

II

(Akty przyjęte na mocy Traktatów WE/Euratom, których publikacja nie jest obowiązkowa)

DECYZJE

KOMISJA

DECYZJA KOMISJI

z dnia 24 kwietnia 2007 r.

w sprawie środka pomocy przyznanego przez Belgię na rzecz przedsiębiorstwa InterFerryBoats
(C 46/05 (ex NN 9/04 oraz ex N 55/05))

(notyfikowana jako dokument nr C(2007) 1180)

(Jedynie teksty w językach francuskim i niderlandzkim są autentyczne)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

(2009/608/WE)

KOMISJA WSPÓLNOT EUROPEJSKICH,

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

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

po zaproszeniu zainteresowanych stron do zgłaszania uwag zgodnie z wymienionymi wyżej artykułami,

a także mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

1.1. Sprawy NN 9/04 oraz N 55/05

- (1) W piśmie z dnia 12 sierpnia 2003 r., zarejestrowanym w Komisji dnia 20 sierpnia 2003 r. (TREN/A(03)27718), władze belgijskie zgłosiły Komisji środki na rzecz ratowania i restrukturyzacji, przyznane przez Société Nationale des Chemins de Fer Belges (Belgijskie Koleje Państwowe SNCB) swojej spółce zależnej Inter Ferry Boats (IFB) na podstawie umowy ramowej zawartej w dniu 7 kwietnia 2003 r. zgodnie z art. 88 ust. 3 Traktatu.
- (2) W dniu 13 października 2003 r. (D(03)17546) Komisja zwróciła się do władz belgijskich o dostarczenie infor-

macji uzupełniających. Dnia 12 grudnia 2003 r. odbyło się dwustronne spotkanie z władzami Belgii poświęcone tej kwestii. Podczas spotkania przekazano Komisji plan restrukturyzacji przedsiębiorstwa IFB.

- (3) Władze belgijskie odpowiedziały na pismo Komisji pismem z dnia 7 stycznia 2004 r., zarejestrowanym w Komisji dnia 13 stycznia 2004 r., (TREN/A(04)10708). Z pisma tego wynika, że zgłoszone środki zostały przyznane. W związku z powyższym została zarejestrowana sprawa pod numerem NN 9/04. W dniu 30 kwietnia 2004 r. miało miejsce kolejne spotkanie. Pismem z dnia 15 czerwca 2004 r., zarejestrowanym w Komisji w dniu 21 czerwca 2004 r. (TREN/A(04)23691) władze belgijskie wysłały dodatkową dokumentację, o którą poprosiła Komisja w trakcie tego zebrania.
- (4) W piśmie z dnia 26 stycznia 2005 r. (D(05)100339) Komisja zwróciła się do władz belgijskich o dostarczenie dodatkowych informacji, które zostały przekazane w piśmie z dnia 25 marca 2005 r., zarejestrowanym w Komisji w dniu 30 marca 2005 r. (TREN/A(05)7712).
- (5) Pismem z dnia 28 stycznia 2005 r. (SG(2005)A1133) władze belgijskie powiadomiły Komisję o zamiarze SNCB zwiększenia dodatkowego kapitału IFB, nieprzewidzianego w umowach zgłoszonych w dniu 12 sierpnia 2003 r. Komisja zarejestrowała tę sprawę jako zgłoszenie pod numerem N 55/2005.

- (6) Pismem z dnia 29 marca 2005 r. (D(05)106199) Komisja zwróciła się do władz belgijskich o dostarczenie dodatkowych informacji, przekazanych jej pismem z dnia 28 kwietnia 2005 r., zarejestrowanym w Komisji w dniu 3 maja 2005 r. (SG(2005)A(05)4155).
- (7) Pismem z dnia 31 maja 2005 r. (D(05)111096) Komisja zwróciła się do władz belgijskich o dostarczenie dodatkowych informacji, które zostały udzielone w piśmie z dnia 30 czerwca 2005 r., zarejestrowanym w Komisji w dniu 1 lipca 2005 r. (TREN/A(05)16598).
- (8) W dniu 16 września 2005 r. odbyło się spotkanie robocze pomiędzy Komisją a władzami belgijskimi. W trakcie spotkania Komisja zwróciła się do władz belgijskich o dostarczenie dodatkowych informacji, które zostały przesłane pismem z dnia 21 października 2005 r., zarejestrowanym w Komisji w dniu 24 października 2005 r. (TREN/A(05)27067).
- (13) Pismem z dnia 30 listopada 2006 r., otrzymanym przez Komisję w dniu 5 grudnia 2006 r. i zarejestrowanym pod numerem TREN/A/39219, władze belgijskie przekazały list pana Karela Vincka dotyczący niniejszej sprawy. Władze belgijskie wysłały to pismo na poparcie własnej tezy, według której decyzje SNCB w omawianym przypadku nie były przypisane Belgii, lecz wyłącznie SNCB.
- (14) W piśmie z dnia 5 lutego 2007 r. (D(07)302095) Komisja zwróciła się do władz belgijskich o dostarczenie dodatkowych informacji. Belgia przekazała niniejsze informacje w piśmie z dnia 6 lutego 2007 r., zarejestrowanym w Komisji w dniu 7 lutego 2007 r. (A(07)24246), w piśmie z dnia 8 lutego 2007 r., zarejestrowanym w Komisji w dniu 9 lutego 2007 r. (A(07)23613), w piśmie z dnia 13 lutego 2007 r., zarejestrowanym w dniu 15 lutego 2007 r. (A(07)24201), oraz w piśmie z dnia 15 lutego 2007 r., zarejestrowanym w Komisji w dniu 16 lutego 2007 r. (A(07)24362).

1.2. Sprawa C 46/05

- (9) Pismem z dnia 7 grudnia 2005 r. Komisja poinformowała Belgię o swej decyzji wszczęcia procedury przewidzianej w art. 88 ust. 2 Traktatu w sprawie omawianych środków.
- (10) Decyzja Komisji o wszczęciu procedury została opublikowana w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* ⁽¹⁾. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia swoich uwag w odniesieniu do przedmiotowej pomocy. Komisja nie otrzymała od zainteresowanych stron trzecich żadnych uwag dotyczących tematu.
- (11) Na pismo o wszczęciu procedury Belgia odpowiedziała pismem z dnia 14 lutego 2006 r., zarejestrowanym w Komisji w dniu 15 lutego 2006 r. pod numerem TREN/A/13934. Tym samym pismem Belgia wycofała swoje zgłoszenie z dnia 28 stycznia 2005 r.
- (12) W dniach 1 czerwca 2006 r. oraz 25 lipca 2006 r. miały miejsce dwa spotkania robocze służb Komisji oraz władz belgijskich. Władze belgijskie przekazały Komisji dodatkowe informacje pismem z dnia 29 czerwca 2006 r., zarejestrowanym w Komisji tego samego dnia pod numerem TREN/A/25806, pismem z dnia 20 września 2006 r., zarejestrowanym w tym samym dniu pod numerem TREN/A/32665 oraz pocztą elektroniczną z dnia 16 i 21 listopada 2006 r., zarejestrowaną pod numerami TREN/A/37638 oraz TREN/A/37981.
- (15) W piśmie z dnia 15 marca 2007 r. (D(07)306248) oraz podczas spotkania roboczego, które odbyło się w dniu 16 marca 2007 r., Komisja zwróciła się do władz belgijskich o dostarczenie informacji uzupełniających. Belgia przekazała te informacje w piśmie z dnia 30 marca 2007 r., zarejestrowanym w Komisji tego samego dnia (A(07)28411).

2. SZCZEGÓŁOWY OPIS ŚRODKÓW POMOCY NA RATOWANIE I RESTRUKTURYZACJĘ

2.1. Strony umowy ramowej dotyczącej ratowania i restrukturyzacji IFB

2.1.1. IFB

2.1.1.1. Opis spółki

- (16) IFB jest spółką akcyjną prawa belgijskiego. SNCB posiada 89,03 % kapitału zakładowego. Pozostali akcjonariusze to CNC Transports, spółka w 93,8 % zależna od SNCF (7,41 %), ICF (2,08 %) oraz EWS (English Welsh and Scottish Railway – 1,22 %).

- (17) Spółka IFB powstała dnia 1 kwietnia 1998 r. w wyniku połączenia trzech następujących spółek: Ferry Boats SA, Interferry SA oraz działu „kolejowego” spółki Edmond Depaire Ltd. Jak wykazał przedstawiony przez Belgię wyciąg z rejestru spółek, połączenie to nastąpiło na drodze przejęcia, w trakcie którego Ferry Boats SA przejął Interferry SA; w rezultacie dział kolejowy spółki Edmond Depaire SA został wcielony do połączonego przedsiębiorstwa. IFB zachowała więc osobowość prawną spółki Ferry Boats, utworzonej w 1923 r.

⁽¹⁾ Dz.U. C 159 z 8.7.2006, s. 2.

- (18) IFB prowadzi zasadniczo dwa rodzaje działalności, logistykę dla transportu kolejowego i transportu kombinowanego (IFB Logistics) oraz prowadzenie terminali lądowych dla potrzeb transportu kombinowanego (IFB Terminals). Zakres działalności przedsiębiorstwa został szczegółowo opisany w piśmie o wszczęciu formalnej procedury wyjaśniającej, punkty 16–29.
- (19) Do działalności tych należy dodać jeszcze udziały oraz spółki zależne, które IFB posiada lub posiadała w Belgii oraz za granicą w spółkach prowadzących terminale portowe i lądowe, jak i w spółkach transportowych. Niniejsze udziały oraz spółki zależne zostały szczegółowo opisane w punkcie 30 i dalszych pismach o wszczęciu formalnej procedury wyjaśniającej. Belgia poinformowała Komisję, że pewne informacje faktyczne zawarte w piśmie o wszczęciu procedury albo nie były w całości poprawne, albo od tego czasu uległy zmianie. Zmiany faktyczne, które nastąpiły od wydania pisma o wszczęciu procedury zostały opisane w następnych punktach. Co do reszty, należy odnieść się do decyzji o wszczęciu procedury (pkt 30–49).
- (20) Udziały Spółki IFB w terminalach na terenie Belgii. IFB wycofała się z terminalu w Zeebrugge. W punkcie 39 pisma o wszczęciu procedury napisano, że odsprzedała ona swe udziały zgrupowaniu interesów OCHZ. Faktycznie IFB odsprzedała swoje udziały spółce Hesse-Noord Natie, z którą wspólnie prowadziła ten terminal.
- (21) W punkcie 41 pisma o wszczęciu procedury napisano, że spółka IFB posiada 16,76 % udziałów w spółce Dry Port Mouscron-Lille. Belgia poinformowała Komisję, że w wyniku zwiększenia kapitału zakładowego spółki w dniu 29 czerwca 2006 r., w którym IFB nie partycypowała, jak również w wyniku objęcia przez inwestora prywatnego DELCATRANS udziałów spółki, udział jej uległ zmniejszeniu do poziomu 11,07 %.
- (22) Udziały Spółki IFB w terminalach na terenie Francji. Jesienią 2006 r. IFB odsprzedała swoje 30 % udziałów w spółce Nord France Terminal International OU (zwanej dalej NFTI-ou) spółce CMA-CGM. W wyniku tej transakcji IFB posiada we Francji jedynie 2 % udziałów w spółce CNC transports, zwanej od tego czasu Naviland Cargo.
- (23) W decyzji o wszczęciu procedury Komisja ustaliła (pkt 50–54), że odnośnie do działalności IFB Logistyka należy wyróżnić dwa odrębne rynki produktu, mianowicie spedycję i logistykę. Rynki te zostały określone jako rynki krajowe, a udział IFB Logistics w rynku został oszacowany między 2 % a 5 %.
- (24) Odnośnie do rynku terminalowego decyzja o wszczęciu procedury (pkt 55–59) dokonała rozróżnienia terminali lądowych oraz terminali portowych. W międzyczasie IFB pozbyła się wszystkich swoich udziałów w terminalach portowych. Ani strony zainteresowane, ani Belgia nie zakwestionowały definicji zawartej w decyzji o wszczęciu procedury.
- (25) Rynek kolejowego transportu towarowego jest dla wspomnianych dwóch rynków rynkiem dodatkowym. Począwszy od roku 2003, został on otwarty dla międzynarodowego kolejowego transportu kolejowego z Belgii i do Belgii, jak to zostało ujęte w dyrektywie Rady 91/440/WE z dnia 29 lipca 1991 r. w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych ⁽²⁾. Wspomniane otwarcie międzynarodowego kolejowego transportu towarowego zostało uzupełnione o otwarcie rynku krajowego kolejowego transportu towarowego, przewidzianego w dyrektywie 91/440/EWG i wprowadzonego w Belgii dekretem królewskim z dnia 13 grudnia 2005 r.

2.1.2. Spółka SNCB

- (26) SNCB została utworzona na mocy ustawy belgijskiej z dnia 23 lipca 1926 r., ustanawiającej Société Nationale des Chemins de Fer Belges ⁽³⁾. Od dnia 14 października 1992 r. ⁽⁴⁾ jest samodzielnym przedsiębiorstwem publicznym oraz spółką akcyjną prawa publicznego ⁽⁵⁾.

- (27) Państwo belgijskie wprowadziło reformę struktury przedsiębiorstwa SNCB od dnia 1 stycznia 2005 r. Zostało ono podzielone na trzy osobne spółki, a mianowicie:

— SNCB Holding, spółka typu „holding” posiadająca 100 % udziałów w dwóch pozostałych spółkach, którymi są:

— Infrabel, spółka zarządzająca infrastrukturą kolejową, oraz

— nowa spółka SNCB, przedsiębiorstwo kolejowe odpowiadające za usługi transportowe.

Państwo belgijskie jest właścicielem 100 % udziałów w SNCB Holding.

- (28) Organy zarządzające spółką SNCB tworzą: zarząd, komitet zarządzający oraz delegowany dyrektor zarządu. Zarząd składa się z 10 członków wraz z delegowanym dyrektorem zarządu. Dyrektorzy zarządu są mianowani przez Króla dekretem wydanym przez Radę Ministrów.

⁽²⁾ Dz.U. L 237 z 24.8.1991, s. 25.

⁽³⁾ Moniteur Belge (belgijski dziennik urzędowy) z dnia 24 lipca 1926 r.

⁽⁴⁾ Data wejścia w życie dekretu królewskiego z dnia 30 września 1992 r. zatwierdzającego pierwszą umowę w sprawie zarządzania Spółką belgijskich kolei państwowych i ustalającego środki dotyczące tej spółki, Moniteur Belge (belgijski dziennik urzędowy) z dnia 14 października 1992 r.

⁽⁵⁾ Zgodnie z określeniem w ustawie z dnia 21 marca 1991 r. w sprawie reformy niektórych publicznych przedsiębiorstw gospodarczych, Moniteur belge (belgijski dziennik urzędowy) z dnia 27 marca 1991 r.

2.1.1.2. Rynki oraz udziały na rynkach spółki IFB

- (23) W decyzji o wszczęciu procedury Komisja ustaliła (pkt 50–54), że odnośnie do działalności IFB Logistyka należy wyróżnić dwa odrębne rynki produktu, mianowicie spedycję i logistykę. Rynki te zostały określone jako rynki krajowe, a udział IFB Logistics w rynku został oszacowany między 2 % a 5 %.

(29) Rząd belgijski reprezentowany jest w Zarządzie w osobie komisarza rządowego. Komisarz rządowy ma prawo przedłożyć wnioski do władz belgijskich celem odwołania decyzji zarządu dotyczącej kwestii niezwiązanej z przeprowadzeniem zadań z zakresu usług publicznych w przypadku, kiedy decyzja ta „narusza [...] realizację zadań usług użyteczności publicznej” (art. 23 akapit drugi ustawy).

2.2. Trudności finansowe spółki IFB w latach 2001 i 2002

(30) W pierwszej kolejności przeprowadzić należy analizę przyczyn trudności finansowych, a następnie opisać reakcję kierownictwa spółek IFB i SNCB.

2.2.1. Trudności finansowe

(31) Zasadnicza przyczyna trudności IFB ma podłoże w trudnościach finansowych napotkanych w 2001

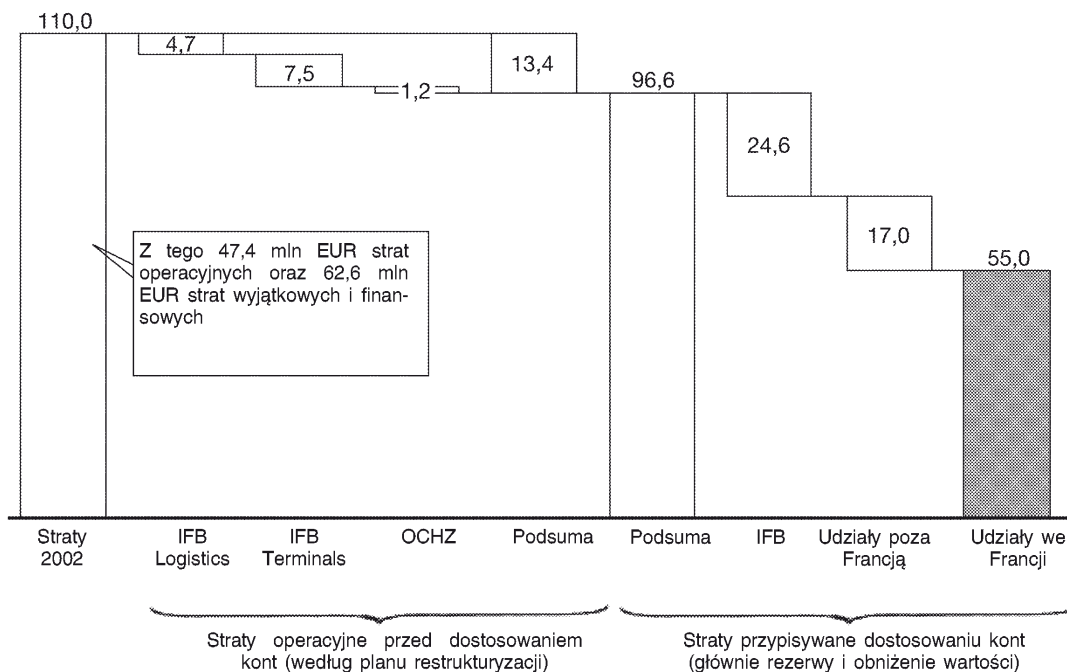
i 2002 r. przez jej spółki udziałowe we Francji, wszystkie z siedzibą w porcie Dunkierki. Trudności finansowe dotyczyły również działalności spółek „IFB Logistics” i „IFB Terminals”, które w 2002 r. generowały straty.

(32) Jak widać na schemacie 1, całkowita suma strat IFB w roku rozliczeniowym 2002 wynosiła 110 milionów EUR. 12,2 milionów EUR dotyczy strat operacyjnych przed dostosowaniem kont na poziomie IFB Logistics (4,7 milionów EUR) oraz IFB Terminals (7,5 milionów EUR). Do tego dochodzi strata operacyjna w wysokości 1,2 miliona EUR na poziomie udziału w OCHZ. Straty te, w wysokości 13,4 milionów EUR, stanowią 12 % wszystkich strat. Saldo strat w roku 2002, tj. 96,6 milionów EUR, spowodowane było obniżeniami wartości i rezerwami w ramach dostosowania kont wskutek problemów, jakie spółka napotkała we Francji i w Belgii. 75 % wspomnianych obniżen wartości i rezerw związane jest z udziałami IFB. Z tego ułamka 76 % dotyczy udziałów we Francji.

