

DECYZJA KOMISJI**z dnia 7 grudnia 2005 r.****dotycząca pomocy państwa udzielonej przez Belgię na rzecz ABX Logistics (nr C 53/2003
(ex NN 62/2003))***(notyfikowana jako dokument nr C(2005) 4447)***(Jedynie teksty w językach francuskim i niderlandzkim są autentyczne)****(Tekst mający znaczenie dla EOG)****(2006/947/WE)**

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH

uwzględniając Traktat ustanawiający Wspólnotę Europejską,
w szczególności jego art. 88 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospo-
darczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

po zaproszeniu zainteresowanych stron do przedkładania uwag
dotyczących wyżej wspomnianych artykułów ⁽¹⁾ i po uwzględ-
nieniu tych uwag,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

- (1) Pismem z dnia 28 listopada 2002 r. zarejestrowanym w Komisji dnia 29 listopada 2002 r. (nr DG Tren/A 71122) władze belgijskie zawiadomiły o pomocy udzielonej celem ratowania firmy ABX Logistics (filie F, D, NL i grupa). Pomoc ta (dokumentacja N 769/2002) została zatwierdzona decyzją Komisji z dnia 21 stycznia 2003 r.
- (2) Pismem z dnia 17 lutego 2003 r., Belgia zgłosiła plan restrukturyzacji ABX Logistics, który został zarejestrowany dnia 17 lutego 2003 r. pod numerem Tren A/13396. Poprzez to zgłoszenie, jak również dzięki innym informacjom znajdującym się w jej posiadaniu, Komisja została poinformowana, że Belgia wydała pewne kwoty z funduszy publicznych na rzecz ABX Logistics poza zgłoszonym planem restrukturyzacji. W szczególności pismami z dnia 7 maja 2003 r., Belgia podała Komisji dodatkowe informacje.
- (3) Pismem z dnia 24 lipca 2003 r. (nr SG (2003) D/231003), Komisja poinformowała Belgię o swojej decyzji wszczęcia postępowania (nr C 53/03) przewidzianego w art. 88 ust. 2 Traktatu WE w odniesieniu do tych środków.
- (4) Po wyrażeniu zgody na usunięcie informacji o charakterze poufnym, decyzja Komisji o wszczęciu postępowania została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽²⁾. Komisja poprosiła zainteresowane strony o przedkładanie uwag na temat przedmiotowych środków pomocowych.
- (5) W piśmie z dnia 29 sierpnia 2003 r. (nr GAB. Loyola de Palacio entrada nr 2805) władze belgijskie przedstawiły

swoje uwagi w odniesieniu do wszczęcia tego postępowania.

- (6) Komisja otrzymała od zainteresowanych stron trzecich uwagi dotyczące tematu. Przekazała je następnie Belgii pismem z dnia 18 lutego 2004 r. (nr D (2004) 2823), dając jej możliwość ustosunkowania się do nich i otrzymała jej uwagi w piśmie z dnia 18 marca 2004 r. (nr A/15992).
- (7) W międzyczasie, władze belgijskie dostarczyły informacji dodatkowych pismami z dnia 12 grudnia 2003 r. (nr A/37839), 19 grudnia 2003 r. (nr A/38582) i 12 listopada 2004 r. (nr A/35928) i zaktualizowały plan restrukturyzacji ABX w szczególności pismami z dnia 14 stycznia 2005 r. (nr A/2010), 24 lutego 2005 r. (nr A/4889) i 14 marca 2005 r. (nr A/6690). Informacje dodatkowe zostały dostarczone w szczególności pismami z dnia 18 sierpnia 2005 r., 31 sierpnia 2005 r., 2 września 2005 r. i 26 września 2005 r.
- (8) Pismem z dnia 4 maja 2005 r., Komisja poinformowała Belgię o swojej decyzji rozszerzenia postępowania nr C 53/03 na nowe elementy przekazanych informacji. Po udzieleniu przez władze belgijskie zgody na usunięcie informacji o charakterze poufnym, decyzja Komisji o wszczęciu postępowania została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽³⁾. Komisja zaprosiła zainteresowane strony trzecie do przedkładania uwag odnośnie do przedmiotowych środków pomocowych.
- (9) Komisja otrzymała uwagi dotyczące tego tematu od władz belgijskich i zainteresowanych stron trzecich. Przekazała uwagi stron trzecich Belgii pismem z dnia 18 lipca 2005 r. dając jej możliwość ich skomentowania i otrzymała jej uwagi w piśmie z dnia 18 sierpnia 2005 r. Po tych pismach zostały przesłane pisma informacyjne z dnia 2 września 2005 r. i 29 września 2005 r.
- (10) Pismem z dnia 3 sierpnia 2005 r., po upływie terminu wyznaczonego na przedkładanie uwag dotyczących rozszerzenia wspomnianej procedury, władze włoskie przekazały Komisji skargę dotyczącą sprzedaży ABX Logistics Worldwide. Pismem z dnia 19 sierpnia 2005 r., Komisja poprosiła władze belgijskie o przekazanie jej swojego stanowiska dotyczącego faktów podanych w piśmie władz włoskich. Władze belgijskie odpowiedziały pismem z dnia 15 września 2005 r.

⁽¹⁾ Dz.U. C 9 z 14.1.2004 r., str. 12.

⁽²⁾ Patrz przypis u dołu strony 1.

⁽³⁾ Dz.U. C 142 z 11.6.2005, str. 2.

- (11) Na koniec, władze belgijskie dostarczyły różnych dodatkowych informacji w listopadzie 2005 r., w szczególności pismem z dnia 1 grudnia 2005 r. (nr A/30862).

2. OGÓLNY KONTEKST RESTRUKTURYZACJI ABX

2.1. Główne etapy postępowania

- (12) W ramach uzupełnienia szczegółowych danych dostarczonych w trakcie wszczęcia postępowania, Komisja pokrótce przypomniała, że Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) nabyła w latach 1998-2001 grupę przedsiębiorstw indywidualnych. Grupa ta w tym czasie nie była jeszcze prawnie zorganizowana w formie holdingu, niemniej stanowiła sieć gospodarczą ABX LOGISTICS obejmującą około 107 skonsolidowanych filii na świecie, których 89 % sprzedaży było realizowane w Europie, 6 % w Azji i 5 % w Ameryce.
- (13) Niniejsza dokumentacja dotyczy restrukturyzacji tej sieci, którą władze belgijskie zgłosiły oficjalnie w dniu 17 lutego 2003 r.
- (14) Poniżej zostaną przypomniane główne zgłoszone elementy, jak również wątpliwości przedstawione przez Komisję w trakcie wszczęcia postępowania.

2.1.1. Powiadomienie z dnia 17 lutego 2003 r.

- (15) Początkowy plan restrukturyzacji przewidywał, z jednej strony, że 107 filii ABS spółki SNCB, będących w posiadaniu różnych holdingów ABX, powinno zostać przegrupowane w jeden ogólny holding. Z drugiej strony, filie firmy ABX LOGISTICS (Niemcy) GmbH (w dalszej części zwanej „ABX-D”), ABX LOGISTICS Holding (Holandia) BV (w dalszej części zwanej „ABX-NL”) i ABX LOGISTICS (Francja) (w dalszej części zwanej „ABX-F”) przeżywające trudności, musiały zostać zrestrukturyzowane, aby odzyskać rentowność.
- (16) Środki operacyjne mające na celu restrukturyzację polegały zasadniczo na reorganizacji struktur prawnych w taki sposób, aby połączyć zespół jednostek prawnych grupy z jedną spółką główną (i.) ⁽⁴⁾, na zbyciu i zamknięciu aktywów (ii.) ⁽⁵⁾ oraz na innych działaniach operacyjnych w Niemczech, Holandii i Francji podjętych w celu uzyskania

dodatkowej poprawy wyników operacyjnych (iii.) ⁽⁶⁾.

- (17) W tym celu, władze belgijskie zawiadomiły Komisję, że SNCB wnieśie zasadniczy wkład finansowy niezbędny dla tej restrukturyzacji. Początkowo podane kwoty wynosiły 91,6 milionów EUR tytułem konwersji przez SNCB zadłużenia na kapitał (finansowanie długoterminowe) spółki ABX-D, -NL i -F, i około 140 milionów EUR kredytu zwrotnego (finansowanie krótkoterminowe) udzielonego przez SNCB tym jednostkom.

2.1.2. Wątpliwości Komisji z dnia 23 lipca 2003 r.

- (18) W trakcie wszczęcia postępowania wyjaśniającego, Komisja prowizorycznie wyraziła swoje wątpliwości dotyczące niektórych aspektów.
- (19) Obecność pomocy: Najpierw Komisja przedstawiła swoje wątpliwości dotyczące zapewnienia władz belgijskich, z którego wynikało, że wpłata środków (czy to w formie kredytów zwrotnych, czy też w formie konwersji wierzytelności na kapitał własny) dokonana przez SNCB w ramach restrukturyzacji ABX stanowiła normalną transakcję w ramach grupy i nie stanowiła pomocy państwa w rozumieniu art. 87 Traktatu.
- (20) Restrukturyzacja – kwalifikowanie: Komisja przedstawiła również swoje wątpliwości dotyczące kwalifikowania się ABX-D, -NL i -F do otrzymania pomocy w ramach restrukturyzacji, wobec tego, że nie było jasne, w jakim stopniu pozostała część grupy ABX mogłaby wspomagać finansowo jednostki przewidziane do restrukturyzacji.
- (21) Restrukturyzacja – rentowność, zakłócenie i ograniczenie pomocy : Komisja wyraziła swoje wątpliwości dotyczące strony finansowej planu „restrukturyzacji”, który przewidywał złagodzenie potrzeb finansowych długoterminowych (potrzeba w środkach własnych) jednostek ABX za pośrednictwem dofinansowania zasadniczo krótkoterminowego (kredyt zwrotny w wysokości 140 milionów EUR). Wobec tego Komisja wyraziła również swoje wątpliwości, czy takie dofinansowanie mogłoby pozwolić na długotrwałe przywrócenie trwałej rentowności tych jednostek, czy zaproponowane kompensaty (zwłaszcza w odniesieniu do zmniejszenia zdolności produkcyjnych) będą wystarczające, aby nie spowodować zakłóceń rynku sprzecznych ze wspólnym interesem i czy taka zakładana pomoc nie umożliwi ABX wygenerowania potencjalnych nadwyżek środków finansowych.

- (22) Komisja wyraziła ponadto swoje wątpliwości dotyczące domniemanego braku pomocy państwa i zgodności (re) inwestycji dokonanych przez SNCB w ABX, jak również środków wykorzystanych do ich finansowania (ewentual-

⁽⁴⁾ W celu utworzenia spójnej i samodzielnej grupy (i.), ułatwienia utworzenia synergii pomiędzy jednostkami grupy (ii.), umożliwienia otwarcia kapitałowego dla zewnętrznego inwestora przemysłowego lub finansowego (iii.).

⁽⁵⁾ Chodziło o sprzedaż 3 filii (Rheinkraft, Safety First et Worldpack) reprezentujących kwotę 98,5 milionów EUR obrotów (CA), o zamknięcie: 7 oddziałów i 3 magazynów w Niemczech, 4 oddziałów we Francji i 2 oddziałów w Holandii oraz operacje sale & rent-back (sprzedaży i podnajęcie) budynków i innych nieruchomości.

⁽⁶⁾ Środki te miały zostać realizowane głównie poprzez poprawę produktywności (poprzez zmniejszenie zatrudnienia o około ~690 zatrudnionych w pełnym wymiarze godzin dla 3 krajów restrukturyzowanych, wliczając wpływ z zamknięcia filii) (1), dzięki redukcji kosztów (2) i renegocjacji umów najmu (3).

nych gwarancji, subwencji skrośnych, finansowania bezpośredniego, przestrzegania obowiązujących dyrektyw). Zwłaszcza, jeżeli chodzi o następujące działania:

- a) „Nabycie ABX przez SNCB” : Chodzi o inwestycje poczynione przez SNCB w latach 1998-2001 w wysokości 672,4 milionów EUR (która w międzyczasie została zweryfikowana do 433,8 milionów EUR ⁽⁷⁾ na „nabycie” sieci ABX, jak również o niektóre wskazówki dotyczące przyznania gwarancji udzielonych bądź przez SNCB, bądź przez państwo na sfinansowanie (re)inwestycji w ABX, odnośnie do których chodziło o zweryfikowanie treści.
- b) „Inne kwoty” : Wątpliwości Komisji dotyczyły również legalności/zgodność wpłaty dokonanej w 2001 r. „innych subwencji” o łącznej wysokości 150 milionów EUR (która w międzyczasie została zweryfikowana do 114,6 milionów EUR ⁽⁸⁾ przyznanych przez SNCB firmom ABX-D, -NL i -F, przekazanych bez uprzedniego zawiadomienia Komisji. Wątpliwości Komisji w tym zakresie odnosiły się do domniemanego braku obecności pomocy i zgodności takiej potencjalnej pomocy.
- c) „Kwoty równoległe” : Komisja również wyraziła swoje wątpliwości, co do zapewnienia władz belgijskich, według którego przekształcenie w 2004 r. w kapitał pożyczek udzielonych przez SNCB spółce ABX w wysokości ogółem 21 milionów EUR (która w międzyczasie została zweryfikowana do 12,1 milionów EUR ⁽⁹⁾), w dalszej części zwanych „kwotami równoległymi” na rzecz ABX LOGISTICS (Irlandia) Ltd. (3,2 miliony EUR), ABX LOGISTICS (Portugalia) Lda. (2 miliony EUR), ABX LOGISTICS (Singapur) Pte Ltd. (3,8 milionów EUR) i ABX LOGISTICS International (Belgia) NV/SA (12 milionów EUR), (w dalszej części zwanych odpowiednio „ABX-Irl”, „ABX-P”, „ABX-Sing” i „ABX-B”) stanowiło normalną transakcję w ramach grupy SNCB. Władze belgijskie uznały, że kwota ta została przekazana „poza zakresem zgłoszonej restrukturyzacji” i nie stanowiła w związku z tym pomocy państwa w rozumieniu art. 87 Traktatu. Wobec powyższego wątpliwości Komisji w tym zakresie dotyczyły również kwestii zgodności takiej potencjalnej pomocy.

2.1.3. Uzupełnienie zawiadomienia

- (23) Pismami w szczególności z dnia 14 stycznia 2005 r. i 24 lutego 2005 r., władze belgijskie uzupełniły zawiadomienie początkowe informacjami zmieniającymi zasadniczo plan restrukturyzacji ABX. Zmiany te dotyczyły zwłaszcza zwiększenia dofinansowania restrukturyzacji przez SNCB i przez grupę ABX, sprzedaży ABX-Francja w formie wykupu przedsiębiorstwa przez pracowników („RES”) po cenie poniżej wartości rynkowej, zmniejszenia zdolności dodatkowych, zasadniczych działań w zakresie restrukturyzacji wewnętrznej, jak również sprzedaży po cenie rynkowej całej grupy ABX.

⁽⁷⁾ Patrz rozdział „wpływ finansowy w liczbach”.

⁽⁸⁾ Patrz rozdział „wpływ finansowy w liczbach”.

⁽⁹⁾ Patrz rozdział „wpływ finansowy w liczbach”.

2.1.4. Rozszerzenie postępowania z dnia 3 maja 2005 r.

- (24) Komisja rozszerzyła postępowanie wyjaśniające. Jeżeli chodzi o dwa główne punkty tych dodatkowych informacji: zmiany budżetu przeznaczonego na restrukturyzację ABX i warunków sprzedaży, zwłaszcza ABX-Francja, ale również ABX-WW (ABX Worldwide), nowego holdingu ABX utworzonego w trakcie restrukturyzacji, to rozszerzenie to nie zastępuje, ale uzupełnia wszczęcie postępowania początkowego.
 - (25) Zgodnie z nową sytuacją, powinny więc zostać wniesione:
 - (a) 157,4 miliony EUR zamiast 50 milionów EUR jako środki własne na restrukturyzację ABX w Niemczech, celem doprowadzenia wysokości środków własnych ABX-D do poziomu 14,4 milionów EUR (na dzień 31 grudnia 2004 r.), porównywanych z sumą bilansową 234 milionów EUR (na dzień 31 grudnia 2003 r.);
 - (b) 10,6 miliony EUR zamiast 12,6 milionów EUR jako środki własne na restrukturyzację ABX w Holandii, celem doprowadzenia wysokości środków własnych ABX-NL do poziomu 9,3 milionów EUR (na 31 grudnia 2004 r.), porównywanych z sumą bilansową 35,7 milionów EUR (na dzień 31 grudnia 2003 r.).
- Dla ABX-D i -NL, te kwoty przyjmują formę podwyższenia kapitału bądź poprzez konwersję istniejących zobowiązań, bądź też przez aport nowych środków własnych;
- (c) 223 milionów EUR, aby umożliwić „RES” części ABX we Francji. Ta kwota odpowiada ostatecznym obciążeniom SNCB i przyjmuje szczególnie formę zróżnicowania się wierzytelności i pokrycia przyszłych strat.

- (26) Jeżeli chodzi o sprzedaż ABX-F (RES) po cenie poniżej wartości rynkowej, Komisja miała zastrzeżenia, co do obecności pomocy państwa w środkach wniesionych przez SNCB na rzecz nabywcy. Co do przewidywanej sprzedaży ABX-WW, Komisja przypominała konieczność dostarczenia wszystkich informacji niezbędnych do zweryfikowania, czy taka sprzedaż odbędzie się rzeczywiście po cenie rynkowej.

2.1.5. Inne uzupełnienia informacji

- (27) W szczególności pismem z dnia 9 czerwca 2005 r., Belgia przedstawiła Komisji cały szereg informacji związanych z rozszerzeniem postępowania, przypominając i dorzucając elementy informacji dotyczące całej dokumentacji.
- (28) W piśmie z dnia 1 grudnia 2005 r., Belgia przedstawiła kilka uzupełniających informacji zawierających zasadniczo szczegóły informacji przekazanych wcześniej i stanowiących część nowego zobowiązania dotyczącego obecności ABX w Niemczech.

2.2. Działania ABX

- (29) Oprócz działań ABX przedstawionych powyżej, a także opisanych we wszczęciu postępowania, władze belgijskie sprecyzowały, że pozycja strategiczna i handlowa ABX LOGISTICS Worldwide ma wyraźnie charakter „organizatora” lub „spedytora towarowego”.
- (30) Jako taka, ABX realizuje operacje wchodzące w zakres logistyki transportowej. Według opinii eksperckiej zleconej przez Komisję (w dalszej części zwanej „Jacobs”) ⁽¹⁰⁾, ogólnie rzecz biorąc, logistyka polega na „zarządzaniu jak i kiedy przewieźć zasoby do miejsca, w którym są one wymagane”. Według tej opinii, w przypadku ABX chodzi konkretniej o optymalizację ciągłego przepływu materiału przez powiązaną ze sobą sieć transportową i węzłowe punkty składowania.
- (31) Władze belgijskie dodają, że „przewoźnicy” nie posiadają zazwyczaj środków transportu (ciężarówek, statków, samolotów i innych), ale korzystają z przedsiębiorstw transportowych, co potwierdziła Jacobs.
- (32) W tym przypadku, z kilkoma wyjątkami, głównie w Holandii, zdolność transportowa grupy ABX jest prawie całkowicie realizowana przez podspedytorów. Liczba ciężarówek posiadanych na własność w Holandii od 2001 r. ciągle spada, a ponadto celem jest jej zmniejszenie do zera. W 2001 r., ABX LOGISTICS posiadała w Holandii 240 ciężarówek, w 2002 r. liczba ta została zmniejszona do 166, w 2003 r. do 138 i w 2004 r. do 110.
- (33) Dla potrzeb transportu drogowego krajowego lub międzynarodowego ABX LOGISTICS podnajmuje usługi transportowe u niezależnych przewoźników drogowych. W zakresie transportu lotniczego i morskiego ABX LOGISTICS działa jako „pośrednik” kupując w przedsiębiorstwach transportu morskiego („shipping lines”) lub lotniczego („airlines”) zdolność transportową wymaganą dla potrzeb swoich klientów.
- (34) Poniższa tabela potwierdza wyraźnie tę strategiczną pozycję: tylko 3 % ciężarówek wykorzystywanych przez ABX LOGISTICS jest własnością lub jest wykorzystywana w ramach leasingu przez spółki grupy ⁽¹¹⁾.
- (35) „Zdolność transportowa” ABX LOGISTICS

	Posiadana własność (lub w leasingu)	Podnajmowane
Zdolność transportowa ciężarówkami	3 %	97 %
Zdolność transportowa samolotami	0	100 %
Zdolność transportowa statkami	0	100 %

⁽¹⁰⁾ „Jacobs Consultancy” : Capacity of ABX Logistics and Sernam markets, sprawozdanie końcowe, Maj 2004.

⁽¹¹⁾ Pismo władz belgijskich z dnia 24.2.2005, str. 13.

(36) Pozycja ABX w różnych segmentach rynku: Według władz belgijskich, działania ABX w 2003 r. w 49 % realizowane były na rynku transportu drogowego, w 42 % na rynkach Air&Sea, a w 8 % na rynku logistyki umów, który wchodzi w zakres składowania dóbr.

(37) Uwzględniając poziom aktywności w Niemczech, Holandii i we Francji, ABX nie wlicza się do 5 najważniejszych przedsiębiorstw na rynkach indywidualnych na poziomie krajowym (drogi, powietrze, morze, umowy logistyczne), co wydaje się potwierdzać Jacobs.

(38) Potencjał wzrostu przedmiotowych rynków – aspekt ogólny: Zarówno według władz belgijskich, jak i Jacobs, pomimo niedawnych trudności spowodowanych w szczególności wydarzeniami z 11 września 2001 r., popyt na usługi logistyczne wciąż rośnie. Według Jacobs, spowodowane to jest wzrostem liczby ludności w Europie, wzrastającymi preferencjami konsumentów odnośnie do zróżnicowanego wyboru produktów, wzrostem siły nabywczej konsumentów i wzrostem eksternalizacji usług logistycznych od producentów do specjalistów logistyki.

(39) Potencjał wzrostu w Niemczech : Według Jacobs, niemiecki rynek logistyczny ma duży potencjał wzrostu. Rozwój podlegania usług logistycznych na rynku niemieckim w ostatnich ośmiu latach wskazuje, że w najbliższych latach zarówno podaż, jak i popyt mogłyby wzrosnąć od 15 do 20 % rocznie.

