig finansiering från SNCB. På kort sikt skulle en stor del av kassaöverskottet från värdepapperisering kunna läggas till ABX gemensamma kassapool (*mutualisation de la trésorerie*), och de företag som var medlemmar i kassapoolen kunde betala tillbaka en del av sina skulder gentemot SNCB.

(59) Belgien anser att dåtidens prognoser visade på en internränta på 14 % för denna investering på 30 miljoner euro.

Kalkyl av internräntan för SNCB:s återinvesteringar i ABX Frankrike 2001 för 30 miljoner euro (i miljoner euro)

Årstillväxttakt vinst före finansiella poster och skatt	[…]						
Diskonteringsränta	[…]						Slutvärde
År	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Diskonteringsfaktor	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
	2000 Faktisk	2001 Budget	2002 Prognos	2003 Prognost	Plan 2004 (*)	Plan 2005 (*)	Slutvärde
Omsättning	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	
Nettoresultat	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Kapitaltillskott 30 M€ 2001	[…]						
Fritt kassaflöde	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Viktad genomsnittlig kapitalkostnad	9 %						
Sammanlagt diskonterat kassaflöde	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]	[…]
Internränta	14,0 %						

(*) Siffrorna inte tillgängliga. Denna uppskattning är gjord i efterhand med utgångspunkt i 1) att man hade en bruttorörelsemarginal på [...] % 2004 och [...] % 2005, och 2) en årlig tillväxttakt på [...] % på omsättningen och resultatet från 2004 och
(**) [...] % på vinsten före

2.3.3 *SNCB:s parallella bidrag till ABX*

(60) Belgien har uttryckligen uppgivit att SNCB vid företagsförvärven i Irland och Portugal och förvärvet av luft- och sjötransportverksamheten (Air&Sea) i Belgien helt eller delvis tog på sig dessa företags skulder och sedan omvandlade dem till kapital. Belgien kallar de omvandlade beloppen parallella bidrag. Syftet med dem var att uppnå något av följande:

a) Att möjliggöra ett samgående mellan vissa företag och förenkla företagsformerna (Irland och Portugal).

b) Att göra det möjligt att behålla transportlicenser (Irland).

c) Att göra det möjligt för företag att med minimala insatser av egna medel fortsätta med luft- och sjötransportverksamhet för att kunna skaffa extern finansiering (i Belgien).

(61) Enligt Belgien var man säker på att snabbt kunna bygga upp de egna medlen igen och nå förnyad lönsamhet. Man hänvisade till 1) förhållandet mellan förluster och omsättning, 2) de absoluta belopp som omvandlades, och 3) ledningens ekonomiska prognoser (budget 2003) från slutet av 2002, som visade lönsamhet mot slutet av 2003. Dessa dotterbolag var egentligen inte att betrakta som företag i svårigheter, och kan alltså inte jämföras med det tre företag som enligt den ursprungliga omstruktureringsplanen ansågs vara i svårigheter. Enligt Belgien gjorde SNCB ett enda punktingripande till förmån för dessa dotterbolag, nämligen en normal finansieringstransaktion mellan moder- och dotterbolag som var förenlig med hur en privat investerare i en marknadsekonomi skulle kunna agera.

(62) 2003 års budget (upprättad i slutet av 2002) för de tre företagen visade att företagen skulle kunna bli mer eller mindre lönsamma (förlust högst 1 miljoner euro) inom 12 månader från det att planen sattes i verket.

	Nettoresultat 2002	Nettoresultat enligt budget 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

(*) Enligt ledningens budget från september 2002.

Vissa siffror för 2002 för företagen i Irland och Portugal och luft- och sjötransportgrenarna i Belgien I (miljoner euro)

				(1)	(2)	
	Omsättning 2002 (faktisk)	Rörelseresultat (vinst före finansiella poster och skatt) 2002 (faktiskt)	Nettoresultat 2002 (faktiskt)	Nettoförlust 2002 i % av omsättningen	Absolut belopp omvandlingarna	
					Enligt den ursprungliga planen (*)	I praktiken genomförda
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*

(*) Omvandling till kapital 91,6 M€ + ytterligare medel till förfogande 140 M€, varav säkerhetsmarginal 21 M€ till filialen.

(63) Belgien har lämnat internräntekalkyler för var och en av verksamheterna. Kalkylerna, som här återges i korthet, är gjorda enligt en metod jämförbar med den som användes för de kalkyler som presenterades för återinvesteringarna 2001. I samtliga fall ligger internräntan mellan 9,6 och 12,7 %.

(64) SNCB investerade också 3,8 miljoner euro i ABX Singapore. Belgien uppger att insatserna för ABX Singapore inte omfattas av artikel 87 i fördraget, men har ändå – på kommissionens begäran – lämnat en beräkning som visar att investeringen skulle ge en internränta på 10,9 %.

(65) Därutöver ställde SNCB under 2000 en garanti på 3 miljoner euro för ett husbygge i Singapore. Belgien anser att inte heller denna transaktion omfattas av fördraget. Belgien har sedermera preciserat att byggnaden gav fullgod säkerhet för garantiförpliktelsen, eftersom byggnaden anses ha ett bra läge och marknaden är dynamisk med stigande fastighetspriser. Byggnaden såldes 2005.

2.4 **Statens roll i SNCB:s beslut i ABX-hanteringen**

(66) Som komplettering till vad som redovisades i kommissionens beslut om att inleda förfarandet återges här i korthet vissa aspekter rörande SNCB och statens inflytande på SNCB:s beslut.

2.4.1 *Styrelsen och SNCB:s verksamhet*

(67) SNCB är ett statligt, självständigt företag. Eftersom företaget är statsägt undantas det från konkurslagen genom lagen av den 21 mars 1991 om reform av vissa statliga företag ([17]) (*loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprise publiques économiques*). Föremålet för SNCB:s verksamhet är gods- och passagerartransport, men företaget får syssla med all affärsdrivande verksamhet som är direkt eller indirekt kopplad till det syftet. Företagets organ är styrelsen (*Conseil d'administration*), ledningsgruppen (*Comité de direction*) och den vice verkställande direktören (*administrateur délégué*). Styrelsen består av tio ledamöter, inbegripet den vice verkställande direktören. Styrelseledamöterna ([18]) utnämns av kungen med målsättningen att ge styrelsen en bred kompetens ([19]).

(68) SNCB kan alltså syssla med vilken verksamhet som helst så länge den är förenlig med föremålet för företagets verksamhet, men Belgiens lagstiftning innehåller vissa kontrollmekanismer som skall se till att de statliga företagen inte bryter mot lagen, stiftelseurkunden eller förvaltningsavtalet. Den viktigaste mekanismen är att en regeringsföreträdare ingår i ledningsorganen (främst styrelsen och ledningsgruppen).

2.4.2 *Revisionsrättens slutsatser*

(69) Belgiens revisionsrätt kom i maj 2001 med en rapport ([20]) om SNCB. Rapporten innehåller flera intressanta ledtrådar som klargör statens inflytande över de beslut SNCB fattar i frågor som rör företagets affärsverksamhet. Enligt rapporten är föremålet för SNCB:s verksamhet gods- och passagerartransport på järnväg. Företaget kan också – i eget namn eller genom befintliga eller särskilt tillskapade belgiska, utländska eller internationella juridiska personer – delta i vilken som helst kommersiell, industriell eller finansiell verksamhet som direkt eller indirekt, helt eller delvis har ett samband med företagets syfte eller som kan främja eller gynna uppnåendet eller en vidareutveckling av det.

Föremålet för SNCB:s verksamhet definierades inte i den lag av den 23 juli 1926 genom vilken företaget skapades. Det fastställdes i stället i en lag av den 1 augusti 1960 om ändring av lagen från 1926, med motivet att SNCB bör kunna ägna sig åt verksamhet som har samband med driften av järnvägarna, t.ex. järnvägsrestauranger, bufféer och serveringar m.m., framställning av materiel som behövs i verksamheten, organisation av vägtransporter som kan underlätta godstransporterna m.m.

Revisionsrätten konstaterade alltså att det var med avsikt som SNCB:s verksamhetsområde hade givits en så vid definition. Eftersom definitionen inte heller innehåller några geografiska begränsningar kan den läggas till grund för i stort sett vilken kommersiell och finansiell verksamhet som helst.

(70) Å andra sidan, vad beträffar SNCB:s utgifter till ABX förmån visar revisionsrätten vilka perspektiv som har legat till grund för vissa delar av sin rapport: *Med beaktande av SNCB:s självständiga ställning och rådande risker och utmaningar har särskild uppmärksamhet riktats mot de beslut som låg bakom förvärven inom ramen för uppbyggnaden av ABX-nätverket. Analysen skall i första hand klargöra under vilka omständigheter besluten fattades och följdes upp. Syftet är att visa vilka svårigheter som uppstår vid tillämpningen av föreskrifter som låter staten ingripa för att säkra företagets förmåga att fullgöra sin allmänna trafikplikt* ([21]) .

(71) Revisionsrätten kom till följande slutsatser:

a) Vidareutvecklingen av strategin för ABX-nätverket initierades uppenbarligen av SNCB:s ledningsgrupp ([22]).

([17]) Se särskilt artiklarna 2, 3, 8, 12 och 41.

([18]) Enligt de uppgifter Belgien har lämnat kan en styrelseledamot (inbegripet den vice verkställande direktören) inte samtidigt inneha något av följande uppdrag eller ämbeten: ledamot av Europaparlamentet, ledamot av någon av Belgiens lagstiftande församlingar, minister eller statssekreterare, ledamot i styrelsen eller regeringen för en region eller språkregion, provinsguvernör, ledamot av styrelsen i ett lokalt självstyrelseorgan eller anställd i SNCB.

([19]) Enligt revisionsrätten (s. 46): En styrelseledamot kan bara avsättas enhälligt av styrelsen, med minst två tredjedelar av det totala röstetalet närvarande.

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

([21]) Revisionsrättens rapport av den 18 maj 2001, s. 142.

([22]) Revisionsrättens rapport av den 18 maj 2001, s. 151.

b) SNCB har stor självbeslutanderätt när det gäller investeringar utanför järnvägsverksamheten och engagemang i kommersiella aktiviteter ([23]).

c) SNCB:s beslut om kommersiella aktiviteter begränsas bara av föremålet för företagets verksamhet och de bestämmelser i lagen av den 21 mars 1991 som är avsedda att hindra att företagets förmåga att fullgöra den allmänna trafikplikten äventyras ([24]).

d) Investeringar i kommersiella aktiviteter utanför järnvägsverksamheten behöver inte godkännas i förväg, och statens kontroll är begränsad till eventuella åtgärder av regeringens företrädare ([25]).

e) När det gäller beslut som kan äventyra SNCB:s förmåga att fullgöra sin allmänna trafikplikt kan regeringens företrädare besvära sig över ett beslut och ministern kan annulera det, men detta räcker inte för att garantera den långsiktiga förmågan att fullgöra trafikplikten ([26]).

(72) Man hade alltså insett att SNCB:s förmåga att fullgöra sin allmänna trafikplikt var hotad, men också att statens möjligheter att ingripa var begränsade. Det var detta som låg bakom de åtgärder av regeringens företrädare och ministern med ansvar för statliga företag som revisionsrätten rapporterar om. Regeringens företrädares åtgärd av den 2 mars 2000 ([27]) vidtogs i syfte att verifiera att investeringen i den italienska grenen av ABX *inte hotade SNCB:s förmåga att fullgöra sin allmänna trafikplikt*. Den 28 april 2000 ([28]) uttryckte transportministern en önskan om att företagets *strategiska åtgärder skall vara långsiktiga och säkra företagets långsiktiga överlevnad och lönsamhet*. Den 31 maj 2000 ([29]) preciserade ministern *villkoren för statens utövande av sitt förvaltarskap vid förvärv eller deltagande*. Detta inlägg följde på regeringens företrädares inlägg den 26 maj 2000 ([30]), då företrädaren erinrade om *att SNCB:s kommersiella verksamhet måste vara förenlig med föremålen för dess verksamhet och lagfästa uppdrag*.

([23]) Revisionsrättens rapport av den 18 maj 2001, s. 142.
([24]) Revisionsrättens rapport av den 18 maj 2001, s. 141.
([25]) Revisionsrättens rapport av den 18 maj 2001, s. 154.
([26]) Revisionsrättens rapport av den 18 maj 2001, s. 154.
([27]) Revisionsrättens rapport av den 18 maj 2001, s. 152.
([28]) Revisionsrättens rapport av den 18 maj 2001, s. 150.
([29]) Revisionsrättens rapport av den 18 maj 2001, s. 153.
([30]) Revisionsrättens rapport av den 18 maj 2001, s. 153.

2.4.3 *Ministerrådet ingriper i omstruktureringen av ABX*

(73) Kommissionen nämnde i sitt beslut om att inleda förfarandet den redogörelse som föredrogs vid den belgiska regeringens ministerrådsmöte den 22 februari 2002 och det pressmeddelande som utfärdades i saken ([31]). Redogörelsen visar tydligt hur regeringen vid denna tidpunkt var delaktig i besluten om ABX omstrukturering: *På premiärministerns förslag har ministerrådet godkänt en serie åtgärder rörande ABX verksamhet. Följande beslut har fattats på grundval av denna information och de strategiska argument som SNCB har lämnat: SNCB skall skapa ett holdingbolag som skall samla all ABX verksamhet*.

2.4.4 *SNCB:s finansiella kapacitet 1998–2001*

(74) Kommissionen har konstaterat att SNCB under perioden 1998–2001 hade en tillräckligt god ekonomi för att kunna låna till marknadsvillkor. Detta berodde på följande:

a) SNCB hade 1998 en sund balansräkning, med en skuldsättningsgrad på 51 % 1998, 54 % 1999, 62 % 2000 och 90 % 2001; det konsoliderade resultatet var positivt ([32]).

b) Utredningen från den oberoende konsultfirman NERA visade att SNCB:s skuldsättning under perioden var hållbar och jämförbar med liknande företag i samma sektor. Enligt NERA motsvarade den hållbara nivån en skuldsättningsgrad på 0,8/1–1,25/1 ([33]). I samma utredning drog NERA slutsatsen att SNCB:s skuldsättning inte översteg dessa nivåer mellan 1997 och 2001 ([34]).