Schemat 1

Wyszczególnienie strat w roku 2002

(Mln EUR)



Źródło: Plan restrukturyzacji IFB, 24/03/2003; IF Controlling

2.2.2. Reakcja kierownictwa spółki IFB oraz spółki SNCB

- (33) Począwszy od końca 2000 r., IFB nie opłacała więcej faktur przysyłanych jej przez SNCB za świadczone usługi kolejowe. W roku 2001 oraz głównie w roku 2002 IFB kontynuowała tę praktykę, którą SNCB akceptowała. Tym samym pod koniec stycznia 2003 r. całkowita wartość niezapłaconych faktur IFB na rzecz SNCB wyniosła 63 miliony EUR. Brak zapłaty tych faktur tłumaczy dlaczego IFB była w stanie utrzymać się na rynku pomimo poważnych trudności finansowych.
- (34) W dniu 21 maja 2002 r. Zarząd spółki IFB uznał, że w wyniku strat ponoszonych od roku 2000 środki własne uległy zmniejszeniu i osiągnęły sumę niższą od połowy kapitału zakładowego. Zgodnie z art. 633 belgijskiego Kodeksu Spółek IFB zwołała nadzwyczajne walne zgromadzenie akcjonariuszy IFB.
- (35) W trakcie tego zgromadzenia SNCB jako udziałowiec większościowy, zobowiązał się do pomocy IFB dotyczącej wydatków operacyjnych w postaci wsparcia finansowego w wysokości 2,5 miliona EUR. Zobowiązanie to zostało zatwierdzone przez Zarząd SNCB. Na podstawie tego zobowiązania akcjonariusze zdecydowali kontynuować tymczasowo działalność IFB oraz skierowali prośbę do zarządu IFB o przygotowanie kompletnego planu restrukturyzacji uwzględniającego spółki zależne i zarządzanie terminalami.
- (36) W trakcie zebrania w dniu 19 lipca 2002 r. Zarząd spółki SNCB dokonał przeglądu sytuacji swej spółki zależnej IFB. Delegowany dyrektor zarządu IFB przedstawił sytuację grupy, a następnie Zarząd podjął następującą decyzję: „Zarząd wyraża swą zgodę na wkład pieniężny w wysokości 2,5 miliona EUR, konieczny do zaspokojenia potrzeb gotówkowych i zapewnienia ciągłości spółki IFB do końca października 2002 r. (suma ta stanowić będzie zaliczkę w przypadku ewentualnego wzrostu kapitału)”.
- (37) W drugiej połowie 2002 r., po zatwierdzeniu przez Zarząd, SNCB wpłaciła na rzecz spółki IFB pomoc finansową w wysokości 2 500 000 EUR zgodnie z następującym kalendarzem:
- 6.8.2002: wpłata kwoty w wysokości 1 000 000 EUR,
 - 17.9.2002: wpłata kwoty w wysokości 1 000 000 EUR,
 - 30.9.2002: wpłata kwoty w wysokości 500 000 EUR.
- (38) Pomoc ta stanowiła oprocentowaną pożyczkę w wysokości 3,1%; została ona w całości spłacona w lipcu 2003 r. Spłata ta miała miejsce w dwóch etapach:
- w dniu 15 lipca 2003 r. IFB zwróciła kwotę w wysokości 1 500 000 EUR od tej sumy wraz z odsetkami w wysokości 40 422,04 EUR,
 - w dniu 23 lipca 2003 r. saldo 1 000 000 EUR, wraz z odsetkami w wysokości 26 883,35 EUR, zostało zwrócone przez IFB na rzecz SNCB.
- (39) Dnia 19 września 2002 r. delegowany dyrektor zarządu spółki IFB zobowiązał dwóch audytorów do opracowania specjalnego raportu w celu oceny sytuacji finansowej przedsiębiorstwa. Wobec wniosków zawartych w raporcie, przekazanych IFB w dniu 4 grudnia 2002 r. a potem SNCB, Zarząd SNCB w dniu 20 grudnia 2002 r. zasadniczo wydał zgodę na podpisanie zwiększenia kapitału zakładowego IFB. W dniu 24 grudnia 2002 r. Nadzwyczajne Walne Zgromadzenie Akcjonariuszy IFB („AGE”) również zaakceptowało wspomnianą propozycję.
- (40) Kierownictwo spółki IFB, z pomocą firmy doradczej McKinsey, opracowało plan restrukturyzacji dla IFB. Plan ten, szczegółowo opisany w punktach 73–86 niniejszej decyzji, został zatwierdzony przez Zarząd IFB dnia 23 marca 2003 r.
- (41) W rezultacie kierownictwo dwóch spółek (IFB oraz SNCB) ustaliło szczegóły ratowania i restrukturyzacji IFB zawarte w „umowie ramowej dotyczącej restrukturyzacji IFB”, podpisanej pomiędzy dwoma spółkami w dniu 7 kwietnia 2003 r. Podczas drugiego Nadzwyczajnego Walnego Zgromadzenia Akcjonariuszy udziałowcy IFB wyrazili zgodę na kontynuację działalności IFB na podstawie wspomnianej umowy ramowej.
- 2.3. Środki na rzecz ratowania i restrukturyzacji zawarte w „umowie ramowej między SNCB a IFB dotyczącej restrukturyzacji IFB” z dnia 7 kwietnia 2003 r.**
- (42) Zgodnie z art. 2 umowy ramowej podjęcie środków ustalonych między stronami nastąpi w dwóch etapach, tj. okresie ratowania oraz okresie restrukturyzacji.
- 2.3.1. Zasady i warunki przyznawania środków na rzecz ratowania spółki
- (43) Zgodnie z art. 3 umowy ramowej określa się następujące środki na rzecz ratowania:
- przyznanie zwrotnej zaliczki w wysokości 5 milionów EUR,

- przyznanie pożyczki w maksymalnej wysokości 15 milionów EUR, oraz
- przyznanie tymczasowego terminu płatności, dotyczącego 63 milionów EUR, stanowiących zadłużenie IFB w stosunku do SNCBEUR.
- (44) Czas stosowania niniejszych środków został ograniczony do 12 miesięcy; został on jednak automatycznie przedłużony za obopólną zgodą stron, aż do momentu wzrostu kapitału.
- (45) Oprocentowanie zaliczki zwrotnej oraz sumy potrącone od kredytu są równe referencyjnej stopie procentowej stosowanej przez Komisję przy pomocy państwa. Odsetki będą podlegały kapitalizacji, a ich spłata nastąpi w tym samym momencie co spłata zaległych wierzytelności.
- (46) Zobowiązania w wysokości 63 milionów EUR podlegają zwyczajowym odsetkom za zwłokę w wysokości 5,4 %. Odsetki będą podlegały kapitalizacji, a ich spłata nastąpi w momencie spłaty wierzytelności głównej.
- (47) Odsetki naliczone IFB przez SNCB od wierzytelności i kredytu wyniosły 2,2 miliona EUR w 2002 r., 3,9 miliona EUR w 2003 r., 4,7 miliona EUR w 2004 r., 5,2 miliona EUR w 2005 r. i wyniosą 4,4 miliona EUR w roku 2006.
- (48) Zgodnie z art. 7 umowy IFB rzeka się prawa do przedawnienia swego zadłużenia względem SNCB.
- (49) Wprowadzenie wymienionych środków nastąpiło w momencie podpisania umowy ramowej, tj. dnia 7 kwietnia 2003 r. IFB nie wykorzystało jednak zaliczki podlegającej zwrotowi.
- 2.3.2. *Zasady i warunki przyznawania środków na restrukturyzację*
- (50) Artykuł 4 umowy ramowej, zatytułowany „zasady przyznawania środków na restrukturyzację” stanowi:
- „Strony potwierdzają swój zamiar przyznania niniejszych środków, o ile środki te są zgodne z planem restrukturyzacji zatwierdzonym przez Zarządy obydwu spółek, państwo belgijskie oraz w razie konieczności Wspólnotę Europejską, a także z zastrzeżeniem uzyskania zgody akcjonariuszy IFB:
- konwersja na kapitał zaliczki zwrotnej w wysokości 5 mln EUR,
- konwersja na kapitał wykorzystanej części pożyczki w maksymalnej wysokości 15 mln EUR [...],
- konwersja na kapitał zadłużenia w wysokości [...] 63 mln EUR,
- ewentualnie i pod warunkiem zgody wyrażonej przez obydwie strony, zwiększenie kapitału dodatkowego [...]”.
- (51) Wspomniane podwyższenie kapitału podlega warunkowi zawieszającemu, przewidzianemu w art. 5 umowy ramowej, mianowicie jego zatwierdzeniu przez Komisję w odniesieniu do zasad dotyczących pomocy państwa. Artykuł 5 stanowi:
- „Zobowiązania zawarte przez SNCB [...] podlegają następującemu warunkowi zawieszającemu. Strony zwrócą się do państwa belgijskiego z prośbą o jak najszybsze zgłoszenie Wspólnocie Europejskiej niniejszej umowy ramowej. Równocześnie strony zwrócą się do państwa belgijskiego z zapytaniem, czy Wspólnota Europejska będzie słusznie stała na stanowisku odnośnie do tego zgłoszenia, że [umowa ramowa] przyznaje pomoc państwa (w rozumieniu art. 87 Traktatu WE) i poproszą o zgłoszenie [umowy ramowej] zgodnie z art. 88 akapit trzeci Traktatu WE. Aby umożliwić Wspólnocie Europejskiej przyjęcie stanowiska, [umowa ramowa] nie zostanie poddana realizacji w terminie 15 dni roboczych, licząc od dnia powiadomienia WE. W przypadku gdy [umowa ramowa] zostanie słusznie uznana za ogólną pomoc państwa, nie zostanie ona zrealizowana przed zatwierdzeniem przez WE w sposób wyraźny lub domniemany pomocy, o której mowa, oraz, o ile to nastąpi, w granicach i na warunkach przewidzianych w postanowieniu dopuszczającym.
- Jeśli Wspólnota Europejska uzna [umowę ramową] w całości lub w części za pomoc państwa oraz w przypadku i pod warunkiem, że pomoc ta zostanie uznana za niezgodną ze wspólnym rynkiem, strony w dobrej wierze rozważą zastosowanie ewentualnych środków dodatkowych wymaganych dla IFB, jednak bez konieczności wprowadzenia tych dodatkowych lub odpowiednich środków, w przypadku, kiedy okoliczności, w których pomoc ma zostać wprowadzona, zostaną uznane za całkowicie nieuzasadnione.”

(52) Belgijskie prawo cywilne przewiduje, że po zaistnieniu warunku zawieszającego umowa jest uznana za ważną z mocą wsteczną.

(53) W odpowiedzi na pismo o wszczęciu procedury władze belgijskie poinformowały Komisję, że wzrost kapitału nastąpi w sposób, w jaki został ustalony między stronami w umowie ramowej, po zatwierdzeniu go przez Komisję. Kapitał wzrośnie o sumę wynoszącą 95,3 milionów EUR, na którą składają się:

(EUR)	
Konwersja na kapitał pożyczki	15 milionów
Konwersja na kapitał zadłużenia IFB względem SNCB	63 miliony
Konwersja na kapitał narosłych odsetek kredytu i zadłużenia w latach 2002–2006 (za 2006 r. jedynie częściowo)	17,3 milionów
Razem	95,3 milionów

(54) Władze belgijskie poinformowały Komisję, że zwiększenie kapitału nie będzie dotyczyć ogółu odsetek narosłych w 2006 r., tak aby stosunek zadłużenie/środkami własnymi IFB odpowiadał średniej stopie, jaką ma konkurencja, i nie był od niej większy. Nie zawiera on również zaliczki zwrotnej, ponieważ IFB nie skorzystała z tej usługi.

(55) W swej odpowiedzi na pismo o wszczęciu procedury władze belgijskie poinformowały równocześnie Komisję o wycofaniu zgłoszenia z dnia 28 stycznia 2005 r., w którym informowały ją o zamiarze SNCB oraz IFB dokonania, ponad to, co zostało określone w art. 4 umowy ramowej, dodatkowego podwyższenia kapitału

o 5 milionów EUR wkładem SNCB rzeczowym w postaci udziałów w wysokości 47 % w spółce TRW ⁽⁶⁾.

(56) Przewidziany w art. 4 plan restrukturyzacji został przekazany Komisji podczas spotkania z władzami belgijskimi w dniu 12 grudnia 2003 r. Jego realizacja rozpoczęła się w 2003 r., a zastała zakończona na początku 2005 r.

(57) Plan restrukturyzacji składa się z dwóch części, odpowiadających dwóm różnym strategiom dotyczącym, z jednej strony, francuskich spółek zależnych, a z drugiej strony – działalności spółki IFB w Belgii. Strategia obrona dla Francji polega na całkowitym zbyciu udziałów, podczas gdy strategia dla Belgii polega na restrukturyzacji spółki mającej na celu kontynuację jej prowadzenia.

2.3.2.1. Zbycie spółek zależnych prowadzących terminale we Francji

(58) Jak zostało wyjaśnione w niniejszej decyzji oraz, bardziej szczegółowo, w punkcie 30 i kolejnych pisma o wszczęciu procedury, względem francuskich spółek zależnych IFB zastosowała strategię dezinvestycji. Polityka ta została zakończona sprzedażą udziałów w spółce NFTI-ou w listopadzie 2006 r.

(59) Całkowity koszt zbycia spółek zależnych IFB we Francji wyniósł 39,1 mln EUR. Poniższa tabela przedstawia podział kosztu w pięciu spółkach zależnych. W kolejnych punktach w sposób bardziej szczegółowy opisano potrzeby finansowania oraz kwoty dotyczące poszczególnych spółek.

⁽⁶⁾ IFB posiada już 0,9 % udziału w tej spółce, prowadzącej terminale w Anvers, Zeebrugge, Oostende, Charleroi, Liège, Brukseli, Etge, Genk i Muizen oraz oferującej kolejowe usługi transportowe dla 11 państw członkowskich.

Zbycie udziałów we francji: spis poniesionych kosztów

(mln EUR)

	ACIMAR	NFTI-ou	IFB FRANCE	DPD	SUMA UDZIAŁÓW
Spadek wartości wierzytelności	3,9		0,8	2,8	7,5
Spadek wartości udziałów		16,7	0,1	5,1	22,0
Wzrost kapitału		1,7			1,7
Koszt całkowity	3,9	19,5	0,8	7,9	31,1
Odsetki narosłe do 30.6.2006					+ 7,7
Wahania kursu rachunku bieżącego 9.2002–12.2002					+ 0,5
Zyski kapitałowe od sprzedaży SSTD					- 0,2
Suma kosztów zbycia udziałów we Francji					39,1

a) **Potrzeby finansowania**

(60) Tabela została opracowana na podstawie zapisów księgowych z dnia 27 września 2002 r. Wyróżniają one następujące kwoty:

— kwota w wysokości 31,1 mln EUR odpowiadająca spadkowi wartości wierzytelności, spadkowi wartości udziałów, jak również podwyższeniu kapitału spółki NFTI-ou o kwotę 1,7 mln EUR,

— kwota w wysokości 7,7 mln EUR należnych odsetek odpowiadających kwocie odsetek narosłych między końcem 2002 r. a dniem 30 czerwca 2006 r. od części sumy zaliczki zwrotnej oraz terminu płatności, służących do sfinansowania dezinwestycji,

— kwota w wysokości 0,2 mln EUR odpowiadająca zyskowi od sprzedaży SSTD,

— kwota w wysokości 0,5 mln EUR wynikająca z różnicy pomiędzy zapisami księgowymi na dzień 27 września 2002 r. a kwotą rzeczywistej deprecjacji kapitałowej zanotowanej na dzień 31 grudnia 2002 r.

(61) Ostatnia wspomniana kwota w wysokości 0,5 mln EUR odpowiada przepływowi funduszy między francuskimi udziałami spółki IFB a samą IFB w okresie między dniem 27 września 2002 r. a końcem 2002 r. i musiała zostać ujęta w tabeli w celu uzgodnienia rzeczywistych start księgowych na koniec 2002 r. i całkowitych potrzeb skalkulowanych na podstawie sytuacji na dzień 27 września 2002 r. W odniesieniu do potrzeb finansowania spółki IFB kwoty tej nie należy uwzględnić; potrzeby finansowania IFB związane ze

zbyciem udziałów francuskich wynoszą zatem 38,6 mln EUR.

(62) Potrzeby finansowania związane ze zbyciem udziałów spółki IFB we Francji zostały sfinansowane przez SNCB. Na sfinansowanie dezinwestycji IFB przeznaczyła bowiem 30,9 mln EUR z rezerw pochodzących z przyznania tymczasowego kredytu w wysokości 15 mln EUR oraz z tymczasowego braku konieczności zwrotu istniejących należności rządu 63 mln EUR. Kwota finansowania wynosząca 7,7 mln EUR odpowiada odsetkom naliczonym od tej sumy na mocy umowy ramowej z dnia 7 kwietnia 2003 r., która przewiduje, że odsetki zostaną spłacone dopiero w momencie spłaty wierzytelności głównej (lub poddane konwersji na kapitał w tym samym czasie co wierzytelność główna).

b) **Acimar**

(63) Całkowity obrót spółki Acimar pochodził z umowy transportowej ze spółką Arcelor. Kontrakt ten wygasł w dniu 31 grudnia 2005 r. W chwili przeprowadzania audytu w spółce IFB, w drugiej połowie 2002 r., kontrakt ten przynosił straty roczne w wysokości [...] (*). Ponieważ próby renegotjacji tego kontraktu z Arcelorem nie powiodły się, SNCB postanowiło ogłosić upadłość spółki Acimar i zażądać postępowania naprawczego. IFB posiadało względem spółki Acimar niepodlegające zwrotowi wierzytelności w wysokości 3,9 mln EUR, stanowiące koszt dezinwestycji.

c) **NFTI-ou**

(64) W odniesieniu do spółki NFTI-ou, będącej spółką wspólnie kontrolowaną przez IFB oraz Niezależny Port (Port Autonome) w Dunkierce, eksploatujący terminale w porcie Dunkierki, SNCB skłaniała się ku dezinwestycji na drodze sprzedaży jej udziałów.

(*) Dane poufne.

(65) Posiadanie udziałów w spółce NFTI-ou przez IFB wiązało się z listem poświadczającym, zobowiązującym tę ostatnią dofinansowania kwot strat w wysokości odpowiadającej jej udziałowi w spółce. Ponadto IFB udzieliła poręczenia na kredyt bankowy spółki zaciągnięty w [...], o wartości 2,9 mln EUR.

(66) W celu zbycia udziałów w spółce IFB negocjowała z Niezależnym Portem (Port Autonome) w Dunkierce zniesienie zobowiązań wynikających z listu poświadczającego. W zamian za to IFB partycypowała w podwyższeniu kapitału NFTI-ou, niezbędnym dla dalszego prowadzenia działalności spółki, w wysokości 1,7 mln EUR oraz odsprzedała za symboliczną cenę 1 EUR część swoich udziałów w spółce Niezależnemu Portowi w Dunkierce. W następstwie tej operacji IFB posiadała już tylko 30 % udziałów.

(67) Następnie IFB oraz Niezależny Port w Dunkierce poszukiwały i znalazły nabywcę udziałów IFB, spółkę CMA-CMG. [...]. Uwzględniając cenę sprzedaży, całkowity koszt dezinvestycji dla IFB wynosił 18,5 mln EUR, z czego 1,7 mln EUR na podwyższenie kapitału, a 16,7 mln EUR na straty z tytułu udziałów.

d) Spółka IFB France

(68) IFB France, późniejsza spółka AGEP, została odsprzedana NFTI-ou [...], co stanowiło stratę w wysokości 0,1 mln EUR. Ponieważ spółka IFB równocześnie wyszła z inwestycji w spółce NFTI-ou, to sprzedaż spółce NFTI-ou przyniosła w rezultacie wyjście z inwestycji przez sprzedaż spółki IFB France. Przed sprzedażą IFB została zobowiązana do umorzenia wierzytelności spółki IFB France w wysokości 0,8 mln EUR. Całkowity koszt dezinvestycji w odniesieniu do spółki IFB France wyniósł więc 0,9 mln EUR.

e) Dry Port Dunkerque

(69) Udziały IFB w spółce Dry Port Dunkerque posiadały podobne cechy co udziały w NFTI-ou: list poświadczający zobowiązywał IFB do pokrycia strat operacyjnych spółki.

(70) IFB zbył udziały na drodze likwidacji połączonej ze sprzedażą części aktywów, mianowicie udziałów w wysokości 8,6 % w NFTI-ou, będących w posiadaniu Dry Port Dunkerque. W tym przypadku, przeciwnie niż

w przypadku spółki NFTI-ou, partnerzy IFB nie mieli prawa wymagać zachowania ciągłości spółki.

(71) IFB nie mógł realizować swych wierzytelności od Dry Port Dunkerque (2,8 mln EUR) i musiał zaakceptować straty wartości swych udziałów (5,1 mln EUR). Całkowity koszt likwidacji wyniósł więc 7,9 mln EUR.

f) Spółka SSTD

(72) Spółka SSTD jest spółką rentowną. Na skutek utraty głównego klienta oraz mając na uwadze strategiczną decyzję opuszczenia rynku francuskiego, IFB zdecydowała o jej sprzedaży na początku 2005 r., generując w ten sposób niewielki zysk.

2.3.2.2. Plan restrukturyzacji w celu kontynuowania działalności w Belgii

(73) Z pomocą firmy doradczej McKinsey IFB opracowała plan restrukturyzacji dotyczący działalności spółki IFB w Belgii. Plan restrukturyzacji składa się z dwóch części:

— restrukturyzacji działalności spółki „IFB Logistics”,

— restrukturyzacji działalności spółki „IFB Terminals”.