(40) Potencjał wzrostu transportu lotniczego: Zarówno Airbus, jak i Boeing przewidują podwojenie liczby samolotów cargo w ciągu najbliższych 15-20 lat, spowodowane wzrostem transportu powietrznego towarów, przewyższającego transport pasażerski. Airbus przewiduje trzykrotny wzrost transportu towarów do 2021 r., przy średnim wzroście 5,7 % rocznie, a Boeing – 6,4 %. Te duże marginesy wzrostu powinny również zapewnić margines wzrostu dla przewoźników i operatorów logistyki.

(41) Potencjał wzrostu transportu drogowego: Ekspert wskazuje, że dla całej Europy, transport drogowy to przemysł z niskimi barierami wejścia, który wobec tego cierpi na stały strukturalny przerost zdolności produkcyjnych ⁽¹²⁾, co zostało potwierdzone spadkiem cen w ostatnich pięciu – siedmiu latach. Niemniej, ten przerost zdolności produkcyjnych dotyczy przedsiębiorstw realizujących przedmiotowy transport, a to nie jest przypadek ABX, która „organizuje” transport nie będąc jednakże jego wykonawcą. Według Jacobs, rynek drogowego transportu towarów wykazuje silną tendencję wzrostową. Wynika z tego, że taka ewolucja rynku powinna zapewnić również margines wzrostu przewoźnikom i operatorom logistyki.

⁽¹²⁾ Pomimo, iż wydaje się, że niedawne rozszerzenie czasowo złagodziło obecną sytuację. Tym niemniej fakt, że znaczna liczba przedsiębiorstw transportowych podzleca transport drogowy towarów tańszemu przewoźnikom pochodzącym z nowych państw członkowskich, powinien wzmocnić presję konkurencyjności w odniesieniu do cen na rynku transportu drogowego.

- (42) *Potencjał wzrostu transportu morskiego*: Według Jacobs, wzrost w sektorze morskiej freight forwarding (reekspedycja towarów) w latach 1998 – 2002 wynosił średnio 7 %. Przyszła ewolucja wzrostu transportu towarów drogą morską będzie zależała od ogólnego rozwoju na poziomie światowym.

2.3. Utworzenie sieci ABX

2.3.1. Nabycie spółek sieci ABX przez SNCB

- (43) Pomimo, że operacje nabycia sieci ABX przez SNCB, które ze swej natury nie mogą przynieść korzyści dla ABX, nie stanowią przedmiotu niniejszej decyzji, Komisja, tytułem ogólnego kontekstu, przypomina poniżej główne etapy, jakie przedstawiły władze belgijskie.

- (44) Władze belgijskie podały, że decyzja o nabyciu poszczególnych spółek grupy ABX LOGISTICS została podjęta przez SNCB w oparciu o ogólny biznesplan wykazujący, w momencie podejmowania inwestycji, perspektywę szybkiego przywrócenia rentowności. Dla Thyssen Haniel Logistik („THL”)/Bahntrans, Dubois i Saima Avandero (które stały się ABX w Niemczech, Francji i Włoszech), warunki zakupu zostały pokrótce przedstawione poniżej.

- (45) *Nabycie THL/Bahntrans (która stała się ABX w Niemczech)* : Według informacji uzyskanych od władz belgijskich, zwłaszcza z października 2000 r., cena zakupu całej grupy THL wynosiła [...] (*) milionów marek niemieckich (DEM) (grupa Thyssen) + [...] DM (Deutsche Bahn AG). Wartość aktywów tej grupy została wyceniona na [wartość wyższą niż podana powyżej cena zakupu (**)] milionów DEM za Coopers & Lybrand (z czego [...] milionów DEM za działania połączenia w grupę) i na [...] milionów DEM biorąc pod uwagę koszty tego holdingu. W czasie tego zakupu, SNCB przejęła zobowiązania byłych akcjonariuszy dotyczące zwłaszcza wcześniej istniejącego zabezpieczenia na budynku w Monachium. Cena poniżej wartości rynkowej w wysokości [...] milionów EUR ([...] milionów DEM) za nabycie Bahntrans została zapłacona przez byłych akcjonariuszy spółek Bahntrans, Thyssen Handelsunion AG i Deutsche Bahn AG, dnia 1 października 1998 r.

- (46) ABX-D wykazywała straty od początku jej nabycia. Straty te mocno osłabiły strukturę finansową przedsiębiorstwa, którego środki własne stały się ujemne poczynając od roku obrotowego 1999 r. Ta sytuacja, która przedłużała się do 2005 r., doprowadziła SNCB, jako spółkę-matkę, do wystawienia pisma o braku zastrzeżeń związanego z ryzykiem wynikającym z sytuacji ujemnego kapitału własnego.

- (47) *Nabycie Dubois (która stała się znaczącą częścią ABX we Francji)*: władze belgijskie wskazują, że w okresie 1998 – 2002,

obliczenia będące w dyspozycji SNCB wykazywały IRR („Internal Rate of Return”, wewnętrzna stopa zwrotu) w wysokości 12,7 % dla WACC („Weighted Average Cost of Capital”, średni ważony koszt kapitału) na poziomie 9,5 % i NPV („Net Present Value”) na poziomie 9,7 milionów EUR, umożliwiającą spodziewanie się umiarkowanego zwrotu z inwestycji.

- (48) *Nabycie Grupy Saima Avandero (która stała się ABX we Włoszech)*: władze belgijskie wskazują, że w okresie 1998 – 2008, obliczenia będące w dyspozycji SNCB wykazywały IRR w wysokości 13,0 % dla WACC na poziomie 9,0 % i NPV na poziomie 51,8 milionów EUR, umożliwiającą spodziewanie się umiarkowanego zwrotu z inwestycji.

- (49) Ponadto, Komisja podniosła kwestię ewentualnej pomocy skrośnej wykorzystanej przez SNCB na dofinansowania swoich inwestycji w ABX. Władze belgijskie podają następujące wyjaśnienie:

a) Władze belgijskie podają, że „dla całego okresu od 1998 do 2002 roku, interwencje państwa są niedostateczne, aby pokryć wydatki na zadania usług użyteczności publicznej [spółki SNCB]” ⁽¹³⁾. Przypominają one, że w 2001 r. Trybunał Obrachunkowy wskazał już, że „jeżeli chodzi o czynności inwestycyjne i eksploatacyjne, dla całego okresu, za wyjątkiem roku obrotowego 1997 r., to wykorzystanie przekracza w sumie zasoby dla tych dwóch czynności, tak, że nie ma żadnych oznak transferu, per saldo, pomiędzy dwoma zadaniami usług użyteczności publicznej i innymi działaniami [spółki SNCB]” ⁽¹⁴⁾.

b) Podają również, że ponieważ „koszty eksploatacyjne i inwestycje SNCB odnoszące się do jej zadań usług użyteczności publicznej nie były nawet pokrywane przez interwencje państwa, SNCB musiała skorzystać z pożyczki w celu pokrycia swoich potrzeb” ⁽¹⁵⁾. To samo dotyczy zresztą zasobów SNCB, które posłużyły na potrzeby inwestycji w ABX, które zresztą „nie zostały sfinansowane ze specjalnych pożyczek, (...) ale ze środków pochodzących z ogólnych zasobów środków płynnych” ⁽¹⁶⁾.

- (50) Wreszcie władze belgijskie precyzują, że w następstwie tego nabycia, SNCB udzieliła pewnej liczby pism o braku zastrzeżeń wierzycielom licznych filii ABX, a zwłaszcza na rzecz wierzycieli ABX-D i ABX Hiszpania. Władze belgijskie uważają, że te pisma o braku zastrzeżeń w gospodarce prywatnej stanowią część zwyczajowych relacji pomiędzy spółką-matką i jej filiami.

⁽¹³⁾ Złazczka pisma władz belgijskich z dnia 23 grudnia 2003 r., zarejestrowane w dniu 29 grudnia 2003 r. pod numerem A/38604 i pismo zarejestrowane w dniu 20 czerwca 2003 r. pod numerem A/23465.

⁽¹⁴⁾ Raport Trybunału Obrachunkowego z dnia 18 maja 2001 r., str. 221.

⁽¹⁵⁾ Pismo władz belgijskich zarejestrowane w dniu 20 czerwca 2003 r., pod numerem A/23465.

⁽¹⁶⁾ Pismo władz belgijskich z dnia 29 sierpnia 2003 r., zarejestrowane w dniu 29 sierpnia 2003 r., pod numerem GAB. Loyola de Palacio Entrada nr 2805, str. 12.

(*) Dane poufne

(**) Dokładna liczba została usunięta i została zastąpiona przez ten zapis.

2.3.2. Reinvestycje zrealizowane przez SNCB w 2001 roku

(51) *Podwyższenie kapitału w Niemczech:* SNCB pod koniec 2000 i w 2001 roku dokonała podwyższenia kapitału swojej niemieckiej filii (ex-Bahntrans), aportem w gotówce w wysokości 17,5 milionów EUR oraz w formie konwersji na kapitał pożyczki krótkoterminowej SNCB w wysokości 55 milionów EUR. Decyzja ta została podjęta w oparciu o zalecenia i analizy przeprowadzone przez Boston Consulting Group („BCG”).

(52) Dokumenty BCG przedstawiały następujące argumenty i zalecenia:

- (a) Grupa ABX stanowiła szansę na budowanie znaczącej wartości, a także strategiczny interes dla SNCB.
- (b) Inwestycja finansowa i wzmocnienie zarządzania były konieczne, aby skorzystać z tej możliwości.

(53) Władze belgijskie podają, że IRR inwestycji ogółem wynoszących 72,5 milionów EUR, która mogłaby być spodziewana w momencie inwestycji, jest na poziomie 8 do 10 % w zależności od wziętych pod uwagę przewidywań wyniku. Taka wewnętrzna stopa zwrotu jest porównywalna z kosztem kapitału SNCB w tym momencie.

Obliczenie wewnętrznej stopy zwrotu (IRR) dla reinwestycji SNCB w ABX Niemcy w 2001 roku w wysokości [...] milionów euro

Yearly growth rate of EBIT	[...]						
Discount rate	[...]						
Year	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	Terminal value
Discount factor	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Terminal value
Obroty handlowe	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Wynik operacyjny przed opodatkowaniem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Wykorzystanie [...] M euro nadwyżki ceny zakupu	[...]						
Inwestycja w kwocie [...] M euro w 2001 r.	[...]						
Free Cash Flows	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Weighted average cost of capital	9 %						
Total discounted cash flow	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
IRR	10,04 %						

(c) Samofinansowanie przez SNCB tej inwestycji finansowej postrzegane było wówczas jako najlepsza opcja.

(d) Wobec realizacji strategii budowania wartości za pośrednictwem ABX LOGISTICS, uzdrowienie Bahntrans było priorytetowe dla SNCB.

(e) We wnioskach, eksperci BCG byli zdania, że plan uzdrowienia powinien zostać wdrożony z trzech powodów:

- W razie powodzenia, uzdrowienie umożliwiłoby kontynuowanie strategii ABX LOGISTICS „która ma potencjał zbudowania wartości powyżej 300 mln EUR”.
- Nawet w przypadku częściowego sukcesu, uzdrowienie mogłoby umożliwić wygenerowanie ceny wyższej w odniesieniu do wartości odsprzedaży Bahntrans.

(54) *Podwyższenie kapitału o 12,2 milionów EUR w Holandii:* plan strategiczny dotyczący „odcinka holenderskiego” (ex-grupa Kersten Hunik nabyta w lutym 1999 r., łącząc równocześnie udziały w Irlandii) polegał na:

(a) Wzmocnieniu działań krajowych poprzez nabycie spółki aktywnej w dystrybucji krajowej w Holandii; wielkość działalności spółki wynosiła 2 000 wysyłek dziennie, a dyrekcja SNCB szacowała, że wielkość 6 000 wysyłek byłaby konieczna, aby działać w sposób rentowny w dystrybucji krajowej.

- (b) Kontynuowaniu restrukturyzacji przedsiębiorstwa Kersten Hunik Holding (nazwa zmieniona na ABX LOGISTICS Holding BV) nabytego w 1999 r.
- (c) Odsprzedażu działalności transportu morskiego („rederijen”) Kersten Hunik Scheepvaartmaatschappij BV i Link Line Europa BV, generując w ten sposób 1 milion EUR gotówki.
- (d) W praktyce potrzeby finansowania zostały pokryte następująco:
- 9,2 milionów EUR wierzytelności krótkoterminowych SNCB zostało zamienionych na kapitał w marcu 2001 r.
 - We wrześniu 2001 r., SNCB podwyższyła kapitał ABX LOGISTICS Holding BV do kwoty 10 milionów EUR. Te 10 milionów EUR zostało przeznaczone na sfinansowanie nabycia Wętransport BV przez ABX LOGISTICS Holding BV. Cena zapłacona za akcje wyniosła [...] milionów EUR, saldo dodatkowych [...] milionów EUR pozostało dostępne w celu pokrycia ewentualnego uregulowania ceny wynikającej z analizy należytej staranności.

- W sumie, władze belgijskie uważają, że kwota finansowania udzielonego przez SNCB filii holenderskiej (oprócz ceny nabycia Wętransport za [...] milionów EUR) wyniosła więc 9,2 milionów EUR w marcu 2001 r. + 3 miliony EUR we wrześniu 2001 r., ogółem 12,2 milionów EUR.
- Według nich, rekapitalizacja ta jest uzasadniona w oparciu o perspektywę przywrócenia rentowności w 2002 r. działalności holenderskiej, odzwierciedlone w pozytywnym rozwoju wyników, tak jak przewidziano na koniec 2000 r.:

	2000A	Budżet 2001 (ustalony koniec 2000)	Budżet 2002 (ustalony koniec 2001) (*)
Obroty handlowe	54,1	60,9	86,4
Wynik operacyjny (EBIT)	- 2,59	- 2,73	0,68

(*) wliczając wielkość obrotu handlowego dotyczącego nabycia Wętransport

- (55) Władze belgijskie uważają, że wewnętrzna stopa zwrotu inwestycji w oparciu o przewidywania wyników wówczas dostępne kształtuje się na poziomie 11 % dla tej inwestycji w wysokości 12,2 milionów EUR.

Obliczenie wewnętrznej stopy zwrotu (IRR) dla reinwestycji SNCB w ABX Holandia w 2001 r. w wysokości 12,2 milionów EUR (kwoty w milionach EUR)

Yearly growth rate of EBIT	[...]						
Discount rate	[...]						
Year	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	Terminal value
Discount factor	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	2000A	Budżet 2001 ustalony koniec 2000	Budżet 2002 ustalony koniec 2001 (*)	Plan 2003 (**)	Plan 2004 (**)	Plan 2005 (**)	Terminal value
Obroty handlowe	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Wynik operacyjny przed opodatkowaniem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Rekapitalizacja 12,2 M EUR w 2001	[...]						
Free Cash Flows	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Weighted average cost of capital	9 %						
Total discounted cash flow	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
IRR	11,3 %						

(*) w tym obroty handlowe dotyczące zakupu Wętransport

(**) Dane historycznie niedostępne. Ponowna wycena ex-post przeprowadzona w oparciu (1) osiągnięcie marży zysku operacyjnego brutto w wysokości [...] % w 2003 r. i (2) rocznej stopy wzrostu na poziomie [...] % obrotów handlowych i wyników począwszy od 2004.

(56) Podwyższenie kapitału o 30 milionów EUR we Francji: W grudniu 2001 r., SNCB podwyższyła kapitał zakładowy francuskiej spółki nabytej w latach 1999-2000, aby umożliwić uruchomienie programu sekurytyzacji wierzytelności w celu uzyskania bankowej linii kredytowej w wysokości 70 milionów EUR. To podwyższenie kapitału zostało narzucone przez Société Générale, dystrybutora kredytu ABX LOGISTICS (Francja) SA jako niezbędny warunek wstępny sekurytyzacji portfela wierzytelności handlowych ABX LOGISTICS (Francja) SA.

(57) Według władz belgijskich, prognozy finansowe ABX LOGISTICS (Francja) SA wówczas dostępne wykazywały perspektywę przywrócenia rentowności w ramach planu uzdrowienia. Ten plan przewidywał poprawę wyników przedsiębiorstwa (EBIT) z - 19,6 milionów EUR w 2001 r. do 4,6 milionów EUR w 2003 r., w następstwie szeregu środków poprawy operacyjnej (w zakresie informatyki, przeglądu procesów dystrybucji, zamknięcia i zaprzestania działalności, harmonizacji warunków zatrudnienia, zintegrowania działalności).

(59) Władze belgijskie uważają, że przewidywania wyników dostępne wówczas, wykazywały IRR na poziomie 14 % dla tej inwestycji o wartości 30 milionów EUR.

Przewidywany rozwój wyników ABX Logistics Francja (we wrześniu 2001 r.)

	2000 rzeczywisty	2001 budżet	2002 przewidywania	2003 przewidywania
Obroty handlowe	516,0	631,0	626,0	664,0
„Zysk eksploatacyjny” (EBT)	- 6,1	- 19,6	- 8,2	4,6
Wynik netto	- 2,1	- 28,4	- 11,6	4,0

Źródło: Plan reorganizacji, strona 43; kurs 1 EUR = 6,55957 FRF

(58) SNCB szacowała, że operacja sekurytyzacji pozwoli na zmianę finansowania zewnętrznego przez finansowanie krótkoterminowe realizowane przez SNCB. W krótkim okresie, znaczna część nadwyżek finansów uwolniona przez tę sekurytyzację mogła w rzeczywistości zostać wstrzyknięta w cash pool (wzajemność finansowa) ABX, umożliwiając w ten sposób spółkom będącym jej członkami częściowy zwrot ich własnych zobowiązań kredytowych w stosunku do SNCB.

Obliczenie wewnętrznej stopy zwrotu (IRR) dla reinwestycji SNCB w ABX Francja w 2001 r. w wysokości 30 milionów EUR (kwoty w milionach EUR)

Yearly growth rate of EBIT	[...]						
Discount rate	[...]						
Year	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	Terminal value
Discount factor	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	2000 rzeczywisty	2001 budżet	2002 przewidywania	2003 przewidywania	Plan 2004 (*)	Plan 2005 (*)	Terminal value
Obroty handlowe	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Wynik netto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rekapitalizacja 30 M euro w 2001 r.	[...]						
Free Cash Flows	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Weighted average cost of capital	9 %						
Total discounted cash flow	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
IRR	14,0 %						

(*) Dane historycznie niedostępne. Ponowna wycena ex-post przeprowadzona w oparciu (1) osiągnięcie marży zysku operacyjnego brutto w wysokości [...] % w 2004 r. i [...] % w 2005 r. i (2) rocznej stopy wzrostu na poziomie [...] % obrotów handlowych i wyników począwszy od 2004 r.

(**) [...] % w oparciu o wynik operacyjny przed opodatkowaniem (EBT)

2.3.3. „Wkłady równoległe” spółki SNCB na rzecz ABX

- (60) Władze belgijskie sprecyzowały, że po nabyciu przez SNCB spółek w Irlandii, Portugalii i działalności Air&Sea w Belgii, SNCB przejęła na siebie wszystkie lub część długów tychże spółek, a następnie dokonała ich konwersji na kapitał. Według władz belgijskich, konwersje na kapitał, które zakwalifikowały jako „wkłady równoległe”, miały na celu:
- (a) bądź umożliwić fuzję niektórych spółek i doprowadzić do uproszczenia sytuacji prawnej grupy (Irlandia, Portugalia),
 - (b) bądź umożliwić utrzymanie licencji transportowych (Irlandia),
 - (c) bądź umożliwić spółkom kontynuowanie ich działalności Air&Sea z zachowaniem minimalnego poziomu środków własnych w celu uzyskania zewnętrznych źródeł finansowania (Air&Sea Belgia).
- (61) Według Belgii, odtworzenie środków własnych i szybkie przywrócenie rentowności były zagwarantowane z racji: (1) relacji strat do wielkości obrotów handlowych, (2) wysokości bezwzględnej kwoty konwersji i (3) przewidywań finansowych (budżet na 2003 r.) ustalonych przez dyrekcję pod koniec 2002 r. przewidujących przywrócenie równowagi pod koniec 2003 roku. Filie te nie miały być traktowane jako przedsięwzięcia „zagrożone”, a więc ich

sytuacja nie jest porównywalna do sytuacji trzech jednostek zagrożonych, wskazanych w początkowym planie restrukturyzacji. Według władz belgijskich, miejscowa i jednorazowa interwencja SNCB w przedmiocie tych filii stanowi normalną operację finansowania niektórych filii przez spółkę-matkę w trakcie prowadzenia działalności, a wobec tego jest całkowicie zgodna z zasadami prywatnego inwestora działającego w gospodarce rynkowej.

- (62) Budżet 2003 r., ustalony na koniec 2002 r., dla trzech przedmiotowych spółek, wykazał ponadto perspektywę przywrócenia równowagi lub quasi-równowagi (straty poniżej 1 miliona EUR) w przeciągu 12 miesięcy od wprowadzenia planu.

	Wynik netto 2002	Wynik netto z budżetu za 2003 r. (*)
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

(*) Budżet ustalony przez dyrekcję we wrześniu 2002 r.

Dane finansowe kluczowe w 2002 spółek w Irlandii, w Portugalii i Air&Sea Belgique (Mln EUR)

	Obroty 2002 (rze-czywiste)	Zysk operacyjny (EBIT) 2002 (rze-czywisty)	Zysk netto 2002 (rze-czywisty)	Straty netto 2002 w % obrotów	(1) (2) Wysokość bezwzględna konwersji	
					Zgodnie z planem początkowym (*)	Rzeczywiście przeprowadzone
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

(*) Konwersje na kapitał 91,6 mln EUR + do dysp. dodatk. 140 mln EUR, w tym margines bezpiecz. 21 mln EUR dla filii

- (63) Władze belgijskie dostarczyły obliczenia wewnętrznej stopy zwrotu (IRR) dla każdej operacji. W obliczeniach tych, które nie zostały tutaj przedstawione *in extenso*, wykorzystuje się metodę porównywalną do metody obliczeniowej przedstawionej dla reinwestycji z 2001 r. Za każdym razem wykazują IRR mieszczącą się w granicach 9,6 do 12,7 %.
- (64) SNCB dokonała również inwestycji w wysokości 3,8 milionów EUR w ABX Singapur. Według władz belgijskich, interwencje dotyczące ABX Singapur nie podlegają w żaden sposób zakresowi zastosowania art. 87 Traktatu. Na wniosek Komisji władze belgijskie dostarczyły wycenę

rentowności wewnętrznej dla tej inwestycji, z której wynika IRR na poziomie 10,9 %.