(75) Men SNCB:s ekonomi började försämras under 2002. Företagets finansiella skulder enligt den konsoliderade bokföringen steg från 3,9 miljarder euro 2001 till 5 miljarder euro 2002 och 6,2 miljarder euro 2003. Den totala konsoliderade skuldsättningen var 8,6 miljarder euro 2001, 9,6 miljarder euro 2002 och 10,7 miljarder euro 2003. Samtidigt sjönk SNCB:s egna kapital från 4,9 miljarder euro 2001 till 4,4 miljarder euro 2002 och 4,2 miljarder euro 2003. Om man bara beaktar finansiella skulder löpande över kortare eller längre tid än ett år ([35]) ökar förhållandet från 80 % 2001 till 114 % 2002 och 150 % 2003, och SNCB redovisar en konsoliderad skuld för dessa år.

([31]) Pressmeddelandet finns på http://www.belgium.be/
([32]) Belgiens skrivelse av den 29 augusti 2003, diarieförd samma dag med nr GAB. Loyola de Palacio Entrada nº 2805, s. 4.
([33]) NERA-utredningen, s. 58.
([34]) Enligt NERA (bilaga D.1, s. 7) var förhållandet 0,6 under 1997–1999, 0,8 under 2000 och 1,0 under 2001.
([35]) För åren 1998–2001 hade SNCB även tagit med långfristiga skulder som förföll under året när man beräknade skuldsättningsgraden. Detta förklara de olika uppgifterna 90 och 80 % för 2001 och skillnaderna för de påföljande åren.

3. DETALJERAD BESKRIVNING AV OMSTRUKTURERINGEN OCH PRIVATISERINGEN AV ABX

(76) ABX-gruppens verksamhet samlades i ett holdingbolag som döptes till ABX Logistics Worldwide NV/SA (nedan kallat *ABX Worldwide*) ([36]). Luft- och sjötransportverksamheterna hade dittills legat i olika nationella ABX-företag, men överfördes nu till en undergrupp till ABX Worldwide, ABX Logistics Air&Sea Worldwide SA/NV (nedan kallad *ABX Air&Sea*) ([37]).

Omgrupperingen hör till den djupare omstrukturering av hela gruppens verksamhet som inleddes 2002. Den omfattar både driftsrelaterade åtgärder (integrering av olika enheter, skapande av en central enhet, uppdelning på olika resultatenheter, kapacitetssänkning och åtgärder för att höja produktiviteten) och finansiella åtgärder avsedda att återuppbygga den finansiella strukturen och gruppens lönsamhet. Därför har SNCB och en investerare undertecknat en avsiktsförklaring om försäljning av ABX Worldwide (under förutsättning att kommissionen godkänner omstruktureringen).

Omstruktureringen beskrivs i huvuddrag nedan.

(77) Belgien uppger att ABX Worldwide tack vare denna omstrukturering åter blev lönsamt 2004 (vinst före finansiella poster och skatter på 11,6 miljoner euro) och borde få ett positivt netteresultat från 2006 (nettoresultat 10,7 miljoner euro) ([38]).

3.1 Integrationen och omorganisationen av ABX-gruppen

(78) Företagen i ABX-gruppen har integrerats på flera plan, bl.a. ledning (Phoenixprogrammet), informationsteknik, ekonomisk förvaltning och personalavdelning.

(79) *Phoenixprogrammet* går enligt Belgien ut på följande: Den internationella ledningen för gruppens olika verksamheter skall samlas. Driftssynergierna skall utnyttjas bättre, och inköpen koncentreras till ett färre leverantörer. Företagets kärna skall stärkas med hjälp av bättre rutiner, högre kompetens och informationsteknik. Särskilda avdelningar för respektive produkt skall samordna verksamheten mellan olika länder och bevaka tjänsternas kvalitet. Lokala chefer skall få ett tydligare ansvar och större incitament att samarbeta med andra delar av gruppen.

(80) *Informationstekniken* skall enligt Belgien förbättras på olika sätt: man vill integrera befintliga system och rationalisera tillämpningarna, och skapa helhetslösningar för hela gruppen.

(81) *Finansförvaltningen* genom att huvudkontorets finansavdelning förstärks. Ekonomi- och kassaförvaltningen utökas, och nya avdelningar inrättas för resultatskonsolidering och förvaltning av kundfordringar. Den ekonomiska informationen förbättras genom den redan nämnda systemintegreringen och genom en standardisering av dotterbolagens ekonomiska rapportering.

(82) Inom ramen för den ekonomiska centraliseringen har ABX skapat en kassapool (*mutualisation de la trésorerie*) för hela gruppen. Med denna kassapool och en garanti från SNCB fick ABX-gruppen i januari 2005 en gemensam kreditlimit på [...] miljoner euro hos ett finansinstitut.

Belgien uppger att den utlånande banken kräver en viss ersättning för kreditlimiten. För den garanti SNCB ställde i januari 2001 är ersättningen motsvarande [...] räntepunkter.

(83) *Personal:* I november 2003 anställdes en personalchef för gruppen, med uppdrag att samordna dotterbolagens personalpolitik. Den nya personalchefen skall också ta fram ett gemensamt rekryteringsförfarande och gemensamma modeller för utvärdering av och lönesättning för högre tjänstemän och chefer. Under 2005 skall en särskild ledningsgrupp för Europa inrättas.

(84) Belgien uppger att centraliseringen av samordningsfunktionerna kommer att göra de centraliserade tjänsterna effektivare. Kostnaderna för dessa tjänster – avdelningarna för internationella kunder och kunder som köper flera olika produkter (*Global Accounts*) och central informationsteknik – och fasta kostnader (ekonomi-, rätts-, personal- och

([36]) Detta hände den 29 december 2003, utom i fråga om den internationella verksamheten i ABX Logistics (France) S.A., som fördes över i slutet av december 2004. Enligt Belgien är denna verksamhet lönsam eller nästan lönsam. De berörda företagen är ABX Logistics Air&Sea (France) SAS, Road International, Mitjaville S. A.S. och Lacombe Transports Internationaux Sarl.

([37]) Luft- och sjötransportverksamheten i Belgien, Asien och Amerika hade redan lagts över i ABX Air&Sea. För Holland gjordes överföringen i början av januari 2005. Vad Tyskland beträffar har överföringen av aktiviteterna fått anstå av två skäl: i) En överföring skulle ge en bokförd vinst på [...] miljoner euro för ABX Logistics (Deutschland) GmbH under överföringsåret, medan den därefter skulle förorsaka ett kassautflöde på mer än [...] miljoner euro per år. ii) Transaktionen skulle innebära att ABX Logistics (Deutschland) GmbH förlorade de värden som skapades genom värdepapperiseringen av de fordringar som härrör från med dess verksamhet, dvs. [...] miljoner euro. Dessa resurser skulle behöva täckas från annat håll, vilket inte går förrän företagets balansräkning har förbättrats.

([38]) Belgiens skrivelse av den 9 juni 2005. Detta är en uppdatering av siffror, som kan avvika från prognoserna från januari 2005.

kommunikationsavdelningarna) faktureras dotterbolagen i form av avgifter för licenser och tjänster. Denna internfakturering utgör ca [...] % av omsättningen för ABX Worldwides dotterbolag och täcker, utöver alla tjänster som huvudkontoret utför åt dotterbolagen, även kostnader för varumärkesskydd och rätten att använda varumärket.

(85) Belgien uppger också att en färsk utredning ([39]) visar att ABX Worldwides fasta kostnader är lägre än genomsnittet för grupper av liknande storlek, oavsett sektor. De undersökta företagsgrupperna hade i genomsnitt 186 anställda vid huvudkontoret per 10 000 anställda i hela gruppen, medan motsvarande siffror för ABX är 60 per 10 000.

(86) ABX verksamhet har omgrupperats i olika vinstcentrum för respektive verksamhet. Varje sådant centrum skall vara lönsamt 2006 (detta gäller även verksamhetsgrenen inrikes vägtransport i Tyskland, som var det dotterbolag som hade de största svårigheterna).

3.2 Särskilda åtgärder beträffande ABX Tyskland

(87) *Driftsrelaterade åtgärder:* I beslutet om att inleda ett förfarande redovisades de planerade omstruktureringsåtgärderna för Tyskland. Därutöver planeras ett antal nedskärningar: avyttring av dotterbolag och vissa verksamhetsgrenar, nedläggning av filialer och verksamhetsgrenar, och produktivitetshöjningar. Detta förväntas resultera i följande: antalet näringsställen skall minskas med 64 (69 %), omsättningen skall sjunka med 184 miljoner euro (-30 %), 1 589 arbetstillfällen skall bort (heltidsekvivalenter, - 43 %) och lokalytan skall minskas med 405 062 m^2 (-56 %) ([40]). Detta skall ha genomförts under omstruktureringsplanens tidsförlopp (dvs. före utgången av 2005), och ge lönsamhet 2006–2007.

(88) Belgien har (i en skrivelse av den 1 december 2005) uppgivit att *den svaga marknadsutvecklingen i Tyskland och de krav som uppställs i Europeiska kommissionens riktlinjer har föranlett ABX att utarbeta en plan för hur man skall skära ner […] denna verksamhetsgren. (…)*

Planen är ännu inte klar. ABX Logistics kan dock lova kommissionen att före den […] minska antalet ABX-kontrollerade filialer från dagens 30 till […] genom att reducera företagets nätverk för inrikes budtransporter (väg) i Tyskland genom nedläggningar eller avyttringar eller genom att skaffa partners. ABX skulle därutöver kunna kvarstå som aktieägare […] ungefär […] näringsställen […].

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

([40]) Belgiens skrivelse av den 14 januari 2005, s. 23.

(89) *Produktivitetshöjningar:* Enligt Belgien kommer de driftsrelaterade omstruktureringsåtgärderna att förbättra ABX Tysklands marginal med 14,6 miljoner euro (vid oförändrad omsättning).

(90) *Den finansiella omstruktureringen:* SNCB tänker omvandla en skuld på 50 miljoner euro till kapital, tillhandahålla egna medel på 100 miljoner euro och omvandla räntor på 7,4 miljoner euro till kapital. så snart kommissionen har godkänt transaktionerna. Detta kapitaltillskott höjer ABX Tysklands egna medel från - 143 miljoner euro (den 31 december 2004, sedermera reviderat till - 141,2 miljoner euro) till 14,4 miljoner euro. Enligt Belgien är det denna summa som behövs för ABX Tyskland för att privatiseringen av ABX Worldwide skall kunna genomföras ([41]).

(91) *Preliminära resultat:* Sammantaget bör dessa åtgärder enligt verksamhetsplanen ge lönsamhet från 2006 (vinst före finansiella poster och skatter [...] miljoner euro) och ett positivt nettoresultat från 2007 (nettoresultat [...] miljoner euro).

3.3 Särskilda åtgärder beträffande ABX Holland

(92) *Driftsrelaterade åtgärder:* I beslutet om att inleda ett förfarande redovisades de planerade omstruktureringsåtgärderna för Holland. Därutöver planeras ett antal nedskärningar: avyttring av dotterbolag och vissa verksamhetsgrenar, nedläggning av filialer och dotterbolag och produktivitetshöjningar. Detta förväntas resultera i följande: antalet näringsställen skall minskas med 4 (-44 %), omsättningen skall sjunka med 14 miljoner euro (-21 %), 93 arbetstillfällen skall bort (heltidsekvivalenter, - 22 %) och lokalytan skall minskas med 18 400 m^2 (-28 %).

(93) *Produktivitetshöjningar:* Enligt Belgien kommer de driftsrelaterade omstruktureringsåtgärderna att förbättra ABX Hollands marginal med 5,7 miljoner euro (vid oförändrad omsättning) senast 2006–2007, då gruppen förväntas vara lönsam igen.

(94) *Den finansiella omstruktureringen:* SNCB tänker omvandla en skuld på 10 miljoner euro och räntor på 0,6 miljoner euro till kapital så snart kommissionen har godkänt transaktionerna. Detta kapitaltillskott höjer ABX Hollands egna medel från - 1,3 miljoner euro (den 31 december 2004, sedermera reviderat till - 1,5 miljoner euro) till 9,3 miljoner euro. Enligt Belgien är det denna summa som behövs för ABX Holland för att privatiseringen av ABX Worldwide skall kunna genomföras ([42]).

([41]) Belgiens skrivelse av den 24 februari 2005, s. 12.

([42]) Belgiens skrivelse av den 24 februari 2005, s. 12.

(95) *Preliminära resultat:* Sammantaget bör dessa åtgärder enligt verksamhetsplanen ge lönsamhet från 2005 (vinst före finansiella poster och skatter [...] miljoner euro) och ett positivt nettoresultat från 2006 (nettoresultat [...] miljoner euro).

3.4 Avvecklingen av grenen inrikes vägtransporter i Frankrike

(96) Belgien uppger att SNCB ville göra sig av med grenen inrikes vägtransporter i Frankrike. Anledningen var att ABX Frankrike hade stora svårigheter som hotade hela ABX-gruppens lönsamhet. Avyttringen bestod i att företagsledningen köpte företaget (*Rachat de l'Entreprise par les Salariés*). Denna transaktion har beskrivits i detalj i kommissionens beslut om att utvidga förfarandet, så här skall bara erinras om att ABX Frankrikes inrikes verksamhet såldes på detta sätt för det negativa marknadspriset [...] miljoner euro. Försäljningen fick verkan vid midnatt den 31 mars 2005. ABX Frankrikes övriga verksamhet har överförts till ABX Worldwide.

(97) Två konsultföretag (Deloitte och Ernst & Young Transaction Advisory Services) kom fram till att det negativa marknadspriset var skäligt och motsvarade marknadsvärdet.