Zasadnicza idea tego planu polega na ograniczeniu działalności spółki IFB do tzw. *core business*, tj. działalności w zakresie logistyki i prowadzenia terminali w Belgii oraz dezinvestycji i sprzedaży działalności niepotrzebnych do zapewnienia rentowności ekonomicznej *core business*. Należy opisać wyniki finansowe restrukturyzacji, jak również powzięte w celu osiągnięcia wspomnianych wyników poszczególne środki (środki ogólne, środki względem działalności logistycznej, środki związane z prowadzeniem terminali, inwestycje).

a) Wyniki finansowe restrukturyzacji

(74) Po przeprowadzeniu korekty amortyzacji, redukcji wartości i rezerw na ryzyko oraz obciążenia („operacyjny przepływ środków pieniężnych”) plan restrukturyzacji przewidywał następujące rezultaty finansowe, które potwierdzone zostały otrzymanymi wynikami:

(mln EUR)

	2004	2005	2006 (1 semestr)	Całość w okresie restrukturyzacji
Prognozy operacyjnego przepływu środków	3,9	4,3	2,35	10,550
Wynik operacyjnego przepływu środków	4,875	3,079	2,475	10,429

(75) Prognozy wyników finansowych opierały się zasadniczo na następujących elementach, które IFB znał w momencie przyjęcia planu restrukturyzacji:

- **centralizacja ruchu „Railbarge” na jednym terminalu oraz znaczne zwiększenie wolumenu przesyłek.** Centralizacja ruchu „Railbarge” umożliwiła optymalizację modelu operacyjnego oraz zwiększenie dochodów, ponieważ przeładunek zrealizowany do tej pory przez strony trzecie mógł zostać włączony do działalności grupy. Ponadto IFB mógł zyskać nowego ważnego klienta, spółkę CSAV, która od 2004 r. przewidywała złożenie zamówień o wielkości 50 000 TEU,
- **znaczące zmniejszenie zatrudnienia oraz kosztów utrzymania.** Środki te zostały opisane w sposób bardziej szczegółowy w punktach 78–83 niniejszej decyzji,
- **nowa umowa dotycząca zarządzania terminalem kolejowym w Cirkeldyck,** pozwalająca przewidywać znaczące synergije z sąsiednim terminalem MSC Home Terminal,
- **zwiększenie wolumenu przesyłek na terminalu w Muizen,** w następstwie zawarcia nowej umowy ze spółką Unilog,
- **bardzo pozytywne prognozy ogólne dla rynku transportu intermodalnego** odnotowującego od początku 2000 r. spektakularny wzrost.

b) Środki podjęte w celu restrukturyzacji

Środki ogólne

- (76) Przyjęcie nowego układu zbiorowego na poziomie przedsiębiorstwa oraz zmiana regulaminu pracy umożliwiły osiągnięcie wyższego wskaźnika zatrudnienia (liczba dni do przepracowania rocznie została zwiększona o 13 dni, począwszy od dnia 1 stycznia 2004 r.) oraz niższych kosztów (wynagrodzenie za pracę w weekendy oraz pracę w zespole zostały zmniejszone od dnia 1 października 2003 r.).
- (77) Obsługa administracyjna i handlowa została zcentralizowana w Berchem, co umożliwiło zamknięcie zakładu w Gand oraz redukcję zdolności przerobowych oddziału w Zeeburgge.
- (78) Środki te przyczyniły się do ograniczenia zatrudnienia koniecznego do redukcji kosztów ogólnych spółki IFB, w sumie o około 2,55 mln EUR rocznie⁽⁷⁾. W rezultacie spółka IFB zmniejszyła zatrudnienie

w przeliczeniu na pełne etaty z 210 pełnych etatów/stanowisk⁽⁸⁾ we wrześniu 2002 r. do 175 na początku 2006 r., co odpowiada redukcji o 17 %. Szczegóły tych redukcji przedstawiają się następująco:

- w odniesieniu do terminali zarządzanych bezpośrednio (poza spółkami zależnymi), zatrudnienie zostało zmniejszone z 110 pełnych etatów we wrześniu 2002 r. do 96 pełnych etatów na początku 2006 r., co stanowi zmniejszenie o 13 %,
- w odniesieniu do działalności logistycznej spółki IFB, zatrudnienie zostało zmniejszone z 60 pełnych etatów we wrześniu 2002 r. do 49 pełnych etatów na początku 2006 r., tj. nastąpiła redukcja o 19 %,
- personel zatrudniony w działach „marketing i sprzedaż” oraz pozostałych działach służb centralnych (finanse, zasoby ludzkie itd.) został zmniejszony z 40 pełnych etatów we wrześniu 2002 r. do 31 pełnych etatów na początku 2006 r., innymi słowy nastąpiła redukcja o 23 %.

Restrukturyzacja działalności logistycznej

- (79) Plan restrukturyzacji przewidywał zastosowanie następujących dziewięciu środków mających umożliwić poprawę o 5,7 mln EUR.

Środki	Zysk
1. Zmniejszenie kosztów pracy	[...]
2. Doradztwo i outsourcing	[...]
3. Redukcje wartości i amortyzacja wyjątkowa	[...]
4. Likwidacja nierentownych działów North European Network	[...]
5. Spadek wielkości przewozów konwencjonalnych	[...]
6. Przywrócenie prowizji za konserwację wagonów	[...]
7. Zwiększenie transportu intermodalnego	[...]
8. Przegląd umowy Railbarge (wzrost cen oraz reengineering produktu)	[...]
9. Wzrost opłat przedstawicielskich (agent)	[...]
10. Zmniejszenie kosztów ogólnych	[...]

- (80) W realizacji planu restrukturyzacyjnego zakończonej z końcem 2004 r. uwzględniono dwa środki dodatkowe:

- dla terminalu w Cirkeldyck nastąpił wzrost cen przeładunku (*handling*),

⁽⁷⁾ Zwiększenie liczby dni do przepracowania w ciągu roku pociągnęło za sobą redukcję kosztów o około 0,6 mln EUR rocznie; centralizacja usług administracyjnych i sprzedaży w Berchem spowodowała redukcję kosztów o około 0,2 mln EUR rocznie, a zmniejszenie zatrudnienia o 35 pełnych etatów zmniejszyło koszty o 1,75 mln EUR rocznie.

⁽⁸⁾ Równoważniki pełnych etatów.

— dokonano zasadniczej analizy ruchu, a następnie przekierowania w porozumieniu z klientami.

Restrukturyzacja działalności „IFB terminal”

(81) Restrukturyzacja działalności spółki „IFB Terminal”, zakończona w 2005 r., przewidywała 7 środków opisanych w sposób bardziej szczegółowy w punktach 103–107 decyzji o wszczęciu procedury.

(82) Poza zastosowaniem początkowo przewidzianych środków IFB Logistics przeprowadziła głębszą analizę produktów kolejowych, która wykazała istnienie produktów nierentownych, a które od tego czasu IFB zaprzestała produkować.

(83) W odniesieniu do pozostałych produktów analiza ta wykazała konieczność wprowadzenia udoskonaleń od strony technicznej. Wspomniane udoskonolenia zostały wprowadzone szczególnie w sektorze transportu intermodalnego kontenerów.

Inwestycje przewidziane w planie restrukturyzacyjnym

(84) Restrukturyzacja Mainhub, podobnie jak restrukturyzacja Zomerwerg, związane były z koniecznością nowych inwestycji [...], głównie inwestycji odtworzeniowych [...], jak i innych inwestycji [...].

2.4. Opis podstaw do wszczęcia procedury postępowania wyjaśniającego w dniu 7 grudnia 2005 r.

(85) W swym zawiadomieniu Belgia uznała, że środki, o których mowa, nie stanowiły pomocy państwa, bowiem nie mogły zostać przypisane Belgii i to w każdym przypadku, ponieważ SNCB zachowała się jak prywatny inwestor działający w gospodarce rynkowej.

(86) Komisja miała wątpliwości, czy przyznanie okresu płatności dla istniejących zobowiązań w wysokości 63 mln EUR oraz ich konwersja, jak również konwersja związanych z nimi odsetek w wysokości 11 mln EUR na kapitał zakładowy nie stanowiły pomocy państwa. Wątpliwości dotyczyły przypisania zachowania spółki SNCB jej właścicielowi, państwu belgijskiemu oraz kwestii, czy SNCB zachowała się tak, jak zachowałaby się prywatny inwestor w warunkach gospodarki rynkowej.

(87) Komisja miała też wątpliwości, czy przyznanie zaliczki zwrotnej w wysokości 5 mln EUR, a także przyznanie kredytu w wysokości 15 mln EUR, konwersja na kapitał spółki kredytu w wysokości 15 mln EUR wraz ze związanymi z nim odsetkami w wysokości 2,5 mln EUR, jak

również wkład rzeczowy, polegający na udziale SNCB w spółce TRW w wysokości 5 mln EUR nowego kapitału spółki, mogły stanowić pomoc państwa.

(88) W przypadku gdy pomoc ta stanowić by miała wsparcie płynności finansowej, Komisja wyraża wątpliwość, aby mogła zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem jako pomoc na rzecz ratowania przedsiębiorstwa, ponieważ została ona przyznana na okres dłuższy niż 12 miesięcy.

(89) Komisja wyrażała wątpliwości co do kwestii, czy całość udzielonej pomocy mogła zostać uznana za zgodną ze wspólnym rynkiem jako pomoc na restrukturyzację przedsiębiorstwa.

(90) Wątpliwości dotyczyły odpowiedniego zastosowania w czasie wytycznych wspólnotowych z 1999 r.⁽⁹⁾ dotyczących pomocy państwa w celu ratowania i restrukturyzacji przedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji (zwanym dalej „wytycznymi z 1999 r.”) oraz wytycznych wspólnotowych dotyczących pomocy państwa w celu wspomagania i restrukturyzacji przedsiębiorstw znajdujących się w trudnej sytuacji z 2004 r.⁽¹⁰⁾ (zwanym dalej „wytycznymi z 2004 r.”), wystarczającego charakteru działań podjętych w celu zmniejszenia, najbardziej jak to możliwe, niekorzystnych dla konkurencji skutków pomocy, jak również ograniczenia pomocy do niezbędnego minimum oraz wystarczającego charakteru wkładu własnego przedsiębiorstwa IFB w pomoc dotyczącą restrukturyzacji.

(91) Belgia przekazała swoje uwagi w piśmie z dnia 14 lutego 2006 r., uzupełnionym pismami z dnia 29 czerwca 2006 r., 20 września 2006 r., 16 listopada 2006 r. oraz 21 listopada 2006 r.

(92) W swej odpowiedzi Belgia podtrzymuje dotychczasowe stanowisko, zgodnie z którym środki, o których mowa, nie stanowiły pomocy, ponieważ nie można ich przypisać państwu belgijskiemu oraz ponieważ SNCB zachowała się jak prywatny inwestor działający w gospodarce rynkowej.

(93) Belgia stwierdza następnie, że jeżeli środki, o których mowa, stanowiły pomoc państwa, to powinny być zostać przeanalizowane na podstawie wytycznych dotyczących środków na rzecz ratowania i restrukturyzacji z 1999 r., a nie na podstawie wytycznych z 2004 r. Dalej Belgia stwierdza, że środki jako pomoc na rzecz ratowania i pomoc na restrukturyzację są zgodne ze wspólnym rynkiem.

⁽⁹⁾ Dz.U. C 288 z 9.10.1999, s. 2.

⁽¹⁰⁾ Dz.U. C 244 z 1.10.2004, s. 2.

3. UWAGI BELGII

- (94) Stanowisko Belgii można streścić w następujący sposób.

3.1. Uwagi Belgii dotyczące procedury

- (95) Władze belgijskie poinformowały Komisję w swej odpowiedzi, że wyrażają zastrzeżenia co do czasu trwania dochodzenia. Ich zdaniem posiadają one uzasadnione oczekiwania odnośnie do legalności tymczasowego utrzymania środków na rzecz wspomagania do czasu końcowej decyzji Komisji dotyczącej planu restrukturyzacji.
- (96) Komunikaty z dnia 12 sierpnia 2003 r. (zarejestrowany w Komisji pod numerem NN 9/04) oraz z dnia 28 stycznia 2005 r. (zarejestrowany w Komisji pod numerem N55/05) miały na celu, według władz belgijskich, przedstawienie Komisji wszystkich elementów pozwalających na zbadanie, czy środki ze strony SNCB na rzecz IFB zawierały lub nie pomoc państwa w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu. Według władz belgijskich, jedynie w przypadku kiedy rzeczony środki zostałyby uznane za pomoc państwa, Komisja zostałaby (i będzie) wezwana do uznania komunikatów za powiadomienia zgodnie z art. 88 ust. 3 Traktatu.
- (97) Władze belgijskie uważają, że w szczególności komunikat z dnia 12 sierpnia 2003 r. nie dopuszczał, aby środki na rzecz ratowania i restrukturyzacji dla IFB stanowiły pomoc państwa ani, tym samym, aby środki na rzecz ratowania mogły zostać uznane za niezgłoszoną pomoc państwa. Władze belgijskie uważają, że niniejsze środki nie podlegały obowiązkowi uprzedniego zawiadomienia oraz obowiązkowi niewprowadzania w życie w rozumieniu art. 88 ust. 3 Traktatu.
- (98) Władze belgijskie wyrażają analogiczne stwierdzenie odnośnie do komunikatu z dnia 28 stycznia 2005 r., w którym Belgia poinformowała Komisję o zwiększeniu kapitału dodatkowego o 5 mln EUR.

3.2. Brak „pomocy państwa” w rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu

3.2.1. Brak zasobów państwowych

- (99) Belgia uważa, że ani środki na rzecz ratowania, ani środki na restrukturyzację przyznane IFB nie były finansowane z zasobów państwowych. SNCB sfinansowała prawdopodobnie te środki wyłącznie ze środków pochodzących z zasobów własnych bez konieczności angażowania w jakikolwiek sposób zasobów państwowych.
- (100) Według Belgii fakt, że SNCB jest przedsiębiorstwem publicznym w rozumieniu art. 2 dyrektywy Komisji 80/723/EWG z dnia 25 czerwca 1980 r. w sprawie prze-

jrzystości stosunków finansowych między państwami członkowskimi a przedsiębiorstwami publicznymi, jak również w sprawie przejrzystości finansowej w niektórych przedsiębiorstwach⁽¹¹⁾, nie wystarcza do stwierdzenia, że rzeczony środki, sfinansowane przez SNCB, zostały sfinansowane z zasobów państwowych. Belgia uważa, że należy rozróżnić, z jednej strony, zasoby własne SNCB pochodzące z dochodów generowanych w wyniku prowadzonych działalności oraz, z drugiej strony, dotacje państwa przeznaczone na zadania SNCB związane z obowiązkiem użyteczności publicznej. Ponieważ dotacje państwa nie były wystarczające do sfinansowania całości wydatków związanych ze wspomnianymi zadaniami, Belgia stwierdziła, że wykluczone jest, aby zasoby państwa mogły zostać użyte przez SNCB do finansowania środków na rzecz IFB.

- (101) Belgia stwierdza, że majątek SNCB nie pozostaje w dyspozycji władz belgijskich, lecz przeznaczony jest na potrzeby działalności SNCB. W związku z powyższym Belgia uważa, że nie pozostaje on „w dyspozycji władz publicznych”, jak zostało przewidziane w wyroku w sprawie *Stardust Marine*⁽¹²⁾.
- (102) Belgia stwierdza wreszcie, że jakiegokolwiek zmniejszenie środków własnych SNCB, wynikające z przyznaniem środków dla IFB, nie spowodowałoby żadnej „starty” dla państwa⁽¹³⁾, ponieważ nie chodzi tu w żadnym wypadku o zasoby, które w przeciwnym razie zostałyby wpłacone do budżetu państwa.
- (103) W sprawie przyznania w drugiej połowie 2002 r. zaliczki gotówkowej w wysokości 2,5 mln EUR władze belgijskie uważają, że decyzji SNCB o przyznaniu tej zaliczki nie można przypisać państwu belgijskiemu.
- (104) W celu wykazania niemożności przypisania Belgia przedstawia następujące argumenty:

3.2.2. Niemożność przypisania środków państwu belgijskiemu

— Strategiczna decyzja SNCB, dotycząca restrukturyzacji przedsiębiorstwa IFB zamiast ogłoszenia jego upadłości, została podjęta samodzielnie przez komitet zarządzający SNCB. Przyszłość spółki IFB w szczególności nie stanowiła przedmiotu badań zamówionych na koniec 2001 r. przez rząd belgijski dla spółki ABX ani też decyzji, jakie belgijska rada ministrów przyjęła w 2002 r. w odniesieniu do spółki ABX.

⁽¹¹⁾ Dz.U. L 195 z 29.7.1980, s. 35.

⁽¹²⁾ Wyrok Trybunału z dnia 16 maja 2002 r., *Francja przeciwko Komisji*, (sprawa C-482/99, Rec. 2002, s. I-4397), w sprawie zwanej „*Stardust Marine*”.

⁽¹³⁾ Wyrok Sądu Pierwszej Instancji z dnia 27 stycznia 1998 r. w sprawie T-67/94, *Ladbroke Racing*, Rec. 1998, s. I-1, pkt 109, potwierdzony wyrokiem Trybunału Sprawiedliwości z dnia 16 maja 2000 r. w sprawie C-83/98, *Ladbroke Racing*, Rec. 2000, s. I-3271, pkt 48.

- O przyznaniu zaliczki IFB zdecydował komitet zarządzający SNCB. Belgia przyznaje, że komitet zarządzający zdecydował o przedstawieniu tego środka zarządowi SNCB, uważa jednak, że przyznanie zaliczki gotówkowej nie wymagało aprobaty zarządu SNCB, ponieważ w wyniku przekazania uprawnień Zarządu do komitetu zarządzającego ten ostatni był upoważniony do zaciągnięcia przez SNCB zobowiązań do wysokości 2,5 mln EUR.
- Zaliczka ta nie stanowiła części planu restrukturyzacyjnego lub innego planu czy środka przedstawionego państwu belgijskiemu lub na temat którego miały miejsce jakiegokolwiek konsultacje z państwem belgijskim.
- Pozostałe czynniki, takie jak względnie niska wielkość zaliczki oraz jej tymczasowy charakter, także potwierdzają wniosek, że przyznanie wspomnianej zaliczki nie może zostać przypisane państwu belgijskiemu.
- (105) W sprawie niezapłaconych przez IFB faktur SNCB władze belgijskie uważają, że zarząd spółki SNCB nie został poinformowany o fakcie, iż IFB nie płaciła swoich faktur SNCB już przed grudniem 2002 r., a więc w chwili ustalenia przez zarząd zasady zwiększenia kapitału IFB.
- (106) Władze belgijskie uważają ponadto, że działanie czy brak działania zarządu, komitetu kierownictwa czy delegowanego dyrektora zarządu nie mogą zostać przypisane państwu belgijskiemu, niezależnie, czy nastąpiły przed czy po zawarciu umowy ramowej. Twierdzą one, że istnieje całkowity brak zaangażowania państwa belgijskiego (w znaczeniu orzecznictwa „Stardust Marine”) w proces decyzyjny SNCB dotyczący przyznania środków dla IFB.
- (107) W rzeczywistości bowiem według władz belgijskich, środki przyznane przez SNCB dla IFB są środkami związanymi ze spółką zależną SNCB, która sama nie realizuje obowiązku użyteczności publicznej SNCB ani nie jest związana z wykonywaniem obowiązku użyteczności publicznej należącego do SNCB. Działalność IFB jest więc działalnością wyłącznie handlową, niezwiązaną z jakimikolwiek zadaniami użyteczności publicznej. W ten sposób, ciągle według władz belgijskich, nie podlegają one kontroli państwa, ponieważ w odniesieniu do tego, co nie należy do zadań użyteczności publicznej, władze belgijskie zobowiązane są respektować niezależność SNCB.
- (108) W odniesieniu do roli komisarza rządowego władze belgijskie stwierdzają, że sprawa IFB nie została do nich nigdy skierowana, a tym samym, że nie były kompetentne, aby interweniować, jako że komisarz rządowy nigdy nie zgłaszał uwag do zastosowanych względem IFB środków, a także dlatego, że nie wnosił on żadnego odwołania. Ponadto utrzymują one, że w żaden sposób nie brały udziału w procesie decyzyjnym SNCB dotyczącym IFB ani w okresie poprzedzającym zawarcie umowy ramowej, ani też w okresie późniejszym.
- (109) W odniesieniu do trzech poszlak określonych przez Komisję w piśmie dotyczącym wszczęcia procedury (punkty 143–150), tj. przedłożenia planu restrukturyzacji do zaaprobowania przez państwo belgijskie, artykułów prasowych, świadczących o silnym wpływie rządu belgijskiego na SNCB w 2003 r. oraz zasięgu, treści i warunków umowy ramowej, władze belgijskie uznają, że wspomniane poszlaki nie są wystarczające do stwierdzenia przypisania w znaczeniu orzecznictwa „Stardust Marine”.
- (110) W odniesieniu do zatwierdzenia planu restrukturyzacji przez państwo belgijskie władze belgijskie twierdzą, że to postanowienie umowy ramowej w żaden sposób nie miało na celu przyznania władzom belgijskim jakiegokolwiek kompetencji co do oceny zawartości planu restrukturyzacji, ale było spowodowane faktem, że SNCB życzyło sobie, aby plan restrukturyzacji, tak samo jak umowa ramowa, zostały zgłoszone Komisji.
- (111) W sprawie artykułów prasowych rząd belgijski twierdzi, że nie zawierają one żadnych poszlak o udziale rządu belgijskiego w niniejszej sprawie, z następujących względów:
- w artykule prasowym, który ukazał się w dzienniku „La Libre Belgique” w dniu 19 maja 2003 r., wydział prasowy SNCB wyjaśnia, że prośba o zielone światło dla sprawy IFB nie została jeszcze skierowana do Komisji, z uwagi na fakt, że „wpływ na to ma władza federalna”. Według rządu belgijskiego, komentarze te dotyczą wyłącznie „zgłoszenia” Komisji przez państwo belgijskie środków na rzecz IFB,
 - w artykule, który ukazał się w dzienniku La Libre Belgique w dniu 18 grudnia 2002 r. (w wersji opublikowanej na stronie www.cheminots.be), pan Karel Vinck opisany jest w następujący sposób: „Domaga się on wystarczającej swobody w zarządzaniu spółką”. Według władz belgijskich chodzi tu o oświadczenie, które dotyczy wyłącznie realizacji obowiązku użyteczności publicznej SNCB i które wyraża ideę, że w kompetencjach władz belgijskich leży uzgodnienie z SNCB celów do realizacji przy wykonywaniu obowiązku użyteczności publicznej za pomocą instrumentu przewidzianego prawem, jakim jest umowa dotycząca zarządzania, ale że realizacja tych celów leży w gestii i kompetencjach zarządu SNCB.

(112) Wreszcie, władze belgijskie przekazały Komisji pisemne oświadczenie pana Karela Vincka, ówczesnego delegowanego dyrektora zarządu SNCB, potwierdzające brak jakiegokolwiek ingerencji władz belgijskich w przyznanie przez SNCB spółce IFB środków na rzecz ratowania i restrukturyzacji, będących przedmiotem niniejszej sprawy. Pismo to, podpisane przez pana Vincka w dniu 17 listopada 2006 r., wpłynęło do Komisji w dniu 5 grudnia 2006 r.

(113) W odniesieniu do zasięgu, treści oraz warunków umowy ramowej władze belgijskie podtrzymują stanowisko, według którego nawet jeśli chodziło o znaczące dla przyszłości IFB środki restrukturyzacyjne, to władze belgijskie nie posiadały ani mocy zatwierdzającej, ani prawa kontroli funduszy, ani prawa do wyrażenia opinii w niniejszej sprawie.