- (65) SNCB udzieliła również w 2000 r. gwarancji w wysokości 3 milionów EUR na budowę budynku w Singapurze. Władze belgijskie uważają, że ta operacja jest tak samo poza zakresem zastosowania Traktatu. Sprecyzowały one następnie, że wiarytelność gwarantowana w pierwszym rządzie ma pokrycie w budynku, uważanym za dobrze zlokalizowany na dynamicznym rynku znajdującym się w ciągłym wzroście. Budynek ten został sprzedany w 2005 r.

2.4. Rola państwa w decyzjach SNCB dotyczących ABX

- (66) Uzupełniając elementy zatwierdzone przy wszczęciu postępowania, Komisja podsumowuje tutaj niektóre aspekty dotyczące SNCB i potencjalnego wpływu państwa na jej decyzje.

2.4.1. Rada Nadzorcza i działania SNCB

- (67) SNCB jest samodzielnym przedsiębiorstwem publicznym. Jako samodzielne przedsiębiorstwo publiczne SNCB nie podlega ustawie o upadłości w myśl ustawy z 21 marca 1991 r.⁽¹⁷⁾ dotyczącej reformy niektórych publicznych przedsiębiorstw gospodarczych. Przedmiotem jej działalności jest transport pasażerów i towarów, jednak może ona również prowadzić wszelką działalność handlową bezpośrednio lub pośrednio związaną z przedmiotem jej działalności. Jej organami są Rada Nadzorcza (CA), Zarząd (CD) i pełnomocny członek Zarządu (AD). Rada Nadzorcza składa się z dziesięciu członków, w tym członek Zarządu. Członkowie Zarządu⁽¹⁸⁾ powoływani są przez Króla i wybierani w zależności od komplementarności ich umiejętności⁽¹⁹⁾.

- (68) Pomimo, że SNCB ma swobodę w prowadzeniu każdej działalności spójnej z jej przedmiotem działalności, prawodawca belgijski wprowadził pewne mechanizmy ograniczające celem weryfikacji, czy samodzielne przedsiębiorstwo publiczne nie łamie prawa, swojego statutu lub umowy dotyczącej zarządzania. Głównym mechanizmem jest obecność w ramach organów zarządzania, zwłaszcza Rady Nadzorczej i Zarządu, komisarza rządu, który czuwa nad przestrzeganiem prawa, statutu SNCB i umowy dotyczącej zarządzania.

2.4.2. Wnioski Trybunału Obrachunkowego

- (69) Belgijski Trybunał Obrachunkowy w maju 2001 r. przedstawił raport⁽²⁰⁾ na temat SNCB, który zawiera kilka wskazówek istotnych dla wyjaśnienia kwestii wpływu państwa na decyzje podejmowane przez SNCB, a dotyczące jej działalności handlowej. Raport ten podaje z jednej strony, że „przedmiot działalności S.N.C.B. został określony następująco: 'Przedmiotem działalności Spółki jest transport pasażerów i towarów kolejami żelaznymi. Spółka może, samodzielnie lub w drodze udziałów w jednostkach istniejących, lub które zostaną utworzone, belgijskich,

zagranicznych lub międzynarodowych, dokonywać wszelkich operacji handlowych, przemysłowych lub finansowych odnoszących się, bezpośrednio lub pośrednio, w całości lub części, do jej przedmiotu działalności lub umożliwiających jego realizację lub sprzyjających jego realizacji lub rozwojowi (...).’

Oryginalny tekst ustawy z dnia 23 lipca 1926 r., w myśl którego utworzono S.N.C.B. nie podawał przedmiotu działalności. Ustawa z dnia 1 sierpnia 1960 r. (zawierająca nowelizację wyżej wspomnianej ustawy) uzupełnia przedmiot działalności spółki w tekście ustawy, w oparciu o następujące uwagi: ‘przedstawiony projekt ustawy precyzuje więc przedmiot działalności S.N.C.B. zastrzegając, że spółka może na mocy prawa poświęcać się wszelkiej działalności związanej z eksploatacją sieci, zwłaszcza z użytkowaniem bufetów, barów, itp. ..., konstruowaniem taboru przeznaczanego do jej użytku, organizacją całego transportu drogowego w celu ułatwienia przewozu towarów (...).’

Przedmiot działalności SNCB jest więc celowo bardzo szeroki. Definicja ta nie zawiera ponadto żadnych ograniczeń o charakterze geograficznym (...). Ten przedmiot działalności może więc być interpretowany w sposób, który pozwala uzasadnić każdą działalność handlową, a nawet finansową.”

- (70) Z drugiej strony, odnośnie do wydatków SNCB na rzecz ABX, Trybunał Obrachunkowy wskazuje perspektywę, w jakiej zostały zredagowane niektóre części tego raportu: „Biorąc pod uwagę samodzielność S.N.C.B., poziom ryzyka oraz wyzwania, szczególną uwagę zwrócono na decyzje dotyczące nabywania w ramach rozwoju sieci ABX. Analiza ta ma na celu zasadniczo wyjaśnienie warunków, w jakich zostały podjęte te decyzje oraz ich następstwa, przede wszystkim, aby ukazać trudności związane z wdrażaniem przepisów prawnych umożliwiających państwu zapobieganie sytuacji, w której zostałaby zagrożona zdolność przedsiębiorstwa do wypełniania jego zobowiązań usług użyteczności publicznej”⁽²¹⁾.

- (71) W tym kontekście Trybunał Obrachunkowy dochodzi do następujących wniosków:

- (a) „ewolucja strategii rozwoju sieci ABX została niewątpliwie zainicjowana przez dyrekcję [SNCB]”⁽²²⁾.

⁽²¹⁾ Raport Trybunału Obrachunkowego z dnia 18 maja 2001 r., str. 142.

⁽²²⁾ Raport Trybunału Obrachunkowego z dnia 18 maja 2001 r., str. 151.

⁽¹⁷⁾ Chodzi w szczególności o art. 2, 3, 8, 12 i 41 tej ustawy.

⁽¹⁸⁾ Według informacji udostępnionych przez Belgię, funkcji członków zarządu (wszystkich członków CA) nie można łączyć z mandatem lub funkcjami członka Parlamentu Europejskiego, członka Izby ustawodawczej, Ministra lub Sekretarza Stanu, członka Rady lub Zarządu Wspólnoty lub Regionu, gubernatora prowincji, członka stałego przedstawicielstwa rady prowincji i członka personelu SNCB.

⁽¹⁹⁾ Według Trybunału Obrachunkowego (str. 46): Jeżeli chodzi o odwoływanie członków zarządu, to obecnie wymagana jest zgodna opinia rady nadzorczej podjęta większością dwóch trzecich głosów.

⁽²⁰⁾ Trybunał Obrachunkowy: Dobre wykorzystanie środków publicznych przez S.N.C.B.; Audyt przeprowadzony w ramach wykonania rezolucji Izby reprezentantów z dnia 11 maja 2000 r.; Bruksela, maj 2001 r.

- (b) „przedsiębiorstwu publicznemu [SNCB] została przyznana szeroka autonomia w zakresie dotyczącym inwestycji niekolejowych, jak również udziału w działalności handlowej” ⁽²³⁾.
- (c) „decyzje podejmowane przez SNCB w zakresie działań [handlowych] ograniczone są jedynie przestrzeganiem jej przedmiotu działalności i przepisami ustawy z dnia 21 marca 1991 r., których celem jest przeciwdziałanie ryzyku naruszania zadań usług użyteczności publicznej” ⁽²⁴⁾.
- (d) „inwestycje w działalność handlową niekolejową nie stanowią (...) przedmiotu wcześniejszego zatwierdzenia, tak że kontrola państwa opiera się całkowicie na interwencji komisarza rządowego” ⁽²⁵⁾.
- (e) „obecne przepisy prawa przyznające komisarzowi rządowemu prawo odwołania się, a ministrowi prawo anulowania w odniesieniu do decyzji, które mogłyby stanowić zagrożenie dla realizacji usług użyteczności publicznej [SNCB], nie stanowią wystarczającej gwarancji, że cel ciągłości tych usług jest realizowany” ⁽²⁶⁾.

(72) To właśnie w ten kontekst świadomości ryzyka zagrażającego usługom użyteczności publicznej SNCB i niedostatecznych środków kontroli, którymi dysponuje państwo w celu ograniczenia tego ryzyka, wpisują się działania komisarza rządu i odpowiedniego ministra przedstawione przez Trybunał Obrachunkowy. W ten sposób, interwencja komisarza rządowego z dnia 2 marca 2000 r. ⁽²⁷⁾ miała na celu sprawdzenie, czy inwestycja w ABX, gałąź włoską, „... nie narusza realizacji usług użyteczności publicznej [SNCB] ...”. Dnia 28 kwietnia 2000 r. ⁽²⁸⁾, Minister Komunikacji i Transportu interweniuje, aby wyrazić życzenie, by „strategiczne operacje przedsiębiorstwa wpisywały się w okres długoterminowy i mogły zapewnić jego ciągłość i rentowność”. Dnia 31 maja 2000 r. ⁽²⁹⁾, Minister Komunikacji i Transportu sprecyzował „... warunki sprawowania nadzoru państwa w przypadku nabycia lub objęcia udziałów ...” interwencja, która była następstwem interwencji komisarza rządu z dnia 26 maja 2000 r. ⁽³⁰⁾, w której przypomina on „... wymogi zgodności działań handlowych z przedmiotem działalności spółki S.N.C.B., jak również misję, która została jej przypisana na mocy prawa ...”.

2.4.3. Rada Ministrów angażuje się w restrukturyzację ABX

(73) Ponadto, wszczynając postępowanie wyjaśniające, Komisja przywołała sprawozdanie z posiedzenia Rady Ministrów [rządu belgijskiego] z dnia 22 lutego 2002 r. i komunikat

prasowy dotyczący posiedzenia ⁽³¹⁾, które wyraźnie ukazują zaangażowanie rządu, w tym okresie, w podjęcie decyzji dotyczącej restrukturyzacji ABX : „Na wniosek Premiera, Rada Ministrów zatwierdziła szereg środków dotyczących działalności ABX. Następujące decyzje zostały podjęte w oparciu o informacje i uwagi strategiczne przekazane przez SNCB: utworzenie przez SNCB holdingu obejmującego całą działalność ABX, (...)”

2.4.4. Zdolność finansowa SNCB w latach 1998 – 2001

(74) Komisja stwierdziła, że w latach 1998-2001 SNCB sama była w dostatecznie dobrej sytuacji finansowej, pozwalającej jej na uzyskanie pożyczek na rynku. Wynika to w szczególności:

(a) z faktu, że w 1998 r., struktura bilansowa SNCB była zdrowa, wskaźnik zadłużenia finansowego do środków własnych wynosił 51 % w 1998 r., 54 % w 1999 r., 62 % w 2000 r. i 90 % w 2001 r., a wynik skonsolidowany był dodatni ⁽³²⁾.

(b) z badania przeprowadzonego przez niezależnego biegłego „NERA”, który wskazuje, że zadłużenie SNCB w tym okresie było na średnim trwałym poziomie w porównaniu z przedsiębiorstwami z tego samego sektora. Według NERA, taki trwały poziom odpowiada wskaźnikowi zadłużenie/środki własne na poziomie 0,8/1 do 1,25/1 ⁽³³⁾. A przecież w tym samym badaniu, NERA stwierdza, że współczynnik SNCB nie przekraczał tych wartości w latach 1997 – 2001 ⁽³⁴⁾.

(75) Niemniej, począwszy od 2002 roku, sytuacja finansowa SNCB pogorszyła się. W istocie jej zadłużenie finansowe wykazywane w skonsolidowanych sprawozdaniach finansowych przekroczyło 3,9 miliardów EUR w 2001 r., w 2000 r. urosło do 5 miliardów EUR, a w 2003 r. jej zadłużenie wynosiło 6,2 miliardów EUR, przy całkowitym zadłużeniu skonsolidowanym wynoszącym 8,6 miliardów EUR w 2001 r., 9,6 miliardów EUR w 2002 r. i 10,7 miliardów EUR w 2003 r., podczas gdy kapitał własny SNCB zmniejszył się z 4,9 miliardów EUR w 2001 r. do 4,4 miliardów EUR w 2002 r. i 4,2 miliardów EUR w 2003 r. Biorąc pod uwagę wyłącznie zadłużenie finansowe na okres krótszy i dłuższy niż jeden rok ⁽³⁵⁾, ten stosunek wzrasta od poziomu 80 % w 2001 r., dochodząc do 114 % w 2002 r. i 150 % w 2003 r., kiedy to SNCB ogłosiła skonsolidowaną stratę w stosunku do tych lat.

⁽³¹⁾ Dostępne na stronie internetowej: „<http://www.belgium.be/>”

⁽³²⁾ Pismo władz belgijskich z dnia 29 sierpnia 2003 r. zarejestrowane w dniu 29 sierpnia 2003 r. pod numerem GAB. Loyola de Palacio Entrada nr 2805, str. 4.

⁽³³⁾ Raport NERA, str. 58.

⁽³⁴⁾ Według NERA, (dodatek D.1. s.7), stosunek zadłużenie/środki własne ewoluował z 0,6 w latach 1997, 1998 i 1999, do 0,8 w 2000 r. i 1,0 w 2001 r.

⁽³⁵⁾ Jeżeli chodzi o lata 1998-2001, to SNCB ustaliła wyżej wymieniony stosunek wliczając zadłużenie finansowe LT z terminem płatności w danym roku, wyjaśniając różnicę pomiędzy 90 % i 80 % za rok 2001 i różnicę dla lat następnych.

⁽²³⁾ Raport Trybunału Obrachunkowego z dnia 18 maja 2001 r., str. 142.

⁽²⁴⁾ Raport Trybunału Obrachunkowego z dnia 18 maja 2001 r., str. 141.

⁽²⁵⁾ Raport Trybunału Obrachunkowego z dnia 18 maja 2001 r., str. 154.

⁽²⁶⁾ Raport Trybunału Obrachunkowego z dnia 18 maja 2001 r., str. 154.

⁽²⁷⁾ Raport Trybunału Obrachunkowy z dnia 18 maja 2001 r., str. 152.

⁽²⁸⁾ Raport Trybunału Obrachunkowy z dnia 18 maja 2001 r., str. 150.

⁽²⁹⁾ Raport Trybunału Obrachunkowy z dnia 18 maja 2001 r., str. 153.

⁽³⁰⁾ Raport Trybunału Obrachunkowy z dnia 18 maja 2001 r., str. 153.

3. OPIS SZCZEGÓŁOWYCH ŚRODKÓW RESTRUKTURYZACYJNYCH I PRYWATYZACYJNYCH ABX

- (76) Działalności grupy ABX zostały połączone w ramach holdingu o nazwie ABX LOGISTICS Worldwide NV/SA (w dalszej części zwanego „ABX-WW”) ⁽³⁶⁾. Ponadto, działalność Air&Sea do tej pory połączona w różnych jednostkach krajowych ABX jest już w większości połączona w ramach ABX LOGISTICS Air&Sea Worldwide SA/NV, nowoutworzonej podgrupy ABX-WW, w dalszej części zwanej „ABX-Air&Sea” ⁽³⁷⁾.

To połączenie wpisuje się w ramy głębokiej restrukturyzacji całej działalności grupy, rozpoczętej w 2002 r. Restrukturyzacja ta obejmuje zarówno środki operacyjne (połączenie różnych jednostek, utworzenie służby centralnej, organizacja w centrach zysku, zmniejszenie zdolności i wysiłków produkcyjnych, ...), jak również środki finansowe mające na celu odbudowę struktury finansowej i rentowności grupy. Biorąc pod uwagę te środki restrukturyzacji, SNCB zawarła z inwestorem umowę przedwstępną dotyczącą sprzedaży grupy ABX-Worldwide, pod warunkiem zatwierdzenia restrukturyzacji przez Komisję.

Główne elementy składowe tej restrukturyzacji zostały opisane poniżej.

- (77) Władze belgijskie podają, że dzięki tej restrukturyzacji, ABX-WW odzyska swoją rentowność operacyjną począwszy od 2004 r. (EBIT na poziomie 11,6 milionów EUR) i powinna odzyskać swoją rentowność netto od 2006 r. (Wynik netto 10,7 milionów EUR) ⁽³⁸⁾.

3.1. Integracja i reorganizacja grupy ABX

- (78) Zostały wprowadzone różne działania mające na celu integrację spółek grupy ABX: integracja struktury zarządzania grupą (program Phoenix), systemów informatycznych, zarządzania finansowego i zarządzania zasobami ludzkimi.
- (79) *Phoenix*: władze belgijskie wskazują, że program ten dąży do zintegrowania międzynarodowego zarządzania różnych form działalności grupy, uzyskania synergii operacyjnej, skoncentrowania wielkości zakupów u mniejszej liczby dostawców, wzmocnienia „Corporate Centra” wyposażając

⁽³⁶⁾ To połączenie miało miejsce w dniu 29 grudnia 2003 r., za wyjątkiem działalności międzynarodowej ABX LOGISTICS (Francja) S.A., która została przekazana w końcu grudnia 2004 r. Według władz belgijskich, ta działalność jest rentowna lub bliska rentowności. Połączenie dotyczy jednostek ABX LOGISTICS Air&Sea (Francja) SAS, „Road International”, Mitjaville S.A.S. i Lacombe Transports Internationaux Sarl.

⁽³⁷⁾ Działalność Air&Sea w Belgii, Azji i Ameryce w tym czasie została już połączona w ramach ABX-Air&Sea. Początek działalności Air&Sea w Holandii przypada na styczeń 2005 r. Przeniesienie działalności Air&Sea w Niemczech zostało odłożone z dwóch powodów: i.) okazało się, że ten transfer wygenerowałby zysk księgowy rzędu [...] milionów EUR na rachunku ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH w roku transferu, ale pociągnąłby następnie za sobą odpływ gotówki powyżej [...] milionów EUR rocznie oraz ii.) ta operacja przyniosłaby stratę dla ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH środków finansowych wygenerowanych w programie sekurytyzacji wierzytelności związanych z tą działalnością, to znaczy [...] milionów EUR. Środki te powinny zostać pozyskane z innych źródeł finansowania, co jest niemożliwe do zrealizowania dopóki struktura bilansowa Spółki nie zostałaby wzmocniona.

⁽³⁸⁾ Pismo władz belgijskich z dnia 9 czerwca 2005 r. Chodzi o aktualizację liczb, które wobec tego mogą różnić się od przewidywań ze stycznia 2005 r.

je w procesy, kompetencje i narzędzia informatyczne niezbędne do wykorzystania ich umiejętności, koordynowania, poprzez komórki „Produkt”, działań handlowych i operacyjnych pomiędzy krajami i jakości obsługi klienta oraz do wzmocnienia odpowiedzialności i motywacji lokalnego managementu do pracy przy współdziałaniu z innymi jednostkami grupy.

- (80) *Informatyka*: władze belgijskie wskazują, że integracja systemów informatycznych ma na celu zintegrowanie istniejących systemów, racjonalizowanie aplikacji i wprowadzenie globalnych rozwiązań dla grupy.

- (81) *Centralizacja finansów*: zespół zarządzania finansowego w siedzibie grupy został wzmocniony w celu scentralizowania tej służby w ramach grupy. I tak, wzmocnione zostały zespoły kontrolowania finansowego i finansów oraz zorganizowane zostały nowe zespoły w celu skonsolidowania wyników i obsługi wierzytelności klientów. Jakość informacji finansowej została poprawiona dzięki wyżej wspomnianym projektom integracji informatycznej i zastosowaniu standaryzacji informacji finansowych przekazywanych przez poszczególne kraje do siedziby grupy.

- (82) W ramach tej centralizacji finansowej, ABX wprowadziło mechanizm wspólnego zarządzania finansami wszystkich spółek należących do grupy. Ten „cash pooling” doprowadził grupę ABX do otwarcia w instytucji finansowej, w styczniu 2001 r., z gwarancją SNCB, jednej linii kredytowej środków pieniężnych w maksymalnej wysokości [...] milionów EUR.

Władze belgijskie podały Komisji, że bank, który udzielił tej linii w wysokości [...] milionów EUR otrzymuje wynagrodzenie handlowe i że gwarancja udzielona w styczniu 2001 r. przez SNCB na tę linię kredytową stanowi przedmiot wynagrodzenia w wysokości [...] punktów bazowych.

- (83) *Zasoby ludzkie*: Dyrektor Zasobów Ludzkich grupy został zatrudniony w listopadzie 2003 r., z zadaniem utworzenia struktur i procesów koordynacji zarządzania zasobami ludzkimi w filiach oraz wspólnych procedur rekrutacji, oceny i wynagradzania kadry kierowniczej i „high potentials” grupy. W 2005 r. została powołana Europejska Rada Przedsiębiorstwa.

- (84) Władze belgijskie podają, że centralizacja działań koordynacji doprowadziła do lepszej efektywności służb centralnych. Koszt obsługi centralnej, składający się z kosztu „Global Accounts” (rozliczenia globalne) klientów międzynarodowych i/lub wielo-produktów, koszty informatyki centralnej, i koszty struktury (finansowej, prawnej, zasobów

ludzkich, komunikacyjnej) jest refakturowany na filie ABX-WW za „license i service fees” (opłaty licencyjne i opłaty za dostęp do sieci). To refakturowanie wynosi około [...] % obrotu handlowego filii ABX-WW i pokrywa koszty związane z ochroną i wykorzystaniem znaku towarowego, jak również ze wszystkimi usługami, które siedziba świadczy na rzecz filii.

- (85) Ponadto, cytując zwłaszcza niedawne badania ⁽³⁹⁾, władze belgijskie sygnalizują, że koszty struktury ABX-WW są mniejsze niż przeciętne koszty grupy o podobnej wielkości, bez względu na sektor. Rzeczywiście, jeżeli chodzi o względną wielkość „Headquarters” (siedziba) w stosunku do wielkości grupy, z tych wskazówek wynika, że średnia geometryczna wszystkich zbadanych grup mieści się na poziomie 186 zatrudnionych w Headquarters na 10 000 zatrudnionych ogółem. Ta średnia jest wyższa niż w ABX, która liczy 60 zatrudnionych w jednostce centralnej na 10 000 zatrudnionych ogółem.
- (86) Operacje ABX podzielone są na pewną ilość „centrów zysku” odpowiadających ilości typów działalności, które indywidualnie mogą być rentowne (w tym działalność Road Domestic w Niemczech, której sytuacja była najtrudniejsza) do 2006 r.