(98) Enligt Belgien har SNCB beslutat att inte investera mer i ABX Frankrike, och de återkapitaliseringsåtgärder som anmäldes i februari 2003 kommer inte att genomföras. SNCB:s planer för Frankrike (inbegripet försäljningen till företagsledningen) går därför ut på en kontrollerad reträtt där man tar sitt arbetsmarknadspolitiska ansvar, vilket har gjort att man har kunnat rädda över 2300 arbetstillfällen. Men SNCB drar sig alltså tillbaka från Frankrike, och efter försäljningen (till företagsledningen) kommer ABX Frankrike bara att fullfölja sina de tre lönsamma logistikkontrakt (fram till [...]), vilket motsvarar en omsättning på 29 miljoner euro. Då kommer ABX Frankrike inte längre att tjäna något syfte, och kommer med all sannolikhet att likvideras ([43]). Reträtten från Frankrike kan visserligen anses ingå i omstruktureringen av ABX Logistics-gruppen i vid mening, men som åtgärd skiljer den sig avsevärt från de åtgärder som har anmälts beträffande Tyskland och Holland ([44]).

3.4.1 *Försäljningen till företagsledningen*

(99) Det har tidigare förklarats att Belgien, efter att ha jämfört konsekvenserna av olika lösningar, kom fram till att det vore mindre betungande att sälja rörelsen till företagsledningen än att genomföra en frivillig likvidation. I sitt beslut om att utvidga förfarandet ifrågasatte kommissionen detta resonemang, och påpekade att försäljningsalternativet också borde ha jämförts med en tvångslikvidation. En privat investerare hade nämligen försökt finna den ekonomiskt mest gynnsamma lösningen, utan att utesluta möjligheten att underkasta sig en tvångslikvidation.

(100) Belgien står fast vid att en tvångslikvidation hade varit mera betungande, och att jämförelsen med en frivillig likvidation inte bara är mer ansvarsfullt ur arbetsmarknadspolitisk synvinkel, utan även är den mest relevanta jämförelsen. Belgiens skäl redovisas nedan.

3.4.2 *Alternativens kostnad*

(101) Belgien har jämfört de tre alternativens kostnader (försäljning till företagsledningen, frivillig likvidation och tvångslikvidation) ([45]). Se tabellen:

Jämförelse av effekterna av försäljning till företagsledningen respektive likvidation för verksamhetsgrenen inrikes vägtransport i ABX Logistics (France) SA

I miljoner euro; grundat på prognoser tillgängliga i slutet av 2004

	Försäljning till företags-ledningen	Frivillig likvi-dation	Tvångslikvida-tion
Negativa egna medel 30.9.2004	[…]	[…]	[…]
Förväntade förluster sista kvartalet 2004	[…]	[…]	[…]
Negativa egna medel 30.12.2004	[…]	[…]	[…]
Varav skulder till SNCB	[…]	[…]	[…]
Värdeminskning lösa tillgångar	[…]	[…]	[…]
Ej bokfört mervärde från försäljningen av Contract Logistics till MGF	[…]	[…]	[…]
Mervärde från överföringen Eurocargo, Air&Sea, Mitjavile och Lacombe	[…]	[…]	[…]
Fullbordande av pågående personalåtgärdsplan (PSE4) – kostnader 2004	[…]	[…]	[…]
Täckning av förluster 2005 utanför försäljningen	[…]	[…]	[…]

([43]) Belgiens skrivelse av den 9 juni 2005, s. 18.

([44]) Belgiens skrivelse av den 9 juni 2005, diarieförd den 16 juni 2005 med nr 15050, s. 18.

([45]) Belgiens skrivelse av den 2 september 2005.

	Försäljning till företags-ledningen	Frivillig likvi-dation	Tvångslikvida-tion
Kassaeffekter för SNCB innan något alternativ har valts	[…]	[…]	[…]
Pris för avyttring (negativt) – maximum	[…]		
Täckning av förluster under förhandlingarna om personalåtgärdsplanen – 2005		[…]	
Täckning av förluster under ytterligare 4 månader – 2006 (risk)		-15	
Ny personalåtgärdsplan för resterande personal		[…]	
Uppsägning av hyreskontrakt		-8	
Uppsägning av andra kontrakt		-6	
Risk […] SNCB […]			
Kommersiella skulder till leverantörer 31.12.2004			
Skulder sociala avgifter m.m. i fråga om personalen			
Personalåtgärdsplan för personalen ABX Frankrike			[…]
Gottgörelse till fordringsägare – Fastighetshyra			-8
Gottgörelse till fordringägare – Andra kontrakt			-6
Risk att SNCB återtar sin garanti för skulden till Soc. Gen/Natexis			
Värdeförlust ABX Logistics-gruppen			-112
Andra uppsägningskostnader föranledda av lägre volym			[…]
Effekter på behovet av rörelsekapital			-45
Effekter för kostnaden för finansieringen av SNCB:s banklån			-14
Effekter för kostnaden för finansieringen av ABX Logistics banklån			-7
Totalkostnad SNCB	**- 137,5**	**-183**	**-346**

(102) Belgien uppger att Ernst & Young har verifierat kostnadsskillnaden mellan försäljning till företagsledningen och frivillig likvidation. Skillnaden är främst att hänföra till kostnaden för personalåtgärdsplanen och täckning av förlusterna under den tid det tar att förhandla fram en planen. Ernst & Young drog slutsatsen *att 45 miljoner euro var en rimlig kostnadsskillnad mellan dessa alternativ.*

(103) Belgien uppger att kostnaderna för en tvångslikvidation skulle ha vida överstigit ABX Frankrikes nettotillgångar vid den tidpunkt förfarandet hade kunnat sättas igång ([...] miljoner euro). Man anför följande skäl:

a) Risken för SNCB [...].

b) Företagets anseende skulle ha försämrats, och därmed skulle ABX förlora kunder. Därmed skulle värdet på hela gruppen ABX Worldwide försämras.

c) Det försämrade kundunderlaget skulle leda till nya uppsägningar och nya uppsägningskostnader.

d) Gruppens behov av rörelsekapital skulle påverkas.

e) Finansieringskostnaderna för ABX-gruppen och SNCB skulle stiga om ett av deras dotterbolag ställde in sina betalningar.

(104) *Risk [...] ([...] miljoner euro):* Belgien menar ([46]) att *en tvångslikvidation skulle medföra en risk […] som skulle leda till att SNCB:s ansvarstagande ifrågasattes. [...]* ([47]) *, [...]* ([48]) *, [...]* ([49]) ([50]).

(105) Belgien ger som exempel ett färskt beslut ([51]).

(106) Belgien anser att kommissionen borde nöja sig med att konstatera att risken är verklig och att en aktör från den privata sektorn i samma situation rimligen hade försökt undvika en tvångslikvidation, och i stället valt en frivillig likvidation. *[...]* ([52]).

([46]) Belgiens skrivelse av den 9 juni 2005, diarieförd den 16 juni 2005 med nr 15050, s. 22.
([47]) [...].
([48]) [...].
([49]) [...]
([50]) Belgiens skrivelse av den 9 juni 2005, diarieförd den 16 juni 2005 med nr 15050, s. 22.
([51]) Belgiens skrivelse av den 9 juni 2005, bilaga C 4.
([52]) Belgiens skrivelse av den 9 juni 2005, diarieförd den 16 juni 2005 med nr 15050, s. 22.

(107) I slutet av 2004 hade den franska advokatfirman Grand, Auzas et Associés skriftligen gjort SNCB uppmärksam på denna risk.

(108) Och advokatfirman Linklaters har meddelat Belgien [...] ([53]) [...] ([54]).

(109) Om SNCB [...] anser Belgien att företaget åtminstone borde ha finansierat en personalåtgärdsplan för kvarvarande 1300 anställda (en kostnad på [...] miljoner euro) och gottgöra ABX Frankrikes fordringsägare (8 miljoner euro för fastighetshyra och 6 miljoner euro till övriga fordringsägare).

(110) *Värdeförsämringen för hela ABX-gruppen på grund av försämrat kundunderlag (112 miljoner euro):* Belgien anser att en tvångslikvidation av grenen inrikes vägtransporter i Frankrike skulle försämra gruppens anseende på ett mycket allvarligt sätt (även på lång sikt), och därmed skulle gruppen förlora kunder. Belgien har beräknat värdeminskningen på följande sätt:

Belgien anser att omsättningsnedgången delvis hade vägts upp av att de direkta transportkostnaderna omedelbart faller bort. Däremot skulle de indirekta kostnaderna (fasta kostnader) sjunka successivt, efterhand som uppsägningarna på grund av arbetsbrist slog igenom. Belgien beräknar att det skulle ta tre år innan man når en situation motsvarande den som rådde före tvångslikvidationen. Det försämrade kundunderlaget skulle alltså påverka rörelseresultatet (vinst före finansiella poster och skatter) mest det första året, och därefter minska under två år för att sedan återgå till det läge som rådde före tvångslikvidationen.

Försämringen av gruppens värde vid en tvånglikvidation av ABX Logistics France S.A.

I miljoner euro, grundat på prognoser tillgängliga i slutet av 2004		2005	2006	2007	Totalt
I Frankrike					
Internationell vägtransport Frankrike					
	Budgeterad bruttomarginal	[...]	[...]	[...]	
	Förlust av kunder i %	*30 %*	*15 %*	*7,5 %*	
	Beräknad effekt för vinst före finansiella poster	[...]	[...]	[...]	8,8
Luft- och sjötransport Frankrike					
	Budgeterad bruttomarginal	[...]	[...]	[...]	
	Förlust av kunder i %	*10 %*	*6 %*	*2 %*	
	Beräknad effekt för vinst före finansiella poster	[...]	[...]	[...]	3,1
Utanför Frankrike					
Vägtransport Tyskland					
	Budgeterad bruttomarginal	[...]	[...]	[...]	
	Förlust av kunder i %	*30 %*	*15 %*	*7,5 %*	
	Beräknad effekt för vinst före finansiella poster	[...]	[...]	[...]	46,7
Luft- och sjötransport Tyskland					
	Budgeterad bruttomarginal	[...]	[...]	[...]	
	Förlust av kunder i %	*5 %*	*3 %*	*1 %*	
	Beräknad effekt för vinst före finansiella poster	[...]	[...]	[...]	3,1
Inrikes vägtransport Holland					
	Budgeterad bruttomarginal	[...]	[...]	[...]	
	Förlust av kunder i %	*30 %*	*15 %*	*7,5 %*	
	Beräknad effekt för vinst före finansiella poster	[...]	[...]	[...]	3,3

([53]) [...]

([54]) Belgiens skrivelse av den 9 juni 2005, bilaga C 2.

I miljoner euro, grundat på prognoser tillgängliga i slutet av 2004		2005	2006	2007	Totalt
Inrikes vägtransporter Belgien					
	Budgeterad bruttomarginal	[...]	[...]	[...]	
	Förlust av kunder i %	*30 %*	*15 %*	*7,5 %*	
	Beräknad effekt för vinst före finansiella poster	[...]	[...]	[...]	16,5
Andra länder och produkter					
	Budgeterad bruttomarginal	[...]	[...]	[...]	
	Förlust av kunder i %	*5 %*	*3 %*	*1 %*	
	Beräknad effekt för vinst före finansiella poster	[...]	[...]	[...]	25,2
Totalt					
	Budgeterad bruttomarginal	455,6	489,7	519,7	
	Förlust av kunder i %	*14 %*	*7 %*	*3 %*	
	Beräknad effekt för vinst före finansiella poster	61,6	34,4	16,4	112,4

(111) Belgien har också åberopat ett uttalande från EG-domstolen: *"Det finns följaktligen skäl att anta att ett moderbolag också, under en begränsad tid, kan kompensera förluster i ett av sina dotterbolag för att senare kunna avveckla det på gynnsammare villkor. Sådana beslut kan motiveras inte bara av möjligheten att få en indirekt vinst, utan även av andra skäl, som omsorg om koncernens goda namn eller en omläggning av verksamheten."* ([55])

(112) *Uppsägningskostnader för personal som blivit överflödig på grund av det försämrade kundunderlaget ([...] miljoner euro):* Belgien har, som redan påpekats, utgått från att de indirekta kostnaderna skulle kunna minskas successivt genom att uppsägningarna sprids över tre år, och att företaget därefter återigen skulle vara lönsamt. Belgien har därvid räknat med att 1 000 personer måste sägas upp (ca 550 i Tyskland, 200 i Frankrike, 100 i Belgien och 200 i övriga länder).

(113) *Effekter för ABX-gruppens behov av rörelsekapital (45 miljoner euro):* Belgien anser att en tvångslikvidation kunde leda till att leverantörer krävde omförhandling av betalningsterminerna för övriga delar av gruppen, med krav på t.ex. kontant betalning i stället för betalning mot faktura inom 30 dagar. Enligt Belgiens kalkyler skulle en genomsnittlig förkortning av betalningsterminerna med 7 dagar skapa ett omedelbart kassaunderskott på 45 miljoner euro.

(114) *Effekterna för SNCB:s och ABX Worldwides genomsnittliga finansieringskostnader (14+7 miljoner euro):* Belgien uppger att SNCB:s och ABX Worldwides genomsnittliga finansieringskostnader (hos respektive bank) skulle öka om ett dotterbolag inställde betalningarna. Man har beräknat ökningen till 100 räntepunkter (dvs. 1 %) för ABX Logistics banklån (ca 240 miljoner euro), och 50 räntepunkter för den del av SNCB:s banklån (ca 900 miljoner euro) som inte har övertagits av belgiska staten. Om kostnadsökningen kan neutraliseras på tre år skulle SNCB:s merkostnad bli ca 14 miljoner euro och ABX Logistics ca 7 miljoner euro.

3.4.3 *Övriga argument från Belgien*

(115) Utöver kostnadsjämförelsen för de olika alternativen vill Belgien påpeka att även andra faktorer beaktas av investerare som har att välja mellan att avyttra eller lägga ned en verksamhet.

(116) Belgien tror t.ex. att en konkurs skulle kunna ge upphov till arbetskonflikter på arbetsplatser som inte berörs, t.ex. inom de internationella verksamhetsgrenarna. Därmed skulle transporterna till andra länder, inklusive SNCB-transporter, drabbas. Även ett privat företaget skulle ha försökt undvika en sådan situation genom att välja en frivillig likvidation.