3.2.3. Zasada prywatnego inwestora działającego w gospodarce rynkowej.

(114) Belgia uważa, że zgodnie z argumentacją przedstawioną przez Komisję w decyzji dotyczącej ABX Logistics⁽¹⁴⁾ Komisja powinna dokonać oddzielnej analizy, z jednej strony, funduszy przyznanych przez SNCB spółce IFB

w celu sfinansowania dezinvestycji z zależnych spółek we Francji, a z drugiej strony, funduszy przyznanych przez SNCB spółce IFB na sfinansowanie kontynuacji działalności w Belgii.

3.2.3.1. Zbycie udziałów w spółkach we Francji

(115) W decyzji dotyczącej ABX Logistics Komisja potwierdziła prawdopodobnie, że ponieważ ABX France nie była w stanie samodzielnie ponieść kosztów związanych z zaprzestaniem działalności, to SNCB zachowała się w sposób, w jaki uczyniłby to „rozwważny inwestor prywatny w gospodarce rynkowej” biorąc na siebie te koszty.

(116) Belgia uważa, że podobne wnioski nasuwają się w przypadku kosztów zbycia przez IFB swoich udziałów w spółkach francuskich. Usiłuje ona wykazać, że dla każdej ze wspomnianych spółek, IFB starała się wybierać zawsze najmniej kosztowne rozwiązanie.

(117) W sprawie spółki Acimar Belgia przedstawiła poniższą tabelę:

Acimar – postępowanie naprawcze i likwidacja

Sytuacja finansowa w 2002 r.

(w mln EUR)

	2001	2002
Obrót		
EBT		
Bilans ogółem (31.12.)		
Kapitał własny (31.12.)		

Koszt wariantów alternatywnych

(w mln EUR)

	Wykonanie umowy	Postępowanie naprawcze
Cash drain 1.1.2003-31.12.2005		
Spadek wartości wierzytelności 31.12.2002		
Ogółem	- 14,7	- 3,9

Uwagi

- Próby podjęte w 2002 r. mające na celu rewizję warunków umownych nie powiodły się; umowa obowiązywała do 31.12.2005 r.
- Wykonanie umowy wiązało się z poważnym rocznym odpływem gotówki
- W takich okolicznościach prośba o wszczęcie postępowania naprawczego stanowiła najmniej kosztowne rozwiązanie
- W czasie postępowania naprawczego, straty w działalności finansowane były przez klienta
- Działalność spółki Acimar została zakończona w dniu 1 września 2003 r.

⁽¹⁴⁾ Decyzja z dnia 7 grudnia 2005 r. w sprawie C(2005) 4447 (Dz.U. L 383 z 28.12.2006, s. 21).

(118) W sprawie spółki NFTI-ou Belgia przedstawiła poniższą tabelę:

NFTIou – ZBYCIE

Sytuacja finansowa w 2002

(w mln EUR)

	2001 (*)	2002
Obrót		
EBT		
Bilans ogółem (31.12.)		
Kapitał własny (31.12.)		

(*) od 1.5.2001 do 31.12.2001

Koszt wariantów alternatywnych

(w mln EUR)

	Kontynuacja	Częściowa sprzedaż
Podwyższenie kapitału + zwrot kredytu ING		
Plan naprawczy		
Zaktualizowany odpływ gotówki (CH roczne – 3,7 mln EUR) (100 % list poświadczający)		
Straty z tytułu udziału		
Straty z tytułu wierzytelności 31.12.2002		
Cena sprzedaży (1 EUR) – udział w wysokości 30 %		
Ogółem	– 36,2	– 18,5

Uwagi

- Na podstawie „listu poświadczającego” IFB została zobowiązana do zasilania konta bieżącego wkładami kapitałowymi
- IFB udzieliła poręczenia za kredyt bankowy NFTI-ou, którego spłaty zażądało ING
- W tej sytuacji IFB wynegocjowała z pozostałym udziałowcem, Niezależnym Portem w Dunkierce („PAD”):
 - Podwyższenie kapitału NFTI-ou, w części pokrytego przez IFB;
 - Zwolnienie IFB ze zobowiązań wynikających z listu poświadczającego oraz zobowiązań PAD dotyczących wyszukania nabywcy na saldo udziału IFB w NFTI-ou, dzięki sprzedaży PAD za symboliczną cenę, części udziału IFB w NFTI-ou celem przywrócenia go do poziomu 30 % (wliczając udział posiadany przez DPD)
- Sprzedaż pozostałego udziału w wysokości 30 % aktualnie w toku

(119) Belgia poinformowała Komisję, że nigdy nie przewidywano ogłoszenia upadłości NFTI-ou, zakładając, że kontynuacja działalności NFTI-ou dawała perspektywy przywrócenia rentowności. Według Belgii sprzedaż udziałów IFB w wysokości 30 % do CMA-CGM w dniu 2 listopada 2006 r. [...] oraz całkowite odzyskanie kredytów przyznanych w formie zaliczek na konto bieżące potwierdza rentowność tej spółki.

- (120) W sprawie spółki IFB France, przekształconej następnie w spółkę AGEF, Belgia przedstawiła następującą tabelę:

IFB France (AGEF) – Sprzedaż do NFTI-ou

Zdolność finansowa w 2002

(w mln EUR)

	2001	2002
Obrót		
EBT		
Bilans ogółem (31.12.)		
Kapitał własny (31.12.)		

Koszt wariantów alternatywnych

(w mln EUR)

	Upadłość	Przekazanie NFTIou
Zrzeczenie się wierzytelności		
Straty z tytułu udziałów		
Zyski kapitałowe z tytułu przekazania udziałów		
Pasywa spółki (14 w przeliczeniu na pełne etaty)		
Ogółem	- 1,7	- 0,8

Uwagi

- W obliczu ryzyka przymusowej likwidacji czy ogłoszenia upadłości IFB wynegocjowała z PAD sprzedaż papierów wartościowych IFB France spółce NFTI-ou, ale przy zrzeczeniu się wierzytelności przez IFB
- Likwidacja spółki wywołałaby znacznie wyższe koszty (strata z tytułu udziałów, ryzyko wyrównania pasywów jako założyciel i/lub jedyny faktyczny zarządca)

- (121) W sprawie Dry Port Dunkerque Belgia przedstawiła następującą tabelę:

Dry Port Dunkerque (DPD) – Likwidacja z częściową odsprzedażą

Sytuacja finansowa w 2002

(w mln EUR)

	2001	2002
Obrót		
EBT		
Bilans ogółem (31.12.)		
Kapitał własny (31.12.)		

Koszt wariantów alternatywnych

(w mln EUR)

	Kontynuacja	Likwidacja z częściową sprzedażą aktywów
Zaktualizowany odpływ gotówki (roczne CH – 0,5 mln EUR) (100 % list poświadczający)		
Straty z tytułu wierzytelności		
Straty z tytułu udziałów		
Ogółem	- 10,4	- 7,9

Uwagi

- List poświadczający, zobowiązywał IFB do zasilania konta bieżącego wkładami kapitałowymi w celu pokrycia strat operacyjnych DPD
- Po wydzieleniu s NFTI-ou, poszukiwano nabywcy udziałów w spółce DPD jednak takowego nie znaleziono
- IFB wynegocjowała dobrowolną likwidację DPD, dzięki sprzedaży za symboliczną cenę udziałów w wysokości 8,6 % w spółce NFTI-ou

(122) W sprawie spółki SSTD Belgia przedstawiła następującą tabelę:

SSTD: Sprzedaż

Kontekst:

- IFB posiadał udziały w wysokości 50 %
 - SSTD prowadziła działalność przynosząc zyski, kontynuowaną aż do początku 2005 r.
 - Końcem 2004 r. spółka SSTD utraciła swojego głównego klienta (generującego 40 % jej obrotów)
 - Strata ta spowodowała decyzję o sprzedaży udziałów SSTD
 - Sprzedaż udziałów nastąpiła z początkiem 2005 r. i została zrealizowana z niewielkim zyskiem (skutek pozytywny jednak niewielki względem potrzeb finansowych)
- (123) Na tej podstawie władze belgijskie wnioskuje, że odnośnie do filii francuskich IFB wybrała najmniej kosztowne rozwiązanie.

3.2.3.2. Restrukturyzacja i kontynuacja działalności IFB w Belgii

- (124) W sprawie finansowania restrukturyzacji oraz kontynuacji działalności spółki IFB w Belgii Belgia uznaje, że SNCB działała w podobny sposób, w jaki zrobiłby to rozważny wierzyciel/inwestor prywatny w gospodarce rynkowej, ponieważ wynik finansowy wariantu alternatywnego – wstrzymanie działalności w Belgii – byłby dla SNCB dużo mniej atrakcyjny ze względu na większe koszty.
- (125) Belgia przedstawiła następujące obliczenia celem zilustrowania wskazanego kosztu likwidacji działalności spółki IFB w Belgii oraz wskazanego kosztu kontynuacji działalności, dzięki podwyższeniu kapitału.

a) **Koszt netto dla SNCB przy założeniu upadłości IFB w 2003 r.**

- (126) Belgia określiła zaktualizowaną wartość netto IFB na podstawie bilansu IFB na dzień 31 grudnia 2002 r. Według władz belgijskich **wartość środków trwałych** IFB, które mogły zostać uzyskane przy założeniu ogłoszenia upadłości przez IFB w styczniu 2003 r., składałaby się, z jednej strony, z rzeczowego majątku trwałego oraz, z drugiej strony, trwałych aktywów finansowych (udziałów).
- (127) Za rzeczowy majątek trwały Belgia uważa kwotę 6,9 mln EUR. W celu uzasadnienia tych obliczeń Belgia odwołuje się do opracowania „Bankruptcy auctions: costs, debt recovery, and firm survival”⁽¹⁵⁾, które stwierdza, że odsetek odzyskanych należności od ogółu wierzytelności przy założeniu upadłości wynosi średnio 33 %. W obliczeniu odzyskanych aktywów Belgia zastosowała ten wskaźnik do rzeczowego majątku trwałego, ujętego w bilansie w całkowitej kwocie 20,9 mln EUR (z wyłączeniem majątku trwałego będącego w realizacji w wysokości 1,9 mln EUR, dla którego przyjęto zerowy odsetek odzyskanych należności).
- (128) Dla finansowych aktywów trwałych (udziałów) Belgia przyjęła wartość 1,9 mln EUR, odpowiadającą całości wartości bilansowej IFB do dnia 31 grudnia 2002 r.

⁽¹⁵⁾ Karin S. Thorburn, Tuck School of Business Administration of Dartmouth College, opublikowane w *Journal of Financial Economics* (#58, 2000), i opracowane na podstawie analizy 263 przedsiębiorstw w Szwecji.

(129) Dla aktywów obrotowych Belgia proponuje przyjąć następujące oceny wartości:

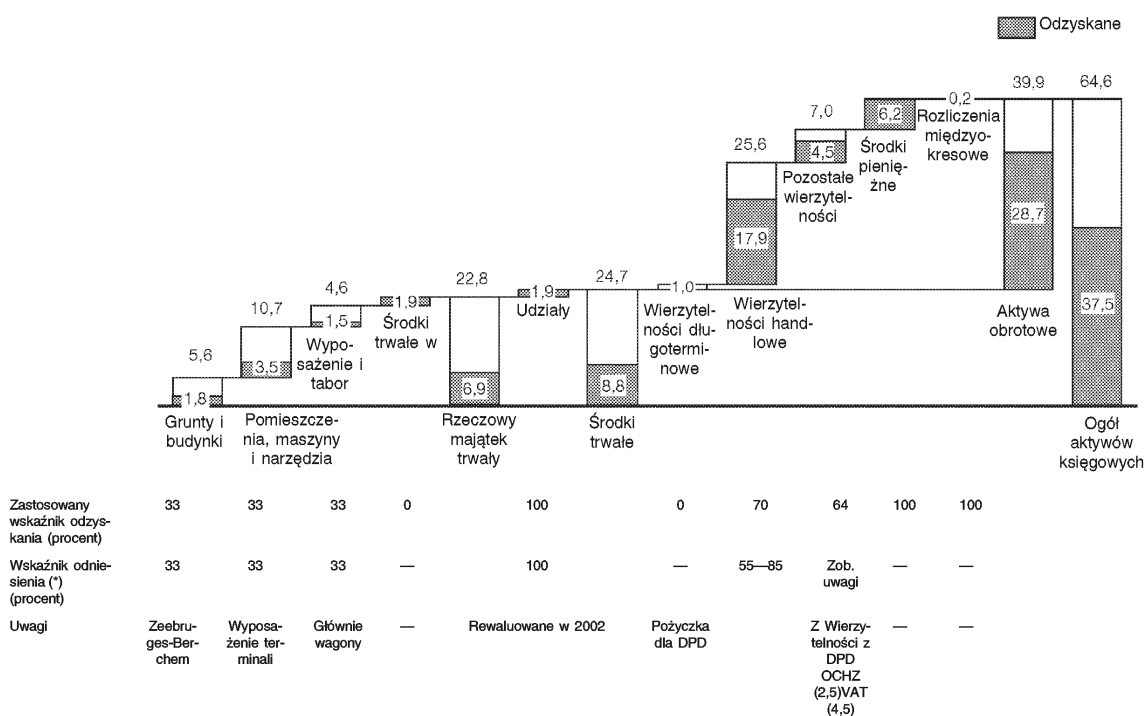
- wierzytelności handlowe IFB: chodzi o całkowitą sumę w wysokości 25,6 mln EUR, z czego 18 mln uznaje się za możliwe do odzyskania, co odpowiada odsetkowi odzyskanych należności równemu 70 % dla wierzytelności krótkoterminowych; wskaźnik ten przyjęty jest na podstawie średniej określonej w opracowaniu „Liquidation of Ormet Corporation” ⁽¹⁶⁾,
- pozostałe wierzytelności IFB: dotyczą całkowitej sumy w wysokości 7 mln EUR, z czego 4,5 mln uznaje się za możliwe do odzyskania. Kwota 7 mln EUR może zostać podzielona na 2,5 mln wierzytelności od spółek zależnych DPD i OCHZ oraz 4,5 mln podatku VAT. Dla wierzytelności VAT przyjmuje się odsetek odzyskanych należności w wysokości 100 % oraz odsetek 0 % odzyskanych należności w przypadku dwóch spółek zależnych,
- środki pieniężne i rozliczenia międzyokresowe: dotyczą całkowitej sumy w wysokości 6,4 mln EUR, którą w całości uznaje się za możliwą do odzyskania.

(130) Zastosowanie wszystkich tych wskaźników odzyskania skutkuje odzyskaniem należności na całkowitą sumę w wysokości 37,5 mln EUR przy założeniu upadłości/likwidacji spółki IFB, jak to ukazuje schemat 2.

Schemat 2

Odzyskiwanie należności

(W mln EUR)



(*) Oparty na wskaźnikach odzyskanych pożyczek gwarantowanych związanych z niektórymi rodzajami gwarancji, oraz artykule K.S. Thorburna

Źródło: Orzecznictwo Stanów Zjednoczonych; K. S. Thorburn (2000 r.), „Bankruptcy auctions: costs, debt recovery, and firm survival”, Journal of Financial Economics

⁽¹⁶⁾ (Ormet Corporation ogłosił upadłość w dniu 30 stycznia 2004 r. i przedstawił plan reorganizacji właściwym sądom we wrześniu 2004 r.). Władze belgijskie pragną zauważyć, że wskaźnik ten jest znacznie wyższy niż wskaźnik zastosowany przez profesora Thorburna w przytoczonym opracowaniu.

(131) Następnie od kwoty, której odzyskanie można zakładać, władze belgijskie odliczają pasywa IFB. Zobowiązania te sięgają całkowitej sumy 76,9 mln EUR, nie licząc długów w wysokości 63 mln EUR względem SNCB z tytułu niezapłaconych faktur w okresie od 2000 do 2002 r. Zostały one wyszczególnione poniżej:

- a) pasywa spółki: ogółem szacowane na 2,9 mln EUR dla ogółu zatrudnionych w IFB, po odjęciu personelu SNCB delegowanego do IFB,
- b) podatki, wynagrodzenia i świadczenia socjalne: ogółem naliczone w wysokości 1,4 mln EUR, ale niezapłacone (bilans na dzień 1 stycznia 2003 r.),
- c) rezerwy i podatki odroczone: przyjęto kwotę w wysokości 34,7 mln EUR na ogólną kwotę w wysokości 40,8 mln EUR wliczonej do pasywów bilansu na dzień 31 grudnia 2002 r. Różnica ta wynika z następujących pozycji, które nie mogły zostać uwzględnione przy likwidacji IFB:
 - serwis terminali: 3,3 mln EUR,
 - serwis dla działalności logistycznej: 0,9 mln EUR,
 - rezerwy na restrukturyzację pracowników: 1,9 mln EUR,
- d) dług finansowy IFB na całkowitą kwotę w wysokości 15 mln EUR. Dług finansowy w wysokości 15 mln EUR zaciągnięty w instytucjach kredytowych [...], był zabezpieczony wierzytelnościami handlowymi IFB. Z tego powodu oraz z uwagi na zabezpieczenie kredytu SNCB na rynku bankowym, wydaje się oczywiste, że również ten dług zostałby zwrócony instytucjom kredytowym przed ewentualną spłatą wierzytelności SNCB,
- e) wierzytelności handlowe względem podmiotów innych niż SNCB na całkowitą kwotę w wysokości 22,9 mln EUR.

Z powyższych obliczeń wynika, że wartość netto aktywów IFB dla SNCB, poza zobowiązaniami względem SNCB, wyniosłaby -39,4 mln EUR, czyli wartość odzyskanych aktywów (37,5 mln EUR), od której odjęto całkowitą kwotę zobowiązań do pasywów do uregulowania (76,9 mln EUR), poza zobowiązaniami względem SNCB.

(132) Władze belgijskie twierdzą, że aby uniknąć poważnego uszczerbku na dobrej opinii handlowej w przypadku likwidacji, SNCB wzięłaby na siebie koszt netto ujemnych aktywów IFB. W związku z tym podkreślają one, że większą część wierzycieli IFB stanowią również klienci, dostawcy, wierzyciele, dłużnicy lub partnerzy spółki SNCB.

(133) Ponadto twierdzą, że zaprzestanie działalności IFB mogłoby również pociągnąć za sobą poważne zobowiązania socjalne dla SNCB, które można oszacować na 530 etatów (odpowiadających zatrudnionym w pełnym wymiarze godzin) ⁽¹⁷⁾. Tych 530 pełnych etatów podzielonych jest w następujący sposób:

- z jednej strony – około 50 członków personelu SNCB oddelegowanych od IFB, którzy w przypadku upadłości musieliby zostać ponownie wcieleni do SNCB.

⁽¹⁷⁾ Oszacowanie zobowiązań socjalnych spółki nie uwzględnia negatywnego skutku, jaki miałaby upadłość IFB w stosunku do GIE OCHZ dla zobowiązań socjalnych IFB. W rzeczywistości bowiem upadłość jednego członka EIG (zgrupowania interesów) pociąga z mocy prawa rozwiązanie GIE, o którym mowa.

- z drugiej strony – około 480 etatów SNCB w pełnym wymiarze godzin, których działalność zależałaby od kontynuacji działalności IFB. Szacunki te pochodzą z następujących obliczeń: udział IFB w całkowitym obrocie działu towarowego SNCB sięga 8,1 %. Procent ten, zastosowany względem ogółu zatrudnionych SNCB w dziale towarowym, czy to bezpośrednio, czy pośrednio, do dnia 31 grudnia 2002 r. pokazuje, że około 609 etatów w pełnym wymiarze godzin zależało od działalności IFB. Zakłada się, że 129 lub 21 % z tych 609 etatów w pełnym wymiarze godzin mogłoby kontynuować działalność pomimo upadłości IFB, na skutek odpowiednich inicjatyw SNCB mających na celu odzyskanie części obrotów generowanych wcześniej przez IFB. Ten wskaźnik wynoszący 21 % odpowiada proporcji stanowisk w spółce Sabena, które mogły zostać ocalone przez uruchomienie SN Brussels Airlines po upadku Sabeny.
- (134) Rząd belgijski stwierdza, że ponieważ w tym czasie SNCB finalizowała przygotowanie własnego planu biznesowego „MOVE 2007”, zakładającego likwidację 10 000 stanowisk pracy, tj. prawie jednej czwartej personelu, w okresie między 2003 a 2007 r., szanse na przekwalifikowanie zawodowe nadwyżki personelu powstałej wskutek zakończenia działalności IFB stały się praktycznie zerowe, bez względu na to, czy chodzi o oddelegowany personel na powrót wcielony do SNCB czy też o pozostałych zatrudnionych w SNCB, związanych z działem towarowym.
- (135) W związku z powyższym rząd belgijski zaproponował dodanie do bezpośrednich kosztów ujemnych aktywów netto IFB kosztu związanego z nadmierną liczbą pracowników, generowanego w ten sposób w SNCB przez okres minimum pięciu lat pomiędzy rokiem 2003 a 2007. Przy całkowitym średnim koszcie wynagrodzeń w wysokości 46 200 EUR na etat w pełnym wymiarze godzin i na rok [...], całkowity koszt zobowiązań socjalnych wyniósłby więc 122,4 mln EUR.
- (136) Aby uzasadnić te obliczenia, Belgia tłumaczy przede wszystkim, że personel SNCB, którego liczebność była nadmierna wskutek zamknięcia działalności IFB, nie mógł zostać zwolniony z uwagi na jego status „pracownika objętego regulaminem pracowniczym”⁽¹⁸⁾.
- (137) Po spotkaniu roboczym w dniu 1 czerwca 2006 r. władze belgijskie przekazały Komisji mniej pesymistyczny scenariusz obliczeń aktywów netto i zobowiązań socjalnych spółki, które poniosłaby SNCB w przypadku likwidacji IFB. Scenariusz ten zakłada następujące dwie zmiany:
- SNCB nie dokonuje spłaty całości zadłużenia, lecz jedynie zadłużenia wierzycieli będących klientami [...], dostawcami [...] lub partnerami [...] spółki SNCB; przy takim założeniu kwota zobowiązań IFB, która zostałaby zapłacona przez SNCB wyniosłaby 13 mln EUR [...],
- nabywca IFB w dalszym ciągu korzystałby w znacznej mierze z usług SNCB; przy takim założeniu 79 % z 609 pełnych etatów w SNCB i przeznaczonych do pośredniego wsparcia działalności IFB, mogłoby zostać zachowanych; przy tym założeniu wzrost kosztów socjalnych pokrywanych przez SNCB zostałby ograniczony do 41,1 mln EUR (ta ostatnia kwota odpowiada kosztowi wynagrodzenia dla 50 pełnych etatów oddelegowanych przez SNCB do IFB oraz 21 % z 609 wspomnianych wyżej etatów w pełnym wymiarze godzin).