3.2. Środki szczególne w ABX Niemcy

- (87) Środki operacyjne: oprócz środków restrukturyzacji operacyjnej opisanych we wszczęciu postępowania, środki dodatkowe w formie zbycia filii i działalności, zamknięcia przedstawicielstw i działalności, jak również zyski produkcyjne, przyniosą w rezultacie ogólne zmniejszenie liczby zakładów o 64 (69 %), obrotu handlowego o 184 milionów EUR (-30 %), personelu o 1 589 osób zatrudnionych w pełnym wymiarze godzin (-43 %) i powierzchni operacyjnej o 405 062 m² (-56 %) ⁽⁴⁰⁾, od zakończenia liczby restrukturyzacji, przypadającego zasadniczo na koniec 2005 r. przy przywróceniu rentowności grupy w latach 2006-2007.
- (88) W piśmie z dnia 1 grudnia 2005 r., władze belgijskie wskazały ponadto, że „z powodu niekorzystnego rozwoju rynku w Niemczech, a także biorąc pod uwagę wymogi określone w Wytycznych Komisji Europejskiej, ABX pracuje nad planem, który umożliwiłby jej zmniejszenie [...] zakresu jej działalności krajowego transportu drogowego w Niemczech. (...)”

Ten plan nie został jeszcze sfinalizowany. ABX LOGISTICS może tymczasem przyjąć wobec Komisji Europejskiej zobowiązanie zredukowania, przed [...], swojej sieci krajowych przedsiębiorstw spedycji drogowej w Niemczech, w drodze zamknięcia, zbycia lub umów partnerskich, stawiając sobie za cel zmniejszenie liczby agencji kontrolowanych przez ABX, aktualnie wynoszącej 30 o [...] agencji. ABX mogłaby ponadto pozostać akcjonariuszem [...] około [...] zakładów [...].”

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

⁽⁴⁰⁾ Pismo władz belgijskich z dnia 14 stycznia 2005 r., str. 23.

- (89) Zyski produkcyjne: Według informacji przekazanych przez władze belgijskie, środki restrukturyzacji operacyjnej w Niemczech wygenerują poprawę (teoretycznie w formie stałych obrotów handlowych) marży operacyjnej rządu 14,6 milionów EUR dla ABX Niemcy.

- (90) Restrukturyzacja finansowa: SNCB zamierza przystąpić do konwersji na kapitał wierzycielności w wysokości 50 milionów EUR, oddania do dyspozycji dodatkowych środków własnych w wysokości 100 milionów EUR i do konwersji na kapitał odsetek w wysokości 7,4 milionów EUR. Środki zostaną podjęte po uprzednim ich zatwierdzeniu przez Komisję. Ten aport do kapitału powinien umożliwić ABX-D przywrócenie poziomu środków własnych na dzień 31 grudnia 2004 r., z - 143 milionów EUR (w międzyczasie kwota została aktualizowana na - 141,2 milionów EUR) do 14,4 milionów EUR. Według władz belgijskich, taka kwota jest wymagana dla ABX-D, aby przeprowadzić przewidzianą prywatyzację ABX-WW ⁽⁴¹⁾.
- (91) Spodziewane wyniki: Zastosowanie wszystkich tych środków powinno, według business planu (planu przedsiębiorstwa), doprowadzić do przywrócenia rentowności operacyjnej ABX-D od 2006 r. (EBIT na poziomie [...] milionów EUR) i przywrócenia rentowności netto od 2007 r. (wynik netto na poziomie [...] milionów EUR).

3.3. Środki szczególne w ABX Holandia

- (92) Środki operacyjne: oprócz środków restrukturyzacji operacyjnej opisanych we wszczęciu procedury, zbycia filii i działalności, zamknięcie przedstawicielstw i filii, jak również zysk produkcyjny przyniosą w rezultacie ogólne zmniejszenie liczby zakładów o 4 (-44 %), obrotu handlowego o 14 milionów EUR (-21 %), personelu o 93 osoby zatrudnione w pełnym wymiarze godzin (-22 %) i powierzchni operacyjnej o 18 4000 m² (-28 %).
- (93) Zysk produkcyjny: Według informacji przekazanych przez władze belgijskie, środki restrukturyzacji operacyjnej w Holandii wygenerują poprawę (teoretycznie w formie stałych obrotów handlowych) marży operacyjnej rządu 5,7 milionów EUR dla ABX Holandia najpóźniej do momentu przywrócenia rentowności grupy spodziewanej w latach 2006-2007.
- (94) Restrukturyzacja finansowa: SNCB zamierza przystąpić do konwersji na kapitał wierzycielności w wysokości 10 milionów EUR, odsetek w wysokości 0,6 milionów EUR, po uprzednim zatwierdzeniu przez Komisję. Ten aport do kapitału powinien umożliwić ABX-NL przywrócenie poziomu środków własnych na dzień 31 grudnia 2004 r., z - 1,3 milionów EUR (w międzyczasie kwota została aktualizowana na - 1,5 milionów EUR) do 9,3 milionów EUR. Według władz belgijskich, taka kwota jest wymagana dla ABX-NL, aby przeprowadzić przewidzianą prywatyzację ABX-WW ⁽⁴²⁾.

⁽⁴¹⁾ Pismo władz belgijskich z dnia 24 lutego 2005 r., str. 12.

⁽⁴²⁾ Pismo władz belgijskich z dnia 24 lutego 2005 r., str. 12.

- (95) *Spodziewane wyniki* : Zastosowanie wszystkich tych środków powinno, według business planu (planu przedsiębiorstwa), doprowadzić do przywrócenia rentowności operacyjnej ABX-NL od 2005 r. (EBIT na poziomie [...] milionów EUR) i do przywrócenia rentowności netto od 2006 r. (wynik netto na poziomie [...] milionów EUR).

3.4. Wycofanie się z działalności road domestic we Francji

- (96) W obliczu trudności jakie napotkała ABX-F, uznanych za krytyczne dla rentowności całej grupy ABX, władze belgijskie podały, że SNCB wycofała się z krajowej działalności drogowej ABX-Francja za pośrednictwem „RES”. Ponieważ RES jest szczegółowo opisane w rozszerzeniu procedury, przypomina się pokrótce, że działalność krajowa ABX-F została sprzedana w drodze RES, po cenie poniżej wartości rynkowej wynoszącej [...] milionów EUR. Rzeczywista sprzedaż miała miejsce w dniu 13 marca 2005 r. o północy. Pozostałe zakresy działalności ABX-F zostały przekazane do ABX-WW.
- (97) Dwóch ekspertów, Deloitte i Ernst & Young Transaction Advisory Services doszły do wniosku, że cena sprzedaży w wysokości [...] milionów euro z podziału krajowego ABX-F jest właściwa i odpowiada wartości rynkowej.
- (98) Według władz belgijskich, „SNCB zrezygnowała z kontynuowania swojej inwestycji w ABX Francja: środki dotyczące rekapitalizacji, takie jak podano w zawiadomieniu z lutego 2003 r., nie zostały podjęte. Środki dotyczące Francji – w tym RES – wpisały się w logikę zaprzestania działalności, ale kontrolowanego i odpowiedzialnego na płaszczyźnie społecznej, pozwalającego uratować ponad 2300 miejsc pracy. SNCB wycofuje się z Francji: po wdrożeniu 'RES', jedyną działalnością ABX Francja jest

realizacja trzech rentownych umów logistycznych, która będzie kontynuowana aż do końca [...], a które zamykają się wielkością obrotów jedynie na poziomie 29 mln EUR. W tym momencie, ABX Francja nie będzie miała już żadnej działalności operacyjnej i zostanie bez wątpienia postawiona w stan likwidacji”⁽⁴³⁾. „Od tego momentu, jeżeli można uznać, że wycofanie się z działalności we Francji stanowi część, w szerokim rozumieniu, restrukturyzacji grupy ABX Logistics, nie chodzi o restrukturyzację działalności ABX LOGISTICS we Francji w znaczeniu środków podjętych w Niemczech i Holandii, będących przedmiotem zawiadomienia”⁽⁴⁴⁾.

3.4.1. Wybór „RES”

- (99) Dla przypomnienia, władze belgijskie porównały scenariusz „RES” (wykupienie przedsiębiorstwa przez pracowników) w odniesieniu do części krajowej działalności ABX ze scenariuszem likwidacji dobrowolnej i doszły do wniosku, że „RES” stanowiło rozwiązanie mniej kosztowne. W rozszerzeniu procedury, Komisja zakwestionowała to rozumowanie wskazując, że powinno zostać również przeprowadzone właściwe porównanie „RES” ze scenariuszem likwidacji przymusowej, uzasadniając, że inwestor prywatny znajdujący się w porównywalnej sytuacji szukałby rozwiązania najmniej kosztownego dla siebie, nie wykluczając hipotezy likwidacji sądowej, jeżeli byłaby ona bardziej interesująca z punktu widzenia ekonomicznego.
- (100) Władze belgijskie nadal utrzymują, że likwidacja sądowa byłaby w każdym razie kosztowniejsza niż „RES” i utrzymują również, że pomimo wątpliwości Komisji porównanie z likwidacją dobrowolną jest nie tylko społecznie bardziej odpowiedzialne, ale pozostaje przede wszystkim porównaniem właściwym, z niżej podanych przyczyn.

3.4.2. Koszt różnych scenariuszy

- (101) Władze belgijskie porównały koszty trzech opcji: „RES”, likwidacji dobrowolnej i likwidacji sądowej. Szczegóły tego porównania przedstawia poniższa tabela⁽⁴⁵⁾:

	R.E.S.	Likwidacja dobrowolna lub polubowna	Likwidacja sądowa lub przymusowa
Środki własne ujemne na 30/09/2004	[...]	[...]	[...]
Straty oczekiwane w ostatnim kwartale 2004	[...]	[...]	[...]
Środki własne ujemne szacowane na 31/12/2004	[...]	[...]	[...]
W tym zadłużenie wobec SNCB	[...]	[...]	[...]
Obniżenie wartości aktywów niematerialnych i prawnych	[...]	[...]	[...]
Wartość dodatkowa od sprzedaży Umowy Logistycznej MGF jeszcze nie zaksięgowana	[...]	[...]	[...]
Wartość dodatkowa od transferu Eurocargo, Air&Sea, Mitjavile i Lacombe	[...]	[...]	[...]
Sfinalizowanie Planu socjalnego w trakcie (PSE4) – wydatki 2004	[...]	[...]	[...]
Pokrycie strat z 2005 r. z działalności nie objętej R.E.S.	[...]	[...]	[...]

⁽⁴³⁾ Pismo władz belgijskich z dnia 9 czerwca 2005 r., str. 18.

⁽⁴⁴⁾ Pismo władz belgijskich z dnia 9 czerwca 2005 r., zarejestrowane w dniu 16 czerwca 2005 r. pod numerem 15050. str. 18.

⁽⁴⁵⁾ Pismo władz belgijskich z 2 września 2005 r.

	R.E.S.	Likwidacja dobrowolna lub polu- bowna	Likwidacja sądowa lub przymusowa
Wpływ cash dla SNCB przed wyborem scenariusza wycofania się z działalności	[...]	[...]	[...]
Cena sprzedaży poniżej wartości rynkowej (negatywna) – maximum	[...]		
Pokrycie strat w okresie negocjowania planu socjalnego – 2005		[...]	
Pokrycie strat podczas 4 miesięcy dodatkowych – 2006 (ryzyko)		-15	
Nowy plan socjalny dla pozostałego personelu		[...]	
Zerwanie umów najmu		-8	
Zerwanie innych umów		-6	
Ryzyko [...] SNCB [...]			
Zadłużenie handlowe wobec dostawców na 31.12.2004			
Zadłużenie wobec pracowników			
Plan socjalny dla personelu ABX Francja			[...]
Odszkodowanie dla wierzycieli – Najem			-8
Odszkodowanie dla wierzycieli – Inne umowy			-6
Ryzyko wezwania do zapłaty gwarancji SNCB z tytułu zadłużenia wobec Soc. Gen/Natexis			
Utrata wartości grupy ABX LOGISTICS			-112
Koszt zwolnień dodatkowych na skutek zmniejszenia wielkości działalności			[...]
Wpływ na zapotrzebowanie w środki obrotowe			-45
Wpływ na koszt finansowania zadłużenia bankowego SNCB			-14
Wpływ na koszt finansowania zadłużenia bankowego ABX LOGISTICS			-7
Ogółem koszt SNCB	- 137,5	-183	-346

(102) Jeżeli chodzi o różnicę kosztów „RES” i likwidacji dobrowolnej (głównie koszt planu socjalnego dla personelu pozostającego i pokrycie strat podczas okresu negocjacji tego planu), to władze belgijskie podają, że zostało to sprawdzone i potwierdzone przez Spółkę Ernst & Young. Eksperti ci stwierdzili co następuje: „... we conclude that on an overall level the price differential between the scenario of the Management Buy-Out and the scenario of the Liquidation of Domestic Road Transport Activities amounting to € 45,5 million to be fair and reasonable” („Z tego wnioskujemy, że ogólnie, różnica ceny pomiędzy scenariuszem wykupu przedsiębiorstwa przez jego kierownictwo a likwidacją wewnętrzną działalności transportu drogowego wynosząca 45,5 milionów EUR jest rzetelna i rozsądna”).

(103) Według władz belgijskich, koszt likwidacji sądowej byłby o wiele wyższy niż aktywa netto ABX Francja w momencie realizacji operacji (to znaczy –[...] milionów EUR) z powodu:

(a) ryzyka dla SNCB [...]

(b) wpływu utraty klientów wynikającej z pogorszenia się wizerunku ABX i wpływu tej utraty na wartość grupy ABX LOGISTICS Worldwide,

(c) kosztów zwolnień personelu zbyt licznych wobec utraty klientów,

(d) wpływu na zapotrzebowanie na kapitał obrotowy grupy oraz

(e) wpływu na koszt finansowy grupy ABX LOGISTICS i samej SNCB, z powodu braku płatności z jednej z ich filii.

(104) Ryzyko wysokości [...] ([...] milionów EUR): Według władz belgijskich ⁽⁴⁶⁾ „scenariusz likwidacji sądowej naraziłby SNCB na ryzyko [...] podważając jej odpowiedzialność. [...] ⁽⁴⁷⁾, [...] ⁽⁴⁸⁾, [...] ⁽⁴⁹⁾” ⁽⁵⁰⁾.

(105) Władze belgijskie cytują również jako przykład niedawną decyzję [...] ⁽⁵¹⁾.

(106) Władze belgijskie uważają, że „Komisja powinna ograniczyć się do stwierdzenia istnienia ryzyka i jego prawdopodobnego charakteru oraz do określenia, czy wobec takiego ryzyka, prywatny operator, w tej samej sytuacji, starałby się prawdopodobnie uniknąć likwidacji sądowej i wybrać likwidację dobrowolną [...]” ⁽⁵²⁾.

⁽⁴⁶⁾ Pismo władz belgijskich z dnia 9 czerwca 2005 r., zarejestrowane w dniu 16 czerwca 2005 r. pod numerem 15050. str. 22.

⁽⁴⁷⁾ [...].

⁽⁴⁸⁾ [...].

⁽⁴⁹⁾ [...].

⁽⁵⁰⁾ Pismo władz belgijskich z dnia 9 czerwca 2005 r., zarejestrowane w dniu 16 czerwca 2005 r. pod numerem 15050. str. 22.

⁽⁵¹⁾ Pismo władz belgijskich z dnia 9 czerwca 2005 r., załącznik C 4.

⁽⁵²⁾ Pismo władz belgijskich z dnia 9 czerwca 2005 r., zarejestrowane w dniu 16 czerwca 2005 r. pod numerem 15050. str. 22.

(107) Francuska kancelaria adwokacka Grand, Auzas et Associés zwróciła uwagę SNCB na to ryzyko pod koniec roku 2004 r. i potwierdziła pisemnie swoją analizę tego ryzyka.

(108) Podobnie kancelaria Linklaters wskazała władzom belgijskim, że jeżeli „[...]”⁽⁵³⁾ „[...]”⁽⁵⁴⁾.

(109) Jeżeli chodzi o SNCB [...], władze belgijskie uważają, że powinna co najmniej sfinansować plan socjalny dla 1300 pozostających pracowników, to znaczy koszt w wysokości [...] milionów EUR, i wypłacić odszkodowanie wierzycielom ABX Francja (8 milionów EUR dla wierzycieli nieruchomości i 6 milionów EUR dla innych wierzycieli).

(110) *Spadek wartości grupy ABX na skutek utraty klientów (112 milionów EUR):* Władze belgijskie szacują, że likwidacja sądowa działalności road domestic we Francji poważnie i trwale pogorszyłaby wizerunek i reputację grupy i pociągnęłaby za sobą utratę klientów niekorzystną dla całej grupy. Ich szacunkowe obliczenie spadku wartości grupy ABX zostało przedstawione w poniższej tabeli.

Władze belgijskie szacują, że utrata obrotów handlowych zostałaby częściowo zrekompensowana przez natychmiastowe zniknięcie bezpośrednich kosztów transportu. Ale koszty pośrednie (koszty struktury) mogłyby być zmniejszane jedynie stopniowo (poprzez zwolnienia personelu proporcjonalnie do rozmiarów utraconej działalności) w ciągu 3 lat, tak aby wrócić do sytuacji sprzed likwidacji sądowej. Wpływ utraty klientów na wynik operacyjny (EBIT) byłby więc maksymalny w pierwszym roku i zmniejszał się w 2 kolejnych latach, aż do przywrócenia sytuacji sprzed likwidacji sądowej.

Zmniejszenie wartości grupy spowodowane zmniejszeniem wolumenu na skutek likwidacji sądowej ABX LOGISTICS Francja S.A.

Milionów euro, w oparciu o przewidywania dostępne na koniec 2004 r.		2005	2006	2007	Ogółem
We Francji					
Road International Francja					
Planowany zysk brutto	[...]	[...]	[...]		
Utrata klientów w %	30 %	15 %	7,5 %		
Szacowany wpływ EBIT	[...]	[...]	[...]		8,8
Air&Sea Francja					
Planowany zysk brutto	[...]	[...]	[...]		
Utrata klientów w %	10 %	6 %	2 %		
Szacowany wpływ EBIT	[...]	[...]	[...]		3,1
Poza Francją					
Road Niemcy					
Planowany zysk brutto	[...]	[...]	[...]		
Utrata klientów w %	30 %	15 %	7,5 %		
Szacowany wpływ EBIT	[...]	[...]	[...]		46,7
Air&Sea Niemcy					
Planowany zysk brutto	[...]	[...]	[...]		
Utrata klientów w %	5 %	3 %	1 %		
Szacowany wpływ EBIT	[...]	[...]	[...]		3,1
Road Domestic Holandia					
Planowany zysk brutto	[...]	[...]	[...]		
Utrata klientów w %	30 %	15 %	7,5 %		
Szacowany wpływ EBIT	[...]	[...]	[...]		3,3

⁽⁵³⁾ [...]

⁽⁵⁴⁾ Pismo władz belgijskich z dnia 9 czerwca 2005 r., załącznik C.2.

Milionów euro, w oparciu o przewidywania dostępne na koniec 2004 r.		2005	2006	2007	Ogółem
Road Domestic Belgia					
	Planowany zysk brutto	[...]	[...]	[...]	
	Utrata klienteli w %	30 %	15 %	7,5 %	
	Szacowany wpływ EBIT	[...]	[...]	[...]	16,5
Inne kraje i linie produktów					
	Planowany zysk brutto	[...]	[...]	[...]	
	Utrata klienteli w %	5 %	3 %	1 %	
	Szacowany wpływ EBIT	[...]	[...]	[...]	25,2
Total					
	Planowany zysk brutto	455,6	489,7	519,7	
	Utrata klienteli w % (średnia wyważona)	14 %	7 %	3 %	
	Szacowany wpływ EBIT	61,6	34,4	16,4	112,4

(111) W tym względzie, władze belgijskie podały również, że według Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich, „należy (...) przyjąć, że spółka-matka może również, w ograniczonym okresie, ponosić straty jednej ze swoich filii w celu umożliwienia zaprzestania działalności filii przy jak najkorzystniejszych warunkach. Takie decyzje mogą być uzasadniane nie tylko prawdopodobieństwem osiągnięcia w tej sytuacji pośrednich korzyści materialnych, ale również innymi powodami, takimi jak staranie o utrzymanie wizerunku marki grupy lub zmiana kierunku działalności”⁽⁵⁵⁾.

(112) Koszty zwolnienia personelu, którego liczebność jest nadmierna na skutek zmniejszenia wielkości obrotów ([...] milionów EUR): Jak podano poniżej, władze belgijskie przyjęły hipotezę, że w celu przywrócenia równowagi, koszty pośrednie mogłyby być stopniowo zmniejszane, poprzez zwolnienia w okresie 3 lat. Szacunki wzięte pod uwagę przez władze belgijskie podają około 1 000 zwolnień (to znaczy około 550 osób w Niemczech, 200 we Francji, 100 w Belgii i 200 w pozostałych miejscach na świecie).

(113) Wpływ na zapotrzebowanie grupy ABX na kapitał obrotowy (45 milionów EUR) : władze belgijskie szacują, że scenariusz likwidacji sądowej grupy spowodowałby istotną presję ze strony dostawców reszty grupy na renegotiację terminów płatności ich faktur (na przykład, wymagana płatność natychmiastowa zamiast płatności na koniec miesiąca po 30 dniach). Obliczają, że skrócenie o 7 dni średniego terminu płatności wobec dostawców spowodowałoby natychmiastowe zapotrzebowanie na gotówkę rzędu 45 milionów EUR.

(114) Wpływ na średni koszt finansowania SNCB i ABX LOGISTICS Worldwide (14 + 7 milionów EUR): Według władz belgijskich, średni koszt finansowania SNCB i ABX LOGISTICS w odpowiednich bankach mógłby wzrosnąć z powodu wstrzymania płatności jednej z ich filii. Potencjalny wzrost

kosztu finansowania został oszacowany na 100 punktów bazowych (1 %) z tytułu zadłużenia bankowego ABX LOGISTICS (około 240 milionów EUR) i na 50 punktów bazowych z tytułu zadłużenia bankowego SNCB (około 900 milionów EUR), które nie stanowiło przedmiotu przejęcia przez państwo belgijskie. Zakładając, że wzrost kosztu zostałby zneutralizowany w przeciągu trzech lat, władze belgijskie szacują, że wzrost kosztów związany z finansowaniem zadłużenia SNCB sięgałby rzędu 14 milionów EUR, a wzrost kosztów związany z finansowaniem zadłużenia związanego z ABX LOGISTICS sięgałby rzędu 7 milionów EUR.

3.4.3. Inne względy podkreślone przez władze belgijskie

(115) W uzupełnieniu porównań szacowanego kosztu różnych scenariuszy, władze belgijskie uważają, że również inne czynniki brane są pod uwagę przez inwestorów w przypadku zaprzestania lub zamknięcia działalności.