(117) Belgien hävdar också *att det inte alls är självklart att en privat, europeisk investerare i SNCB:s storleksklass skulle välja tvångslikvidation även om detta alternativ vore gynnsammare ur ekonomisk synvinkel än en frivillig likvidation. Det finns andra privata företag som i en motsvarande situation har valt frivillig*

([55]) Dom av den 21 mars 1991 i mål C 303/88, Italienska republiken mot Europeiska gemenskapernas kommission, REG 1991, s. I-1433, punkt 21; i svensk översättning i Svensk specialutgåva, s. I-00115, punkt 21.

likvidation med finansiering av en personalåtgärdsplan för alla berörda anställda ([56]). Enligt uppgifter från en advokatbyrå (Claeys & Engels) specialiserad på arbetsrätt har flera privata företag valt frivillig likvidation den senaste tiden.

(118) Belgien uppger att det privata företaget TNT gjorde precis som SNCB när man skulle avveckla sina förlustbringande verksamhetsgrenar för inrikestransporter och kontraktslogistik i Frankrike. Man valde alltså att undvika frivillig eller påtvingad likvidation ([57]).

(119) Belgien citerar slutligen kommissionens meddelande om omstrukturering av företag från mars 2005, där kommissionen påpekar följande: *"Den sociala sammanhållningen är ett utmärkande drag i den europeiska sociala modellen. För att den ska kunna bibehållas måste man vidta stödåtgärder för att minska de sociala kostnaderna och främja sökandet efter alternativ sysselsättning och alternativa inkomstkällor. (…) Omstruktureringar av företag uppfattas ofta som något i huvudsak negativt. Oftast är det de omedelbara konsekvenserna på sysselsättningen eller arbetsförhållandena som betonas. (…). Därför måste man ge stöd i samband med dessa förändringar så att deras följder för sysselsättningen och arbetsförhållandena blir så kortvariga och begränsade som möjligt."* ([58])

(120) Belgien drar slutsatsen att SNCB föredrog att sälja företaget till företagsledningen framför likvidation av följande skäl:

a) Kostnader och risker blev betydligt mindre.

b) Återverkningarna på ABX Worldwides värde och anseende blev små.

c) De arbetsmarknadspolitiska effekterna var lindrigare, och 1 300 franska arbetstillfällen kunde räddas i det nya privatägda företaget Cool Jet.

d) SNCB kunde visa ett större ansvartagande gentemot leverantörer och fordringsägare, såsom det anstår ett europeiskt företag av denna kaliber.

3.5 **Nedskärningarna inom ABX-nätverket**

(121) Speditionsdelen skars ned kraftigt under omstruktureringen av ABX-nätverket. Inom spedition mäts kapaciteten med hjälp av vissa indikatorer, t.ex. fakturerad omsättning, antal näringsställen, lageryta och antal anställda.

(122) Belgien uppger att omstruktureringen av driften i ABX Worldwide som helhet blev långt mera ingripande än planerat.

Enligt den ursprungliga planen skulle tre dotterbolag (med en total omsättning på 98,5 miljoner euro) säljas. Vidare skulle sju filialer och tre lager i Tyskland, fyra filialer i Frankrike och två i Holland läggas ner. Detta skulle reducera personalstyrkan med 690 heltidsekvivalenter.

De kapacitetsnedskärningar som anmäldes 2005 förväntas få följande effekt: antalet näringsställen skall minskas med 176 (-31 %), omsättningen skall sjunka med 624 miljoner euro (-21 %), 5827 heltidsekvivalenter skall bort (-40 %) och lokalytan skall minskas med 917 377 m^2 (-54 %) ([59]). Detta skall ha genomförts under omstruktureringsplanens tidsförlopp.

De åtaganden Belgien gjorde i november 2005 beträffande Tyskland innebär ytterligare nedskärningar.

(123) Belgien uppger att man inte kan skära ner mer än man har gjort sedan 2002 (inbegripet de senast anmälda nedskärningarna). Ytterligare nedskärningar skulle innebära att ABX-nätverket avvecklades helt. Belgien menar att det internationella nätverket är helt grundläggande för ABX strategiska och kommersiella profilering, och för dess konkurrenter. Om det avvecklas hotas hela gruppens strukturella konkurrenskraft, och omstruktureringsplanen blir omöjlig att genomföra. Dessutom skulle gruppen få svårare att hitta någon som är beredd att gå in som partner vid en eventuell privatisering.

Belgien hävdar att en avveckling av verksamhetsgrenen inrikes budtransport liknande den som gjordes i Frankrike inte låter sig göras i Tyskland. I Tyskland och Holland är nämligen dotterbolagens inrikes- och utrikestransporter inte separata grenar på samma sätt som i Frankrike. Detta beror i sin tur på att både drift, datorsystem och kunder är gemensamma för grenarna. Bakgrunden till detta är inte bara den tyska marknades specifika struktur, utan får också sökas i ABX Logistics historia. I Frankrike slogs inrikes- och utrikesgrenarna ihop först 2003, och det var dessutom bara en partiell sammanslagning. I Tyskland har verksamhetsgrenarna inrikes budtransport och utrikes vägspedition tillhört samma avdelning sedan 1996, då företagen THL och Bahntrans (sedermera ABX Tyskland) slogs ihop.

([56]) Belgiens skrivelse av den 9 juni 2005, diarieförd den 16 juni 2005 med nr 15050, s. 21.

([57]) Belgiens skrivelse av den 2 september 2005, s. 6.

([58]) Meddelande från kommissionen – Omstruktureringar och sysselsättning – Att förutse omstruktureringar och ge stöd i samband med dem i syfte att utveckla sysselsättningen: Europeiska unionens roll, KOM(2005) 120 slutlig, s. 2–3.

([59]) Enligt vad kommissionen erfar rör det sig främst om lagerlokaler.

Belgien påpekar vidare att om nätet blir ännu glesare i Tyskland och Holland så kommer ABX att helt försvinna från den tyska marknaden, eftersom konkurrenternas närvaro är så mycket tätare.

Antal näringsställen för vägtransporter för ABX Logistics och dess närmaste konkurrenter på de tyska och holländska marknaderna (exklusive de senaste nedskärningarna i Tyskland) ([60])

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

Källa: Webbplatser, ABX Logistics beräkningar.

Belgien vill slutligen understryka att avvecklingen sker vid en tidpunkt när ABX närmaste konkurrenter förvärvar budtransport- och samlastningsföretag (särskilt i Tyskland) för att bygga upp egna nät för inrikes budtransporter.

3.6 SNCB:s lån till ABX 2002

(124) SNCB har lånat ut pengar till flera av ABX dotterbolag.

I april och maj 2002 beviljade SNCB det belgiska dotterbolaget ABX Logistics group NV tre lån (på 50, 10 respektive 29 miljoner euro) till rörlig ränta. Belgien uppger att räntesatserna i genomsnitt låg på [...] %, [...] % respektive [...] %.

Den 30 juni 2004 sa SNCB upp lånen, och beviljade dem därefter direkt till ABX Tyskland, ABX Holland och ABX Frankrike med räntesatserna [...] %, [...] % och [...] %.

3.7 Privatiseringen av ABX Worldwide

(125) Belgien uppger att *SNCB har bekräftat att man vill privatisera ABX Worldwide inom sex månader från det att kommissionen godtar omstruktureringen. Det finns redan ett principavtal mellan SNCB Holding och en potentiell köpare, undertecknat den 22 mars 2005, men enligt avtalet måste kommissionen godta omstruktureringsplanen innan något köp kan komma ifråga* ([61]).

(126) Belgien uppger att SNCB efter omstrukturerings- och avyttringsbesluten har förhandlat med flera potentiella förvärvare. SNCB har befullmäktigat ABX Worldwide och företaget Petercam att uppträda som ombud vid försäljningen.

(127) ABX Worldwide inledde i juni 2003 preliminära samtal med en första tänkbar partner, en industrigrupp. Under mars och juni 2004 tog man fram ett samförståndsavtal, men förhandlingarna avbröts mellan juni och augusti 2004 av skäl som hänförde sig till den presumtiva partnern.

(128) I juni 2004 tog ABX Worldwide kontakt med en annan partner från industrisektorn, som dock avslutade förhandlingarna redan i september.

(129) En tredje möjlig partner kontaktades i slutet av augusti 2004. Även denna gång rörde det sig om en företagsgrupp från industrisektorn. Denna tredje partner övergavs i november, när en fjärde partner lämnade ett bindande anbud om att överta ABX Worldwide. Det är denna partner, nedan kallad *Yvan*, som har lämnat en avsiktsförklaring om att köpa företaget och som tillsammans med SNCB undertecknade det tidigare nämnda principavtalet i mars 2005.

(130) Enligt principavtalet åtar sig Yvan att investera mellan [60 och 150([***])] miljoner euro om kommissionen fattar ett positivt beslut. I detta belopp ingår [...] miljoner euro som betalning för SNCB:s aktier i ABX Worldwide. Resten av pengarna skall användas på följande sätt:

a) [...] miljoner euro skall användas för att ge en s.k. *back to back*-täckning (upplånings- och utlåningstransaktioner) en garanti som SNCB har lämnat för en byggnad i [...].

b) [...] miljoner euro skall gå till ett förlagslån till ABX Worldwide som skall finansiera följande:

— Transaktionskostnader, bl.a. Yvans kostnader för t.ex. strategiska, juridiska och finansiella konsulttjänster. Dessa kostnader har beräknats till mellan [...] och [...] miljoner euro.

— Resterande belopp (efter avdrag för transaktionskostnaderna enligt ovan, [...] miljoner euro) skall täcka behovet av finansiering om något finansinstitut drar tillbaka ställda garantier, eller ställer krav på garantier, på grund av att aktierna byter ägare.

([60]) Tabellen kommer från Belgien.

([61]) Belgiens skrivelse av den 9 juni 2005, s. 26.

(131) Enligt principavtalet skall Yvan och SNCB fullfölja försäljningen så fort kommissionen har fattat ett positivt beslut (givetvis under förutsättning att övriga bestämmelser i avtalet och i lagstiftning följs).

Om kommissionens beslut inte är positivt kommer Yvan och SNCB under vissa villkor att lösas från de förpliktelser som uppställdes i avsiktförklaringen.

(132) Belgien har uttryckligen påpekat *att SNCB efter privatiseringen av ABX Worldwide kommer att befrias från samtliga icke bokförda åtaganden, garantier och utfästelser. Utfästelserna behövs inte längre och förlorar sin verkan så snart återkapitaliseringen av det tyska dotterbolaget har godkänts av kommissionen och genomförts* ([62]).

4. SYNPUNKTER FRÅN BERÖRDA PARTER

4.1 Beslutet om att inleda ett förfarande

(133) Ett antal berörda parter har, var för sig och oberoende av varandra, framfört synpunkter angående omständigheterna i ärendet och de slutsatser som kommissionen redovisade i sitt beslut att inleda förfarandet.

(134) Först redovisas de synpunkter som har förts fram av en grupp berörda vars synpunkter i stort sett sammanfaller: 1. 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 (som ombud för Deutschen Post AG), 5. De Beroepsorganisatie van de Vlaamse Goederentransport Ondernemers en Logistieke Dienstverleners (SAV) ([63]).

(135) *Omstruktureringsplanen:* Parterna har alla tryckt på svagheterna i den ursprungliga omstruktureringsplan som ABX la fram. Parterna påpekar att de berörda dotterbolagens åtminstone ur ekonomisk synvinkel ingår i en företagsgrupp som borde kunna finansiera delar av åtgärderna, och ifrågasätter därför deras rätt att få omstruktureringsstöd. Omstruktureringsstöd får bara delas ut inom ramen för en realistisk omstruktureringsplan som garanterar en långsiktig lönsamhet. Den framlagda planen var otillräckligt finansierad och inte tillräckligt långtgående, och kunde inte leda till lönsamhet. Kommissionen gjorde alltså rätt som inledde ett förfarande. Stöd som inte leder till lönsamhet snedvrider konkurrensen och strider mot gemenskapens intresse.

(136) Planen klargör varken sannolikheten för att man verkligen kommer att återfå en normal avkastning på kapitalet eller vilka faktorer som skulle bidra till detta, t.ex. tillväxten för hela eller vissa delar av marknaden, högre produktivitet och bättre kvalitet, och ändrat kundbeteende.

([62]) Belgiens skrivelse av den 9 juni 2005.

([63]) Alla synpunkter har inte förts fram av var och en av dessa företag, men dessa synpunkter sammanfattar kärnan i dessa företags kommentarer.

(137) De planerade omstrukturerings- och rationaliseringsåtgärderna utgör en anpassning till utvecklingen inom budtransport- och logistiksektorn som ABX borde ha genomfört för länge sedan. Konkurrenterna har redan – med avsevärda ansträngningar – anpassat sig. Om planen godkänns cementeras en befintlig marknadsstörning, och de ekonomiska svårigheterna flyttas över på de företag som redan har strukturerat om sin verksamhet. Privata, medelstora företag skulle drabbas värst, och vissa skulle förmodligen inte överleva situationen.

(138) *Statens inblandning:* Att ABX har dröjt så länge med att omstrukturera beror till stor del på SNCB:s kontinuerliga inflytande på den dagliga driften, och den politiska tillsättningen av ABX styrelse. Vissa parter klagar över bristen på insyn i tillsättningsprocessen för styrelseledamöter i både ABX Logistics-gruppen och (sedermera) ABX Worldwide. SNCB:s ledning tycks tillsätta styrelseledamöterna helt efter eget skön och enligt politiska kriterier. ABX kan alltså inte drivas på ett oberoende sätt. Vissa parter klagar också på att besluten om ABX drift fattas antingen av ministerrådet eller av SNCB:s ledning, och att det alltså inte finns något stöd för att ABX skulle styras av en egen ledningsgrupp.

(139) *Omstruktureringen av dotterbolaget i Frankrike:* Det belopp som har angivits för refinansieringen är för lågt. I den ursprungliga planen underskattas vidden av det stöd som krävs bara för att få bort de skulder som har ackumulerats sedan nätverket av dotterbolag byggdes upp. Prognoserna för återhämtningen är orealistiska, och kan omöjligen förverkligas utan mera stöd eller politiska marknadsmanipulationer till konkurrenternas nackdel.