⁽¹⁸⁾ W rzeczywistości bowiem regulamin pracowniczy SNCB przewiduje możliwość zwolnienia swojego personelu objętego regulaminem pracowniczym jedynie w okresie stażu lub w ramach postępowania dyscyplinarnego.

- (138) Całkowity koszt pokrywany przez SNCB w przypadku likwidacji spółki IFB, w obydwu scenariuszach, w formie, w jakiej został oszacowany przez władze belgijskie, przedstawiony jest w niniejszej tabeli:

	Koszt netto – kwoty wymienione w odpowiedzi	Różnica przyzało- żeniach „optymis- tycznych”	Koszt netto – kwoty dostosowane
Aktywa księgowe ogółem	64,6		64,6
Aktywa nieodzyskane	- 27,1		- 27,1
Koszty socjalne	- 2,9		- 2,9
Podatki, wynagrodzenie i świadczenia z tytułu zabez- pieczenia społecznego	- 1,4		- 1,4
Rezerwy i podatki odroczone	- 34,7		- 34,7
Wierzytelność główna oraz inne zadłużenie finansowe	- 15		- 15
Zadłużenie handlowe nie-SNCB	- 22,9	9,9	- 13
Wartość odzyskanych kwot	- 39,4		- 29,5
Zobowiązania socjalne dla SNCB	- 122,4	81,3	- 41,1
Koszt netto dla SNCB przy ogłoszeniu upadłości przez IFB	- 161,8		- 70,6

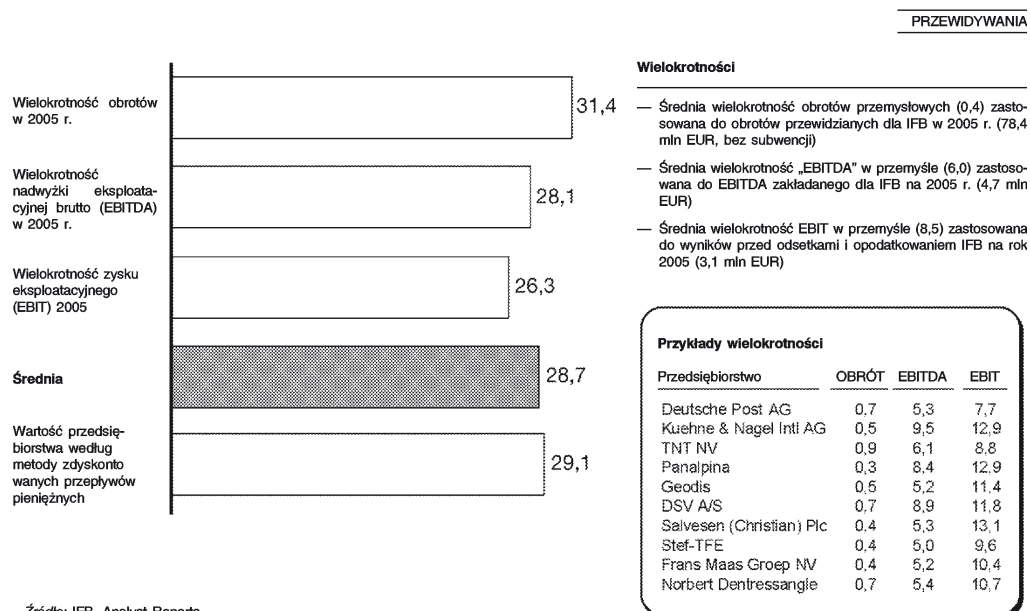
b) Dokonanie wyceny IFB przy scenariuszu kontynuacji działalności

- (139) Belgia proponuje obliczenie wartości IFB przy założeniu „kontynuacji działalności” metodą zdyskontowanych przepływów środków pieniężnych („discounted cash flows”, czyli „DCF”). Przyjęte do tej analizy parametry są następujące:
- (140) Analiza DCF na okres 10 lat została oparta na bilansie IFB na dzień 31 grudnia 2002 r., jak również na planie restrukturyzacyjnym, opracowanym w lutym – marcu 2003 r., zawierającym przewidywania do końca 2005 r. Dla roku 2006, momentu, w którym restrukturyzacja IFB przynosi stabilizację przedsiębiorstwa, zysk eksploatacyjny został ustalony na poziomie 3,2 % obrotu. Począwszy od 2006 r., hipoteza robocza przewiduje wzrost obrotów o 3 % rocznie, co przy stałej marży prowadzi do stopy wzrostu wyników przed opodatkowaniem równej 3 %. Wynikające z tego wolne przepływy pieniężne są dyskontowane o średni ważony koszt kapitału (WACC) równy 8 %. Wartość terminali została oszacowana przy założeniu trwałego wzrostu równego 3 %.
- (141) Wyliczenia te prowadzą do wyceny wartości przedsiębiorstwa na około 29,1 mln EUR (bez udziałów i rezerw) zgodnie z tym, jak to przedstawia schemat 4.

Schemat 5

Wartość przedsiębiorstwa IFB

(W mln EUR)



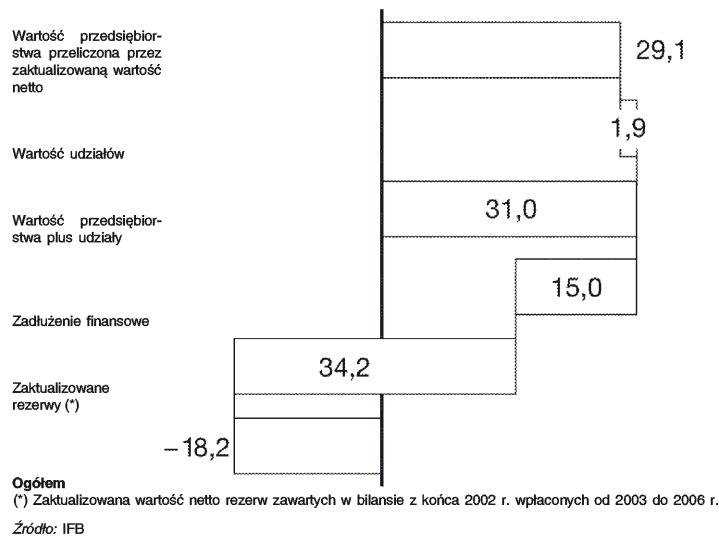
- (143) Rząd belgijski stwierdza, że rzeczywiste wyniki otrzymane przez IFB w latach 2003, 2004, 2005 potwierdzają również, że wycena DCF oraz założenia, na jakich się ona opierała, były realistyczne.
- (144) Rząd belgijski stwierdza, że do wartości IFB wyliczonej bez udziałów i rezerw należy dodać posiadane przez IFB udziały, tj. 1,9 mln EUR, również zaliczone do aktywów bilansu IFB na dzień 31 grudnia 2002 r.
- (145) Wartość przedsiębiorstwa IFB ogółem, łącznie z udziałami, wynosiłaby więc 31 mln EUR na dzień 31 grudnia 2002 r.
- (146) Od tej wartości przedsiębiorstwa należy, w dalszym ciągu według rządu belgijskiego, odliczyć wartość rezerw szacowaną na 34,2 mln EUR ⁽¹⁹⁾, jak również zadłużenie finansowe wynoszące 15 mln EUR.
- (147) Dla udziałów SNCB w IFB, przy scenariuszu kontynuacji działalności, daje to wartość netto w wysokości -18,2 mln EUR. Wyliczenie to zostało przedstawione na schemacie 6.
- (148) Podobnie jak w poprzednim wyliczeniu kosztu ponoszonego przez SNCB w przypadku likwidacji IFB, kolejne wyliczenia nie uwzględniają zadłużenia w wysokości 63 mln EUR wynikającego z niezapłaconych faktur w okresie między 2000 a 2002 r.

⁽¹⁹⁾ Wartość ta wynika ze zdyskontowania przepływów pieniężnych związanych z rezerwami w wysokości 40,8 mln EUR przewidzianymi w bilansie na dzień 31 grudnia 2002 r.

Schemat 6

Wycena opcji inwestycyjnej, styczeń 2003

(w mln EUR)



c) Porównanie dwóch scenariuszy i wnioski

(149) Według sporządzonej przez rząd belgijski analizy, dwa scenariusze przyniosłyby następujące wyniki:

- koszt netto dla SNCB, wynikający z upadłości i likwidacji IFB stanowiłby stratę netto w wysokości 161,8 mln EUR (skorygowaną do 70,6 mln EUR w oszacowaniach zrewidowanych),
- decyzja o zainwestowaniu 15 mln EUR celem umożliwienia IFB kontynuacji jej działalności, prowadziła do znacznego ograniczenia spadku wartości dla SNCB, która wynosiła już wtedy jedynie 18,2 mln EUR, co stanowiło zysk w wysokości 143,6 mln EUR w porównaniu do scenariusza upadłości i likwidacji (52,4 mln EUR w porównaniu do oszacowań zrewidowanych).

(150) W związku z powyższym rząd belgijski stwierdza, że przyznając środki, o których mowa, SNCB działał jak inwestor prywatny w gospodarce rynkowej.

3.2.4. Brak zakłócenia konkurencji

(151) Wreszcie, w odniesieniu do części środków, które służą do sfinansowania dezinvestycji w zależnych spółkach francuskich, Belgia stwierdza, że pomoc której wysokość jest ściśle ograniczona rzeczywistymi kosztami powstałymi w związku z zaprzestaniem działalności, nie może zostać uznana za prowadzącą do zakłóceń konkurencji. Tak więc ta część finansowania nie podlegałaby zakresowi zastosowania art. 87 ust. 1 również z tego powodu.

3.3. Zgodność środków na rzecz ratowania przedsiębiorstwa z wytycznymi

3.3.1. IFB nie stanowi nowoutworzonego przedsiębiorstwa

(152) Belgia twierdzi, że ponieważ spółka IFB została ustanowiona w 1923 r. oraz że nabyła, na drodze połączenia poprzez przejęcie, przedsiębiorstwo wraz z dziedziną działalności w 1998 r. (por. opis w części 2 niniejszej decyzji), niepodważalny jest fakt, że IFB posiada osobowość prawną od ponad 80 lat i dlatego nie może zostać uznana za „przedsiębiorstwo nowoutworzone”.

3.3.2. Środki na rzecz ratowania przedsiębiorstwa są zgodne z wytycznymi z 1999 r.

- (153) Według rządu belgijskiego ponaddwunastomiesięczny okres trwania środków na rzecz ratowania nie zaważyłby ostatecznie na wykluczeniu ich zgodności z regulami wspólnego rynku na podstawie wytycznych z 1999 r. Belgia uważa, że SNCB zastosowała środki na rzecz ratowania jedynie na czas niezbędny dla Komisji na podjęcie końcowej decyzji w niniejszej sprawie.
- (154) Ponieważ punkt 24 wytycznych z 1999 r. przewiduje, że zgoda na środki na rzecz ratowania zachowuje ważność do czasu rozpatrzenia przez Komisję planu restrukturyzacji, władze belgijskie zwracają się do Komisji o niepodnoszenie kwestii czasu trwania jej własnej procedury zatwierdzania środków na rzecz ratowania przy kwestionowaniu czasu stosowania środków oraz o zatwierdzenie na podstawie punktu 24 wytycznych z 1999 r. środków na rzecz ratowania.
- (155) Władze belgijskie uważają, że zawieszenie podwyższenia kapitału w trakcie postępowania Komisji, zakłada w sposób konieczny tymczasowe i odwoławalne zastosowanie terminu płatności przyznanego IFB w ramach środków na rzecz ratowania, ponieważ jedynym wariantem alternatywnym byłoby ogłoszenie upadłości przedsiębiorstwa. Wreszcie, zdaniem władz belgijskich, w trakcie swojego postępowania Komisja nigdy nie wyrażała zastrzeżeń dotyczących tymczasowego utrzymania środków na rzecz ratowania.

3.3.3. Środki na restrukturyzację są zgodne z wytycznymi z 1999 r.

3.3.3.1. Możliwość zastosowania wytycznych z 1999 r.

- (156) Belgia uważa, że zobowiązanie ze strony SNCB odnośnie do zatwierdzenia podwyższenia kapitału IFB powinno zostać przeanalizowane w ramach wytycznych z 1999 r., a nie z roku 2004.
- (157) Aby uzasadnić ten punkt widzenia, Belgia utrzymuje, że dwa ustanowione przez Komisję warunki w punkcie 240 decyzji o wszczęciu procedury, dotyczące zastosowania wytycznych z 1999 r., zostały spełnione. Dla przypomnienia, w punkcie 240 decyzji o wszczęciu procedury Komisja uznała, w odniesieniu do rozumienia punktów 102–104 wytycznych z 2004 r., w kontekście niniejszej sprawy: „jeżeli SNCB zdecydowała nie przyznać nowej pomocy IFB i jeżeli SNCB zobowiązała się do konwersji swych wierzytelności na kapitał przed opublikowaniem wytycznych z 2004 r., to Komisja w swej końcowej decyzji powinna ocenić przyznane IFB przez SNCB środki pomocy na podstawie wytycznych z 1999 r.”.
- (158) W odniesieniu do pierwszego warunku Belgia zwraca uwagę, że w swej odpowiedzi na pismo o wszczęciu procedury wycofała dodatkowe podwyższenie kapitału zgłoszone w dniu 28 stycznia 2005 r. i że w związku z powyższym został spełniony warunek pierwszy.
- (159) W odniesieniu do drugiego warunku Belgia uważa, że nie można kwestionować, iż obecnie proponowane podwyższenie kapitału IFB zostanie zrealizowane w sposób uzgodniony przez strony w umowie ramowej z dnia 7 kwietnia 2003 r., podlegając warunkowi zawieszającemu zgody Komisji.

- (160) W celu podkreślenia niniejszego punktu władze belgijskie pragną zwrócić uwagę Komisji na:
- punkt 4 wstępu do umowy ramowej z dnia 7 kwietnia 2003 r., który potwierdza, że zarząd SNCB zatwierdził już podwyższenie kapitału IFB,
 - art. 4 tej samej umowy potwierdzający wzajemną chęć stron do przeprowadzenia podwyższenia kapitału IFB.
- (161) Odnośnie do punktu drugiego władze belgijskie pragną przypomnieć, że w prawie belgijskim (prawie mającym zastosowanie do umowy ramowej) zawarcie umowy następuje z samej woli umawiających się stron oraz że w tym szczególnym przypadku, art. 4 umowy ramowej wyraźnie i jednoznacznie potwierdzał zgodne oświadczenia woli SNCB i IFB o przystąpieniu do podwyższenia kapitału IFB na drodze konwersji na kapitał wierzytelności SNCB względem IFB z mocą wsteczną od dnia 7 kwietnia 2003 r.
- (162) Władze belgijskie pragną przypomnieć, że w prawie belgijskim zobowiązania podlegające warunkowi zawieszającemu pozostają w pełni obowiązujące, a wykonanie warunku zawieszającego działa z mocą wsteczną względem umowy, która staje się skuteczna w dniu podpisania.
- 3.3.3.2. Środki łagodzące zakłócenia konkurencji w sposób możliwie najskuteczniejszy
- (163) Władze belgijskie stwierdzają ogólnie, że udziały w rynku IFB wynoszą znacznie poniżej 10 % na rynkach, których dotyczy niniejsza sprawa. W związku z powyższym uważają one, że skutki ograniczające konkurencję wynikające z pomocy państwa, o której mowa, nie mogą zostać uznane za znaczące. Pragną one zwłaszcza przypomnieć, że na mocy punktu 36 wytycznych z 1999 r. „jeśli udział lub udziały [w] [omawianym] rynku posiadane przez przedsiębiorstwo [beneficjenta pomocy] nie są znaczne, należy uznać, że nie doszło do nieestosownego zakłócenia konkurencji”⁽²⁰⁾ oraz że w zastosowaniu art. 81 ust. 1 Traktatu Komisja uznaje antykonkurencyjne skutki umów zawartych przez przedsiębiorstwa, których udział w rynku jest mniejszy niż 10 %, za nieznaczające⁽²¹⁾.
- (164) W szczególności w odniesieniu do działalności IFB Logistics oraz IFB Terminal władze belgijskie przedstawiają następujące uwagi:
- (165) Środki łagodzące na rynku przeładunku towarów. Rząd belgijski zauważa, że udział IFB w rynku terminali w regionie Anvers jest niższy od 7 % oraz że rynek terminali w tym regionie w okresie 2002–2005 wzrastał średnio o 10,7 % rocznie, podczas gdy wielkość przewozów IFB rosła średnio o jedyne 4,1 % rocznie.
- (166) Rząd belgijski dodaje, że poprzez realizację planu restrukturyzacyjnego IFB znacząco zmniejszyła swoje zdolności przeładunkowe, jak to zostało opisane w części 2 pisma o wszczęciu procedury (punkty 25–29). Biorąc pod uwagę, że z wyjątkiem terminalu DPD ogół sprzedanych aktywów jest do dziś dnia w ciągłej eksploatacji, władze belgijskie uważają, że zbycia powinny zostać uznane za rzeczywiste i zasadnicze środki kompensacyjne. Według rządu belgijskiego ogół sprzedaży skutkowałby zmniejszeniem zdolności IFB o 1,5 mln TEU w 2002 r. do 1,1 mln TEU na koniec 2005 r., to jest spadkiem o 27 %.

⁽²⁰⁾ Zob. wytyczne z 1999 r., pkt 36.

⁽²¹⁾ Zob. w szczególności: wytyczne dotyczące stosowania art. 81 ust. 3 Traktatu (Dz.U. C 101 z 27.4.2004, s. 97), w szczególności pkt 24.

- (167) Władze belgijskie dodają, że realizacji planu restrukturyzacji przez IFB nie towarzyszyły środki cenowe, których celem lub skutkiem było zwiększenie udziału w rynku IFB. Zauważają one, że IFB podniosła ceny średnio o 4,2 % ⁽²²⁾, podczas gdy średnia roczna stopa inflacji przemysłowej wynosiła 1,9 %.
- (168) *Środki łagodzące na rynku logistyki.* Zgodnie z pismem o wszczęciu procedury (ustępy 258–260), „proponowane” środki nie dotyczyły rynku logistyki, a IFB mogła zwiększyć swoją wielkość na tym rynku. Władze belgijskie przedstawiają pięć argumentów na wykazanie, że na rynku logistyki zastosowano wystarczające środki łagodzące.
- (169) Po pierwsze, IFB zastosowała jakoby środki, które spowodowały zmniejszenie jego zdolności na rynku logistyki. Faktycznie, całkowita liczba wagonów, której IFB jest właścicielem lub które są przedmiotem długoterminowej umowy o wynajem, zmniejszyła się z 744 jednostek w 2002 r. ⁽²³⁾ do 377 jednostek na początku 2006 r. ⁽²⁴⁾. Nastąpił więc spadek o 49 %.
- (170) Zmniejszenie zdolności logistycznej IFB miało wynikać również z faktu, że udział IFB w spółce CNC (obecnie Naviland Cargo) zmniejszył się, przechodząc z 10 % w 2002 r. do 2 % obecnie.
- (171) Po drugie, władze belgijskie uważają, że udział IFB na rynku logistyki sięga znacznie poniżej 5 %, w przypadku gdyby ograniczyć zasięg geograficzny tego rynku do terytorium Belgii. Należy zatem, z tytułu punktu 36 wytycznych, postawić pytanie, czy skutki ograniczające konkurencję, wynikające z wspomnianych pomocy państwowych, mogą zostać uznane za znaczące. Według władz belgijskich IFB nie może w żaden sposób zostać uznana za zdolną wywierać znaczący wpływ na zakłócenie konkurencji na rynku logistyki. Z tego samego powodu zakłócenia konkurencji wynikające z pomocy, z jakiej korzysta IFB, z trudem mogą, według rządu belgijskiego, zostać uznane za znaczące, tak że jedynie bardzo ograniczone środki wydały się konieczne dla złagodzenia skutków niekorzystnych dla konkurentów IFB.
- (172) Po trzecie, władze belgijskie proponują zbadanie kontekstu rozwoju działalności logistycznej IFB, tak aby zmienić zasadniczo twierdzenie Komisji, według której IFB „*potrafiła znacznie zwiększyć swoją obecność na tym rynku*” w omawianym okresie. W rzeczywistości bowiem według władz belgijskich należy wziąć pod uwagę następujące fakty:
- odnośnie do segmentu transportu kombinowanego (intermodalnego) odnotowano roczny wzrost wielkości przewozowych IFB rządu 9,9 % w latach 2002–2005, co stanowi wzrost mniejszy niż średni roczny wzrost w tym samym okresie, odnotowany w regionie ARA (Antwerpia-Rotterdam-Amsterdam) w wysokości 12 %,
 - w segmencie transportu konwencjonalnego IFB jest podmiotem całkowicie nieznaczącym, nawet przy założeniu, że rynek jest ograniczony do samej Belgii. W rzeczywistości bowiem, udział IFB, zarówno w wielkości, jak i wartości, jest mniejszy niż 1 %.
- (173) Ponadto wzrost obrotów IFB w jej działalności logistycznej był według rządu belgijskiego w części spowodowany wzrostem w podsegmencie „bulk” (transport ładunków masowych). W 2003 r. obroty zrealizowane przez IFB w transporcie ładunków masowych wyniosły zaledwie 3,3 mln EUR. Jednak w 2004 r., IFB otrzymał znacznej wielkości dwa kontrakty na transport ładunków masowych. Po pierwsze, kontrakt na transport węgla [...], który wygenerował obroty [...] w 2004 r. oraz [...] w 2005 r. Po drugie, kontrakt na transport granulatów, który przyniósł wzrost obrotów [...] w 2004 r. oraz [...] w 2005 r. IFB musiało wygenerować marżę zysku na tych dwóch kontraktach, co wyraźnie potwierdza brak praktyk osłabiających konkurencję ze strony IFB.