(116) Uważają one, że ogłoszenie upadłości mogłoby spowodować zakłócenia społeczne prowadzące do zablokowania działalności ABX LOGISTICS w zakładach nieobjętych likwidacją (działalność międzynarodowa), co miałoby wpływ na obroty z innymi krajami, na przykład obroty SNCB. Według władz belgijskich spółka prywatna, która znalazłaby się w takiej samej sytuacji, również brałaby pod uwagę analogiczne, bardzo ważne ryzyko i wybrałaby scenariusz likwidacji dobrowolnej.

(117) Ogólnie, według władz belgijskich, „nie jest prawdą, że inwestor prywatny, a tym bardziej europejski o podobnej wielkości jak SNCB, z pewnością wybrałby scenariusz przymusowej likwidacji, jeżeli byłaby ona mniej kosztowna niż likwidacja dobrowolna. Zresztą, inne spółki prywatne, w tych samych okolicznościach, wybrały scenariusz

⁽⁵⁵⁾ Sprawa C 303/88, Republika Włoska przeciwko Komisji (Eni-Lanerossi) [1991] Rec. I-1433, para. 21.

likwidacji dobrowolnej z dofinansowaniem planu socjalnego dla pracowników, których dotyczyło zamknięcie działalności”⁽⁵⁶⁾. Według ekspertyzy, o którą zabiegały władze belgijskie w kancelarii adwokackiej specjalizującej się w prawie socjalnym (Claeys & Engels), istnieje wiele niedawnych przykładów spółek, które przyjęły taki sposób postępowania.

(118) Ponadto, władze belgijskie podają, że prywatna spółka TNT podjęła takie same działania jak SNCB, decydując się raczej zamknąć swoją deficytową działalność w zakresie transportu krajowego i część działalności „umów logistycznych” we Francji niż ogłosić ich likwidację dobrowolną lub sądową⁽⁵⁷⁾.

(119) Wreszcie, władze belgijskie cytują komunikat Komisji z marca 2005 r. dotyczący restrukturyzacji przedsiębiorstw, wskazujący w szczególności, że „zachowywanie spójności społecznej, będącej charakterystyczną cechą europejskiego modelu socjalnego, wymaga wdrożenia polityki wspierającej mającej na celu minimalizowanie kosztów społecznych, jak również wspieranie poszukiwania alternatywnych źródeł zatrudnienia i przychodów. (...) Restrukturyzacje przedsiębiorstw często postrzegane są jako zjawisko wyłącznie negatywne, przy czym podkreślany jest przede wszystkim bezpośredni wpływ na zatrudnienie oraz na warunki pracy. (...) Konieczne jest zatem wspieranie tych przemian w taki sposób, aby ich wpływ na zatrudnienie i warunki pracy był tak przejściowy i ograniczony, jak to możliwe”⁽⁵⁸⁾.

(120) Podsumowując, władze belgijskie wskazały, że SNCB wybrała scenariusz „RES” z następujących powodów:

- (a) Znacząco mniejszy koszt i ryzyko niż w przypadku scenariuszy likwidacji sądowej lub dobrowolnej,
- (b) Ograniczony wpływ na wartość i wizerunek grupy ABX LOGISTICS Worldwide,
- (c) Bardziej akceptowalne konsekwencje społeczne (zachowanie 1 300 miejsc pracy we Francji w ramach nowego prywatnego przedsiębiorstwa „Cool Jet”),
- (d) Odpowiedzialność społeczna firmy SNCB w stosunku do jej dostawców i wierzycieli, polegająca na zachowaniu się w sposób odpowiedzialny, tak jak każde inne przedsiębiorstwo europejskie tej wielkości.

3.5. Redukcja sieci ABX

(121) Restrukturyzacja grupy ABX pociągnęła za sobą istotne redukcje zdolności jej działalności „freight forwarding” (reeksedycja ładunku). W tej działalności, zdolność jest stale mierzona takimi wskaźnikami, jak zafakturowane obroty handlowe, liczba zakładów, powierzchnia składowania lub liczba pracowników.

(122) Według władz belgijskich, ogół środków restrukturyzacji operacyjnej zastosowanych do całej grupy ABX-WW wykracza znacząco poza pierwotnie przewidziane środki.

Początkowy plan przewidywał sprzedaż 3 filii przedstawiających 98,5 milionów EUR obrotów, zamknięcie 7 oddziałów i 3 magazynów w Niemczech, 4 oddziałów we Francji, 2 oddziałów w Holandii, redukcję o 690 ilości pracowników zatrudnionych w pełnym wymiarze godzin, w tym wpływ zamknięcia oddziałów.

Środki w zakresie redukcji zdolności, o których powiadomiono w 2005 r. roku przyniosły od tego momentu do końca restrukturyzacji, redukcję liczby zakładów o 176 (-31 %), obrotów o 624 milionów EUR (-21 %), personelu o 5827 pracowników zatrudnionych w pełnym wymiarze godzin (-40 %) i powierzchni operacyjnej⁽⁵⁹⁾ o 917 377 m² (-54 %).

Dodatkowe zobowiązania wobec Niemiec, jakie podjęła Belgia w listopadzie 2005 r., pogłębiły te redukcje.

(123) Władze belgijskie podają, że redukcje strefy i zbycia przeprowadzone od 2002 r., również te ostatnio jeszcze przewidziane, są maksymalne i że dodatkowe redukcje doprowadziłyby do zniszczenia sieci ABX LOGISTICS. Według władz belgijskich, istnienie sieci międzynarodowej stanowi w rzeczywistości podstawę strategiczną i handlowej pozycji ABX i jej konkurentów; zniszczenie sieci miałooby poważny, negatywny wpływ, który zagrażałoby strukturalnej konkurencyjnej pozycji grupy na rynku, możliwości zrealizowania planu restrukturyzacji oraz atrakcyjności grupy dla potencjalnych partnerów w ramach prywatyzacji.

Uważają one w tym względzie, że operacji zaprzestania działalności transportu krajowego we Francji nie można powielić w Niemczech; integracja działalności krajowego i międzynarodowego transportu drogowego towarów realizowanego przez spółki grupy w Niemczech i w Holandii jest w rzeczywistości bardziej zaawansowana niż w przypadku działalności transportu drogowego we Francji, z powodu integracji operacji i systemów informatycznych oraz znaczącej proporcji klientów wspólnych; ta większa integracja wynika nie tylko ze struktury rynku niemieckiego, ale również z danych historycznych ABX LOGISTICS – ponieważ oddziały „międzynarodowy” i „krajowy” we Francji zostały połączone dopiero w 2003 r. i tylko częściowo, podczas, gdy w Niemczech, działalność transportu krajowego i międzynarodowa działalność freight forwarding transportu drogowego współistniały w ramach tej samej jednostki od momentu fuzji w 1996 r. spółek THL i Bahntrans (które stały się ABX w Niemczech).

⁽⁵⁹⁾ Według danych, którymi dysponuje Komisja, chodzi głównie o powierzchnię magazynową.

⁽⁵⁶⁾ Pismo władz belgijskich z dnia 9 czerwca 2005 r., zarejestrowane w dniu 16 czerwca 2005 r. pod numerem 15050. str. 21.

⁽⁵⁷⁾ Pismo władz belgijskich z dnia 2 września 2005 r., str. 6.

⁽⁵⁸⁾ Komunikat Komisji – Restrukturyzacja i zatrudnienie: „Antycypacja i towarzyszenie restrukturyzacji na rzecz poprawy zatrudnienia: rola Unii Europejskiej”, COM(2005) 120 wersja ostateczna, str. 2 – 3.

Dodają one, że, zarówno w Niemczech, jak i w Holandii, dodatkowe zmniejszenie gęstości sieci Road doprowadziłoby do wyjścia z rynku niemieckiego, wzięwszy pod uwagę liczbę zakładów ABX LOGISTICS oraz jej konkurentów w każdym z tych krajów.

Porównanie liczby zakładów „Road” ABX LOGISTICS i jej głównych konkurentów na rynkach niemieckich i holenderskich (przed uwzględnieniem zobowiązań dotyczących dodatkowej redukcji w Niemczech) ⁽⁶⁰⁾

Niemcy		Holandia	
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

Źródło: Strony internetowe, szacunki ABX LOGISTICS

Podkreślają one wreszcie, że wycofania się z działalności mają miejsce w chwili, gdy główni konkurenci ABX przystępują do zakupu spółek transportowych lub łączą się w grupy, zwłaszcza w Niemczech, w celu rozwijania swojej własnej sieci transportu krajowego w danym kraju.

3.6. Pożyczki przyznane przez SNCB spółce ABX w 2002 roku

(124) SNCB przyznała pożyczki różnym filiom ABX.

Odpowiednio w kwietniu i maju 2002 roku SNCB przyznała swojej belgijskiej filii ABX LOGISTICS group NV trzy pożyczki w wysokości odpowiednio 50 milionów EUR, 10 milionów EUR i 29 milionów EUR, oprocentowanych według stopy zmiennej. Według władz belgijskich, średnia stopa oprocentowania tych pożyczek wynosi odpowiednio [...] %, [...] % i [...] %.

W dniu 30 czerwca 2004 r., pożyczki te zostały przejęte przez SNCB i udzielone bezpośrednio ABX Niemcy, ABX Holandia i ABX Francja, ze stopami oprocentowania odpowiednio [...] %, [...] % i [...] %.

3.7. Prywatyzacja ABX-WW

(125) Według władz belgijskich „SNCB potwierdziła swoją chęć sprywatyzowania ABX LOGISTICS Worldwide w przeciągu sześciu miesięcy od decyzji Komisji zatwierdzającej plan restrukturyzacji. (...) Umowa zasadnicza zobowiązująca („Term sheet”) została zawarta przez SNCB Holding z potencjalnym nabywcą i podpisana dnia 22 marca 2005 r. Ta umowa jest jednakże określona warunkiem zawieszającym, że Komisja podejmie pozytywną decyzję zatwierdzającą plan restrukturyzacji.” ⁽⁶¹⁾

(126) Władze belgijskie podały, że w następstwie decyzji o restrukturyzacji i sprzedaży ABX przez SNCB,

przedsiębiorstwo rozpoczęło negocjacje z różnymi potencjalnymi nabywcami. W tej perspektywie, SNCB upoważniła ABX-WW, jak również spółkę „Petercam”, do jej reprezentowania w ramach tej sprzedaży.

(127) Od czerwca 2003 r., ABX-WW rozpoczęła wstępne rozmowy z pierwszym partnerem, grupą przemysłową. W marcu i czerwcu 2004 r., został sporządzony projekt „memorandum of understanding” (protokołu porozumienia). W okresie od czerwca do sierpnia 2004 r. negocjacje zostały zawieszone z przyczyn zależnych od pierwszego potencjalnego partnera.

(128) W czerwcu 2004 r., ABX-WW skontaktowała się z drugim partnerem przemysłowym. Jednakże, we wrześniu 2004 r., ten drugi potencjalny partner położył ostateczny kres negocjacjom z ABX-WW.

(129) Pod koniec sierpnia 2004 r. zostały nawiązane kontakty z trzecim potencjalnym partnerem, inną grupą przemysłową. Jednakże, negocjacje zostały przerwane na rzecz owocnych kontaktów z czwartym partnerem, który w listopadzie 2004 r. przedstawił SNCB wiążącą ofertę przejęcia ABX-WW, taką jaką opisano powyżej. To z tym kandydatem, w dalszej części zwanym „Yvan”, SNCB zawarła, w marcu 2005 r., przedwstępną umowę sprzedaży i wyżej wspomniany „Term Sheet” (istotne warunki).

(130) Według wyżej wspomnianego „Term sheet” (istotne warunki), Yvan zobowiązał się, pod warunkiem pozytywnej decyzji Komisji, zainwestować kwotę [pomiędzy 60 a 150(“)] milionów EUR, z czego [...] milionów EUR jako płatność za akcje ABX LOGISTICS Worldwide dla SNCB Holding. Co do reszty, inwestycja ta realizowana przez Yvan byłaby wykorzystana w następujący sposób:

(a) [...] milionów EUR celem pokrycia w „back-to-back” (pożyczki do pożyczki) gwarancji udzielonej przez SNCB na budynek w [...];

(b) [...] milionów EUR w formie pożyczki podporządkowanej, udzielonej ABX LOGISTICS Worldwide, w celu sfinansowania:

— Kosztów transakcji, obejmujących między innymi koszty Yvan, a zwłaszcza jej doradców strategicznych, prawnych i finansowych. Te koszty oszacowano na kwotę od [...] do [...] milionów EUR.

— Potrzeby finansowania związane z ewentualnym wycofaniem się lub ewentualnymi żądaniami gwarancji ze strony niektórych instytucji finansowych w następstwie zmiany akcjonariusza. Saldo w wysokości [...] milionów EUR po kosztach transakcji, czyli [...] do [...] milionów EUR, jest przeznaczone na pokrycie potrzeb finansowania, które wyniknęłyby z tego wycofania.

⁽⁶⁰⁾ Tabela przedstawiona przez władze belgijskie.

⁽⁶¹⁾ Pismo władz belgijskich z dnia 9 czerwca 2005 r., str. 26.

- (131) „Term Sheet” (istotne warunki) przewiduje, że, z zastrzeżeniem warunków i analiz due diligence stosowanych w przypadku sprzedaży, Yvan i SNCB będą zobowiązane przystąpić do sprzedaży grupy ABX, kiedy tylko warunek zawieszający odnoszący się do decyzji Komisji zostanie zniesiony.

W razie, gdyby warunek nie został zniesiony, Yvan i SNCB mogłyby, w niektórych okolicznościach, nie być już związane przedwstępną umową sprzedaży.

- (132) Wreszcie, władze belgijskie sprecyzowały, że „po prywatyzacji ABX-WW, SNCB zostanie uwolniona od wszelkich zobowiązań pozabilansowych, gwarancji i pism o braku zastrzeżeń . [...] Pisma o braku zastrzeżeń nie będą już miały racji bytu i tracą ważność, kiedy tylko środki finansowe rekapitalizacji filii niemieckiej zostaną zatwierdzone przez Komisję i uruchomione” ⁽⁶²⁾.

4. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

4.1. Wszczęcie postępowania

- (133) Mając na uwadze okoliczności sprawy, w szczególności wnioski przedstawione przez Komisję przy wszczęciu postępowania, następujące zainteresowane strony przedstawiły, oddzielnie i niezależnie od siebie, następujące uwagi.

- (134) Najpierw przedstawiono argumenty pierwszej grupy zainteresowanych stron, to znaczy: 1. Verein zur Förderung des Wettbewerbs und lauterer Verhaltens im Speditions-Logistik- und Transportgewerbe E.V. Köln, 2. H.A.L.T.E., 3. Ziegler, 4. Freshfields, Bruckhaus, Deringer (w charakterze pełnomocnika Deutschen Post AG) 5. De Beroepsorganisatie van de Vlaamse Goederentransport Ondernemers w Logistieke Dienstverleners (SAV), których argumenty łączą się i zostały przedstawione poniżej ⁽⁶³⁾.

- (135) W odniesieniu do planu restrukturyzacji: Zainteresowane strony podkreślają istotne słabości planu restrukturyzacji przedstawionego pierwotnie przez ABX. Kwestionuje się fakt, że przedmiotowe jednostki kwalifikują się do pomocy na restrukturyzację, od momentu ich integracji, przynajmniej gospodarczej, z grupą przedsiębiorstw, która powinna móc współfinansować planowane środki. Podkreśla się, że pomoc na restrukturyzację może zostać przyznana tylko w przypadku, gdy łączy się ona ze skutecznym planem restrukturyzacji, który zapewnia przywrócenie rentowności w dłuższej perspektywie czasowej. Tak więc, zainteresowane strony są zgodne co wszczęcia postępowania biorąc pod uwagę, że plan ten nie prowadzi do długotrwałego przywrócenia rentowności, wobec niedostatecznego finansowania oraz niewystarczających środków operacyjnych restrukturyzacji. Wynika z tego, że zatwierdzenie pomocy nie prowadzącej do przywrócenia rentowności zakłócałoby konkurencję w sposób sprzeczny z interesem wspólnotowym.

- (136) Ogólnie, prawdopodobieństwo przywrócenia normalnej rentowności kapitałów nie byłoby oczywiste, nie bardziej niż warunki takiego rozwoju w znaczeniu globalnego wzrostu rynku, zyski z części rynku, poprawa produktywności i jakości usług oraz zmiana zachowania klientów.

- (137) Przewidziane środki restrukturyzacji i racjonalizacji odpowiadają dostosowaniu do zmian cech przedsiębiorstwa spedycyjnego i logistycznego, które ABX powinna była przeprowadzać wiele lat temu, a które inne przedsiębiorstwa tego sektora już przeprowadziły za cenę dużych wysiłków. W ten sposób, zatwierdzenie planu przez Komisję spowodowałoby jedynie istniejące już zakłócenie rynku i przyniosłoby trudności ekonomiczne przedsiębiorstwom, które poniosły już wysiłek restrukturyzacji, szczególnie średnim przedsiębiorstwom z prywatnym kapitałem, a wręcz doprowadziłoby niektóre spośród nich do sytuacji, w której nie byłyby w stanie pokonać trudności.

- (138) W odniesieniu do ingerencji państwa: Opóźnienia restrukturyzacji ABX wynikały w dużej części z ciągłego wpływania SNCB na codzienne zarządzanie ABX i politycznego mianowania członków zarządu ABX. Niektóre zainteresowane strony podkreślają brak przejrzystości w wyborze członków zarządu, zarówno ABX Logistics Group, jak i na skutek tego ABX Logistics Worldwide. Członkowie zarządu byli mianowani w sposób uznaniowy przez dyrekcję SNCB według kryteriów politycznych, co uniemożliwiało samodzielność zarządzania przedsiębiorstwem. Zostało w szczególności przypomniane, że decyzje dotyczące zarządzania spółką ABX były podejmowane zarówno przez Radę Ministrów, jak i przez dyrekcję SNCB oraz że nie można utrzymywać, aby ABX była zarządzana przez własny komitet wykonawczy.

- (139) W odniesieniu do restrukturyzacji filii we Francji : Kwota niezbędnego refinansowania jest niedoszacowana. Początkowy plan niedoszacował wielkości wsparcia niezbędnego po prostu aby usunąć straty zarejestrowane od momentu utworzenia sieci filii ABX. Ogólnie, przewidywania poprawy działalności były nierealne i niemożliwe do zrealizowania bez uzupełniającej, dodatkowej pomocy i bez przejęcia rynku ze szkodą dla konkurencji przez politykę dezorganizującą rynek.

- (140) W odniesieniu do prywatyzacji ABX: Niektóre zainteresowane strony domagały się prywatyzacji ABX. Krytykuje się, że ta prywatyzacja jest jedynie rozważana, a nie pojawiają się tymczasem sygnały wskazujące na konkretyzację podobnej sprzedaży.

- (141) W odniesieniu do nabycia i rozszerzenia sieci ABX : Wyżej wspomniane strony trzecie szacują, że interwencja ABX w sektorze przesyłek transportowych i usług logistycznych od 1998 r. realizowana jest z wykorzystaniem nielegalnej pomocy państwa, która spowodowała poważne zakłócenia konkurencji na rynku. Utworzenie sieci ABX było możliwe tylko dzięki olbrzymiej pomocy państwa udzielonej przez SNCB.

- (142) Następnie przedstawiono argumenty drugiej grupy zainteresowanych stron trzecich, to znaczy: 6. FGTE CFDT Route (Union Fédérale Route), 7. Fédération Nationale des Syndicats de Transports CGT, 8. Fédération Royale Belge

⁽⁶²⁾ Pismo władz belgijskich z dnia 9 czerwca 2005 r.

⁽⁶³⁾ Nawet jeżeli wszystkie przedstawione poniżej argumenty, nie zostały indywidualnie przywołane przez wymienione strony, niemniej podsumowują elementy zasadnicze wynikające z tej grupy uwag.

des Transporteurs, 9. ABX Logistics – reprezentanci niemieckiej grupy ABX Logistics, których argumenty łączą się i zostały podsumowane poniżej ⁽⁶⁴⁾.

(143) Sytuacja pracowników ABX stanowi przedmiot wielu uwag zainteresowanych stron. Strony te przypominają, że wiele setek pracowników zostało już objętych poprzednimi planami socjalnymi we Francji i że miejsca pracy w działalności logistycznej są zagrożone. Reprezentanci filii niemieckiej przypominają również redukcję wynoszącą około 4 000 pracowników od 1998 r., do których należy doliczyć związanych z nią 2 000 miejsc pracy podwykonawców. Przypomniano ponadto, że ABX rozważa prywatyzację oraz że wysiłki prowadzące do tego celu nie powinny zostać zniszczone.

(144) Fédération Nationale des Syndicats de Transport CGT żąda, bardziej konkretnie, utworzenia społecznej obowiązkowej taryfikacji, aby walczyć z „dumpingiem ekonomicznym”, jawnie praktykowanym przez przedsiębiorstwa konkurencyjne dla ABX we Francji.

(145) La Fédération Royale Belge des Transporteurs (FRBT) podkreśla jednak, że ABX potrafiła dowieść chęci współpracy, zgadzając się dobrowolnie na wgląd do swoich ksiąg. W ten sposób, FRBT ma możliwość potwierdzenia, że przepisy obowiązujące w zakresie zezwoleń i ubezpieczenia pojazdów są przestrzegane.

(146) Poza tym zasygnalizowano, że dyrekcja ABX (Belgia) S. A. przekazała Komisji, po wygaśnięciu terminu zgłaszania uwag, petycję kierowców działających w różnych regionalnych centrach dystrybucji ABX Belgia, proszących wyraźnie o pozytywną decyzję w sprawie restrukturyzacji ABX.

4.2. Rozszerzenie postępowania

(147) Mając na uwadze rozszerzenie postępowania, następujące zainteresowane strony przedstawiły, oddzielnie i niezależnie, następujące uwagi.

(148) Najpierw przedstawiono argumenty pierwszej grupy zainteresowanych stron trzecich, to znaczy: 1. „HALTE”; 2. Freshfields Bruckhaus Dehringer; 3. BCA – Belgian Courier Association; 4. Monsieur Rober Ziegler ⁽⁶⁵⁾, 5. Febetra (Federation Royale Belge des Transporteurs i des Prestataires de Services Logistiques) ; 6. SAV – Koninklijke Beroepsvereniging Goederenvervoerders Vlaams Gewest en Brusselsse Hoofdstedelijk Gewest, których argumenty łączą się i zostały podsumowane poniżej ⁽⁶⁶⁾.