(140) *Privatiseringen av ABX:* Vissa parter anser att ABX måste privatiseras, och beklagar sig över att planen bara vagt nämner en privatisering utan närmare detaljer för hur den skulle gå till.

(141) *Förvärvet och utvidningen av ABX-nätverket:* Parterna anser att ABX närvaro på budtransport- och logistikmarknaden från 1998 möjliggjordes av olagligt statligt stöd, som gav upphov till en allvarlig snedvridning av konkurrensen. ABX-nätverket hade inte kunnat byggas upp utan omfattande statligt stöd via SNCB.

(142) Härefter redovisas de synpunkter som har förts fram av en annan grupp berörda vars synpunkter också i stort sett sammanfaller: 6. FGTE CFDT Route (Union Fédérale Route), 7. Fédération Nationale des Syndicats de Transports CGT, 8.

Fédération Royale Belge des Transporteurs, 9. ABX Logistics – som representerar den tyska ABX Logistics-gruppen ([64]).

(143) Flera parter har kommenterat ABX-personalens situation. Flera hundra anställda har redan tidigare drabbats av personalåtgärdsplaner i Frankrike, och många arbetstillfällen inom logistiksektorn är hotade. Företrädarna för det tyska dotterbolaget påpekar att ca 4 000 arbetstillfällen har gått förlorade sedan 1998. Till detta kommer 2 000 arbetstillfällen hos underleverantörer. ABX är dessutom nära en privatisering, som inte bör äventyras.

(144) La Fédération Nationale des Syndicats de Transport CGT (riksorganisationen för transportförbunden) kräver att man inför en socialt godtagbar transporttaxa i syfte att motverka den ”ekonomiska dumpning” man anser att ABX konkurrenter gör sig skyldiga till i Frankrike.

(145) La Fédération Royale Belge des Transporteurs (FRBT) (de belgiska transportörernas branschorganisation) vill erinra om att ABX har visat samarbetsvilja genom att låta organisationen granska dess bokföring. Man kan sålunda verfiera att allt är i sin ordning beträffande licenser och försäkringar för företagets fordon.

(146) Dessa parter påpekar också att ledningen för ABX (Belgium) S.A. har vidarebefordrat (visserligen efter kommentarstidens utgång) till kommissionen en begäran från chaufförer som berörs av ABX Belgiens olika regionala distributionscentra. Chaufförerna begär att kommissionen skall fatta ett positivt beslut om ABX omstrukturering.

4.2 Beslutet om att utvidga förfarandet

(147) Ett antal berörda parter har, var för sig och oberoende av varandra, framfört synpunkter angående utvidgningen av förfarandet.

(148) Först redovisas de synpunkter som har förts fram av en grupp berörda vars synpunkter i stort sett sammanfaller: 1. HALTE, 2. Freshfields Bruckhaus Dehringer, 3. BCA – Belgian Courrier Association, 4. Robert Ziegler ([65]), 5. Febetra (Federation Royale Belge des Transporteurs et des Prestataires de Services Logistiques), 6. SAV – Koninklijke Beroepsvereniging Goederenvervoerders Vlaams Gewest en Brusselse Hoofdstedelijk Gewest ([66]).

(149) Sammanfattningsvis går dessa parters kommentarer ut på att man ifrågasätter om stödet till ABX kan vara lagligt, och begär att rättvisa konkurrensvillkor återupprättas. Man anför särskilt att det anmälda stödet har höjts, och att ABX har en stark ställning på marknader med hård konkurrens, särskilt i Tyskland. Eventuella stöd måste villkoras med krav på vissa motprestationer från ABX sida. Det måste kontrolleras att försäljningen av vissa verksamhetsgrenar av ABX Frankrike inte leder till att ännu mera stöd betalas ut. En försäljning av ABX är ett steg i rätt riktning, men den måste ske under marknadsmässiga former. Det får heller inte bli så att en försäljning mildrar kommissionens beslut om stödet till ABX.

(150) Robert Ziegler påpekar att ABX inte har betalat tillbaka det tidigare nämnda lånet på 140 miljoner euro, och att SNCB inte har gått vidare med försäljningen av ABX Frankrike. Ziegler menar också att det finns en risk att villkoren för privatiseringen av ABX-gruppen gynnar ABX, men att en omstrukturering av ABX inte är realistisk med nuvarande ledningsstruktur och strategi. Det skulle få allvarliga konsekvenser om ABX gick i konkurs.

(151) Härefter redovisas de synpunkter som har förts fram av en annan grupp berörda vars synpunkter också i stort sett sammanfaller: 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 ([67]).

(152) Större delen av denna grupp uppger att man inte vill att kommissionen genom ett negativt beslut skall äventyra sysselsättningen för de 1000-tals underleverantörer som arbetar för ABX.

(153) Cool Jet uppger att de verksamhetsgrenar som man förvärvade när företagsledningen tog över kan bli lönsamma efter en sanering. Saneringen skall ske enligt en detaljerad plan, men kommer inte att inledas förrän tre år efter övertagandet. Försäljningspriset sattes med hänsyn till kända och budgeterade förluster. De verksamhetsgrenar som Cool Jet övertog har en liten marknadsandel (1,5 % av den franska marknaden för budfirmor och expressbyråer). Slutligen vill Cool Jet understryka att företaget sysselsätter 1300 personer, och att dessa arbetstillfällen hade gått förlorade om företaget inte hade kunnat förvärva verksamhetsgrenarna ifråga.

([64]) Alla synpunkter har inte förts fram av var och en av dessa företag, men dessa synpunkter sammanfattar kärnan i dessa företags kommentarer.

([65]) Styrelseordföranden för Ziegler-gruppen har påpekat att Robert Ziegler inte är behörig att ensam företräda Ziegler-gruppen eller Ziegler S.A. inför kommissionen (skrivelse av den 18 augusti 2005).

([66]) Alla synpunkter har inte förts fram av var och en av dessa företag, men dessa synpunkter sammanfattar kärnan i dessa företags kommentarer.

([67]) Alla synpunkter har inte förts fram av var och en av dessa företag, men dessa synpunkter sammanfattar kärnan i dessa företags kommentarer.

(154) UPTR (de belgiska vägtransportörernas branschorganisation) uppger att man har fått full insyn i ABX bokföring, och kan konstatera att gruppens resultat har förbättrats, med en rörelsevinst för första gången 2004. UPTR uppmanar kommissionen att fatta beslutet inom en snar framtid så att man kan gå vidare med privatiseringen av ABX, och på så sätt skapa en stabil grund för denna lojala aktör som har så stor betydelse för den belgiska transportbranschen.

(155) Efter kommentarstidens utgång fick kommissionen ett klagomål om försäljningen av ABX Worldwide som gick ut på att SNCB Holding hade brustit när det gäller insyn, öppenhet och icke-diskriminering i förfarandet för privatiseringen av ABX Logistics, och på så sätt uteslutit de investerare som inkom med klagomålet.

5. BELGIENS KOMMENTARER

5.1 Beslutet om att inleda ett förfarandet

(156) Större delen av Belgiens principiella kommentarer angående kommissionens beslut om att inleda och sedermera utvidga förfarandet återges i den detaljerade beskrivningen ovan. Här återges övriga kommentare från Belgien.

(157) *Statens inblandning:* Belgien har under hela förfarandet stått fast vid att man inte alls har lagt sig i SNCB:s beslutsfattande när det gäller ABX Logistics, och hänvisar till EG-domstolens avgörande i Stardust-målet. Belgien vill också erinra om att det är kommissionens sak att visa motsatsen.

(158) Belgien har under hela förfarandet stått fast vid att man inte har ingripit i SNCB:s beslut om investeringarna i ABX.

(159) När det gäller ministerrådets pressmeddelande av den 22 februari 2002 vill Belgien erinra ([68]) om följande:

a) Ingen myndighet får ålägga ledningen för ett statligt företag (i detta fall SNCB) att fatta ett visst beslut eller att agera på ett visst sätt, utom i frågor som omfattas av företagets förpliktelser i samband med samhällsomfattande tjänster (och dit hör inte driften av ABX Logistics).

b) Vad ministerrådet gjorde i sitt pressmeddelande den 22 februari 2002 var bara att uttala sitt stöd för ett visst agerande vid omstruktureringen av ABX Logistics. Det visade sig dessutom att SNCB:s styrelse kom att välja andra lösningar än de som ministerrådet hade uttryckt sitt stöd för (utom i en fråga, men där hade styrelsen fattat sitt beslut redan före ministerrådets uttalande).

c) Att staten på olika sätt skaffar sig kännedom om utredningar och rapporter om SNCB och ABX Logistics är normalt beteende för en aktieägare som vill följa sina investeringars utveckling.

5.2 Belgiens replik till de berörda parternas kommentarer

(160) Som svar på vissa berörda parters påstående att styrelsemedlemmar väljs med utgångspunkt i partitillhörighet vill Belgien påpeka att ABX Logistics inte omfattas av SNCB:s trafikplikt, utan hör helt under SNCB:s självständiga ansvarsområde. Därför gäller samma regler för utnämning av styrelseledamöter i ABX Logistics som för alla andra aktiebolag. Det sker alltså enligt föreskrivna förfaranden med insyn, och har inget med partitillhörighet att göra.

(161) *Finansieringen av ABX Logistics nätverk:* Belgien bekräftar att SNCB hade en god balansräkning fram till 2001, och att det konsoliderade resultatet var positivt mellan 1998 och 1999.

(162) *Reinvesteringarna:* Belgiens ståndpunkter om återinvesteringarna redovisas i beskrivningen av händelseförloppet. Belgien anser sålunda att SNCB:s punktingripanden för dotterbolagen i Tyskland, Frankrike, Holland, Irland, Portugal och Belgien är helt i linje med principen om en investerare från den privata sektorn i en marknadsekonomi. Belgien uppger vidare att insatserna för ABX Singapore inte omfattas av artikel 87 i fördraget.

(163) Belgien anser att man redan kommenterat de synpunkter som de berörda parterna har lämnat angående beslutet om att utvidga förfarandet; dessa synpunkter sammanfaller enligt Belgien i stort sett med de farhågor kommissionen har gett uttryck för.

(164) Beträffande Robert Zieglers kommentarer anför Belgien följande: Det kortfristiga lånet på 140 miljoner euro och dess senare kapitalisering har anmälts till kommissionen. Innan dessa åtgärder har godkänts kan varken SNCB eller ABX göra några nya åtaganden. Detsamma gäller tillskottet av egna medel på 157,4 miljoner euro för omstruktureringen av ABX Tyskland och övriga anmälda åtgärder. Vad det eventuella gynnandet av ABX vid en privatisering beträffar hänvisar Belgien till den skälighetsbedömning som KPMG har gett kommissionen. KPMG konstaterar att *de villkor som man har enats om för försäljningen till Yvan är skäliga och rimliga, och avspeglar marknadspriset*. Beträffande

([68]) Belgiens skrivelse av den 29 augusti 2003, s. 16.

Zieglers påstående att ABX Frankrike inte alls har sålts erinrar Belgien om att man har angivit precis vilka verksamhetsgrenar som har avyttrats. Enligt Ernst &Youngs utredning var *priset för verksamhetsgrenen inrikes vägtransporter skäligt*. I fråga om konsekvenserna om ABX-gruppen skulle gå i konkurs vill Belgien understryka att även ett delvis negativt beslut från kommissionen skulle få allvarliga konsekvenser för både ABX Logistics Worldwide och SNCB Holding.

(165) *Försäljningen av ABX Worldwide:* Belgien hävdar att SNCB Holding inte alls var skyldigt att använda sig av ett upphandlingsförfarande för privatiseringen av ABX Logistics Worldwide.

(166) Enligt Belgiens tolkning av kommissionens praxis i statligt stöd-ärenden nöjer sig kommissionen med att verifiera att tillgångarna vid en privatisering utan upphandling har sålts till ett pris som enligt en extern konsult är marknadsmässigt. Belgien har gett kommissionen den oberoende utredning av villkoren för försäljningen av ABX Logistics Worldwide som konsultfirman KPMG Corporate Finance gjorde enligt kommissionens principer.

6. KOMMISSIONENS BEDÖMNING

6.1 Förekomsten av statligt stöd

(167) I artikel 87.1 i fördraget föreskrivs följande: *"Om inte annat föreskrivs i detta fördrag, är stöd som ges av en medlemsstat eller med hjälp av statliga medel, av vilket slag det än är, som snedvrider eller hotar att snedvrida konkurrensen genom att gynna vissa företag eller viss produktion, oförenligt med den gemensamma marknaden i den utsträckning det påverkar handeln mellan medlemsstatern"*

(168) Till att börja med konstaterar kommissionen att de åtgärder som behandlas i detta beslut gäller flera företag som alla ingick i ABX-nätverket när det bildades, och som sedermera integrerades i ABX-gruppen när holdingbolaget ABX Worldwide bildades. Kommissionen anser att dessa företag även innan holdingbolaget bildades utgjorde en distinkt ekonomisk enhet inom SNCB. Denna enhet kallas hädanefter *ABX-gruppen*, och är huvudföremålet för den utredning som följer.

(169) Kommissionen konstaterar att tre av de fyra kriterier som räknas upp i artikel 87.1 i fördraget är uppfyllda: gynnande av vissa företag, hotet att konkurrensen kommer att snedvridas, och påverkan av handeln mellan medlemsstaterna.

SNCB:s överföringar av medel till ABX-gruppen gynnar företaget framför konkurrenterna.

Åtgärderna gynnar bara ABX-gruppen eller dess dotterbolag, och snedvrider därför, eller hotar att snedvrida, konkurrensen i den mån företagens verksamhet är konkurrensutsatt.

Åtgärderna påverkar slutligen handeln mellan medlemsstater, eftersom den verksamhet som omfattas av utredningen berör flera medlemsstater. Denna slutsats gäller även stöd till de företag i gruppen som är verksamma utanför gemenskapen. EG-domstolen konstaterade i sitt avgörande i Tubemeuse-målet ([69]) följande: "Med hänsyn till det ömsesidiga beroendet mellan de marknader som gemenskapsföretagen är verksamma inom, kan det inte uteslutas att ett statligt stöd till ett företag som exporterar huvuddelen av sin produktion till länder utanför gemenskapen kan snedvrida konkurrensen inom gemenskapen." I det här fallet rör det sig om en multinationell företagsgrupp inom transportbranschen, verksam över hela världen i konkurrens med andra företag från gemenskapen. Sålunda kan ett stöd som ges till något av gruppens företag i ett land utanför gemenskapen styrka hela gruppens ställning, och därmed påverka handeln mellan medlemsstater och snedvrida eller hota att snedvrida konkurrensen inom gemenskapen.