⁽²²⁾ Średnia wzrostu cen została otrzymana, waząc terminale w zależności od wysokości ich obrotów.

⁽²³⁾ IFB był właścicielem 368 wagonów i zawarł długoterminowe umowy na wynajem 376 pozostałych wagonów.

⁽²⁴⁾ Na początku 2006 r. IFB był właścicielem 204 wagonów oraz zawarł umowy na długoterminowy wynajem 173 pozostałych wagonów.

- (174) Po czwarte, rząd belgijski uznaje, że otwarcie przez IFB swych terminali na konkurencję z rynku logistyki, również powinno zostać uznane za istotny środek łagodzący.
- (175) Po piąte, rząd belgijski uważa, że nieznaczne zakłócenia konkurencji, które mogłyby zostać uznane za powstałe w wyniku pomocy restrukturyzacyjnej dla IFB, są dodatkowo ograniczone przez następujące czynniki:
- liberalizację kolejowego transportu towarowego w Belgii. Faktycznie, władze belgijskie, zgodnie z odpowiednimi Europejskimi przepisami, dokonały otwarcia tego rynku na konkurencję (od marca 2003 r. dla transportu międzynarodowego, a następnie całkowita liberalizacja w dniu 1 stycznia 2007 r.)⁽²⁵⁾. Wspomniane otwarcie rynku wywołało oczywiście odpowiednie skutki, jak pokazuje przykład działalności spółek DLC oraz, trochę później, Fret SNCF. W swojej decyzji N 386/2004 w sprawie Fret SNCF Komisja uznała taką liberalizację za środek kompensacyjny dla konkurencji,
 - wielu innych konkurentów SNCB/IFB (wśród których znajdują się Rail4Chem, Railion Nederland, TrainSport, DFG, EWS, Connex oraz ACTS) już otrzymało lub najprawdopodobniej niebawem otrzyma koncesje eksploatacyjne,
 - SNCB (B-Cargo) aktualnie udostępnia konkurencji IFB usługi sieci trakcyjnej, zarówno dostawcom transportu kombinowanego (*intermodalnego*) takim jak CNC (Naviland Cargo), Conliner, Danzas/DHL Express Cargo oraz ICF, jak i dostawcom usług „forwardingowych”, takich jak Transfesa, K+N, Nauta, NTR, Panalpina, Rail&Sea, Raillog, Chemfreight, Rhenania, TMF, Gondrand, RME Chem, RME fret i East Rail Expedition,
 - jak stwierdziła Komisja w swojej decyzji w sprawie N 386/2004 dotyczącej Fret SNCF, warunki transportu kolejowego i drogowego nie są identyczne, ze szkodą dla kolei.
- (176) Według rządu belgijskiego, jak wskazuje na to działalność konkurencji IFB w latach 2003–2005, środki liberalizacji doprowadziły do znacznego wzrostu mocy przewozowych rynku logistyki. Według rządu belgijskiego konkurencja skupiała się na segmencie intermodalnym, gdzie pięciu konkurentów IFB uruchomiło w tym okresie łącznie 12 nowych połączeń.

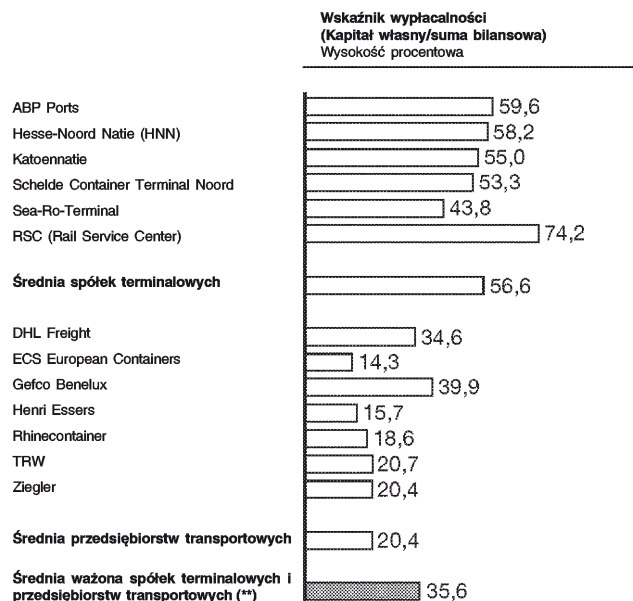
3.3.3.3. Ograniczenie do minimum podwyższenia kapitału

- (177) Według rządu belgijskiego SNCB oraz IFB dokonały dogłębnej analizy potrzeb kapitałowych IFB na podstawie wyników na dzień 31 grudnia 2005 r. oraz prognoz na rok 2006. Celem opracowania było umożliwienie IFB kontynuacji jej działalności na rynkach przeładunku towarów i logistyki przy wskaźniku wypłacalności porównywalnym do wskaźników konkurencji na tych rynkach.
- (178) W odniesieniu do informacji przekazanych przed wydaniem decyzji o wszczęciu procedury (zob. pkt 265–269) SNCB i IFB zebrały dane uzupełniające na temat średnich wskaźników wypłacalności dla, z jednej strony, konkurencji IFB eksploatującej terminale oraz, z drugiej strony, przedsiębiorstw transportowych, konkurencyjnych względem IFB. Wskaźniki wypłacalności (jako stosunek kapitału własnego do sumy bilansowej) przedsiębiorstw, o których mowa przedstawione zostały w schemacie 16.

⁽²⁵⁾ Wspomniane całkowite otwarcie rynków, ustalone w dyrektywie 91/440/WE, zostało wprowadzone dekretem królewskim z dnia 13 grudnia 2005 r.

Schemat 16

Wskaźnik wypłacalności – grupa przedsiębiorstw porównywalnych, 2004 (*)



(*) Dla ABP, HNN i terminala Sea-RO użyto danych z 2003 r., ponieważ ich roczne sprawozdania nie zostały jeszcze opublikowane

(**) Ważone pod względem użycia aktywów IFB (42 % terminale, 58 % transport)

Źródło: Belfirst; Amadeus; IFB

- (179) Ze schematu 16 wynika, że średnia wskaźników wypłacalności dla operatorów terminali wynosi 56,6 %, podczas gdy średnia wskaźników wypłacalności dla przedsiębiorstw transportowych wynosi 20,4 %. Ponieważ spółka IFB jest aktywna w obydwu sektorach, wskaźnik wypłacalności IFB zgodnie z wymienionymi wskaźnikami odniesienia powinien wynieść przynajmniej 35,6 %. Ostatnia wartość procentowa została wyliczona przez ważenie w następujący sposób nieruchomości służących działalności operacyjnej IFB:

- 42 % nieruchomości służących działalności operacyjnej IFB (liczonych od ich wartości księgowej netto, to znaczy po amortyzacjach i redukcjach wartości) jest przeznaczonych na działalność terminali,
- 58 % nieruchomości służących działalności operacyjnej IFB jest przeznaczonych na działalność transportową („logistics”).

- (180) Władze belgijskie pragną zauważyć, że docelowy wskaźnik wypłacalności IFB jest również zgodny z rzeczywistym wskaźnikiem wypłacalności przedsiębiorstw, takich jak Gosselin (38,9 %) i Hupac (34,9 %), które podobnie jak IFB łączą eksploatację terminali z działalnością logistyczną.

- (181) Na podstawie docelowego wskaźnika wypłacalności IFB w wysokości 35,6 % oraz całkowitego zadłużenia w wysokości 128,1 mln EUR (szacunki na dzień 30 czerwca 2006 r.) podwyższenie kapitału IFB, według wyliczeń władz belgijskich, powinno zatem obejmować konwersję zadłużenia na kapitał w wysokości minimum 95,3 mln EUR.

3.3.3.4. Wkład własny IFB

- (182) Według władz belgijskich całkowity wkład SNCB w restrukturyzację IFB wynosi 95,3 mln EUR, tj. kwotę o wartości przewidzianego podwyższenia kapitału. Od kwoty tej należy odjąć sumy przeznaczone na część francuską grupy, tj. 39,1 mln EUR. Reszta, tj. 56,2 mln EUR, stanowiłaby wkład SNCB w restrukturyzację działalności grupy poza Francją.

- (183) Następnie władze belgijskie precyzują, że potrzeby finansowania pozafrancuskiej działalności spółki IFB w okresie restrukturyzacji (od dnia 1 stycznia 2003 r. do dnia 30 czerwca 2006 r.) wynosiły 106,3 mln EUR. Z tych potrzeb 56,2 mln EUR zostanie pokryte przez SNCB, a 50,1 mln EUR ze środków własnych IFB. Wkład IFB w całkowity koszt restrukturyzacji działalności w Belgii wyniesie 47,1 %.
- (184) Kolejna tabela przedstawia szczegóły dotyczące finansowania:

Potrzeby i źródła finansowania

Założenie, w którym konwersja 63 mln EUR wierzytelności stanowi „koszt” restrukturyzacji

(w mln EUR)

	Część zrestrukturyzowana	Dezynwestycja we Francji	Ogółem
Okres: 1.1.2003–30.6.2006			
A POTRZEBY FINANSOWANIA			
A.1 Koszty restrukturyzacji			
A.1.1 Strata operacyjna (odpływ gotówki) poza efektem zwiększenia wydajności (równa stracie operacyjnej brutto w 2002 r. proporcjonalnie 6 miesięcy w 2006 r.)	- 27 916		- 27 916
A.1.2 Koszty nadzwyczajne	- 32		- 32
A.2 Potrzeby kapitałowe w okresie restrukturyzacji			
A.2.1 Zmiany zapotrzebowania kapitału obrotowego (wzrost)	- 7 685	- 8 000	- 16 559
A.2.2 Inwestycje odtworzeniowe w niefinansowe środki trwałe	- 6 611		- 8 611
A.2.3 Inwestycje w finansowe aktywa trwałe (udziały)	- 782	- 1 700	- 2 482
A.3 Zwrot zadłużenia i odsetek			
A.3.1 Na rzecz wierzycieli (finansowych) innych niż SNCB			
A.3.1.1 Spłata odsetek	- 2 351		- 2 351
A.3.1.2 Zwrot zadłużenia finansowego	- 16 559		- 16 559
A.3.2 Na rzecz SNCB			
A.3.2.1 Zwrot całości zadłużenia w 2003 r.	- 33 200	- 29 900	- 53 000
A.3.2.2 Spłata odsetek naliczonych do 31.6.2005 od zadłużenia sprzed 2003 r.	- 5 800	- 5 200	- 11 000
A.3.2.3 Spłata odsetek naliczonych do 31.6.2005 od kredytu	- 2 200	- 300	- 2 500
A.3.2.4 Spłata odsetek w drugiej połowie 2005 r. i pierwszej połowie 2006 r.	- 3 100	- 2 100	- 6 200
A.4 Podatki (rozliczenie za rok podatkowy 1999)	- 77		- 77
Potrzeby ogółem (A.1 + A.2 + A.3 + A.4)	- 106 313	- 47 100	- 153 413

(w mln EUR)

	Część zrestrukturyzowana	Dezynwestycja we Francji	Ogółem
B ŹRÓDŁA FINANSOWANIA			
B.1. Finansowanie przez SNCB			
B.1.1 Kredyt (do dalszej konwersji na kapitał)	13 300	1 700	15 000
B.1.2 Podwyższenie kapitału (poza konwersją kredytu)	42 920	37 380	90 300
Całkowity wkład SNCB (podsuma B.1)	56 220	39 080	95 300
B.2 Finansowanie ze środków własnych IFB			
B.2.1 Wzrost wydajności			
B.2.1.1 Częściowy lub całkowity zanik straty operacyjnej brutto w rubryce A.1.1	26 167		26 167
B.2.1.2 Nadwyżka operacyjna brutto w 2004, 2005 i 2006 r.	10 429		10 429
B.2.2 Dochody finansowe	1 368		1 368
B.2.3 Zmiany zapotrzebowania kapitału obrotowego (spadek)	2 687		2 687
B.2.4 Sprzedaż niefinansowych środków trwałych (głównie terminalu OCHZ w 2004 r.)	4 771		4 771
B.2.5 Sprzedaż finansowych aktywów trwałych (udziałów)	1 267	8 020	9 287
B.2.6 Zobowiązania finansowe zaciągnięte w instytucjach finansowych	3 300		3 300
B.2.7 Dochody nadzwyczajne	1 105		1 105
Całkowity wkład IFB (podsuma B.2)	50 093	8 020	58 113
Źródła ogółem (B.1 + B.2)	106 313	47 100	153 413
Finansowanie przez SNCB w % ogółem	52,9 %		
Finansowanie przez IFB w % ogółem	47,1 %		

WKŁAD WŁASNY INWESTOR PRYWATNY

(185) Odnośnie do tabeli Belgia podaje następujące objaśnienia.

(186) Potrzeby finansowania obejmują następujące kategorie:

- bezpośrednie koszty restrukturyzacji (sekcja A.1): koszty te zawierają głównie skumulowaną stratę operacyjną brutto („odpływ gotówki”), bez uwzględnienia wzrostów wydajności. Bez uwzględnienia wzrostów wydajności wypracowanych przez IFB w trakcie realizacji planu restrukturyzacji, strata operacyjna brutto w 2003, 2004 i 2005 r. pozostanie taka sama jak w 2002 r., to znaczy jako roczna kwota do sfinansowania w wysokości 8 mln EUR, jak przedstawiono w poniższej tabeli. Potrzeba finansowania na rok 2006 została ograniczona do połowy tej kwoty, przy założeniu podwyższenia kapitału do dnia 30 czerwca 2006 r. Strata operacyjna brutto zsumowana dla pełnego okresu restrukturyzacji, która powstałaby dla IFB z braku wzrostów w produktywności, wynosi 27,9 mln EUR,

(w mln EUR)

	2002	2003	2004	2005 Prognoza	2006 Budżet (do dnia 30.06)	Okres 2003 do 30.6.2006 łącznie
Zysk operacyjny	(47 357)	(2 960)	5 740	3 007	1 213	
+ Amortyzacje i redukcje wartości rodaków trwałych	6 286	5 139	2 585	1 605	802	
+ Redukcje wartości aktywów obrotowych	6 433	(258)	(1 851)	(554)	0	
+ Rezerwy	26 662	(4 670)	(1 599)	(980)	460	
Zysk operacyjny brutto	(7 976)	(2 749)	4 875	3 079	2 475	7 680
Strata operacyjna brutto, „odpływ gotówki”) poza skutkiem zwiększenia wydajności		(7 976)	(7 976)	(7 976)	(3 988)	(27 916)

- potrzeby finansowania podczas restrukturyzacji (zmiany zapotrzebowania na kapitał obrotowy i inwestycje w czasie restrukturyzacji, sekcja A.2): koszty te składają się z niezbędnych inwestycji w okresie restrukturyzacji. Wzrost kapitału obrotowego był niezbędny w celu sfinansowania prac bieżących, likwidacji różnicy między wierzytelnościami a zadłużeniem z tytułu dostaw i usług oraz zachowania wystarczających środków pieniężnych. Inwestycje odtworzeniowe w rzeczowy majątek trwałe były niezbędne w celu umożliwienia kontynuacji działalności IFB w trakcie realizacji planu restrukturyzacji. Nie zmierzały one do powiększenia zdolności IFB, ale raczej do inwestycji odtworzeniowych wymiany aktywów będących w końcu cyklu i całkowicie zamortyzowanych, jak również inwestycji różnych, jak samochody, komputery, małe renowacje budynków itd. Inwestycja w wysokości 0,6 mln EUR w finansowe aktywa trwałe w 2004 r. związana była z restrukturyzacją spółki zależnej IFB Maritime Germany: IFB Maritime Germany została przejęta przez Haeger & Schmidt International, a udział w RKE w posiadaniu Haeger & Schmidt International zastał przekazany IFB,
- zwrot zadłużenia i odsetek (sekcja A.3): poza odsetkami i spłatą zobowiązań finansowych instytucjom kredytowym, niniejsza kategoria obejmuje odsetki i spłaty zobowiązań względem SNCB. Zobowiązanie w wysokości 33,2 mln EUR stanowi część zadłużenia w wysokości 63 mln EUR, które nie dotyczy francuskich spółek zależnych. Odsetki w wysokości 1,4 mln EUR płatne w 2006 r. stanowią odsetki, które nie stanowią części podwyższenia kapitału (celem ograniczenia podwyższenia kapitału do minimum). Pozostałe odsetki (na sumę całkowitą w wysokości 9,7 mln EUR) będą stanowić część podwyższenia kapitału. Wszystkie odsetki to odsetki od zobowiązań związanych z niefrancuską działalnością IFB,
- podatki (sekcja A.4): podatki zapłacone w 2004 r. stanowią rozliczenie za rok podatkowy z 1999 r.

(187) Według Belgii potrzeby finansowania zostały pokryte w części przez IFB, a w części przez SNCB. Odnośnie do wkładu IFB (sekcja B.2) Belgia podaje następujące informacje uzupełniające:

- w okresie restrukturyzacji IFB wypracowała znaczące zwiększenie wydajności (zob. sekcja B.2.1). Wyniki te poprawiły zysk operacyjny brutto w taki sposób, że strata z 2002 r. została usunięta częściowo w 2003 r. i całkowicie w 2004, 2005 i 2006 r. Ponadto doszło do powstania nadwyżek w 2004 i 2005 r., tak samo jak w roku 2006. Wyniki te potwierdzają prognozy opracowane na podstawie elementów, które spółka IFB знаła w trakcie opracowywania planu restrukturyzacji (zob. punkty 74 i 75 niniejszej decyzji),
- dochody różne (sekcja B.2.2): wynoszą 1,4 mln EUR. Wspomniane dochody finansowe pochodzą z odsetek, które IFB mogło zgromadzić na swych kontach bankowych. Dochody te były możliwe do przewidzenia w momencie planu restrukturyzacji, ponieważ stanowią odsetki „EURIBOR” od kwot, których IFB mógł słusznie spodziewać się na swych kontach w ramach przewidywań swojego planu restrukturyzacyjnego,
- dochody nadzwyczajne (sekcja B.2.8): wynoszą 1,1 mln EUR. Wspomniane dochody nadzwyczajne pochodzą z zysków kapitałowych, które IFB mógł wypracować po sprzedaży 263 wagonów EAOS [...]. W 2003 r. w czasie opracowywania planu restrukturyzacji te zyski kapitałowe były możliwe do przewidzenia, ponieważ rynek odnotowywał zwiększony popyt na wagony EAOS wskutek zwiększonego zapotrzebowania na ten typ wagonów w Europie Wschodniej,
- w 2004 i 2005 r. spółka IFB zwolniła blisko 2,7 mln EUR wskutek spadku jej zapotrzebowania na kapitał obrotowy (sekcja B.2.3),
- IFB sfinansowała koszty restrukturyzacji po części dzięki sprzedaży aktywów (sekcje B.2.4 i B.2.5). Poza sprzedażą różnych aktywów o względnie ograniczonym znaczeniu, na tę część wkładu składa się głównie zbycie w 2004 r. aktywów używanych w terminalu OCHZ. Prawa współwłasności (50 %) na aktywa używane przez OCHZ zostały odstąpione [...] (zob. wiersz B.2.4 w 2004 r.), a IFB odzyskała dodatkową kwotę w wysokości 0,9 mln EUR w kapitale obrotowym OCHZ (zob. wiersz B.2.5 dla 2004 r.),
- w 2006 r. IFB otrzymała od ING Bank kredyt bankowy na kwotę 2 mln EUR (patrz wiersz B.2.6). W 2006 r. IFB sfinansowała ze środków kredytu zewnętrznego w wysokości 1,3 mln EUR zakup kontenerów „reach stackers”.

(188) Belgia uważa, że przyczyniła się do planu restrukturyzacji własnymi środkami pieniężnymi zgodnie z wymaganiami wytycznych z 1999 r.

4. OCENA

4.1. Ocena charakteru pomocowego środków na rzecz ratowania i restrukturyzacji

(189) W rozumieniu art. 87 ust. 1 Traktatu „wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek 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”.