(149) Strony te wyrażają zasadniczo wątpliwości, co do zgodności pomocy otrzymanej przez ABX i domagają się przywrócenia przejrzystych warunków konkurencji. Zwłaszcza uwzględniając zwiększenie zgłoszonej pomocy

i biorąc pod uwagę ważną pozycję, jaką grupa ABX zajmuje na rynkach, na których występuje silna konkurencja, szczególnie w Niemczech. Niemniej jednak, ewentualnemu zatwierdzeniu pomocy musiałyby towarzyszyć wystarczające kompensaty ze strony ABX. W sprawie sprzedaży części ABX Francja, strony te wnioskuje, aby zweryfikowano, czy ta sprzedaż została przeprowadzona w sposób niedający miejsca nowemu udzieleniu pomocy. Sprzedaż ABX jest traktowana jako pozytywny krok, pod warunkiem, że jest ona realizowana w warunkach rynkowych, sprzedaż, która nie powinna jednakże doprowadzić Komisji do podjęcia mniej surowej decyzji w stosunku do pomocy otrzymanej przez ABX w przypadku braku sprzedaży.

(150) Zostało ponadto zaznaczone przez Pana Zieglera, że ogłoszony zwrot pożyczki w wysokości 140 milionów EUR na rzecz ABX nie miał miejsca, że należy się obawiać czy ABX uzyska jakieś korzyści po prywatyzacji grupy ABX, biorąc pod uwagę warunki tej prywatyzacji, że SNCB nie przystąpiła do sprzedaży ABX-Francja, że restrukturyzacja ABX nie wydaje się realna w obecnych warunkach zarządzania i strategii przedsiębiorstwa oraz że upadłość ABX miałaby poważne konsekwencje.

(151) Następnie przedstawiono argumenty drugiej grupy zainteresowanych stron trzecich, to znaczy: 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, których argumenty łączą się i zostały podsumowane poniżej ⁽⁶⁷⁾.

(152) Te strony trzecie w większości zaznaczyły, że nie chcą, aby Komisja narażała na niebezpieczeństwo zatrudnienie tysięcy podwykonawców pracujących dla ABX z powodu ewentualnej negatywnej decyzji.

(153) Cool Jet zaznacza, że działalności odkupione w ramach operacji „RES” będą mogły być w dobrej kondycji po reorganizacji, która powinna zostać przeprowadzona według strategicznego planu, w okresie 3 lat od przejścia działalności; cena sprzedaży uwzględnia straty rozsądnie oczekiwane i ujęte w budżecie; przejęte działalności nie dysponują znaczącą częścią rynku (1,5 % rynku transportu przesyłek i przesyłek ekspresowych we Francji) i wreszcie, że Spółka Cool Jet zatrudnia 1300 osób, miejsca pracy, które zostałyby utracone, jeżeli Cool Jet nie mogłaby nabyć przedmiotowych działalności.

⁽⁶⁴⁾ Nawet, jeżeli wszystkie przedstawione poniżej argumenty nie zostały indywidualnie przywołane przez wymienione strony, niemniej podsumowują elementy zasadnicze wynikające z tej grupy uwag.

⁽⁶⁵⁾ Według Pisma Prezesa Zarządu grupy Ziegler z dnia 18 sierpnia 2005 r., M. Robert Ziegler nie jest upoważniony do samodzielnego zwracania się do Komisji w imieniu grupy Ziegler lub Ziegler S.A.

⁽⁶⁶⁾ Nawet, jeżeli wszystkie przedstawione poniżej argumenty nie zostały indywidualnie przywołane przez wymienione strony, niemniej podsumowują zasadnicze elementy wynikające z tej grupy uwag.

⁽⁶⁷⁾ Nawet, jeżeli wszystkie przedstawione poniżej argumenty nie zostały indywidualnie przywołane przez wymienione strony, niemniej podsumowują zasadnicze elementy wynikające z tej grupy uwag.

(154) Ponadto, UPTR podaje, że mogła zapoznać się z księgami ABX całkowicie jawnie i stwierdza poprawę wyników grupy, która była rentowna na poziomie operacyjnym po raz pierwszy w 2004 r. UPTR zachęca Komisję do podjęcia szybkiej decyzji, aby umożliwić prywatyzację ABX, która zagwarantuje stabilność lojalnego podmiotu, a którego obecność jest korzystna dla belgijskiego sektora transportu drogowego.

(155) Komisja otrzymała również, poza terminem wyznaczonym przez postępowanie, skargę na sprzedaż ABX-WW, według którego SNCB Holding nie spełniła warunków przejrzystej, otwartej i niedyskryminującej procedury, mającej na celu prywatyzację ABX Logistics, w ten sposób odsuwając skarżących inwestorów.

5. UWAGI BELGII

5.1. Wszczęcie i rozszerzenie postępowania

(156) Podstawowe elementy zawarte w uwagach Belgii dotyczących wszczęcia i rozszerzenia postępowania, zasadniczo są ujęte w części opisowej. Pozostałe elementy zostały zasadniczo przedstawione poniżej.

(157) W odniesieniu do przypisania niektórych działań państwu belgijskiemu : Władze belgijskie zaznaczały, że w ciągu trwania całej sprawy nie było żadnej ingerencji państwa belgijskiego, w znaczeniu prawodawstwa *Stardust* Trybunału Sprawiedliwości, w proces decyzyjny SNCB dotyczący ABX Logistics. Przypomniały one również, że to Komisja powinna wykazać, w danym przypadku, przypisanie takiej odpowiedzialności.

(158) Jeżeli chodzi o inwestycje w ABX, to władze belgijskie podtrzymywały podczas całego postępowania, że państwo nie interweniowało w podejmowanie decyzji w SNCB.

(159) Jeżeli chodzi o komunikat prasowy Rady Ministrów z dnia 22 lutego 2002 r., to władze belgijskie przypomniały ⁽⁶⁸⁾, że:

- (a) „władze publiczne nie mogą prawnie narzucić decyzji lub kierunków organom zarządzającym samodzielnym przedsiębiorstw publicznym (takich jak SNCB) w sprawach, które nie należą do ich misji usług użyteczności publicznej (jak zarządzanie ABX LOGISTICS)”.
- (b) „w komunikacie prasowym z dnia 22 lutego 2002 r., Rada Ministrów ogranicza się do wyrażenia swojego poparcia dla niektórych kierunków dotyczących restrukturyzacji ABX LOGISTICS (kierunków, które zresztą nie zostały podtrzymane przez Radę Nadzorczą SNCB, za wyjątkiem jednej, która została wydana przed dniem 22 lutego 2002 r.)”.
- (c) „fakt, że władze publiczne, w czasie narad wewnątrzgabinetowych lub przy innych okazjach, zapoznały się z raportami lub analizami dotyczącymi SNCB i ABX LOGISTICS, należy do normalnego zachowania

akcjonariusza, którego troską jest śledzenie głównych zmian dotyczących jego inwestycji”.

5.2. Odpowiedź władz belgijskich na uwagi stron trzecich

(160) W odpowiedzi na uwagi zainteresowanych stron dotyczących wyboru członków zarządu w zależności od ich przynależności politycznej, władze belgijskie podają, że działania ABX Logistics nie dotyczą zadań służby publicznej SNCB. Te działania i zarządzanie nimi dotyczyły więc w pełni autonomicznego zarządzania SNCB. Wynika stąd, że procedura mianowania członków zarządu ABX Logistics była taka, jak procedura przewidziana przez prawo belgijskie dla każdej spółki akcyjnej regulowanej przez to prawo. Powoływanie członków zarządu ABX Logistics lub jej filii było więc zgodne z przejrzystością procedury określonej przez prawo, a więc nie zależało od arbitrażu według przynależności politycznej.

(161) W odniesieniu do finansowania sieci ABX Logistics: Władze belgijskie zapewniają, że struktura bilansu SNCB aż do 2001 r. była zdrowa i że wynik skonsolidowany za lata 1998 i 1999 był dodatni.

(162) Argumenty Belgii dotyczące (re)inwestycji: Oprócz informacji władz belgijskich dotyczących (re)inwestycji, zgodnie z tym, co streszczono w przedstawieniu faktów, władze belgijskie podają również, że miejscowa interwencja SNCB odnośnie do przedmiotowych filii (Niemcy, Francja, Holandia, Irlandia, Portugalia, Belgia) jest wobec tego całkowicie zgodna z zasadą prywatnego inwestora działającego w gospodarce rynkowej. Ponadto zauważono, że interwencje dotyczące ABX LOGISTICS Singapur nie podlegają zakresowi zastosowania art. 87 Traktatu.

(163) Jeżeli chodzi o uwagi stron trzecich dotyczące rozszerzenia postępowania, to władze belgijskie podają, że już w poprzednich swoich deklaracjach odpowiadały na uwagi, które tylko powtarzają wątpliwości Komisji.

(164) Jeżeli chodzi o interwencję Pana Roberta Ziegler'a, to władze belgijskie podają, że pożyczka na czas określony w wysokości 140 milionów EUR, podobnie jak nowe środki mające na celu kapitalizację tej pożyczki, zostały podane do wiadomości Komisji. W oczekiwaniu na zatwierdzenie, nie było zobowiązań ze strony SNCB lub ABX. To samo dotyczy zresztą aportu 157,4 milionów EUR w środki własne na restrukturyzację ABX-Niemcy, podobnie jak i innych środków, o których powiadomiono. Jeżeli chodzi o potencjalny zysk, jaki mogłaby osiągnąć ABX dzięki swojej prywatyzacji, to władze belgijskie odsyłają do „fairness opinion” (opinii o rzetelności) przygotowanej przez KPMG, a dostarczonej Komisji, która podaje, że „the terms of the proposed sale to [Yvan] are fair and reasonable and represent fair market value” („Zaproponowane postanowienie dotyczące sprzedaży na rzecz [Yvan] są słuszne i zasadne i stanowią uczciwą wartość rynkową”). Jeżeli chodzi o rzekomy brak sprzedaży ABX Francja, to władze

⁽⁶⁸⁾ Pismo władz belgijskich z dnia 29 sierpnia 2003 r., str. 16.

belgijskie przypominają, że podały one jakie części zostały sprzedane. Jeżeli chodzi o warunki tej sprzedaży to powołują się one zwłaszcza na raport Ernst & Young, według którego „the price valuation for Road Domestic Transport Activities amounting to (...) is fair” („Szacunkowa cena działalności krajowego transportu drogowego wynosząca (...) jest właściwa”). Wreszcie, na zapytanie dotyczące konsekwencji ewentualnej upadłości grupy ABX, władze belgijskie mogą jedynie podkreślić poważne konsekwencje, nawet tylko częściowo negatywnej, decyzji Komisji zarówno dla ABX LOGISTICS Worldwide, jak i dla SNCB Holding.

(165) Sprzedaż ABX-WW : Według władz belgijskich, SNCB Holding nie była w żaden sposób zobowiązana do przeprowadzenia prywatyzacji ABX Logistics Worldwide drogą zaproszenia do składania ofert przetargowych.

(166) Władze belgijskie podają, że analiza praktyki Komisji w zakresie pomocy państwa odnośnie do prywatyzacji pokazuje, że w przypadku braku zaproszenia do składania ofert przetargowych, Komisja zadowala się sprawdzeniem czy sprzedaż aktywów miała miejsce po cenie rynkowej, w oparciu o wycenę przeprowadzoną przez niezależnego biegłego. W tym względzie, władze belgijskie przedłożyły Komisji – zgodnie z tymi zasadami – niezależną ocenę warunków sprzedaży ABX Logistics Worldwide, przeprowadzoną przez biuro doradców KPMG Corporate Finance.

6. OCENA KOMISJI

6.1. Obecność pomocy państwa

(167) W rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu „wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiejkolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna ze wspólnym rynkiem w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi”

(168) Tytułem wstępu, Komisja stwierdza, że wyżej opisane środki dotyczyły wielu spółek należących do sieci ABX od jej utworzenia, a które później, na skutek utworzenia holdingu ABX-WW, zostały włączone do grupy ABX. Zauważa ona, że nawet przed prawnym utworzeniem tego holdingu, spółki te tworzyły, w ramach grupy SNCB, wyraźnie odrębną jednostkę gospodarczą (w dalszej części zwaną „grupą ABX”), którą, dla potrzeb poniższej analizy, należy traktować jako właściwą jednostkę.

(169) Komisja stwierdza od razu, że trzy z czterech kryteriów art. 87 ust. 1 Traktatu („sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom”, „groźenie zakłóceniem konkurencji” i „wpływanie na wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi”) są spełnione.

Istotnie, wkłady wniesione przez SNCB do grupy ABX faworyzują tę spółkę w porównaniu z innymi przedsiębiorstwami obecnymi na jej rynkach.

Ponadto, środki te, przynosząc korzyści wyłącznie grupie ABX lub jej filiom, zakłócają lub grożą zakłóceniem konkurencji w części jej działalności podlegającej wolnej konkurencji.

Wreszcie, ponieważ analizowana działalność konkurencyjna prowadzona jest również w wielu innych państwach członkowskich, środki te wpływają na wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi. Ten wniosek ma również zastosowanie do środków przyznanych na rzecz spółek grupy aktywnych poza Wspólnotą. W rzeczywistości, z jednej strony, zgodnie z orzecznictwem „Tubetubemeuse”⁽⁶⁹⁾, uwzględniając wzajemną zależność rynków, na których działają przedsiębiorstwa wspólnotowe, nie jest wykluczone, że pomoc może zakłócić konkurencję wewnątrzwspólnotową, nawet, jeżeli przedsiębiorstwo beneficjent pomocy eksportuje prawie całą swoją produkcję poza Wspólnotę. Z drugiej strony, ponieważ chodzi o grupę transportu międzynarodowego, prowadzącą swoją działalność na poziomie światowym, w konkurencji z innymi operatorami wspólnotowymi, pomoc przyznana jednej spółce grupy działającej w krajach trzecich wzmacnia całą grupę, a tym samym, wpływa na wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi i zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji w obrębie Wspólnoty.

(170) Następnie, ponieważ przedmiotowe środki mobilizują zasoby SNCB, dlatego muszą być traktowane jako zaangażowanie zasobów państwa (środków publicznych).

(171) Istotnie, posiadanie SNCB przez państwo i jej specjalny status przedsiębiorstwa publicznego prowadzą do wniosku, że zasoby SNCB pozostają wciąż pod kontrolą publiczną. Ten wniosek jest wzmocniony przez stwierdzenie, że SNCB podlega przepisom ustawy z dnia 21 marca 1991 r., która daje jej specjalną ochronę przed ryzykiem upadłości, podobną do gwarancji udzielanej przez państwo.

(172) Tak więc, w swoim orzeczeniu Stardust Marine⁽⁷⁰⁾, Trybunał podaje: „należy przypomnieć, co wynika już z orzecznictwa Trybunału, że art. 87 ust. 1 WE obejmuje wszystkie środki pieniężne, które władze publiczne mogą rzeczywiście wykorzystywać do wspierania przedsiębiorstw, bez względu na to czy te środki rzeczowo należą lub nie do majątku państwa. W konsekwencji, nawet jeżeli sumy odpowiadające przedmiotowym środkom nie znajdują się trwale w posiadaniu Skarbu Państwa, fakt, że pozostają one stale pod kontrolą publiczną, a więc w dyspozycji właściwych władz krajowych, wystarczy, żeby zostały one zakwalifikowane jako zasoby państwowe”.

⁽⁶⁹⁾ Orzeczenie z dnia 21 marca 1990 r., C-142/87, Belgia/Komisja, sprawa zwana „Tubemeuse” (Rec. str. I-959, punkt 35).

⁽⁷⁰⁾ Orzeczenie Trybunału z dnia 16 maja 2002 r., C-482/99, Francja/Komisja, sprawa zwana „Stardust Marine” (Rec. str. I-4397, punkt 37).

- (173) Ponadto, również w orzeczeniu Stardust Marine, w punkcie 52, Trybunał podaje, że: „... sam fakt, że przedsiębiorstwo publiczne jest pod kontrolą państwową nie wystarczy, aby państwu przypisać środki podejmowane przez to przedsiębiorstwo, takie jak środki przedmiotowego wsparcia finansowego. Należy jeszcze przeanalizować czy władze publiczne powinny być postrzegane jako zaangażowane, w taki czy inny sposób, w podejmowanie tych środków”.
- (174) Aby środki podjęte przez przedsiębiorstwo mogły nosić znamiona pomocy państwa musi być spełniony jeszcze jeden warunek, a mianowicie, że środki te nie byłyby zgodne z zachowaniem, jakie przyjąłby prywatny inwestor znajdujący się z porównywalnej sytuacji.
- (175) W konsekwencji, dla każdego ze środków podjętych przez SNCB na rzecz grupy ABX, Komisja zbada w dalszej części czy można je równocześnie przypisać państwu i czy różnią się od prawdopodobnego zachowania prywatnego inwestora. Jeżeli te dwa warunki łączą się, to środki noszą znamiona pomocy państwa, a Komisja bada jej cel i wysokość.
- 6.1.1. *Inwestycje z 2001 r. i wkłady równoległe*
- (176) Władze belgijskie wskazały, że reinwestycje dokonane w 2001 r. przez SNCB w działalność niemiecką, holenderską i francuską grupy ABX opierały się na pozytywnych prognozach ekonomicznych i radach ekspertów do spraw rozwoju przedsiębiorstwa.
- (177) Wyżej przedstawione obliczenia rentowności wydają się opierać na akceptowalnych założeniach rozwoju działalności, takich jakie mogły być postrzegane przez SNCB w 2001 r.
- (178) Inwestycje w Niemczech opierają się na ekspertyzie, która szacowała, że udane uzdrowienie ABX-D umożliwiłoby kontynuowanie strategii ABX z potencjalną wartością do wytworzenia rządu 300 milionów EUR porównywalną ze wstrzyknięciem 50 milionów EUR oraz zadowalającą wydajnością wewnętrzną.
- (179) Dla inwestycji w wysokości 30 milionów EUR we Francji, obliczenie rentowności prowadzi do oceny, że SNCB mogła oczekiwać wewnętrznej stopy zwrotu na poziomie 8 – 14 %. Ponadto, ta inwestycja umożliwiła uruchomienie programu sekurytyzacji, umożliwiając spółce uzyskanie bankowej linii kredytowej w wysokości 70 milionów EUR.
- (180) Jeżeli chodzi o inwestycje zrealizowane w 2001 r. w ABX-NL, Komisja uważa, że nie jest wystarczająco uzasadnione, jak proponują władze belgijskie, aby obliczenie IRR opierać na kwocie podwyższenia kapitału po odjęciu kosztów nabycia Wegtransport. Jednakże, zakładając, że całkowita kwota inwestycji SNCB obejmuje ten koszt nabycia i wynosi 19,2 milionów EUR, a nie 12,2 milionów EUR, to IRR inwestycji plasuje się w przedziale pomiędzy 8,9 % a 10,2 % i pozostaje więc do zaakceptowania, przede wszystkim w zestawieniu z faktem, że w momencie inwestycji, przywrócenie rentowności całego ABX-NL było przewidywane w krótkim okresie – dwóch lat.
- (181) Tak samo, szacunki stopy rentowności „wkładów równoległych” w kapitał Spółek Grupy ABX obecnych w Irlandii, Belgii, Portugalii i Singapurze (które nie znajdowały się w trudnej sytuacji finansowej), pokazuje przewidywaną IRR w przedziale między 9,6 % a 12,7 %, i wydaje się być do przyjęcia.
- (182) Komisja przypomina ponadto, że aż do końca 2001 r. SNCB dysponowała strukturą finansową umożliwiającą finansowanie jej rozwoju handlowego bez nadmiernego obciążania własnej struktury finansowej (wskaźnik zadłużenia w stosunku do środków własnych ewoluował od 0,6 do 0,9 w okresie 1997 – 2001), przy czym sytuacja ta zmieniła się począwszy od 2002 r.
- (183) Wreszcie, należy odnotować, że wszystkie te decyzje inwestycyjne wpisują się w strategię grupy. W tych warunkach, było rzeczą uzasadnioną, z punktu widzenia SNCB, uwzględnienie nie tylko wewnętrznej rentowności oczekiwanej od każdej z tych operacji, ale również pozytywnych wyników oczekiwanych na poziomie grupy.
- (184) Komisja wnioskuje z tego, że z punktu widzenia perspektywy, przystępując do realizacji inwestycji w 2001 r. i do „wkładów równoległych” SNCB zachowała się tak, jakby mógł to zrobić prywatny inwestor i że te środki nie stanowią pomocy państwa.
- (185) Natomiast, Komisja stwierdza, że SNCB udzieliła swojej gwarancji ABX Singapur nie żądając od niej wynagrodzenia, inaczej niż zrobiłby to inwestor prywatny. Wiedząc, że taka gwarancja została udzielona w czerwcu 2000 r., w momencie, gdy ABX zaczęła wzbudzać zainteresowanie publiczne, jak również interwencje władz publicznych dotyczące SNCB, i uwzględniając w swojej analizie każdy element potencjalnej pomocy, Komisja uważa, że udzielenie tej gwarancji nieodpłatnie, może zawierać w sobie pomoc państwa. Ponieważ ta gwarancja została udzielona jednej ze spółek grupy ABX w momencie, gdy decyzja o reorganizacji i restrukturyzacji sieci została już podjęta i była w trakcie realizacji, Komisja przeanalizuje tę pomoc wraz z innymi środkami restrukturyzacji grupy ABX, która wchłonęła ABX Singapur.
- 6.1.2. *Środki rekaptalizacji*
- (186) Posiedzenie belgijskiej Rady Ministrów z lutego 2002 r. stanowi niezbitą dowód zaangażowania się rządu belgijskiego, poczynając od tego dnia, w zarządzanie sprawą ABX przez SNCB. Środki rekaptalizacji ABX Niemcy (w kwocie 157,4 milionów EUR) i ABX Holandia (w kwocie 10,6 milionów EUR) zostały przekazane przez Belgię po tej dacie i nie zostały jeszcze wdrożone. Belgia nie przedstawiła tych środków jako inwestycji rozważnej, ale jako pomoc na restrukturyzację. Wobec tego nie ma wątpliwości, że te środki należy zakwalifikować jako pomoc państwa i przeanalizować jako pomoc na restrukturyzację.