(170) Vidare bedömer kommissionen att när SNCB:s resurser tas i anspråk genom de berörda åtgärderna är det detsamma som att statliga resurser (offentliga medel) tas i anspråk.

(171) SNCB ägs av staten, och har företagsformen statligt företag. Det är därför naturligt att utgå ifrån att staten kontrollerar hur företaget använder sina resurser. Denna slutsats stärks ytterligare av att SNCB enligt lagen av den 21 mars 1991 skyddas från konkurs, vilket i själva verket är att betrakta som en statlig garanti.

(172) Detta leder till EG-domstolens uttalande i Stardust Marine-målet ([70]), där man konstaterar att det följer *"av domstolens rättspraxis att artikel 87.1 EG omfattar alla likvida medel som myndigheterna faktiskt kan använda för att stödja företag och att det inte är relevant om dessa medel permanent ingår bland statens tillgångar eller inte"*.

([69]) Dom av den 21 mars 1990 i mål C-142/87, Belgien mot kommissionen (Tubemeuse-målet), REG 1990, s. I-959, punkt 35; i svensk översättning i Svensk specialutgåva, s. 369, punkt 35.

([70]) Dom av den 16 maj 2002 i mål C-482/99, Frankrike mot kommissionen (Stardust Marine-målet), REG 2002, s. I-4397, punkt 37.

(173) Domstolen fortsätter (i punkt 52): *”Endast det faktum att ett offentligägt företag kontrolleras av staten är (…) inte tillräckligt för att anse att de åtgärder som företaget vidtagit, till exempel sådana stödåtgärder som här är aktuella, skall tillskrivas staten. Det är vidare nödvändigt att undersöka om de offentliga myndigheterna skall anses ha varit delaktiga på ett eller annat sätt i dessa åtgärder.”*

(174) Men för att ett statligt företags handlande skall kunna anses som statligt stöd måste handlingen också strida mot vad en privat investerare skulle ha gjort i samma situation.

(175) Nedan följer kommissionens genomgång av huruvida SNCB:s respektive åtgärder till ABX-gruppens förmån både kan tillskrivas staten och strider mot vad en privat investerare hade förväntats göra i samma situation. Om båda kriterierna är uppfyllda är det alltså fråga om statligt stöd. I de fallen utreder kommissionen även syfte och belopp.

6.1.1 *Investeringarna under 2001 och de parallella bidragen*

(176) Belgien uppger att SNCB återinvesterade i de tyska, holländska och franska delarna av ABX-gruppens verksamhet för att de ekonomiska prognoserna var goda och åtgärden stöddes av specialister på företagsutveckling.

(177) De redovisade lönsamhetskalkylerna tycks grundade på godtagbara antaganden om verksamhetutvecklingen, efter vad SNCB kunde förvänta sig 2001.

(178) Investeringarna i Tyskland grundades på en expertundersökning som visade att en lyckad sanering av ABX Tyskland skulle göra det möjligt att gå vidare med strategin för ABX. Därmed skulle ett tillskott på 50 miljoner euro ge en värdeökning på 300 miljoner med en tillfredsställande internränta.

(179) Investeringen på 30 miljoner euro i Frankrike skulle ge SNCB en internränta på 8–14 %. Denna investering möjliggjorde också den värdepapperisering av fordringar som var ett villkor för att företaget skulle kunna höja sin kreditlimit till 70 miljoner euro.

(180) När det gäller 2001 års investeringar i ABX Holland anser kommissionen att det inte finns tillräckliga grunder för att – som Belgien vill – grunda internräntekalkylen på kapitalhöjningen efter avdrag för kostnaderna för förvärvet av Wegtransport. Men även utan avdraget (SNCB:s totala investering blir således 19,2 i stället för 12,2 miljoner euro) ligger internräntan på fullt acceptabla 8,9–10,2 %. Och vid tidpunkten för investeringen förväntades ABX Holland bli lönsamt inom den relativt korta tiden två år.

(181) Även avkastningsberäkningen för de parallella bidragen till ABX-gruppens företag i Irland, Belgien, Portugal och Singapore (som inte hade ekonomiska problem) visar en godtagbar diskonterad internränta på 9,6–12,7 %.

(182) Kommissionen erinrar också om att SNCB ända till slutet av 2001 – men inte därefter – hade en ekonomi som utan att påfrestas medgav finansiering av den kommersiella utvecklingen (förhållandet skulder/egna medel gick från 0,6 till 0,9 under perioden 1997–2001).

(183) Eftersom alla dessa investeringsbeslut var en del av en strategi som omfattade hela gruppen var det rimligt att SNCB inte bara tittade på varje respektive åtgärds internränta, utan även beaktade åtgärdens effekt för gruppen som helhet.

(184) Kommissionens slutsats är att en privat investerare hade kunnat agera på samma sätt som SNCB gjorde i fråga om återinvesteringarna 2001 och de parallella bidragen. Åtgärderna är därför inte statligt stöd.

(185) Däremot konstaterar kommissionen att SNCB:s garanti till ABX Singapore ställdes utan krav på motprestation. Så hade en privat investerare inte agerat. Med tanke på att garantin ställdes i juni 2000, just när allmänheten började få upp ögonen för ABX och myndigheterna hade intervenerat å SNCB:s vägnar, vill kommissionen för fullständighetens skull påpeka att denna garanti kan innehålla inslag av statligt stöd. Garantin ställdes alltså till förmån för ett företag som ingick i ABX-gruppen vid en tidpunkt när omorganisationen och omstruktureringen av nätverket redan var beslutad och pågick. Kommissionen kommer därför att utreda garantin i samband med utredningen av omstruktureringen av ABX-gruppen.

6.1.2 *Rekapitaliseringen*

(186) Det belgiska ministerrådets möte i februari 2002 visar tydligt att den belgiska regeringen deltog i SNCB:s hantering av ABX-frågor från den dagen. Belgien anmälde återkapitaliseringen av ABX Tyskland och ABX Holland (157,4 respektive 10,6 miljoner euro) efter mötet, men åtgärden har ännu inte genomförts. Åtgärderna anmäldes inte som kommande investeringar, utan som omstruktureringsstöd. Det står alltså utom tvivel att åtgärderna utgör statligt stöd, och de kommer att utredas som omstruktureringsstöd.

(187) Redan en månad efter förvärvet var det tyska dotterbolagets egna kapital negativt, och SNCB nödsakades att ställa ut ett *comfort letter* (en skrivelse från moderföretaget till långivare om att dotterbolaget kommer att vara i stånd att betala sina skulder till långivaren). SNCB förnyade årligen detta åtagande fram till 2005, alltså även efter den tidpunkt då vi vet att Belgien inträdde i ABX-hanteringen. SNCB:s *comfort letter* kan liknas vid en garanti. Åtagandet gjordes utan krav på motprestation, och innehåller därför inslag av statligt stöd. Men återkapitaliseringen – som omfattas av detta beslut – ger ABX Tysklands fordringsägare en säkerhet som motsvarar det som erbjuds av SNCB:s *comfort letter*. Detta förlorar därmed sin betydelse, och kommissionen kommer inte att närmare utreda det som en separat företeelse.

6.1.3 *Lånen 2002*

(188) SNCB lånade från april och maj 2002 ut pengar till ABX Logistics NV, ABX Tyskland, ABX Holland och ABX Frankrike. Lånen lämnades alltså efter den tidpunkt då vi vet att Belgien inträdde i ABX-hanteringen.

(189) Som redan har redovisats i den detaljerade beskrivningen ovan var räntan på lånen mellan [...] och [...] %. Kommissionen anser att denna ränta är för låg med tanke på företagens situation. Som riktmärke tar kommissionen sin referensränta, nämligen 5,06 % (som för övrigt gällde för undsättningsstödet till ABX Tyskland 2003).

(190) Kommissionen drar sålunda slutsatsen att lånen innehåller inslag av statligt stöd. Med utgångspunkt i sin referensränta ökad med 400 räntepunkter (eftersom företagen var i svårigheter och under omstrukturering) har kommissionen beräknat att lånen innehåller ett inslag av statligt stöd på 8 miljoner euro.

(191) Lånen gavs alltså till företag som ingick i ABX-gruppen vid en tidpunkt när omorganisationen och omstruktureringen av nätverket redan var beslutad och pågick. Kommissionen kommer därför att utreda detta stöd i samband med utredningen av omstruktureringen av ABX-gruppen.

6.1.4 *Den garanti som uppstod med den gemensamma kassapoolen*

(192) Belgien har uppgivit att det utlånande finansinstitutet krävde en viss ersättning för ABX-gruppens kreditlimit på [...] miljoner euro, och att den garanti SNCB ställde i januari 2001 kostade [...] räntepunkter.

(193) Räntan verkar rimlig ([71]). Kommissionen anser därför att garantin inte gynnar ABX-gruppen på ett sätt som utgör statligt stöd. Även om en privat investerare hade krävt några räntepunkter mer eller till och med dubbelt så mycket i ersättning är fördelen försumbar jämfört med resten av stödet (0,07 miljoner euro per år), och påverkar inte den övergripande bedömningen.

6.1.5 *SNCB:s icke bokförda åtaganden*

(194) Belgien har bekräftat att SNCB bara har ställt två nya garantier utöver de garantier som man övertog när man förvärvade vissa företag i nätverket: för ABX Singapore (se ovan; avslutad 2005) och för det företag som beviljade kreditlimiten för den gemensamma kassapoolen. Däremot har SNCB ställt ut flera *comfort letters* (en skrivelse från moderföretaget till långivare om att dotterbolaget kommer att vara i stånd att betala sina skulder till långivaren).

(195) Belgien uppger att det är vanligt att moderbolag ställer ut *comfort letters* utan ersättning till förmån för dotterbolag. Med undantag av det *comfort letter* som ställdes ut till förmån för ABX Tyskland och ett annat till förmån för ABX Spanien på 12,3 miljoner euro, konstaterar kommissionen att inget av de *comfort letter* som har ställts ut efter 2000 (när allmänheten började få upp ögonen för ABX) och som kommissionen känner till är juridiskt bindande för SNCB. Kommissionen anser att åtagandet till förmån för ABX Spanien är att betrakta som en bankgaranti, eftersom SNCB åtar sig att se till att dotterbolaget har tillräckliga medel för att betala sina banklån. Kommissionen erinrar om att stödet i det här fallet är lika med kostnaden för den garanti som företaget hade varit tvungen att ställa för att få lånet. Denna kostnad läggs till kreditkostnaden, men är här låg (några räntepunkter). Om man utgår från vad ABX-gruppen på annat håll betalar till SNCB för garantier, rimliga [...] räntepunkter, är inslaget av statligt stöd försumbart (0,02 miljoner euro per år). Även om kostnaden vore betydligt högre eller det dubbla (dvs. [...] räntepunkter, vilket vore väl högt) skulle stödet vara försumbart (0,04 miljoner euro per år), och inte påverka kommissionens slutsatser om omstruktureringsstödet.

([71]) Jfr med den ersättning på [...] räntepunkter som ett ABX-dotterbolag betalar för sin bankgaranti.

6.1.6 *Avyttringen av grenen inrikes vägtransporter i Frankrike*

(196) Det är tydligt att belgiska staten låg bakom ABX Frankrikes beslut att avyttra verksamhetsgrenen inrikes vägtransport; detsamma gäller villkoren för försäljningen. Kommissionen måste därför skärskåda Belgiens argument för varför man valde en viss avyttringsform (försäljning till företagsledningen), för att undersöka om argumenten är förenliga med vad en privat investerare kunde förväntas göra i samma situation.

(197) *Kostnaderna för försäljningen till företagsledningen:* Den totala kostnaden för avvecklingen var 137,5 miljoner euro, varav [...] miljoner euro utgörs av verksamhetens negativa tillgångar vid avyttringen och [...] miljoner euro utgörs av det negativa försäljningspriset.

(198) Kommissionen noterar att två oberoende konsultfirmor har bekräftat att detta belopp på [...] miljoner euro motsvarar verksamhetsgrenens negativa värde.

Konsultfirman Deloitte Corporate Finance kom fram till detta värde genom att diskontera kassaflödet enligt verksamhetsplanen för åren 2005–2008. Värderingen visade, som sagt, att verksamhetsgrenens värde motsvarade det negativa försäljningspriset. Konsultfirman Ernst&Young Transaction Advisory Services bekräftade värderingen efter att ha granskat Deloittes kalkyler.

Eftersom två oberoende konsultföretag har bekräftat värderingen med vedertagna metoder drar kommissionen slutsatsen att försäljningspriset för verksamhetsgrenen inrikes vägtransporter i Frankrike motsvarade marknadspriset, och att köparen inte gynnades av något statligt stöd.

(199) *Kostnaderna för en frivillig likvidation:* Enligt Belgien skulle en frivillig likvidation kosta 183 miljoner euro, varav [...] miljoner euro utgörs av verksamhetens negativa tillgångar vid avyttringen och [...] miljoner euro utgörs av andra kostnader i samband med likvidationen.

(200) Vid en frivillig likvidation skulle SNCB tvingas gottgöra de fordringsägare vars fordringar inte täcktes av det likviderade företagets tillgångar. Det är alltså rimligt att beakta denna kostnad på [...] miljoner euro.

(201) Bland övriga kostnader nämner Belgien särskilt [...] miljoner euro för den personalåtgärdsplan som SNCB skulle tvingas ta fram och finansiera vid en likvidation, och [...] miljoner euro för att täcka förlusterna under den tid det tar att förhandla fram en sådan plan.

(202) Dessa beräkningar förefaller rimliga. Kostnaden för personalåtgärdsplanen skulle ge [...] per anställd, vilket är acceptabelt. Förlustprognosen motsvarar vad som anges för 2005 i den verksamhetsplan för företaget som gällde vid avyttringen ([...]–[...] miljoner euro). Belgien har också räknat med 15 miljoner euro för förluster under de första tre månaderna 2006.