4.1.1. Pomoc przyznana przez państwo lub przy użyciu zasobów państwowych

(190) W pierwszej kolejności należy zastanowić się, czy wsparcie finansowe SNCB względem IFB było „przyznane przez państwo lub przy użyciu zasobów państwowych”. Według orzecznictwa *Stardust Marine* Trybunału Sprawiedliwości Wspólnot Europejskich⁽²⁶⁾ kryterium to jest spełnione jeżeli, z jednej strony, mamy do czynienia z zasobami państwa oraz, z drugiej strony, jej przyznanie można przypisać państwu, mianowicie Belgii.

4.1.1.1. Zasoby państwa

(191) Komisja uznaje, że SNCB jest przedsiębiorstwem publicznym w rozumieniu art. 2 dyrektywy 80/723/EWG: Państwo belgijskie posiada 100 % kapitału subskrybowanego SNCB, a zarząd spółki, jak i delegowany dyrektor zarządu są mianowani przez króla dekretem wydanym przez Radę Ministrów. W ten sposób spełnione zostają kryteria zawarte w art. 2 ust. 2 lit. a) i c) niniejszej dyrektywy.

(192) W tym kontekście „... 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 [...]. 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”⁽²⁷⁾.

(193) Na tej podstawie Komisja w swym piśmie o wszczęciu postępowania (punkty 136–138) uznała, że sumy przekazane do dyspozycji IFB powinny zostać zakwalifikowane jako zasoby państwowe.

⁽²⁶⁾ Wyrok Trybunału z dnia 16 maja 2002 r., *Francja przeciwko Komisji*, cytowany w przypisie nr 12, pkt 37.

⁽²⁷⁾ Wyrok Trybunału z dnia 16 maja 2002 r., *Francja przeciwko Komisji*, cytowany w przypisie nr 12, pkt 37.

(194) Belgia kwestionuje fakt, że wszelkie zasoby, jakimi dysponuje SNCB, stanowią środki państwa. Na trzy przedstawione przez Belgię argumenty Komisja odpowiada, co następuje:

(195) Zaproponowane rozróżnienie między zasobami SNCB przeznaczonymi na wykonanie obowiązku użyteczności publicznej a zasobami przeznaczonymi na działalność handlową nie jest właściwe w świetle wyroku *Stardust Marine*. W rzeczywistości bowiem, wyrok ten dotyczył zasobów banku publicznego, co wyraźnie wskazuje, że zasoby przedsiębiorstwa publicznego przeznaczone na działalność handlową mogą również stanowić zasoby państwa.

(196) Podobnie nie można zaakceptować argumentu, według którego majątek SNCB nie znajduje się w dyspozycji Belgii, ale przeznaczony jest na cele działalności SNCB. W rzeczywistości bowiem fakt, że Belgia posiada 100 % kapitału SNCB, że pozostaje on pod stałą kontrolą publiczną oraz że państwo może w dowolnym momencie zdecydować o prywatyzacji SNCB, wskazuje, że jej majątek znajduje się w dyspozycji państwa belgijskiego. Ponadto Komisja zauważa, że państwo belgijskie mianuje prezesów rady nadzorczej, jak również delegowanych dyrektorów zarządu, co daje mu pewną kontrolę nad przedsiębiorstwem.

(197) Argument, według którego przyznane przez SNCB środki dla IFB nie pociągają za sobą straty dla majątku państwa belgijskiego, nie jest zgodny ze stanem faktycznym: ponieważ właścicielem SNCB jest Belgia, wszelka zła inwestycja, która obniża wartość SNCB, powoduje tym samym zmniejszenie majątku państwa belgijskiego.

(198) Komisja uznała więc, że zbadane środki zostały sfinansowane z zasobów państwa.

4.1.1.2. Możliwość przypisania

(199) Odnośnie do konieczności przypisania środków państwu, którego to dotyczy, wyrok w sprawie *Stardust Marine* precyzuje, że „...sam fakt, że przedsiębiorstwo publiczne pozostaje pod kontrolą państwową, nie wystarczy, aby państwu przypisać środki podejmowane przez to przedsiębiorstwo, takie jak środki przedmiotowego wsparcia finansowego. Konieczne jest jeszcze zbadanie, czy władze publiczne powinny być postrzegane jako zaangażowane, w taki czy inny sposób, w podejmowanie tych środków”⁽²⁸⁾.

(200) Z orzecznictwa Trybunału wynika zatem, że kryterium przypisania środków pomocowych państwu musi podlegać przeglądowi dokonywanemu przez Komisję indywidualnie. Trybunał Sprawiedliwości przyznaje, że z reguły „...dla stron trzecich trudnym może okazać się, właśnie z powodu uprzywilejowanych stosunków

istniejących między państwem a przedsiębiorstwem publicznym, wykazanie w danym przypadku, że środki pomocy przyjęte przez takie przedsiębiorstwo zostały faktycznie przyjęte na polecenie władz publicznych”. Zgodnie z tym samym orzecznictwem „...należy przyznać, że przypisanie państwu środka pomocy przyjętego przez przedsiębiorstwo, może być określane za pomocą zbioru wskaźników na podstawie okoliczności sprawy i w kontekście, w którym podjęto te środki”⁽²⁹⁾.

(201) W dalszej kolejności Trybunał Sprawiedliwości wyjaśnia, jakie kryteria należy wziąć pod uwagę w celu wykazania przypisania środków pomocowych państwu:

„Przypisanie państwu środka pomocy przyjętego przez przedsiębiorstwo, może być określane za pomocą zbioru wskaźników na podstawie okoliczności sprawy i w kontekście, w którym podjęto te środki. W związku z tym Trybunał wziął pod uwagę fakt, że wspomniany organ nie mógł podjąć kwestionowanej decyzji bez uwzględnienia wymagań władzy publicznej (zob. zwłaszcza cytowany wcześniej wyrok w sprawie *Van der Kooy i in. przeciwko Komisji*, pkt 37, lub że poza elementami natury organicznej, łączącymi przedsiębiorstwa publiczne z państwem, za pośrednictwem których to przyznawane były środki pomocy musiały one uwzględniać zalecenia wydawane przez comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE) (cytowane wyroki z dnia 21 marca 1991 r. w sprawie C-303/88, *Włochy przeciwko Komisji*, pkt 11 i 12, jak również w sprawie C-305/89, *Włochy przeciwko Komisji*, pkt 13 i 14).

W danym przypadku można uznać za właściwe inne wskaźniki pozwalające wnioskować o odpowiedzialności państwa za działanie pomocowe podjęte przez przedsiębiorstwo publiczne, takie zwłaszcza jak jego integrację w struktury administracji państwowej, rodzaj działalności i jej wykonywanie na rynku w warunkach prawidłowej konkurencji z podmiotami prywatnymi, status prawny przedsiębiorstwa, podlegającego prawu publicznemu lub prawu ogólnemu spółek, intensywność opieki sprawowanej przez władze państwowe w zakresie zarządzania przedsiębiorstwem lub wszelki inny element wskazujący w konkretnym przypadku na uczestnictwo instytucji publicznych lub na nieprawdopodobieństwo braku tegoż uczestnictwa w podjęciu danego działania, uwzględniający zasięg tego ostatniego, jego treść lub określające go warunki”⁽³⁰⁾.

(202) W piśmie o wszczęciu procedury (punkty 140–150) Komisja, w odniesieniu do przypisania odpowiedzialności państwu, dokonała rozróżnienia pomiędzy okresem poprzedzającym zawarcie umowy ramowej z dnia 7 kwietnia 2003 r. a okresem późniejszym. W świetle uwag przedstawionych przez Belgię, właściwszym wydaje się wyróżnienie trzech różnych okresów:

⁽²⁸⁾ Wyrok Trybunału z dnia 16 maja 2002 r., *Francja przeciwko Komisji*, cytowany w przypisie nr 12, pkt 52 i 55.

⁽²⁹⁾ Wyrok Trybunału z dnia 16 maja 2002 r., *Francja przeciwko Komisji*, cytowany w przypisie nr 12, pkt 53 i 54.

⁽³⁰⁾ Wyrok Trybunału z dnia 16 maja 2002 r., *Francja przeciwko Komisji*, cytowany w przypisie nr 12, pkt 55 i 57.

— okres przed dniem 19 lipca 2002 r. (data decyzji zarządu SNCB o przyznaniu pomocy finansowej i zatwierdzeniu podwyższenia kapitału dla IFB była „prawdopodobna”),

— okres między dniem 19 lipca 2002 r. a dniem 20 grudnia 2002 r. (data decyzji zarządu SNCB o zatwierdzeniu zasady podwyższenia kapitału IFB i upoważniającej komitet zarządzający do negocjowania umowy ramowej z dnia kwietnia 2003 r.),

— okres po dniu 20 grudnia 2002 r.

Okres przed wydaniem decyzji zarządu z dnia 19 lipca 2002 r.

(203) W odniesieniu do okresu poprzedzającego decyzję zarządu pojawia się pytanie, czy tolerancja, której wyraz dało kierownictwo (komitet zarządzający) SNCB, nie wymagając od IFB wypłaty świadczeń za usługi transportowe od 2000 r., może zostać przypisana państwu belgijskiemu. W piśmie o wszczęciu procedury (punkty 141–142) Komisja wyraziła wątpliwości co do faktu, czy decyzja o akceptacji braku systematycznej spłaty faktur w okresie od końca 2000 r. do początku 2003 r. została powzięta bez interwencji władz belgijskich.

(204) Zgodnie z odpowiedzią rządu belgijskiego zarząd SNCB został o tej praktyce poinformowany dopiero w dniu 19 lipca 2002 r. W tym samym czasie został poinformowany komisarz rządu. Komisja nie otrzymała od zainteresowanych stron trzecich żadnych uwag na ten temat.

(205) W sprawozdaniach z posiedzeń Parlamentu i Senatu z dnia 6 marca 2002 r., 24 stycznia 2002 r. oraz 28 lutego 2002 r. Komisja znalazła uwagi dotyczące IFB, w kontekście szerszej debaty posłów i senatorów na temat otwarcia rynku kolejowego i sprawy ABX. W związku z powyższym Komisja zwróciła się z prośbą do rządu belgijskiego o przekazanie jej wspomnianych w trakcie debaty analiz firm Boston Consulting Group oraz Team Consult, jak również decyzji rządu belgijskiego z dnia 22 lutego 2002 r., również stanowiącej przedmiot debaty.

(206) Analiza tych dokumentów nie pozwoliła wykazać przesłanek świadczących o wpływie rządu belgijskiego na decyzje SNCB dotyczących przyszłości spółki IFB.

(207) Pojawia się zatem pytanie, czy tolerancja ze strony kierownictwa przedsiębiorstwa publicznego, w formie

w jakiej została opisana w punkcie 203 niniejszej decyzji, może zostać przypisana państwu belgijskiemu, w przypadku kiedy nie ma poszlak świadczących o szczególnym udziale ze strony administracji w zaistnienie sytuacji.

(208) W rzeczywistości bowiem, zgodnie z prawem z 1993 r., ustanawiającym spółkę SNCB jako spółkę akcyjną prawa publicznego, kierownictwo SNCB, to jest delegowany dyrektor zarządu oraz członkowie komitetu zarządzającego, kierują przedsiębiorstwem w sposób niezależny, bez interwencji ze strony władz publicznych. W związku z powyższym, z uwagi na brak wyraźnych poszlak świadczących o interwencji państwa w kierowaniu sprawą IFB, Komisja jest zmuszona uznać, że decyzji kierownictwa SNCB o tolerowaniu braku zapłaty faktur przez IFB w okresie od końca 2000 r. do lipca 2002 r. nie można przypisać państwu belgijskiemu.

Okres między wydaniem decyzji zarządu z dnia 19 lipca 2002 r. a decyzją zarządu z dnia 20 grudnia 2002 r.

(209) Od dnia 19 lipca 2002 r. zarząd SNCB oraz jej komisarz rządowy, reprezentujący interesy Belgii w zarządzie SNCB, wiedzieli, że IFB nie płaciła za swoje faktury od końca 2000 r. i zaakceptowali przyznanie IFB zaliczki w wysokości 2,5 mln EUR w drugiej połowie 2002 r.

(210) W związku z powyższym Komisja musi sprawdzić, czy ustalone przez orzecznictwo *Stardust Marine* kryteria pozwalają na przypisanie tej decyzji zarządu SNCB Belgii. Innymi słowy, należy w omawianym przypadku sprawdzić, czy obecność komisarza rządu w zarządzie pomimo braku jego konkretnej interwencji odnośnie do wspomnianego środka pozwala mimo wszystko na przypisanie tej decyzji państwu belgijskiemu. Z elementów, którymi dysponuje Komisja wynika więc, że ani wstępne postępowanie wyjaśniające, ani uwagi stron trzecich, nie ujawniły przesłanek, które sugerowałyby, że rząd belgijski starał się wpłynąć na decyzje zarządu z dnia 19 lipca 2002 r. SNCB, będąc niezależną spółką publiczną, posiadającą status spółki akcyjnej prawa publicznego, korzysta względem państwa belgijskiego z autonomii w zakresie zarządzania. Odnośnie do obecności komisarza rządowego w zarządzie SNCB Komisja pragnie zauważyć, że rola komisarza została ograniczona (zob. również poświęcony temu raport Trybunału Obrachunkowego⁽³¹⁾): komisarz rządowy mógł interweniować odnośnie do decyzji z dnia 19 lipca 2002 r. jedynie w przypadku, jeśli naruszałyby ona realizację obowiązku użyteczności publicznej SNCB. Z uwagi na wysokość pomocy (2,5 mln EUR) oraz jej formę (zaliczka gotówkowa z odsetkami), należy stwierdzić, że decyzja nie naruszała realizacji obowiązku użyteczności publicznej SNCB.

⁽³¹⁾ 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.

- (211) Komisja wnioskuję, że w świetle tych faktów, przyznanie przez SNCB wsparcia finansowego IFB w wysokości 2,5 mln EUR na utrzymanie działalności handlowej w żaden sposób niezwiązanej z obowiązkiem użyteczności publicznej, nie może zostać przypisane państwu belgijskiemu.
- (212) Komisja uznaje, że dany przypadek nie zawiera poszlak dotyczących włączenia do administracji publicznej ani charakteru działalności i statusu, które pozwoliłyby na przypisanie państwu belgijskiemu decyzji zarządu z dnia 19 lipca 2002 r. o przyznaniu IFB pomocy finansowej w wysokości 2,5 mln EUR.
- Okres po wydaniu decyzji zarządu z dnia 20 grudnia 2002 r.**
- (213) W dniu 20 grudnia 2002 r. Zarząd zdecydował o zawarciu umowy ramowej z IFB, uwzględniającej środki na rzecz ratowania i środki na restrukturyzację oraz prowadzącej do podwyższenia kapitału IFB.
- (214) Analiza sprawy przez Komisję w piśmie o wszczęciu procedury (punkty 143–150) doprowadziła do ustalenia trzech wyraźnych poszlak świadczących o możliwości przypisania państwu belgijskiemu wspomnianych środków na rzecz wspomagania i restrukturyzacji IFB. Poszlaki te były następujące:
- przedłożenie państwu belgijskiemu planu restrukturyzacji do akceptacji,
 - artykuły prasowe ukazujące silny wpływ rządu belgijskiego na SNCB w 2003 r.,
 - zasięg, treść oraz warunki umowy ramowej z dnia 7 kwietnia 2003 r.
- (215) W swej odpowiedzi na pismo o wszczęciu procedury władze belgijskie kwestionują fakt, aby wspomniane trzy poszlaki były wystarczające do stwierdzenia przypisania państwu środków w rozumieniu orzecznictwa *Stardust Marine*. Komisja przywołuje poniżej treść poszlak i wyjaśnia dlaczego argumenty rządu belgijskiego nie mogą zostać przyjęte.
- a) *Zatwierdzenie przez władze publiczne (punkt 56 wyroku w sprawie Stardust Marine)*
- (216) W swych wyrokach w sprawach *Van der Kooy* ⁽³²⁾, *Włochy przeciwko Komisji* ⁽³³⁾ oraz *Komisja przeciwko Francji* ⁽³⁴⁾ Trybunał Sprawiedliwości stwierdził przypisanie pomocy na podstawie faktu, że przyznanie pomocy zostało przekazane do akceptacji przez władze publiczne. W wyroku w sprawie *Van der Kooy* wspomniany element sam w sobie wystarczył, aby stwierdzić przypisanie; w wyrokach *Włochy przeciwko Komisji* oraz *Komisja przeciwko Francji* zgoda państwa połączona jest z innymi elementami wykazującymi wpływ władzy państwowej ⁽³⁵⁾. Decyzja w sprawie *Space Park Development GmbH*, która stanowiła pierwszą decyzję Komisji stosującą wyrok *Stardust Marine*, stwierdziła również przypisanie pomocy na podstawie faktu, że przedmiotowa pożyczka miała uzyskać zatwierdzenie władz *Landu* w Bremie ⁽³⁶⁾. W związku z powyższym przedłożenie środka do zatwierdzenia przez państwo członkowskie stanowi poszlakę do stwierdzenia przypisania.
- (217) W omawianym przypadku art. 2 umowy ramowej zobowiązuje zarządy SNCB i IFB do przedłożenia planu restrukturyzacyjnego do zatwierdzenia przez państwo belgijskie ⁽³⁷⁾. Stanowi to zatem pierwszą poszlakę do przypisania państwu belgijskiemu decyzji SNCB o restrukturyzacji IFB.
- (218) Rząd belgijski utrzymuje, że w przeciwieństwie do tego, co było zawarte w umowie ramowej, SNCB oraz IFB ostatecznie nie przedłożyły planu restrukturyzacji do zatwierdzenia przez rząd belgijski, ponieważ naruszałoby to niezależność handlową SNCB.

⁽³²⁾ Wyrok Trybunału z dnia 2 lutego 1988 r. w sprawach połączonych C-67/85, C-68/85 oraz 70/85 *Kwekerij Gebroeders van der Kooy BV i in. przeciwko Komisji* (Rec. 1988, s. 219).

⁽³³⁾ Wyroki Trybunału z dnia 21 marca 1991 r. w sprawach połączonych C-303/88 oraz C-305/89 *Włochy przeciwko Komisji* (Rec. 1991, s. I-1433, Rec. 1991, s. I-1603).

⁽³⁴⁾ Wyrok Trybunału z dnia 30 stycznia 1985 r. w sprawie 290/83 *Komisja przeciwko Francji* (Rec. 1985, s. 439).

⁽³⁵⁾ Mianowicie powołanie kierownictwa przez państwo w wyroku w sprawie *Komisja przeciwko Włochom*; finansowanie przez instytucję publiczną, warunki przyznawania odpowiadające warunkom standardowej pomocy państwowej, przedstawianie pomocy przez państwo jako części zespołu środków państwowych w wyroku *Komisja przeciwko Francji*.

⁽³⁶⁾ Decyzja Komisji z dnia 17 września 2003 r. w sprawie pomocy państwa przyznanej przez Niemcy na rzecz *Space Park Development GmbH* (Dz.U. L 61 z 27.2.2004, s. 66), motyw 30.

⁽³⁷⁾ Dla przypomnienia, art. 4 stanowi, co następuje: „Strony potwierdzają swój zamiar przyznania niniejszych środków, o ile środki te są zgodne z planem restrukturyzacji zatwierdzonym przez zarządy obydwu spółek, państwo belgijskie oraz w razie konieczności Wspólnotę Europejską, a także z zastrzeżeniem uzyskania zgody akcjonariuszy IFB”.