(187) Pismo o braku zastrzeżeń, które SNCB musiała wystawić dla swojej niemieckiej filii, ponieważ stan środków własnych filii był negatywny w miesiącach po jej nabyciu, był powtarzany co roku aż do 2005 r., w tym także w okresie, kiedy możliwość przypisania państwu decyzji SNCB dotyczących ABX nie ulega wątpliwości. Jako, że pismo to zawiera zobowiązania porównywalne do zobowiązań gwarancyjnych i nie wiąże się z wynagrodzeniem dla SNCB, Komisja uważa, że ma do czynienia z elementami pomocy państwa. Jednakże, wobec tego, że rekapitalizacja ABX Niemcy przez SNCB, stanowiąca przedmiot niniejszej decyzji, przynosi wierzycielom tej spółki, faktycznie i definitywnie, bezpieczeństwo, którego szukali w formie tego pisma o braku zastrzeżeń, które wobec tego staje się bezprzedmiotowe, nie ma powodu, aby uczynić z niego przedmiot badania odrębny i niepotrzebny w stosunku do badania samych środków rekapitalizacji.

6.1.3. Pożyczki z 2002 r.

(188) SNCB udzielała pożyczek ABX Logistics NV, ABX-D, -NL i -F od kwietnia i maja 2002 r., a więc w okresie, kiedy możliwość przypisania państwu decyzji SNCB dotyczących ABX nie ulega wątpliwości.

(189) Jak podano w części opisowej, pożyczki te skutkowały wynagrodzeniami zawierającymi się w przedziale [...] do [...] %. Komisja uważa, biorąc pod uwagę sytuację omawianych przedsiębiorstw, że ten poziom wynagrodzenia jest nieadekwatny. Za wskaźnik o właściwym poziomie stopy uważa ona stopę referencyjną Komisji, która zresztą została zastosowana do taryfikacji pomocy na ratowanie przyznanej w 2003 r. dla ABX Niemcy, to znaczy 5,06 %.

(190) Komisja wnioskuje z tego, że te pożyczki zawierają elementy pomocy państwa. Komisja szacuje, w oparciu o wyżej wspomnianą stopę referencyjną, powiększoną o 400 punktów bazowych dla przedsiębiorstwa zagrożonego, ale także będącego w trakcie restrukturyzacji, że wysokości elementu pomocy odpowiadająca tej pożyczce sięga rzędu 8 milionów EUR.

(191) Ponieważ pożyczki zostały udzielone różnym Spółkom Grupy ABX, w momencie, gdy decyzja o reorganizacji i restrukturyzacji już zapadła i była w trakcie realizacji, Komisja przeanalizuje tę pomoc wraz z innymi środkami restrukturyzacji grupy ABX, która wchłonęła zachowane działalności spółek mających korzystać z tych pożyczek.

6.1.4. Gwarancja przyznana na utworzenie cash pool (konsolidacja środków pieniężnych)

(192) Jak przypomniano w opisie środków restrukturyzacji, władze belgijskie podały, że linia środków pieniężnych, otwarta w instytucji finansowej dla grupy ABX, w wysokości [...] milionów EUR skutkowałą wynagrodzeniem handlowym i że gwarancja udzielona w styczniu 2001 r. przez SNCB na tę linię kredytową stanowi przedmiot wynagrodzenia w wysokości [...] punktów bazowych.

(193) Ta stopa wydaje się dopuszczalna w porównaniu ze stopami bankowymi zazwyczaj ustalonymi w podobnych sytuacjach ⁽⁷¹⁾. Komisja wnioskuje z tego, że ta gwarancja nie przyniosła grupie ABX korzyści stanowiącej pomoc państwa. Zresztą, nawet jeżeli należałoby uznać, że stopa wymagana przez prywatnego inwestora byłaby wyższa o kilka punktów bazowych lub nawet byłaby dwukrotnie wyższa, wynikłaby z tego korzyść bez znaczenia w porównaniu z innymi środkami pomocowymi (0,07 milionów EUR rocznie) i która nie zmieniłaby poniższej analizy zgodności całości środków pomocowych na restrukturyzację.

6.1.5. Inne zobowiązania pozabilansowe SNCB

(194) Władze belgijskie potwierdziły, że poza gwarancjami przejętymi w chwili początkowego nabycia niektórych spółek należących do sieci, jedynymi nowymi gwarancjami udzielonymi przez SNCB na rzecz grupy ABX są dwie wyżej wspomniane gwarancje na rzecz ABX Singapour, które zakończyły się w 2005 r. oraz na rzecz przedsiębiorstwa, któremu została udzielona linia środków pieniężnych dla potrzeb cash pool. SNCB wystawiła jednak kilka pism o braku zastrzeżeń.

(195) Władze belgijskie uważają, że te pisma o braku zastrzeżeń, które nie skutkują wynagrodzeniem, stanowią normalną praktykę w gospodarce rynkowej w relacjach pomiędzy spółką-matką i jej filiami. W tym szczególnym przypadku, poza analizowanym już pismem na rzecz ABX Niemcy i pismem o braku zastrzeżeń na rzecz ABX Hiszpania na kwotę 12,3 milionów EUR, Komisja stwierdziła, że żadne z nowych znanych jej pism o braku zastrzeżeń, a które zostały wystawione od 2000 r. (w momencie, gdy ABX zaczyna wzbudzać zainteresowanie publiczne) nie zawiera treści prawnie wiążących SNCB. Komisja uważa, że pismo o braku zastrzeżeń wspierające ABX Hiszpania jest równoznaczne z gwarancją bankową, ponieważ SNCB zobowiązuje się udzielić środków koniecznych do tego, aby ABX Espagne mogła zapłacić swoje wierzycielności bankowi. Komisja przypomina, że elementem pomocy jest koszt gwarancji, który przedsiębiorstwo musiałoby ponieść, aby uzyskać taką pożyczkę, a który należy dodać do kosztu samego kredytu. Ten element jest w każdym razie ograniczony i odpowiada kilku punktom bazowym. Zatem jeżeli uzna się za odpowiednią marżę w wysokości [...] punktów bazowych, zapłaconą zresztą przez grupę ABX na rzecz SNCB, to wynikający z tego element pomocy pozostanie marginalny (0,02 milionów EUR rocznie). Nawet, jeżeli ten koszt gwarancji powinien być znacznie wyższy, na przykład dwukrotnie, to znaczy [...] punktów bazowych, co wydawałoby się dużo, element pomocy sam w sobie pozostałby tak samo marginalny (0,04 milionów EUR rocznie) i nie zmieniłby wniosków dotyczących pomocy na restrukturyzację.

⁽⁷¹⁾ Jako przykład, można podać stopę w wysokości [...] punktów bazowych płaconą przez filię ABX bankom tytułem udzielonych przez nie gwarancji.

6.1.6. *Zaprzestanie działalności road domestic Francia*

(196) Ponieważ wybór i warunki zaprzestania przez ABX Francia swojej działalności road domestic Francia można wyraźnie przypisać państwu belgijskiemu, Komisja musi zweryfikować argumenty wysuwane przez władze belgijskie na uzasadnienie wyboru „RES”, jako zgodnego z tym, jakiego dokonałby prywatny inwestor znajdujący się w takich samych warunkach.

(197) Koszt scenariusza wybranego przez SNCB : całkowity koszt scenariusza zaprzestania działalności wybranego przez SNCB wynosi 137,5 milionów EUR, to znaczy [...] milionów EUR odpowiadających ujemnym aktywom netto w momencie zaprzestania działalności i kwocie [...] milionów EUR ceny sprzedaży poniżej wartości rynkowej.

(198) Komisja zauważa, co potwierdziły dwie niezależne ekspertyzy, że ta kwota, wynosząca [...] milionów EUR, odpowiada wartości ujemnej działalności road domestic odstąpienia pracownikom.

Zatem, „Deloitte Corporate Finance” przejrzał business plan (plan przedsiębiorstwa) przedmiotowej działalności i wyceenił ją, korzystając z metody „discounted cash flows” (zdyskontowanych przepływów pieniężnych). Plan przedsiębiorstwa obejmuje lata 2005 – 2008. Wycena doprowadziła do wartości krajowej ABX-F, która odpowiada wyżej wymienionej cenie poniżej wartości rynkowej. Ten wynik został potwierdzony przez Ernst & Young Transaction Advisory Services, która przejrzała wycenę przeprowadzoną przez Deloitte.

Zważywszy, że ci dwaj niezależni eksperci korzystali z ogólnie przyjętych i właściwych metod wyceny, Komisja akceptuje, że ta cena odpowiada cenie rynkowej i że przejmujący działalność Road domestic Francia nie skorzystał z pomocy państwa przy okazji tego wykupu.

(199) Koszt scenariusza likwidacji dobrowolnej: Według władz belgijskich, koszt scenariusza likwidacji dobrowolnej wyniósłby 183 milionów EUR, to znaczy [...] milionów EUR tytułem ujemnych aktywów netto w momencie podjęcia decyzji o sprzedaży i [...] milionów EUR innych kosztów dodatkowych.

(200) W zakresie planu likwidacji dobrowolnej, SNCB musiałaby spłacić grupę wierzycieli likwidowanej spółki, czego nie można byłoby pokryć ze środków płynnych. Jest więc rzeczywiście uzasadnione, aby uwzględnić koszt [...] milionów EUR.

(201) Inne koszty dodatkowe wzięte pod uwagę przez władze belgijskie obejmują zwłaszcza [...] milionów EUR tytułem planu socjalnego, który miałby być zrealizowany przez SNCB po likwidacji oraz [...] milionów EUR tytułem strat, które poniosłaby grupa ABX w trakcie negocjacji tego planu.

(202) Te dwie wyceny wydają się słuszne. Rzeczywiście, ponieważ chodzi o plan socjalny, ta kwota odpowiada kosztowi planu socjalnemu w wysokości [...] EUR na pracownika, co jest do przyjęcia; odnośnie do strat, jakie należy ponieść podczas realizacji tego planu,

przewidywana kwota jest porównywalna z poziomem straty szacowanym na 2005 r. w planie przedsiębiorstwa w momencie sprzedaży (pomiędzy [...] a [...] milionów EUR). Władze belgijskie biorą zresztą pod uwagę w swoich szacunkach dodatkową kwotę 15 milionów EUR tytułem strat dotyczących pierwszego kwartału 2006 r.

(203) W konsekwencji, ponieważ ABX Francia musiałaby stawić czoła różnym odszkodowaniom za zerwanie umów (w kwocie oszacowanej przez władze belgijskie na 14 milionów EUR) i konsekwencjom, jakie miałyby dla pozostałych obszarów grupy utrata dostępu do rynku francuskiego, należy uznać, że likwidacja dobrowolna doprowadziłaby SNCB do poniesienia kosztu wyższego niż koszt wykupu działalności road domestic Francia przez pracowników.

(204) Koszt scenariusza likwidacji sądowej. Według władz belgijskich, koszt scenariusza likwidacji sądowej wyniósłby 346 milionów EUR, czyli [...] milionów EUR tytułem ujemnych aktywów netto sprzedawanej spółki w momencie podjęcia decyzji o sprzedaży i [...] milionów EUR innych kosztów dodatkowych.

(205) Według Komisji, w odróżnieniu od scenariusza sprzedaży lub likwidacji dobrowolnej, nie jest uzasadnione przyjęcie, że w scenariuszu likwidacji przymusowej SNCB musiałaby pokryć całość kwoty [...] milionów EUR odpowiadających ujemnym aktywom netto w momencie podjęcia decyzji o sprzedaży, ponieważ z definicji nie starałaby się spłacić wierzycieli swojej filii.

(206) Wśród innych kosztów dodatkowych, władze belgijskie zakładają, że w tym scenariuszu SNCB mogłaby ponieść ryzyko [...] w wysokości 58 milionów EUR.

(207) Na poparcie tej tezy władze belgijskie dostarczyły Komisji wiele dokumentów, a zwłaszcza opinię ekspertów Linklaters et Grand Auzas et Associés, według których scenariusz likwidacji sądowej naraziłby SNCB na realne i nie bez znaczenia ryzyko [...] podważając jej odpowiedzialność.

(208) Komisja nie neguje, że w niektórych wyjątkowych przypadkach, niektóre krajowe przepisy prawne przewidują możliwość zwrócenia się stron trzecich przeciwko akcjonariuszom likwidowanej spółki, zwłaszcza, jeżeli ci akcjonariusze mogą być postrzegani jako [...] i/lub osoby, które popełniły błędy w zarządzaniu.

(209) Jednakże, w danym wypadku, pomimo, że taka możliwość istnieje w prawie francuskim i że władze belgijskie dostarczyły kilku informacji dotyczących takiego ryzyka, w tym konkretnym przypadku podczas rozszerzenia postępowania w kwietniu 2005 r., nie rozwiąły one w wystarczającym stopniu wątpliwości przedstawionych w niniejszej sprawie. Komisja wnioskuje z tego, że nie jest uzasadnione, w tym przypadku, zaliczenie do kosztów tego scenariusza kwoty 58 milionów EUR związanych, według władz belgijskich, z ryzykiem w wysokości [...].

(210) W ten sam sposób, Komisja, przeciwnie niż sądzą władze belgijskie, uważa, że, biorąc pod uwagę zwłaszcza specjalny status SNCB, jest mało prawdopodobne, aby ewentualna

likwidacja sądowa działalności road domestic Francja wpłynęła w znaczący sposób na koszt finansowania SNCB. Można natomiast przyjąć, że likwidacja ta mogłaby spowodować nadwyżkę kosztów finansowania zadłużenia bankowego grupy ABX, w maksymalnej kwocie 7 milionów EUR szacowanych przez władze belgijskie.

(211) Symulacja władz belgijskich uwzględnia również wpływ na zapotrzebowanie na środki obrotowe grupy, z tego powodu, że wierzyciele całej grupy mogliby, na skutek postawienia w stan likwidacji działalności road domestic Francja, zażądać drastycznego skrócenia ich terminów płatności. Oszacowanie wpływu tego zjawiska na 45 milionów EUR, oparte na założeniu skrócenia o jeden tydzień średniego terminu płatności przyznanego dostawcom, czyli 15 %, wydaje się do przyjęcia. Nawet jeżeli wpływ mógłby być umiarkowany dla klientów filii grupy znajdujących się w dobrej sytuacji finansowej, mógłby być znacznie poważniejszy niż jeden tydzień dla klientów pozostałych filii znajdujących się w trudnej sytuacji finansowej w momencie likwidacji działalności we Francji.

(212) Wreszcie władze belgijskie uważają, że likwidacja działalności road domestic Francja mogłoby również spowodować utratę klientów od 5 do 30 % w roku likwidacji w pozostałych obszarach działalności grupy. Odnosnie do grupy oferującej zintegrowane usługi w Europie, a której poszczególne rodzaje działalności są silnie współzależne, uzasadnione jest, aby rozważyć, czy postawienie w stan likwidacji sądowej mogłoby w efekcie spowodować pogorszenie wizerunku i utratę działalności dla pozostałych rodzajów działalności grupy, tym bardziej, że jak wynika z szacunków władz belgijskich działalność i/lub przedmiotowy kraj są zbliżone do działalności i kraju spółki, która zostałaby zlikwidowana. Takie rozumowanie nie mogłoby zostać zastosowane do wybranego scenariusza „RES”. Istotnie, z jednej strony to rozwiązania zachowuje wizerunek grupy, z drugiej strony umowa sprzedaży działalności road domestic zawiera porozumienie o współpracy pomiędzy spółką obejmującą działalność zbytą w trybie „RES” oraz działalność międzynarodową ABX-F, które pozostają w ramach grupy ABX, dzięki której klienci tej ostatniej zachowują dostęp do usługi we Francji. Komisja zauważa, że trudno jest potwierdzić utratę klientów dochodzącą aż do poziomu 30 %. Podobnie, zważywszy na fakt, że poszczególne filie grupy mają wielu ważnych klientów wspólnych, a także mając na uwadze znaczenie Francji w działalności międzynarodowych grupy we Francji, w Niemczech i w Holandii (która mieści się w przedziale 14 – 36 %), zamiast nadwyżki kosztów w wysokości 112 milionów EUR przewidywanej przez władze belgijskie, Komisja uważa, że aby oszacować wpływ tego zjawiska, należy ostrożnie przyjąć szacunkową wartość kosztów odpowiadającą maksymalnej stracie w wysokości 20 % klienteli w pierwszym roku w tych rodzajach działalności, które zostałyby najbardziej dotknięte), czyli około 75 milionów EUR.

(213) Jest również uzasadnione przyjęcie hipotezy, że zmniejszenie działalności doprowadziłoby grupę do zmniejszenia zatrudnienia, ponieważ w celu uniknięcia zbyt dużej straty

marży brutto przedsiębiorstwo mogłoby być zmuszone do konieczności dodatkowych zwolnień pracowników. Władze belgijskie oszacowały ten dodatkowy koszt na 35 milionów EUR. Z tą wielkością, a więc kosztem tych zwolnień, związana jest wielkość straty działalności; taka sama ostrożna hipoteza jak powyżej pozwala uznać wartość szacunkową dwóch trzecich tych dodatkowych kosztów, to znaczy 24 milionów EUR.

(214) Ogółem Komisja szacuje, że zamiast 346 milionów EUR przyjętych przez władze belgijskie, można uznać, że scenariusz likwidacji sądowej działalności road domestic Francja mógłby doprowadzić SNCB do poniesienia kosztu w wysokości co najmniej 7 + 45 + 75 + 24, czyli 151 milionów EUR (poza ewentualnym ryzykiem [...]), który jest wyższy od kosztu scenariusza przyjętego przez SNCB.

(215) Wniosek: Na zakończenie tej analizy, Komisja uważa, że wybór dokonany przez SNCB dotyczący sprzedaży pracowników swojej działalności road domestic Francja i tryb jej przeprowadzenia mogą być uważane jako zgodne z wyborem, jakiego dokonałby prywatny inwestor kierujący się wyłącznie racjami ekonomicznymi, a więc, że ta operacja nie zawiera elementów pomocy państwa.

(216) Komisja opiera powyższą analizę jedynie na tych założeniach, które wydają się jej uzasadnione i wystarczająco umotywowane. Te oceny prowadzą do stwierdzenia, że różnica pomiędzy scenariuszem wybranym przez SNCB a alternatywami likwidacji wynosi co najmniej 13 milionów EUR, co powinno dostatecznie pokryć ewentualny margines błędu w szacunkach przyjętych po analizie.

6.1.7. Sprzedaż ABX-WW

(217) Komisja stwierdza, że SNCB dokonała szeroko zakrojonego poszukiwania nabywcy ABX-WW korzystając zwłaszcza z pośrednictwa specjalistycznej spółki.

(218) Jeżeli chodzi o cenę i warunki sprzedaży ABX-Worldwide, Komisja wzięła pod uwagę raport KPMG, której zlecono sprawdzenie pod kątem finansowym („fairness”) oferty sprzedaży wszystkich pozostałych, wyżej opisanych, aktywów ABX-WW.

(219) W swoim raporcie ⁽⁷²⁾, KPMG opiera się zasadniczo na porównaniu dwóch metod wyceny: metodzie „discounted cash flow” (DCF, zdyskontowanych przepływów pieniężnych) polegającej na wycenie aktualnej wartości netto przyszłych zdyskontowanych dochodów i metody „capitalised earnings” (CEA, wartości produkcyjnej kapitalizowanej) polegającej na porównaniu różnych poziomów dochodów (CA, EBITDA, EBIT ...) zdyskontowanych dla przedsiębiorstwa w stosunku do innych przedsiębiorstw z tego samego sektora, z zastosowaniem mnożników danego rynku.

(220) Biorąc pod uwagę fakt, że ekspert przeprowadził dogłębną analizę przypadku zbycia i skorzystał z uznanych metod wyceny stosowanych do tego typu fairness opinion,

⁽⁷²⁾ KPMG: Project Yvan – Valuation summary, Presentation to NMBS/SNCB Holding NV/SA, 26 May 2005 r. v.2.2.

Komisja uważa, że końcowy wniosek KPMG, według którego „the term of the proposed sale to Yvan is fair and reasonable and represents fair market value” („Zaproponowane warunki dotyczące zbycia na rzecz [Yvan] są właściwe i zasadne i stanowią uczciwą wartość rynkową”) jest do przyjęcia. Wyciąga stąd wniosek, że zbycie ABX WW, pod warunkiem, że nastąpi ono po uzgodnionej cenie i pod warunkiem jedynie zwyczajowych i ekonomicznie uzasadnionych w przypadku zbycia wyrównań, nie zawiera elementów pomocy państwa na rzecz przejmującego.

- (221) Warunki zbycia gwarantują Belgii cenę zbycia i zobowiązanie istotnego wkładu ze strony Yvan, co obniży publiczne wydatki przeznaczone przez Belgię na tę sprawę. Gwarantują również rzeczywiste zbycie przez SNCB całej działalności grupy ABX.

6.2. Zgodność pomocy z restrukturyzacją

- (222) Komisja przeanalizuje w dalszej części zgodność pomocy państwa, którą właśnie rozpoznała względem swoich wytycznych w zakresie pomocy udzielanej na ratowanie i na restrukturyzację przedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji. Pierwotne zgłoszenie zostało złożone przez władze w 2003 r. i spowodowało wszczęcie postępowania w lipcu 2003 r. w oparciu o wytyczne wspólnotowe w zakresie pomocy państwa na ratowanie i na restrukturyzację zagrożonych przedsiębiorstw z 1999 (⁷³) r. (w dalszej części zwanych „wytycznymi z 1999 r.”). Jednakże, z jednej strony, aktualizacja planu restrukturyzacji, która miała miejsce po wejściu w życie nowych wytycznych, przewiduje zasadniczy wzrost kwoty pomocy przewidzianej pierwotnie; z drugiej strony, z powyższej analizy wynika, że SNCB udzieliła nielegalnej pomocy grupie ABX. Biorąc pod uwagę te elementy oraz pkt 103 i 104 wytycznych wspólnotowych w zakresie pomocy państwa udzielanej na ratowanie i na restrukturyzację zagrożonych przedsiębiorstw z 2004 r. (⁷⁴) (w dalszej części zwane „wytycznymi z 2004 r.”), Komisja rozważa całość tej pomocy w odniesieniu do tego ostatniego tekstu, biorąc pod uwagę, że początkowa notyfikacja planu została przedstawiona w odniesieniu do wytycznych z 1999 r.. W każdym przypadku, poniższa analiza wykazuje, że przedmiotowa pomoc może zostać uznana za zgodną z tymi samymi warunkami zarówno w rozumieniu wytycznych z 1999 r., jak z wytycznymi z 2004 r.