(203) ABX Frankrike hade också fått räkna med diverse skadeståndskostnader för kontraktsbrott. Belgien uppskattar denna kostnad till 14 miljoner euro. Och reträtten från den franska marknaden skulle ha blivit känbar även för övriga företag i gruppen. Det är därför sannolikt att en frivillig likvidation hade kostat mer än försäljningen till företagsledningen.

(204) *Kostnaderna för en tvångslikvidation:* Enligt Belgien skulle en tvångslikvidation kosta 346 miljoner euro, varav [...] miljoner euro utgörs av verksamhetens negativa tillgångar vid avyttringen och [...] miljoner euro utgörs av andra kostnader i samband med likvidationen.

(205) Vid en tvångslikvidation hade SNCB inte varit skyldigt att hålla alla dotterbolagets fordringsägare skadeslösa. SNCB hade alltså inte belastats av hela underskottet vid likvidationen ([...] miljoner euro), och hela underskottet skall därför inte räknas med när alternativen jämförs.

(206) Bland övriga kostnader uppger Belgien att SNCB hade fått bära en risk [...], motsvarande 58 miljoner euro.

(207) Belgien har tillhandahållit flera dokument, bl.a. ett utlåtande från konsultfirman Linklaters et Grand Auzas et Associés, som hävdar att SNCB skulle komma att utsättas för en verklig och icke försumbar risk, och att företagets ansvarstagande skulle ifrågasättas.

(208) Kommissionen vet att tredjeman i vissa medlemsstater kan väcka talan mot aktieägare i ett likviderat bolag i exceptionella fall, särskilt om aktieägarna kan anses som [...] eller om de har brustit vid styrelsen av bolaget.

(209) Ehuru fransk lagstiftning erbjuder tredjeman just en sådan rättighet anser kommissionen, med utgångspunkt i de uppgifter som Belgien har lämnat angående risken, att risken är för liten för att påverka den bedömning som gjordes i samband med utvidningen av ärendet i april 2005. Kommissionen anser sålunda att den kostnad på 58 miljoner euro som enligt Belgien motsvarar risken [...] inte skall tas med i beräkningen av kostnaderna för en tvångslikvidation.

(210) Eftersom SNCB har en särställning tror kommissionen inte heller att SNCB:s finansieringskostnader skulle öka i någon

nämnvärd grad efter en tvångslikvidation. Däremot skulle finansieringskostnaden för ABX-gruppens skuldbörda kunna öka med maximalt de 7 miljoner euro som Belgien har kalkylerat.

(211) Belgien tror också att gruppens behov av rörelsekapital skulle påverkas genom att övriga gruppens fordringsägare kommer att kräva en drastisk förkortning av betalningsterminerna när man får veta att en verksamhetsgren i Frankrike har tvångslikviderats, och Belgien vill att en kostnad för detta tas med i beräkningen. Enligt Belgiens kalkyler skulle en genomsnittlig förkortning av betalningsterminerna med 7 dagar (dvs. ca 15 %) kosta 45 miljoner euro. Detta verkar skäligt. Att dotterbolag med god ekonomi sannolikt inte skulle drabbas alls av en sådan förkortning uppvägs av att dotterbolag i ekonomiska svårigheter kan få sina betalningsterminer skärpta med mer än en vecka.

(212) Belgien anför slutligen att en tvångslikvidation skulle leda till att övriga företag i gruppen förlorade 5–30 % av sitt kundunderlag under likvidationsåret. Kommissionen anser att det är rimligt att tro att en företagsgrupp som erbjuder integrerade tjänster i Europa med så tätt sammanbundna verksamhetsgrenar skulle kunna få se sitt anseende försämras och kundkretsen krympa när någon del av gruppen tvångslikvideras. I det här fallet skulle förmodligen särskilt franska kunder och kunder som även anlitat den likviderade verksamhetsgrenen påverkas. I detta avseende har en försäljning till företagsledningen två fördelar. För det första drabbas gruppens anseende knappast. För det andra innehåller försäljningsavtalet en klausul om samarbete mellan det nya företaget och de av ABX Frankrikes verksamhetsgrenar som även fortsättningsvis skulle tillhöra ABX-gruppen. Det nya företagets kunder kommer alltså att även i fortsättningen ha tillgång till ABX-gruppens tjänster i Frankrike. Kommissionen gör följande bedömning: Det är svårt att bekräfta uppgiften att upp till 30 % av kundkretsen kommer att försvinna. Kommissionen noterar också att vissa viktiga kunder är kunder hos flera av gruppens dotterbolag, och att den franska marknaden står för en betydande del av gruppens internationella verksamhet i Frankrike, Tyskland och Holland (mellan 14 och 36 %). Kommissionen anser dock att den merkostnad på 112 miljoner euro som Belgien har angett är för hög. Det är rimligare att räkna med att högst av 20 % av kundkretsen försvinner under det första året för de mest drabbade verksamhetsgrenarna, vilket motsvarar ca 75 miljoner euro.

(213) Det är också rimligt att tänka sig att en minskad kundkrets skulle leda till uppsägningar. För att hålla marginalen uppe skulle företaget tvingas att säga upp ännu fler. Belgien uppskattar kostnaden för detta till 35 miljoner euro. Kalkylen för antalet uppsagda och kostnaden för detta måste dock justeras i enlighet med den hypotetiska kundnedgången (dvs. max 20 %), och kommissionens siffra för merkostnaden blir sålunda 24 miljoner euro, dvs. 2/3 av Belgiens uppskattning.f

(214) Kommissionen kommer alltså fram till att en tvångslikvidation skulle kunna kosta minst 7+45+75+24=151 miljoner euro (där kommissionen som förklaras ovan inte räknar in någon kostnad för en eventuell risk för [...]). Denna siffra är mycket lägre än Belgiens uppskattning (346 miljoner euro), men är ändå betydligt högre än kostnaden för en försäljning till företagsledningen.

(215) *Slutsats:* Kommissionen anser att SNCB:s beslut att sälja verksamhetsgrenen inrikes vägtransport i Frankrike till företagsledningen, och villkoren för försäljningen, motsvarar de beslut som en privat investerare på jakt efter det ekonomiskt mest gynnsamma alternativet skulle kunna ha fattat. Transaktionen innehåller sålunda inte något statligt stöd.

(216) Kommissionen grundar sin utredning på de antaganden som kommissionen finner rimliga och underbyggda. Beräkningarna visar att en likvidation skulle kosta minst 13 miljoner euro mer än en försäljning till företagsledningen. Detta överstiger klart felmarginalen i de uppskattningar som ligger till grund för beräkningen.

6.1.7 *Försäljningen av ABX Worldwide*

(217) Kommissionen konstaterar att SNCB gjorde grundliga efterforskningar för att hitta en köpare av ABX Worldwide, och slutligen vände sig till ett särskilt ombud.

(218) Vid värderingen av priset och försäljningsvillkoren för ABX Worldwide har kommissionen beaktat KPMG:s rapport. KPMG hade i uppgift att göra en skälighetsbedömning av den finansiella sidan av försäljningen av ABX Worldwides resterande tillgångar (se ovan).

(219) KPMG grundar sina beräkningar i rapporten ([72]) på två metoder: diskontering av kassaflödet, där man beräknar det diskonterade nuvärdet av framtida intäkter, och balansering av vinster, där man jämför olika vinstnivåer (omsättning; vinst före räntor, skatt, av- och nedskrivningar; vinst före finansiella poster och skatt) för ett företag med andra företag i samma sektor med hjälp av multipliceringskoefficienter för marknaden i fråga.

(220) KPMG har gjort en grundlig utredning, med vedertagna beräkningsmetoder. Kommissionen godtar alltså att KPMG:

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

s slutsats: *att de villkor som man har enats om för försäljningen till Yvan är skäliga och rimliga, och avspeglar marknadspriset*. Kommissionens slutsats är att avyttringen av ABX Worldwide inte innehåller statligt stöd till köparens förmån, under förutsättning att den sker till överenskommet pris utan andra än sedvanliga och ekonomiskt berättigade justeringar.

(221) Enligt försäljningsvillkoren garanteras Belgien ett visst pris, och Yvan gör ett betydande åtagande som kommer att lindra bördan för Belgiens offentliga finanser. Försäljningsvillkoren stipulerar också att SNCB inte skall engagera sig i någon av ABX-gruppens verksamheter.

6.2 **Omstruktureringsstödet**

(222) I det följande skall kommissionen pröva om de inslag av statligt stöd som har konstaterats ovan är förenliga med kommissionens riktlinjer för undsättningsstöd och stöd till omstrukturering av företag i svårigheter. Belgiens första anmälan i ärendet kom 2003, och ledde till att det ursprungliga förfarandet inleddes i juli 2003 enligt gemenskapens riktlinjer från 1999 för statligt till undsättning och omstrukturering av företag i svårigheter ([73]). Det statliga stödet höjdes avsevärt i samband med en uppdatering av omstruktureringsplanen som gjordes efter det att nya riktlinjer hade trätt i kraft. Det har också visat sig att SNCB har gett ABX-gruppen olagligt stöd, och därför tänker kommissionen tillämpa de nya riktlinjerna från 2004 ([74]) för hela denna grupp av stöd. Kommissionen stöder sig därvid på riktlinjerna 103 och 104 i 2004 års riktlinjer. Det kommer dock att beaktas att den ursprungliga anmälan gjordes med hänvisning till 1999 års riktlinjer. Det kommer dock att visa sig att stöden kan betraktas som förenliga med både 1999 och 2004 års riktlinjer.

6.2.1 *Var omstruktureringsstödet berättigat?*

(223) Kommissionen konstaterar att ABX-gruppen måste betraktas som ett företag i svårigheter enligt punkt 11 i 2004 års riktlinjer. Under 2001 och 2002 steg gruppens rörelseförlust till 50 miljoner euro, nettoresultatet försämrades från - 73 miljoner euro till - 186 miljoner euro, finansieringskostnaderna steg från 15 till 41 miljoner euro, och skuldsättningen ökade från 442 till 512 miljoner euro. Gruppens verksamheter i Tyskland, Frankrike och Holland hade också stora ekonomiska svårigheter, vilket kommissionen konstaterade i sitt beslut om att godkänna undsättningsstödet till ABX, där dessa dotterbolag uttryckligen kategoriserades som företag i svårigheter ([75]). Vid den tidpunkten spelade dessa företags integrerade transportlogistiktjänster en central roll i ABX-gruppens strategi, och med ca 60 % av gruppens omsättning 2002 hotade deras dåliga ekonomi hela gruppens överlevnad.

(224) Kommissionen anser att resten av gruppen inte kunde ha bidragit mer till finansieringen av omstruktureringen.

(225) Belgien har uppgivit att ABX Worldwide genererade 24,3 miljoner euro från avyttringar, extern finansiering och produktivitetsökningar (särskilt i Italien, Tyskland, Portugal, Holland och Spanien), och därmed kunde bidra till finansieringen omstruktureringen.

(226) Tillsammans med intern rationalisering minskade denna försäljning av tillgångar gruppens omfång. Antalet näringsställen minskade med 31 %, omsättningen med 21 %, personalen (heltidsekvivalenter) med 40 % och lokalytan (lagerlokaler) med 54 %. I Tyskland var siffrorna högre, upp till 69 %, före Belgiens åtagande i november 2005. Man hade förmodligen genom ytterligare avyttringar av tillgångar kunnat göra gruppens verksamhet lönsam i form av ett nätverk av europeiska integrerade multimodala logistiktjänster.

(227) Gruppens lönsamma delar bar upp de delar som var i svårigheter, och bidrog på så sätt till saneringen. T.ex. efterskänkte ABX Logistics (Belgium) NV/SA en fordran på 10,6 miljoner euro på ABX Holland.

(228) Gruppen som helhet, som har en gemensam kassapool sedan 2001, har en negativ likviditet på [...], eftersom det positiva kassaflödet från de lönsamma verksamheterna äts upp av de verksamheter som går med förlust.

(229) Kassapoolens kredit utnyttjas fortfarande, och är ofta nära kreditlimiten på [...] miljoner euro (t.ex. -[...] miljoner euro i juni 2005), och gruppen är [...] gäldenär i fråga om kort likviditet:

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

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

([75]) Beslut av den 21 januari 2003, nr C(2003) 245 slutlig: Aide d'Etat N 769/2002, Aide au sauvetage d'ABX Logistics (filiales F, D, NL et groupe) (texten ej översatt till svenska). Texten finns på http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transports-2002/n769-02-fr.pdf

Konsoliderad kassa ABX Logistics Worldwide S.A.

I miljoner euro

	31.12.2003	31.12.2004	30.6.2005
Checkkrediter	[...]	[...]	[...]
Finansiella skulder med en löptid över ett år som förfaller under året	[...]	[...]	[...]
Underskott på kort sikt	[...]	[...]	[...]
Kassa netto	- 36,8	- 62,2	- 114,4

(230) Kommissionen konstaterar också att holdingbolaget ABX Worldwide som ekonomisk enhet inte är ett nybildat företag i 2004 års riktlinjers mening, trots att det inte bildades förrän 2003. Bolaget var nämligen en sammanslagning av befintliga enheter som alla var aktiva i samma sektor, och gruppens nya struktur skapades just i omstruktureringssyfte.

6.2.2 *Återställd lönsamhet*

(231) Lönsamheten för ABX Worldwide, ABX Tyskland och ABX Holland kommer att vara återställd någon gång 2006–2007, enligt de diskonterade resultatprognoser som har refererats i den detaljerade beskrivningen ovan. Dessa prognoser är grundade på realistiska antaganden.

(232) De finansiella resultaten har förbättrats ordentligt sedan omstruktureringsplanen utarbetades 2002. Rörelseresultatet (vinst före finansiella poster och skatter) för ABX Logistics Worldwide S.A. har förbättrats från - 28,7 miljoner euro 2002 till + 11,6 miljoner euro 2004. För ABX Logistics (Deutschland) GmbH (verksamhetsgrenarna luft- och sjötransport ej medräknade) är motsvarande siffror - 32,0 miljoner euro respektive -[...] miljoner euro, medan ABX Logistics Holding (Nederland) BV har gått från - 6,7 miljoner euro till -[...] miljoner euro och närmar sig ett nollresultat.

(233) Tillsammans med denna tydliga återhämtning kan den genomgripande strukturella omstruktureringen (se den detaljerade beskrivningen) av ABX-gruppen återställa lönsamheten även på längre sikt.

(234) Kommissionen vill slutligen ta upp avsiktsförklaringen om försäljning av hela ABX Worldwide-gruppen, som både gör försäljning oundviklig (med förbehåll för att kommissionen godkänner planen, och vissa andra sedvanliga villkor i dessa sammanhang) och binder köparen till vissa betydande investeringsåtaganden. Kommissionen ser förklaringen som ett slutgiltigt kvalitetstecken för planerna för omstrukturering och ekonomisk återhämtning.

6.2.3 *Förhindrande av otillbörlig snedvridning av konkurrensen*

(235) Enligt 2004 års riktlinjer måste kompenserande åtgärder vidtas för att i största möjliga mån mildra de negativa följderna av stödet för konkurrenterna. Annars bör stödet anses strida mot det gemensamma intresset.

(236) ABX håller redan på med omfattande kapacitetsnedskärningar. Gruppen skall alltså genom att minska antalet näringsställen, lokalytan och personalen och genom att sänka omsättningen sänka sin kapacitet med upp till 54 % för ABX Worldwide, upp till 69 % för ABX Tyskland, upp till 44 % för ABX Holland och upp till 76 % för ABX Frankrike (främst genom avyttringar och nedläggningar). Detta skall ha genomförts under omstruktureringsplanens tidsförlopp. På den tyska marknaden kommer dessa nedskärningar att kompletteras med andra åtaganden som Belgien gjorde i [...] 2005. Nedskärningarna blev mera långtgående än ursprungligen planerat, och frigör i motsvarande mån marknadsandelar åt konkurrenterna.

(237) Kommissionen anser av flera skäl att nedläggningarna och avyttringarna är proportionella. De var ur kvantitativ synvinkel betydande, och resulterade i att ABX-gruppens marknadsandel för vägspedition var mindre än 2 % i Tyskland och mindre än 1 % i Holland 2002. Samtidigt kunde ABX-gruppen behålla ett mindre nätverk i flera europeiska länder, vilket är en förutsättning för att man skall kunna överleva på marknaden för multimodala logistiktjänster. Slutligen är transportmarknaden inte mättad, utan håller på att expandera (se avsnitt 2.2). ABX äger inte heller transportmedel i någon större utsträckning, och utför i stort sett inga vägtransporter själv.

(238) Kommissionen har också med hjälp av information från Belgien kunnat konstatera att en mycket stor del av nedskärningarna gäller kortsiktig verksamhet: ca 19 % av sammanlagt 31 % i fråga om näringsställen, 12 av 21 % i fråga om omsättning, 15 av 40 % i fråga om personal och 40 av 54 % i fråga om lageryta.

6.2.4 *Minimering av stödet*

(239) Enligt 2004 års riktlinjer skall stödbelopp och stödnivå begränsas till vad som är absolut nödvändigt.

(240) För det första konstaterar kommissionen att gruppen efter återkapitalisering och genomförande av anmälda åtgärder har ett förhållande skulder/egna medel på 80 %. Denna siffra stiger till 155 % när det bokförda goodwillvärdet på 146 miljoner euro har eliminerats.

ABX Logistics Worldwide S.A., konsoliderad balansräkning

	31.12.03	31.12.04	30.6.05	31.12.05-före omvandling	31.12.05-efter omvandling	31.12.05-efter omvandling och eliminering av goodwill	31.12.06	31.12.07
Konsoliderade egna medel	185,8	173,9	158	131,9	300	154	[...]	[...]
Finansiella skulder	369	414,3	407	407	239	239	[...]	[...]
Skuldsättningsgrad	199 %	238 %	258 %	309 %	80 %	155 %	[...]	[...]

(241) Kommissionen anser att även siffran 155 % är berättigad, eftersom denna goodwill till stor del kommer från de ursprungliga förvärven av ABX Tyskland ([...] miljoner euro) och ABX Holland ([...] miljoner euro), vars kapacitet kommer att sänkas rejält under omstruktureringen. I fråga om den tyska verksamheten anmälde Belgien i december 2005 en utfästelse att sänka kapaciteten ytterligare. Belgien anser att omstruktureringen kommer att helt eliminera goodwillposten ur SNCB:s bokföring [...] för de tyska och holländska dotterbolagen.

(242) Men båda siffrorna (80 respektive 155 %) är betydligt högre än motsvarande siffror för jämförbara konkurrenter till ABX-gruppens, som i genomsnitt ligger på 43 % (viktat i förhållande till omsättning). Och den siffran sjunker till 16 % om man tar med företaget DPWN i beräkningarna, men DPWN är inte riktigt jämförbart med ABX-gruppen.

(243) ABX-gruppen kommer alltså efter återkapitaliseringen att ha ett kapital som understiger sektorsgenomsnittet, och kommer inte att ha några överflödiga finansiella resurser.

(244) För det andra vill kommissionen påminna om att ABX Worldwides nettokassa är negativ sedan 2003. ABX-gruppen har sålunda inte heller något kassaöverskott till förfogande.

(245) För det tredje kommer den köpesumma som SNCB får in från försäljningen av aktierna i ABX Worldwide att bidra till att minska det faktiska stödbeloppet. För gruppen och dess konkurrenter och för SNCB och Yvan är det detsamma som om stödet från SNCB minskades i motsvarande mån, försäljning ägde rum till ett symboliskt pris och finansieringen i fråga lämnades direkt av köparen.

(246) Kommissionen måste också försäkra sig om att stödmottagaren bidrar på ett påtagligt sätt till omstruktureringsplanen med egna medel eller genom att ordna extern finansiering till marknadsvillkor.

(247) Kommissionen börjar med att fastställa den totala omstruktureringskostnaden, bortsett från produktivitetshöjningar och minskat behov av rörelsekapital.

Omstruktureringens nettokostnad

Uppsägningar och nedläggningar	- 49,0
Kassautflöde under omstruktureringen (utom produktivitetsökningar)	- 121,0
Skuld till SNCB (före 2002)	- 60,0
Ränta på skulder till SNCB (skulder före 2002 + undsättningsstöd)	- 8,0
Återbetalning av krediter och lån som bankerna säger upp	[...]
Yvans återbetalning av andra garantier och fordringar till ABX fordringsägare	[...]
Minskat behov av rörelsekapital	29,1
Total	- 296,6

(248) Kommissionen anser att det är berättigat att stå fast vid kostnaderna enligt tabellen av följande skäl:

a) Siffran 49 miljoner euro motsvarar de kostnader som är en direkt följd av omstruktureringen, t.ex. uppsägningsersättningar och kostnader för nedläggning av dotterbolag.

b) Siffran 121 miljoner euro motsvarar de finansieringsbehovet för de enheter som genomgår omstrukturering under 2003–2005. Siffran täcker i stort sett den justerade vinsten före räntor, skatt, av- och nedskrivningar för de investeringar som omstrukturering har tvingat fram, finansieringskostnader och vissa engå-

ngskostnader. Kommissionen har med hjälp av information från Belgien verifierat att det främst är fråga om investeringar i informationsteknik, och att investeringarna är lägre än avskrivningarna. Investeringar i informationsteknik är en viktig del av omorganisationen och förmågan att höja produktiviteten. Belgien har försäkrat att investeringarna inte innebär någon kapacitetshöjning. Kommissionen har också kontrollerat att engångskostnaderna i första hand utgörs av kostnader som har med omstruktureringen att göra och som är nödvändiga för att företaget skall kunna bli lönsamt, t.ex. omorganisation och produktivitetshöjande åtgärder (t.ex. uppsägningar som berör de centrala funktionerna, rationaliseringen av företagsformen och andra produktivitetsrelateade åtgärder).

Siffran 150,9 miljoner euro för det totala kassautflödet under omstruktureringen har minskats med förväntade positiva effekter av omstruktureringen, och förutsätter ett positivt kassaflöde på 29,9 miljoner euro. Nettokostnaden beräknas alltså bli 121 miljoner euro.

c) Om gruppens finansiella struktur skall kunna återställas måste alltså övriga finansieringsbehov vid slutet av 2005 täckas före avyttringen av ABX Worldwide. Det rör sig om de skulder till SNCB som skall omvandlas till kapital (60 miljoner euro) plus ränta (8 miljoner euro), uppsägningen av kreditlimiter under 2003–2005 ([...] miljoner euro), och Yvans övertagande av befintliga garantier och fordringar ([...] miljoner euro).

d) Behovet av rörelsekapital kan minskas genom att gruppens affärsförbindelser med kunder och leverantörer hanteras bättre. Minskningen dras av från omstruktureringskostnaden.

(249) ABX-gruppen finansierar åtgärderna med egna resurser och med extern finansiering till marknadsvillkor. De egna resurserna skaffas genom försäljning av tillgångar (24,2 miljoner euro) och genom att lönsamma enheter i ABX och holdingbolaget ABX Worldwide köper upp verksamhetsgrenar från de enheter som skall omstruktureras (22,6 miljoner euro) eller skriver av skulder (10,6+6 miljoner euro). Dessa tillskott från de lönsamma enheterna är ett faktiskt bidrag från mottagaren, dvs. gruppen i sin helhet. Till detta kommer Yvans finansiering ([...] miljoner euro). Sammanlagt blir det egna bidraget [...] miljoner euro.

(250) Detta visar att stödmottagaren själv finansierar minst 43,4 % av omstruktureringen. Kommissionen anser att man i detta fall kan godta en självfinansiering under 50 %. Denna omstrukturering omgärdas av särskilda svårigheter, bl.a. annat det faktum att 13 000 arbetstillfällen i Europa berörs direkt. De långtgående kapacitetsnedskärningarna (upp till 50 %) gäller främst kortsiktig verksamhet, och ytterligare nedskärningar skulle kunna hota hela ABX Worldwides internationella nätverk för transportlogistik. Den ursprungliga anmälan lämnades vid en tidpunkt då 1999 års riktlinjer rådde; dessa riktlinjer saknar minimigräns för självfinansieringen. Slutligen, ABX Worldwide skall privatiseras, vilket också kommer att spela en avgörande roll för gruppens livskraft och garantera att det knappast blir fråga om statliga stöd i framtiden.

(251) Det finns också flera tecken som visar att marknaden tror på företaget, vilket är ett krav enligt 2004 års riktlinjer. ABX-gruppen har t.ex. med en garanti från SNCB fått en kreditlimit på [...] miljoner euro hos ett finansinstitut. Kommissionen tog av försiktighetsskäl inte med denna garanti vid beräkningen av graden av självfinansiering, eftersom kommissionen inte kunde utesluta ett inslag av stöd i de premier som betalades till banken och SNCB. Privata banker fortsätter också att bevilja ABX-gruppen stora, kortsiktiga krediter utan säkerhet eller offentliga garantier.

(252) Kommissionen anser därför som uppfyllda villkoren att stödet måste begränsas till ett minimum och att företaget måste bidra avsevärt ur egen kassa till omstruktureringskostnaden.

6.2.5 *Principen om att stöd bara får beviljas en gång*

(253) Kommissionen har inte godkänt något omstruktureringsstöd till ABX-nätverket sedan det började byggas upp 1998.

(254) Kommissionen anser också att den planerade privatiseringen av ABX-gruppen borde vara en garanti för att företaget inte beviljas några nya statliga stöd, eftersom det inte är sannolikt att offentliga medel pumpas in i ett privatiserat företag.

6.2.6 *Slutsats*

(255) I enlighet med vad som anförts drar kommissionens slutsatsen att de stöd som SNCB har beviljat under omstruktureringen av ABX-gruppen är förenliga med både 1999 och 2004 års riktlinjer. Stödet är sålunda förenligt med artikel 87.3 i fördraget. Kommissionen har särskilt beaktat att de lönsamma delarna av ABX-gruppen har

bidragit avsevärt till finansieringen av de enheter som var i svårigheter. Som motprestation för stödet har gruppen också sänkt sin kapacitet avsevärt. Privatiseringen av ABX-gruppen bidrar inte bara till gruppens framtida lönsamhet, utan borde också vara en garanti för att företaget inte beviljas några nya statliga stöd.

(256) Kommissionen vill slutligen erinra om sina politiska riktlinjer för statligt stöd till järnvägssektorn, som omtalas i kommissionens beslut av den 2 mars 2005 i ärende N 386/2004. Riktlinjerna kommer att ta upp frågan om de obegränsade garantier som järnvägsföretag i flera medlemsstater åtnjuter.

HÄRIGENOM FÖRESKRIVS FÖLJANDE.

Artikel 1

1. De stöd som har undersökts i detta beslut och som det statliga belgiska järnvägsbolaget (*Société nationale des chemins de fer belges*, nedan kallat *SNCB*) har beviljat inom ramen för omstruktureringen av ABX Logistics-gruppen, är förenliga med den inre marknaden på de villkor som uppställs i artikel 2.

2. Den finansiering som SNCB har använt för att finansiera avvecklingen av en del av ABX Logistics Frankrike och övrig finansiering som har undersökts i detta beslut, bl.a. de investeringar i eget kapital som gjordes 2001 och de parallella bidragen, utgör inte statligt stöd.

Artikel 2

Kommissionen godkänner det omstruktureringsstöd som avses i artikel 1.1 på villkor att ABX-gruppen senast [...] efter den dag då detta beslut delgavs säljs till marknadspris till en köpare som saknar juridisk koppling till SNCB, och som är beredd att uppfylla de försäljnings- och finansieringsvillkor som har erbjudits av den potentiella köparen i enlighet med detta beslut.

Artikel 3

Belgien skall inom två månader från delgivningen av detta beslut underrätta kommissionen om vilka åtgärder som har vidtagits för att följa beslutet.

Artikel 4

Detta beslut riktar sig till Konungariket Belgien.

Utfärdat i Bryssel den 7 december 2006.

På kommissionens vägnar

Jacques BARROT

Vice ordförande