6.2.1. Kwalifikowanie

- (223) Komisja stwierdza, w oparciu o wiele rzeczowych wskazówek, że grupa ABX, jako całość, musi być traktowana jako przedsiębiorstwo zagrożone w rozumieniu pkt 11 wytycznych z 2004 r. Istotnie, z jednej strony straty operacyjne grupy zwiększyły się w latach 2001 i 2002 i w 2002 r. osiągnęły poziom 50 milionów EUR; straty również zwiększyły się, wynik netto spadł z - 73 milionów EUR w 2000 r. do - 186 milionów EUR w 2002 r.;

obciążenia finansowe wzrosły w tym samym okresie z 15 do 41 milionów EUR, podobnie jak zadłużenie z 442 do 512 milionów EUR. Z drugiej strony i przede wszystkim, działalność grupy ABX w Niemczech, we Francji i w Holandii napotkała na poważne trudności finansowe, które zostały opisane w decyzji zatwierdzającej pomoc na ratowanie ABX i stanowią tym samym bezspornie przedsiębiorstwa zagrożone, jak to stwierdziła Komisja we wspomnianej powyżej decyzji (⁷⁵); otóż te jednostki odgrywały wówczas decydującą rolę w strategii grupy ABX i w jej zdolności do zapewnienia zintegrowanej obsługi logistycznej transportu w Europie; ponadto miały znaczący wkład (rzędu 60 % w 2002 r.) w obroty grupy, na tyle duży, że poważne trudności tych jednostek stanowiły zagrożenie dla przeżycia całej grupy w jej konfiguracji w tamtym okresie.

- (224) Komisja uważa ponadto, że pozostała część grupy ABX nie mogła wnieść większego wkładu w jej restrukturyzację.

- (225) Istotnie, władze belgijskie podały, że ABX-WW wygenerowała 24,3 milionów EUR, uzyskanych ze zbycia, z dofinansowania zewnętrznego oraz z zysków produkcyjnych (zwłaszcza we Włoszech, Niemczech, Portugalii, Holandii i Hiszpanii), które umożliwiły częściowe sfinansowanie restrukturyzacji grupy.

- (226) Te sprzedaże aktywów, które zbiegły się z wewnętrznymi środkami racjonalizacji, zasadniczo zredukowały skalę grupy ABX: liczba zakładów została zredukowana o 31 %, obroty handlowe o 21 %, personel (zatrudniony pełnym wymiarze godzin) o 40 %, a powierzchnia (magazynowa) o 54 %. Te liczby są jeszcze wyższe w Niemczech, gdzie redukcje doszły do 69 %, przed uwzględnieniem zobowiązań podjętych przez Belgię w listopadzie 2005 r. Można uznać, że to dodatkowe zbycie aktywów mogłoby wpłynąć na zdolność do prowadzenia działalności grupy jako sieci zintegrowanych usług logistycznych wielomodalnych w Europie.

- (227) Ponadto zdrowe jednostki grupy utrzymywały jednostki przeżywające trudności przyczyniając się w ten sposób do przywrócenia ich równowagi. Na przykład ABX LOGISTICS (Belgia) NV/SA odstąpiła od żądania zapłaty wierzytelności przez ABX Holandia w wysokości 10,6 milionów EUR.

- (228) Wreszcie należy zaznaczyć, że stan środków pieniężnych [...] całej grupy, która od 2001 r. wspólnie zarządza finansami, jest ujemny, ponieważ przepływy uwolnione z działalności dochodowej zostały pochłonięte przez działalność deficytową.

- (229) Istotnie, sytuacja linii środków pieniężnych cash pool jest ciągle ujemna i często bliska maksymalnego poziomu przyznanego w kwocie [...] milionów EUR (na przykład: - [...] milionów EUR w czerwcu 2005 r.), a grupa jest [...] dłużnikiem krótkoterminowych środków pieniężnych:

(⁷⁵) Decyzja z dnia 21 stycznia 2003 r., nr C(2003) 245 fin: Pomoc państwa N 769/2002, Pomoc na ratowanie ABX Logistics (filii F, D, NL i grupy). Opublikowana na stronie internetowej Komisji pod następującym adresem: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport-2002/n769-02-fr.pdf.

(⁷³) DZ.U. C 288 z 9.10.1999, str. 2.

(⁷⁴) DZ.U. C 244 z 1.10.2004 r., str. 2.

Stan skonsolidowanych środków płynnych ABX LOGISTICS Worldwide S.A.

	Miliony euro		
	31.12.2003	31.12.2004	30.06.2005
Bieżące rachunki bankowe	[...]	[...]	[...]
Zadłużenie finans. długoterminowe (powyżej jednego roku)	[...]	[...]	[...]
Debet krótkoterminowy	[...]	[...]	[...]
Stan środków płynnych netto	- 36,8	- 62,2	- 114,4

(230) Wreszcie Komisja stwierdza, że pomimo, iż holding ABX-WW został utworzony zaledwie w 2003 r., grupa jako jednostka gospodarcza nie stanowi przedsiębiorstwa nowoutworzonego w rozumieniu wytycznych z 2004 r., ponieważ powstała z połączenia wielu wcześniej istniejących jednostek aktywnych w tym samym sektorze i że nowa struktura grupy została utworzona właśnie w celu restrukturyzacji.

6.2.2. Przywrócenie rentowności

(231) Szacunkowe wyniki spodziewane dla ABX-WW, ABX-D i – NL, jak wskazano w powyższej części opisowej i oparte na realnych założeniach, przewidują przywrócenie rentowności przedsiębiorstwa w latach 2006 – 2007.

(232) Ponadto, wyniki finansowe wyraźnie się poprawiły od 2002 r., roku opracowania planu restrukturyzacji. Na poziomie ABX LOGISTICS Worldwide S.A., chodzi o poprawę wyniku operacyjnego (EBIT) z –28,7 milionów EUR (2002 r.) do + 11,6 milionów EUR (2004 r.). Wynik operacyjny ABX LOGISTICS (Niemcy) GmbH (poza Air&Sea) zmienił się z –32,0 milionów EUR na –[...] milionów EUR w tym samym okresie, a wynik operacyjny ABX LOGISTICS Holding (Holandia) BV zbliżył się do równowagi ewoluując z –6,7 milionów EUR do –[...] milionów EUR.

(233) Oprócz tej niezaprzeczalnej reorganizacji finansowej obserwowanej w ostatnich latach, z części opisowej wynika, że grupa ABX wyraźnie przechodzi prawdziwą organiczną restrukturyzację, która pozwoli na długotrwałe przywrócenie rentowności.

(234) Wreszcie, Komisja uważa, że podpisanie porozumienia o sprzedaży całej grupy ABX LOGISTICS WW, z którego wynika obowiązek zbycia pod warunkiem jego zatwierdzenia i zastosowania zwyczajowych warunków stosowanych w przypadku zbycia, a także połączony ze znaczącymi zobowiązaniami inwestycyjnymi ze strony prywatnego nabywcy, stanowi dodatkowy wskaźnik

określający jakość planu restrukturyzacji grupy ABX i jej długotrwałą rentowność.

6.2.3. Zapobieganie przypadkom niepożądanego zakłócenia konkurencji

(235) Według wytycznych z 2004 r., powinny zostać podjęte środki kompensujące na rzecz złagodzenia, na tyle na ile to możliwe, niekorzystnych dla konkurencji skutków pomocy. W razie braku takich środków, pomoc powinna zostać uznana jako sprzeczna ze wspólnym interesem.

(236) Grupa ABX od teraz zaangażowała się poważnie w ograniczenie swoich zdolności. Jak już wspomniano, w ramach restrukturyzacji znacznie ograniczy liczbę swoich zakładów, swoją powierzchnię operacyjną, swoje obroty lub zatrudnienie, aby osiągnąć redukcję na poziomie ABX-WW do 54 %, na poziomie ABX-D do 69 %, na poziomie ABX-NL do 44 % i na poziomie ABX-F do 76 % (zwłaszcza w formie zbycia i zamykania agencji). Te redukcje będą jeszcze większe na rynku niemieckim z powodu dodatkowych zobowiązań podjętych przez władze belgijskie w [...] 2005 r. Te redukcje, które znacznie wykraczają poza redukcje przewidziane w planie początkowym, w takiej części zwolnią udziały w rynku na korzyść konkurencji.

(237) Komisja uważa, że te zamknięcia i zbycia mogą być traktowane jako proporcjonalne, uwzględniając zarazem ich znaczenie ilościowe, małą część rynku pozostałą dla grupy ABX jako freight forwarding (poniżej 2 % w Niemczech, 1 % w Holandii w 2002 r.), konieczność dysponowania minimalną siecią w wielu krajach Europy w celu ochrony dochodowej działalności usług logistycznych intermodalnych w Europie, i wreszcie fakt, że rynek logistyki transportowej nie charakteryzuje się przerostem zdolności produkcyjnych, a znajduje się w sytuacji ekspansji, jak wynika z analizy przedstawionej w sekcji 2.2. Celem przypomnienia, grupa ABX prawie nie posiada środków transportu i wobec tego prawie nie prowadzi działalności jako przewoźnik drogowy.

(238) Ponadto Komisja w oparciu o informacje przedstawione przez władze belgijskie zweryfikowała, że bardzo istotną część redukcji zdolności dotyczy jej aktywów krótkoterminowych. Te dodatkowe redukcje dotyczą 19 % w stosunku do ogółu 31 % redukcji zakładów, 12 % w stosunku do ogółu 21 % redukcji obrotów handlowych, 15 % w stosunku do ogółu 40 % redukcji personelu i 40 % w stosunku do ogółu 54 % redukcji powierzchni magazynowej.

6.2.4. Pomoc ograniczona do minimum

(239) Wytyczne z 2004 r. wymagają, żeby wysokość i natężenie pomocy były ograniczone do minimum.

- (240) W tym względzie, Komisja stwierdza, po pierwsze, że rekapitalizacja prowadzi grupę do relacji zadłużenia do środków własnych na poziomie 80 %, po wdrożeniu notyfikowanych środków. Ta stopa wyniesie 155 % po wyeliminowaniu goodwill w wysokości 146 milionów EUR w rachunkach grupy.

ABX LOGISTICS Worldwide S.A., bilans skonsolidowany

	31.12.03	31.12.04	30.6.05	31.12.05 przed konwersją	31.12.05 po konwersji	31.12.05 po konwersji i wyeliminowaniu Goodwill	31.12.06	31.12.07
Środki własne skonsolidowane	185,8	173,9	158	131,9	300	154	[...]	[...]
Zadłużenie finansowe	369	414,3	407	407	239	239	[...]	[...]
Współczynnik zadłużenia	199 %	238 %	258 %	309 %	80 %	155 %	[...]	[...]

- (241) Komisja uważa za zasadne uwzględnienie również tej drugiej liczby 155 %, ponieważ goodwill pochodzi w znacznej części z pierwotnego nabycia ABX-D ([...] milionów EUR) i NL ([...] milionów EUR), których zdolności zostaną poważnie ograniczone w ramach restrukturyzacji (co zostało wzmocnione w wyniku zobowiązań [...] do redukcji obecności w Niemczech, o których władze belgijskie powiadomiły w grudniu 2005 r.). Władze belgijskie uważają ponadto, że wprowadzenie środków restrukturyzacji spowodowałoby całkowite zniknięcie w rachunkach SNCB [...] goodwill dla filii niemieckich i holenderskich.
- (246) Ponadto Komisja musi również upewnić się, że korzystający z pomocy wniesie istotny wkład w plan restrukturyzacji, w formie własnych środków pieniężnych lub finansowania zewnętrznego na warunkach rynkowych.
- (247) W tym celu Komisja przystąpi do określenia całkowitego kosztu restrukturyzacji, po odjęciu zysków produkcyjnych i redukcji zapotrzebowania na środki obrotowe.

- (242) Tak więc, te dwa wskaźniki 80 i 155 % są zasadniczo wyższe niż wskaźniki obserwowane u większości konkurentów porównywalnych z grupą ABX. Tytułem przykładu, średnia (ważona dla obrotów) wskaźników tych konkurentów wynosi 43 % (i obniży się do 16 %, jeżeli uwzględnimy Spółkę DPWN, co nie wydaje się jednak wystarczająco porównywalne, aby mogło być uwzględnione).

- (243) Oznacza to, że grupa ABX będzie rekapitalizowana na poziomie niższym od średniej w sektorze i nie będzie dysponowała, przez swoją strukturę finansową, nadwyżką zasobów.

- (244) Po drugie, Komisja przypomina, że sytuacja środków pieniężnych netto ABX-WW jest negatywna od 2003 r., tak że grupa ABX nie ma do swojej dyspozycji nadwyżki środków pieniężnych.

- (245) Po trzecie należy wziąć pod uwagę fakt, że cena, jaką musi otrzymać SNCB jako wynagrodzenie ze sprzedaży swoich akcji ABX WW przyczyni się do rzeczywistego zmniejszenia pomocy. Istotnie, byłoby to równoznaczne dla grupy i jej konkurentów, jak również dla SNCB i Yvan, z tym, że pomoc udzielona przez SNCB zostanie zmniejszona o tę samą wielkość, że sprzedaż miała miejsce za cenę symboliczną i że stosowne finansowanie zostanie wniesione bezpośrednio przez nabywcę.

Koszty netto restrukturyzacji

Zwolnienia, zamknięcia	- 49,0
Cash-drain podczas restrukturyzacji (po odjęciu zysków produkcyjnych)	- 121,0
Zadłużenie wobec SNCB (przed 2002 r.)	- 60,0
Odsetki od zadłużenia SNCB (zadłużenie przed 2002 r. + pomoc na ratowanie)	- 8,0
Zwrot kredytów i pożyczek na skutek wycofania się banków	[...]
Zwrot przez Yvan innych gwarancji i wierzytelności wierzycielom ABX	[...]
Redukcja zapotrzebowania na środki obrotowe	29,1
Ogółem	- 296,6

- (248) W tym względzie, Komisja uważa za zasadne uwzględnienie kosztów podanych w powyższej tabeli, szczególnie z następujących powodów:

- (a) Kwota 49 milionów EUR odpowiada kosztom bezpośrednio poniesionym przy restrukturyzacji, takim jak odprawy z tytułu zwolnień lub koszty zamknięcia filii;
- (b) Kwota 121 milionów EUR odpowiada potrzebom dofinansowania (lub cash-drain) jednostek objętych restrukturyzacją w latach 2003 do 2005. Odpowiada ona zasadniczo EBITDA skorygowanemu o inwestycje niezbędne dla potrzeb restrukturyzacji, obciążenia finansowe i niektóre wyjątkowe elementy. Komisja

upewniła się, opierając się na informacjach podanych przez władze belgijskie, że uwzględnione inwestycje dotyczą w większości do inwestycji informatycznych, a w każdym razie znajdują się poniżej kwoty amortyzacji. Inwestycje informatyczne stanowią jeden z istotniejszych elementów reorganizacji i wzrostu wydajności grupy. Władze belgijskie ponadto potwierdziły, że te inwestycje nie spowodują w żadnym stopniu wzrostu zdolności. Komisja mogła się również upewnić, że elementy wyjątkowe obejmują głównie koszty związane z restrukturyzacją przedsiębiorstwa; dotyczy to jego reorganizacji i środków dotyczących produktywności (zwolnienia w służbach centralnych, środki uproszczenia strony prawnej, pozostałe środki dotyczące produktywności, ...) niezbędnych do zapewnienia przywrócenia długotrwałej rentowności przedsiębiorstwa.

Należy zauważyć, że sam koszt pozycji cash-drain w okresie restrukturyzacji wynoszący 150,9 milionów EUR, tutaj został pomniejszony o oczekiwane pozytywne wyniki restrukturyzacji i wygenerował cash-flow pozytywny dla całego okresu w wysokości 29,9 milionów EUR, to znaczy przedstawiony tutaj koszt netto wynosi 121 milionów EUR;

- (c) Inne zapotrzebowania finansowe na koniec 2005 r. muszą zostać pokryte przed zbyciem ABX-WW w celu przywrócenia struktury finansowej grupy. Dotyczą one zarówno zadłużenia wobec SNCB, które zostanie poddane konwersji na kapitał (60 milionów EUR) i odsetek z nim związanych (8 milionów EUR), jak również wycofania linii bankowych w okresie od 2003 do 2005 r. ([...] milionów EUR), a wreszcie przewidzianego przejęcia istniejących gwarancji wierzytelności przez Yvan ([...] milionów EUR);

- (d) Redukcja zapotrzebowania na środki obrotowe wynika z lepszego zarządzania stosunkami handlowymi grupy z jej klientami i dostawcami, a pochodzi z potrącenia kosztu restrukturyzacji.

- (249) Aby sfinansować te środki, grupa ABX zmobilizowała pewną ilość środków pieniężnych własnych lub środków pieniężnych zewnętrznych uzyskanych na warunkach rynkowych. Zostały one zasadniczo wygenerowane ze sprzedaży aktywów stronom trzecim (24,2 milionów EUR), opisanego już wykupu działalności od jednostek restrukturyzowanych przez zdrowe jednostki ABX lub przez holding ABX-WW (22,6 milionów EUR) i odstąpienia od wierzytelności, jak również finansowania przyznanego przez zdrowe części grupy (10,6 + 6 milionów EUR). Te wysiłki przyjęte przez zdrowe części grupy stanowią rzeczywisty wkład beneficjenta, którym jest grupa jako całość. Do tego należy dorzucić finansowanie przyznane przez Yvan ([...] milionów EUR). Ogółem wkład własny wynosi [...] milionów EUR.

- (250) Z powyższej analizy wynika, że procent wkładu własnego beneficjenta wynosi co najmniej 43,4 % potrzeb na restrukturyzację. W tym przypadku, Komisja uważa za

stosowne zaakceptowanie wkładu własnego w wysokości mniejszej niż 50 %, biorąc pod uwagę zwłaszcza: szczególne trudności kontekstu restrukturyzacji (od której bezpośrednio zależy 13 000 miejsc pracy w Europie); znaczenie redukcji zdolności produkcyjnych (redukcja dochodząca do 50 %, która głównie odbija się na działalnościach krótkoterminowych); ryzyko, jakie dodatkowe redukcje mogłyby stanowić dla zdolności do prowadzenia działalności sieci logistycznej transportu międzynarodowego ABX-WW; fakt, że notyfikacja początkowa została dokonana pod wpływem wytycznych z 1999 r., które nie przewidywały minimalnego poziomu; prywatyzację ABX-WW, która jest równocześnie elementem określającym rentowność grupy oraz brak przyszłej pomocy dla grupy.

- (251) Inne elementy przyczyniają się do wykazania, że rynki wierzą w wykonalność przywrócenia długotrwałej rentowności przedsiębiorstwa, zgodnie z wytycznymi z 2004 r. Na przykład, Komisja przypomina, że grupa ABX mogła uzyskać od instytucji finansowej linię środków pieniężnych w wysokości [...] milionów EUR, która stałaby się przedmiotem gwarancji udzielonej przez SNCB, która z przezorności nie zostaje uwzględniona w powyższym obliczeniu wkładu beneficjenta, ponieważ Komisja nie mogła wykluczyć z całą pewnością obecności ewentualnych elementów pomocy w odniesieniu do rat spłacanych bankowi i SNCB. Ponadto, banki prywatne nadal przyznają grupie ABX znaczące kwoty kredytów krótkoterminowych, bez pomocy i gwarancji publicznych.

- (252) Komisja szacuje więc, że warunek, w myśl którego pomoc musi być ograniczona do minimum, a przedsiębiorstwo musi ponieść zasadniczy wkład w koszty swojej restrukturyzacji w formie własnych środków pieniężnych, został spełniony.

6.2.5. Zasada „jednorazowej pomocy”

- (253) Komisja przypomina, że sieć ABX została utworzona od 1998 r. i że w żadnym momencie Komisja nie przyznała pomocy na restrukturyzację tej sieci przed wydaniem niniejszej decyzji.

- (254) Komisja uważa ponadto, że przewidziana prywatyzacja grupy ABX, powinna nie tylko zagwarantować przywrócenie długotrwałej rentowności, ale także zagwarantować zasadę „jednorazowej pomocy”, żeby wyraźnie zmniejszyć prawdopodobieństwo nowego zastrzyku środków publicznych dla przedsiębiorstwa, które przekształciło się w przedsiębiorstwo prywatne.

6.2.6. Wniosek

- (255) W świetle powyższego, Komisja stwierdza, że pomoc udzielona przez SNCB na restrukturyzację grupy ABX jest spójna z kryteriami wytycznych z 1999 r., jak również wytycznych z 2004 r. i że wobec tego jest spójna z art. 87 ust. 3 Traktatu. W szczególności uważa, że zdrowe części grupy ABX wniosły zasadniczy wkład w finansowanie

jednostek zagrożonych i że oprócz tego wkładu, grupa znacząco zredukowała swój potencjał w zamian za pomoc. Ponadto, prywatyzacja grupy ABX zapewni nie tylko przyszłą długotrwałą rentowność, ale również pozwoli zapobiec ewentualności przyznania jej nowej pomocy przez państwo.

- (256) Komisja przypomina wreszcie, że dzięki głównym liniom polityki w zakresie pomocy państwa w sektorze kolejowym, które ogłosiła w swojej decyzji z dnia 2 marca 2005 r., w sprawie nr N 386/2004 zbadane zostaną w sposób horyzontalny kwestie postawione przez nieograniczoną gwarancję, z której korzystają przedsiębiorstwa kolejowe w wielu państwach członkowskich.

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

1. Pomoc będąca przedmiotem analizy w niniejszej decyzji, udzielona przez Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) w ramach restrukturyzacji grupy ABX Logistics jest zgodna ze wspólnym rynkiem na warunkach przewidzianych w art. 2.

2. Finansowanie, które SNCB wykorzystała, aby sfinansować wycofanie z działalności części ABX Logistics (Francja), a także i inne dofinansowania zbadane w niniejszej decyzji, szczególnie inwestycje w kapitał przeprowadzone w 2001 r. oraz „wkłady równoległe”, nie stanowią pomocy państwa.

Artykuł 2

Komisja uzależnia zatwierdzenie pomocy na restrukturyzację, o której mowa w art. 1 ust. 1 od sprzedaży grupy ABX Logistics, w terminie [...] od daty opublikowania niniejszej decyzji, po cenie rynkowej, nabywcy niemającemu żadnych powiązań prawnych z SNCB i z zachowaniem zobowiązań dotyczących warunków zakupu i finansowania zaproponowanych przez potencjalnego nabywcę zgodnie z tym, co przedstawiono w niniejszej decyzji.

Artykuł 3

Belgia poinformuje Komisję w terminie dwóch miesięcy od dnia opublikowania niniejszej decyzji o środkach podjętych w celu jej wykonania.

Artykuł 4

Niniejsza decyzja skierowana jest do Królestwa Belgii.

Sporządzono w Brukseli, dnia 7 grudnia 2005.

W imieniu Komisji

Jacques BARROT

Wice-przewodniczący