- (219) Jak zostało wcześniej wyjaśnione w piśmie o wszczęciu procedury (punkty 146 i 147), niniejsze okoliczności faktyczne nie prowadzą do pozbawienia zasadności wspomnianej poszlaki dotyczącej przypisania. Wydaje się wykluczone, aby obydwie strony umowy, SNCB oraz IFB, zawarły podobną klauzulę w umowie, bez wpływu rządu belgijskiego w tej sprawie.
- (220) Fakt, iż rząd belgijski utrzymuje, jakoby nie był formalnie konsultowany odnośnie do restrukturyzacji, nie wystarcza do wykluczenia nieformalnego wpływu ze strony rządu belgijskiego w trakcie opracowywania umowy ramowej z dnia 7 kwietnia 2003 r. ani do wykluczenia faktu zaistnienia zatwierdzenia. W rzeczywistości bowiem, jak zostało stwierdzone w wyroku Trybunału Sprawiedliwości w sprawie *Stardust Marine*, „...dla stron trzecich trudnym może okazać się, właśnie z powodu uprzywilejowanych stosunków istniejących między państwem a przedsiębiorstwem publicznym, wykazanie w danym przypadku, że środki pomocy przyjęte przez takie przedsiębiorstwo zostały faktycznie przyjęte na polecenie władz publicznych”. W związku z tym prosty fakt, że zawarta między stronami umowa przewiduje wyrażenie zgody przez państwo belgijskie, stanowi mocną poszlakę świadczącą o zaangażowaniu rządu belgijskiego.
- (221) Rząd belgijski w swej odpowiedzi na pismo o wszczęciu procedury wyjaśnia, że zawarta w art. 2 umowy ramowej klauzula nie dotyczyła samego planu restrukturyzacji, ale komunikatu, którym Belgia zamierzała zgłosić umowę ramową Komisji.
- (222) Komisja stwierdza, że niniejszy argument nie jest przekonujący: jeżeli strony umowy ramowej zakładałyby jedynie samo jej zgłoszenie Komisji przez Belgię, ujęłyby to wyraźnie na piśmie w art. 2 umowy. Rozumienie zaproponowane przez rząd belgijski jest sprzeczne z pismem o umowie.
- (223) W związku z powyższym Komisja uznaje, że art. 2 umowy oznacza zatwierdzenie środków przez władze belgijskie i stanowi poszlakę do przypisania omawianych środków państwu belgijskiemu.
- b) Artykuły prasowe
- (224) Dodatkowe poszlaki świadczące o interwencji rządu belgijskiego w niniejszej sprawie można znaleźć w artykułach prasowych⁽³⁸⁾. I tak, artykuł opublikowany w *La libre Belgique* z dnia 19 maja 2003 r.⁽³⁹⁾ cytuje komórkę prasową SNCB, która wyjaśnia, że w dniu 19 maja 2003 r. Belgia nie zgłosiła jeszcze Komisji środków na rzecz ratowania, podczas gdy umowa ramowa została podpisana w dniu 7 kwietnia 2003 r., gdyż „wpływ na to ma [miała] władza federalna”. W artykule opublikowanym w marcu 2003 r. na stronie www.cheminots.be Karel Vinck, ówczesny delegowany dyrektor zarządu SNCB, opisany jest w następujący sposób, w związku ze sprawami ABX oraz IFB: „Domaga się on wystarczającej swobody w zarządzaniu spółką”. Pozwala to domniemywać, że kierownictwo SNCB uważało, że państwo nadmiernie interweniuje we wspomniane sprawy.
- (225) Belgia obala tę poszlakę. W odniesieniu do artykułu w dzienniku *La libre Belgique* stwierdza ona, tak jak w art. 2 umowy ramowej, że władza federalna miała jedynie wpływ na komunikat rządu belgijskiego do Komisji, w którym zgłoszono umowę ramową. Jednak tekst artykułu prasowego i komunikatu SNCB w prasie jest jasny. Gdyby komórka prasowa SNCB chciała powiedzieć, że rząd belgijski miał jedynie zatwierdzić tekst przesłany do Komisji, to wskazałaby, że problemem do rozwiązania był natury jedynie formalnej, a nie merytorycznej.
- (226) W odniesieniu do wypowiedzi Karela Vincka władze belgijskie uważają, że dotyczą one wyłącznie zarządzania obowiązkami użyteczności publicznej. Wydaje się to mało prawdopodobne, ponieważ wywiad z nim dotyczył szczególnie kwestii ABX i IFB, które, jak przyznaje sam rząd belgijski, dotyczyły działalności handlowych SNCB, a nie obowiązku użyteczności publicznej.
- c) Zasięg, treść oraz warunki umowy ramowej
- (227) Komisja w sposób ogólny przypomina, że punkt 56 cytowanego powyżej wyroku w sprawie *Stardust Marine*, według którego „wszelki inny element wskazujący w konkretnym przypadku na uczestnictwo instytucji publicznych lub na nieprawdopodobieństwo braku tegoż uczestnictwa w powzięciu danego działania, uwzględniając zasięg tego ostatniego, jego treść lub określające go warunki”, musi zostać uwzględniony przy ustaleniu przypisania pomocy państwu członkowskiemu i skutkuje tym, że zasięg, treść oraz warunki umowy ramowej stanowią dodatkowe poszlaki w przypisaniu środków państwu.
- (228) Belgia nie zgadza się ze wspomnianą trzecią poszlaką, przypominając, że SNCB była całkowicie niezależna przy podejmowaniu wszelkich swoich decyzji, za wyjątkiem zarządzania obowiązkami użyteczności publicznej.

⁽³⁸⁾ Artykuły prasowe mogą stanowić poszlaki przypisania, zob. decyzje w sprawie *ABX Logistics* (Dz.U. C 9 z 14.1.2004, s. 12); *Sniace SA* (Dz.U. L 108 z 30.4.2003, s. 35).

⁽³⁹⁾ „Inter Ferry Boats rozdzielony na 2 działalności”, opublikowany w dniu 19 maja 2003 r. na stronie www.lalibre.be.

- (229) Komisja uznała, że prawo z 1993 r. regulujące statut SNCB jako spółki akcyjnej prawa publicznego z pewnością daje SNCB niezależność w prowadzeniu działalności handlowej. Jednakże Komisja przypomina, że komisarz rządowy jest obecny w trakcie każdego zebrania komitetu zarządzającego i ma prawo przedłożyć wnioski do władz belgijskich celem odwołania decyzji zarządu dotyczącej zagadnienia niezwiązanego z wykonaniem obowiązku użyteczności publicznej w przypadku, kiedy decyzja ta „narusza [...] wykonanie obowiązku użyteczności publicznej”.
- (230) Jak wcześniej wyjaśniono, Komisja uważa, że decyzja o przyznaniu pomocy finansowej w wysokości 2,5 mln EUR nie była podstawą do odwołania się komisarza rządowego, ponieważ z uwagi na jej wysokość i formę nie mogła naruszać obowiązku użyteczności publicznej.
- (231) Ocena Komisji musi być inna w sprawie decyzji dotyczącej zainwestowania prawie 100 mln EUR w spółkę będącą na skraju upadłości. Decyzja ta powinna skłonić komisarza rządowego do interwencji lub przynajmniej do poinformowania władz belgijskich, aby te zainterweniowały w sposób formalny lub nieformalny, tak jak to uczynił na przykład w 2002 r. w przypadku inwestycji w ABX oddział włoski.
- (232) W związku z powyższym Komisja uznaje, że zasięg, treść oraz warunki umowy ramowej w połączeniu z obecnością i uprawnieniami komisarza rządowego również stanowią dodatkowe poszlaki przypisania państwu pomocy.
- d) *Wnioski*
- (233) W związku z powyższym Komisja uznaje, że omawiane środki można przypisać państwu belgijskiemu w odniesieniu do okresu po wydaniu decyzji zarządu SNCB z dnia 20 grudnia 2002 r.
- (234) Należy zatem zbadać, czy zastosowane przez SNCB od dnia 20 grudnia 2002 r. środki dotyczące IFB przysporzyły korzyści beneficjentowi, czy też przeciwnie, SNCB zachowała się w sposób, w jaki zrobiłyby to rozważny inwestor w gospodarce rynkowej.
- 4.1.2. *Korzyść dla beneficjenta pomocy zgodnie z zasadą rozważnego inwestora w gospodarce rynkowej*
- (235) Należy zbadać, czy decyzja zarządu SNCB z dnia 20 grudnia 2002 r. o podwyższeniu kapitału IFB poprzez konwersję naliczonych wierzytelności oraz o przyznaniu środków na rzecz ratowania, która doprowadziła do podpisania przez SNCB w dniu 7 kwietnia 2003 r. umowy ramowej z IFB, przysporzyła korzyści gospodarcze IFB lub czy decyzja ta wynika z oceny SNCB jako prywatnego inwestora w gospodarce rynkowej.
- (236) Ponieważ decyzja SNCB o zaprzestaniu żądania płacenia jej faktur przez IFB od końca 2000 r. aż do grudnia 2002 r., jak również decyzja SNCB o przyznaniu wsparcia finansowego w wysokości 2,5 mln EUR, nie może zostać przypisana Belgii, nie ma już dalszych podstaw do szczegółowej analizy tych decyzji.
- (237) Celem przypomnienia, środki na rzecz ratowania polegały na:
- przyznaniu terminu płatności w odniesieniu do zobowiązań w wysokości 63 mln EUR,
 - przyznaniu kredytu w wysokości 15 mln EUR,
 - przyznaniu zaliczki zwrotnej w wysokości 5 mln EUR.
- (238) Środki na restrukturyzację zakładały dezinvestycję w spółkach zależnych we Francji oraz restrukturyzację i kontynuację działalności w Belgii. Finansowanie tych środków zapewnione było początkowo ze środków na rzecz ratowania, ponieważ plan restrukturyzacyjny przewidywał kontynuowanie tego finansowania z konwersji kolejnych wierzytelności na kapitał spółki:
- konwersja zobowiązań w wysokości 63 mln EUR, dla których przyznano termin płatności w kapitale spółki,
 - konwersja kredytu w wysokości 15 mln EUR na kapitał spółki,
 - konwersja odsetek od terminu płatności i od kredytu, skapitalizowanych na kapitał spółki.
- (239) Aby ustalić, czy SNCB zachowała się w sposób, w jaki zrobiłyby to prywatny inwestor w gospodarce rynkowej, należy ocenić, czy w podobnych okolicznościach faktycznych prywatny inwestor o wielkości porównywalnej do SNCB i znajdujący się w porównywalnej do niej sytuacji byłby zmuszony do zachowania się w podobny sposób⁽⁴⁰⁾.

⁽⁴⁰⁾ Wyrok z dnia 21 marca 1991 r. w sprawie C-305/89 *Włochy przeciwko Komisji*, pkt 19 i 20.

(240) Trybunał Sprawiedliwości wyjaśnił, że jeżeli zachowanie prywatnego inwestora niekoniecznie jest takie samo jak zwykłego inwestora, inwestującego kapitał w celu krótko lub średnioterminowego zwrotu inwestycji, to musi ono przynajmniej być zachowaniem prywatnego holdingu lub prywatnej grupy przedsiębiorstw, prowadzących politykę strukturalną, globalną lub sektorową i kierujących się długoterminowymi perspektywami zysku⁽⁴¹⁾. Trybunał wyjaśnił, że Komisja zobowiązana jest „do przeprowadzenia całościowej analizy wszystkich elementów właściwych dla spornej transakcji i jej kontekstu” celem wykazania, czy państwo zachowało się w sposób, w jaki zrobiłby to rozważny inwestor w gospodarce rynkowej⁽⁴²⁾.

(241) W swej odpowiedzi na pismo o wszczęciu procedury Belgia stwierdza, że decyzja SNCB o zwrócenie się do IFB w sprawie dezinwestycji we francuskich spółkach zależnych grupy, a także decyzja SNCB o wezwaniu IFB do restrukturyzacji i kontynuacji działań w Belgii odpowiadają decyzjom, jakie powziąłby prywatny inwestor w gospodarce rynkowej.

(242) Komisja twierdzi jednak, że właściwym pytaniem nie jest pytanie, czy dezinwestycja IFB w spółkach zależnych we Francji, restrukturyzacja i kontynuowanie działalności w Belgii jest zachowaniem inwestora w gospodarce rynkowej, ale pytanie, czy decyzja SNCB o finansowaniu tych dwóch środków była decyzją, jaką podjąłby inwestor prywatny.

(243) Na przełomie 2002/2003 SNCB miała więc zdecydować czy, ogólnie rzecz biorąc, tańsze jest sfinansowanie restrukturyzacji IFB (co oznaczało dezinwestycję w spółkach zależnych we Francji i kontynuację działań w Belgii) czy też taniej było ogłosić upadłość IFB. Zgodnie ze swoją stałą praktyką Komisja uznaje, że inwestor prywatny kontynuowałby działalność spółki zależnej, jeżeli porównanie pomiędzy kosztami likwidacji spółki zależnej i kosztami restrukturyzacji spółki zależnej wykazałoby, że koszty likwidacji przewyższają koszty restrukturyzacji⁽⁴³⁾.

(244) Należy zatem w pierwszej kolejności ustalić koszt, jaki dla SNCB stanowiłby każdy z tych scenariuszy: restrukturyzacja i likwidacja IFB.

4.1.2.1. Koszt restrukturyzacji IFB

(245) W pierwszym scenariuszu SNCB przeznacza 95,3 mln EUR na sfinansowanie restrukturyzacji IFB, w formie

⁽⁴¹⁾ Wyrok z dnia 21 marca 1991 r. w sprawie C-305/89 *Włochy przeciwko Komisji*, pkt 19 i 20.

⁽⁴²⁾ Wyrok z dnia 6 marca 2003 r. w sprawach połączonych T-228/99 i T-233/99 *WestLB Girozentrale przeciwko Komisji* (Rec. 2003, s. II-435), pkt 2251.

⁽⁴³⁾ Zob. decyzja Komisji z dnia 7 grudnia 2005 r. w sprawie C 53/03, Belgia, Restrukturyzacja spółki ABX Logistics, pkt 196 i kolejne.

rezygnacji z odzyskania wierzytelności, które zostają poddane konwersji na kapitał. Po restrukturyzacji posiada ona 100 % przedsiębiorstwa, którego wartość szacowana jest na 31 mln EUR, ale które ma 34,2 mln EUR rezerw oraz 15 mln EUR zobowiązań finansowych (nie licząc zadłużenia względem SNCB), a zatem przedstawia wartość netto przedsiębiorstwa równą -18 mln EUR. Komisja uważa te obliczenia, oparte na uznanych metodach, za realistyczne.

(246) Komisja uznaje w związku z powyższym, że przy założeniu sprzedaży spółki IFB SNCB mogłaby uzyskać jedynie ujemną cenę sprzedaży.

4.1.2.2. Hipotetyczny koszt likwidacji IFB

(247) W drugim scenariuszu SNCB również zrzeka się odzyskania 95 mln EUR wierzytelności. Belgia uważa, że dodatkowo, wskutek danych dostępnych w momencie zawarcia umowy ramowej z dnia 7 kwietnia 2003 r., likwidacja działalności belgijskiej IFB zmusiłaby SNCB do poniesienia dodatkowego kosztu w granicach między 70,6 a 161,8 mln EUR. Kwota ta odpowiadałaby sumom, które normalnie mogłyby zostać odzyskane na drodze likwidacji aktywów (37,5 mln EUR), od których odjęte są koszty spowodowane likwidacją pasywów IFB (od 67 do 76,9 mln EUR) oraz koszty zbyt licznych wskutek zaniechania działalności IFB personelu SNCB (41,1 do 122,4 mln EUR).

(248) Die Kommission teilt diese Sichtweise nicht. Sie stellt zunächst in Frage, dass die SNCB die gesamten Schulden der IFB zahlen musste. Des Weiteren bezweifelt sie den Betrag der von den belgischen Behörden berechneten zusätzlichen Sozialkosten.

Odpowiedzialność SNCB za pasywa IFB

(249) W przeciwieństwie do tego, co utrzymuje Belgia, fakt, że IFB posiadała ujemne aktywa netto (wartość odzyskania aktywów pomniejszona o wartość należnych zobowiązań (pasywów)), nie oznacza, że w przypadku upadłości SNCB musiałyby przejąć odpowiedzialność nadwyżkę pasywów. W rzeczywistości bowiem Komisja pragnie przypomnieć, że spółka taka jak IFB odpowiada za swoje zobowiązania swoim własnym majątkiem spółki. Odpowiedzialność akcjonariuszy za zobowiązania spółki nie przekracza normalnie jej kapitału, a zatem nie obejmuje majątków własnych poszczególnych akcjonariuszy. Jedynie w wyjątkowych przypadkach i przy ściśle spełnionych warunkach niektóre ustawodawstwa krajowe dopuszczają dla stron trzecich możliwość zwrócenia się do akcjonariuszy⁽⁴⁴⁾.

⁽⁴⁴⁾ Zob. decyzja rozszerzenia postępowania C 53/03, Belgia, ABX Logistics, pkt 61.

- (250) Przy założeniu upadłości IFB spółka SNCB utraciłaby swój kapitał akcyjny, ale nie musiałaby spłacać pozostałych wierzycieli IFB. Należy z góry przyjąć, że koszt upadłości IFB dla działającej jako jej akcjonariusz spółki SNCB byłby zatem zerowy, a nie wynosił od 29,5 do 39,4 mln EUR, jak to utrzymują władze belgijskie.
- (251) W swojej praktyce decyzyjnej Komisja przyznaje jednak, że dane przedsiębiorstwo znajdujące się w sytuacji SNCB mogłoby być zmuszone do poniesienia kosztów z tytułu innego niż jako akcjonariusz⁽⁴⁵⁾. W niniejszym przypadku koszty te są następujące:
- jako wierzyciel SNCB utraci swoje wierzycielności u IFB, co najmniej proporcjonalnie do wysokości swojego udziału w niepokrytych aktywami pasywach IFB; uwzględniając rolę SNCB w likwidacji IFB, Komisja może zaakceptować, że ryzyko to mogłoby zostać oszacowane do wysokości całkowitej kwoty wierzycielności, które SNCB posiada u IFB, tj. 95 mln EUR,
 - w odniesieniu do SNCB jako spółki matki Komisja mogłaby zaakceptować, aby dla ocalenia reputacji SNCB rozważyć przejęcie przez SNCB części niezapłaconych zobowiązań względem dostawców IFB, którzy są również dostawcami SNCB.
- (252) Należy zatem oszacować maksymalną kwotę, jaką z tego tytułu mogłaby ponieść SNCB. W związku z tym sama Belgia uważa, że nadwyżki kosztów poniesione z tego tytułu przez SNCB nie powinny przekroczyć 13 mln EUR. W rzeczywistości realne nadwyżki kosztów mogłyby być niższe, ponieważ w pierwszej kolejności wierzyciele IFB odzyskaliby część swoich wierzycielności z likwidacji IFB i zostaliby spłaćeni przez SNCB tylko do wysokości salda. Wspomnianą kwotę 13 mln EUR należy zatem uważać za limit maksymalny.
- Kwota nadwyżki kosztów socjalnych poniesionych przez SNCB**
- (253) Komisja stwierdza zasadniczo, że prywatny inwestor w gospodarce rynkowej, który musi zdecydować między sfinansowaniem restrukturyzacji swej filii a ogłoszeniem jej upadłości, może zostać zmuszony do uwzględnienia kosztu redukcji swojego personelu, w przypadku kiedy wspomniana redukcja personelu jest bezpośrednią i nieuniknioną konsekwencją ogłoszenia upadłości filii.
- (254) Belgia doszła do wniosku, że zgłoszenie upadłości IFB pozostawiłoby SNCB z nadwyżką zatrudnienia równą 530 pracowników, z których 50 było oddelegowanych
- do IFB, a 480 było zatrudnionych w SNCB przy operacjach, których kontynuacja zależała od działalności IFB. Redukcja personelu SNCB o 530 pracowników spowodowałaby koszty w wysokości 122,4 mln EUR, tj. 230 000 EUR na pracownika. Szczegóły tego obliczenia przedstawione zostały w części 3 niniejszej decyzji.
- (255) Komisja stwierdza, że mało realistyczne jest twierdzenie, jakoby SNCB mogła odzyskać jedynie 21 % obrotów generowanych wcześniej przez IFB. Po pierwsze, jak przyznaje Belgia w swej odpowiedzi na decyzję o wszczęciu procedury, rynki, na których IFB pozostaje aktywna, znajdują się w pełnym rozkwicie (wzrost o 11 % dla przeładunku towarów, o 12 % dla transportu kombinowanego). Wydaje się zatem prawdopodobne, że konkurenci IFB zakupiliby jej aktywa w celu kontynuowania jej działalności.
- (256) Przy tym założeniu nabywca IFB potrzebowałby usług kolejowego transportu towarowego. Biorąc pod uwagę bardzo mocną pozycję SNCB na rynku międzynarodowego transportu towarów z Belgii oraz jej monopol (do dnia 1 stycznia 2007 r.) na rynku krajowego transportu towarów w Belgii, Komisja uważa, że nabywca IFB wybrałby, przynajmniej dla znacznej części swoich potrzeb, SNCB jako przewoźnika kolejowego. A zatem, nawet przy założeniu upadłości IFB, SNCB byłaby w stanie odzyskać bardzo dużą część swoich przewozów kolejowych generowanych przez IFB.
- (257) Ponadto Komisja zauważa, że rynki transportu kolejowego wykazują wzrost. W związku z powyższym wydaje się za uzasadnione przyjąć, że SNCB mogłaby wzrastać w tym samym tempie co rynek, co pozwoliłoby jej na ponowne stopniowe przyjęcie 50 oddelegowanych do IFB pracowników.
- (258) W opinii Komisji Belgia nie potrafiła w przekonujący sposób wykazać, że SNCB, przy założeniu upadłości spółki IFB, zyskałaby nadwyżkę zatrudnienia równą 480 pracowników i że nie miałyby możliwości przejścia 50 pracowników oddelegowanych do IFB.
- (259) Na podstawie przekazanych przez Belgię informacji Komisja stwierdza, że w drugim scenariuszu SNCB również rezygnuje (tak jak w pierwszym scenariuszu) z odzyskania swych wierzycielności do maksymalnej wysokości 95,3 mln EUR oraz ponosi ponadto maksymalny koszt w wysokości 13 mln EUR.

4.1.2.3. Wniosek

⁽⁴⁵⁾ Zob. decyzja Komisji z dnia 7 grudnia 2005 r. w sprawie C 53/03, Belgia, Restrukturyzacja spółki ABX Logistics, pkt 204 i kolejne.

(260) Poprzez rezygnację SNCB w obydwóch scenariuszach ze swych wierzycielności u IFB równych 95,3 mln EUR

Belgia nie wykazała, że wybierając scenariusz pierwszy (sfinansowanie restrukturyzacji) prowadzący SNCB do zachowania przedsiębiorstwa, którego wartość ujemna szacowana jest na -18 mln EUR, SNCB dokonała ekonomicznie uzasadnionego wyboru, w porównaniu z scenariuszem likwidacji, w którym same nadwyżki kosztów, wykazane w ramach niniejszego postępowania, szacowane są na maksimum 13 mln EUR.

- (261) Komisja uznaje, że Belgia nie zdołała wykazać, że SNCB zachowała się jak prywatny inwestor w gospodarce rynkowej, podejmując decyzję, którą przypisać można państwu belgijskiemu, dotyczącą sfinansowania restrukturyzacji i kontynuacji działań IFB w Belgii oraz dezinwestycji działalności IFB we Francji.

4.1.3. Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi

- (262) Komisja powinna przeprowadzić analizę sytuacji na wspomnianym rynku oraz udziałów w rynku jego beneficjentów, jak również wpływ, jaki wsparcie finansowe będzie miało na warunki konkurencji⁽⁴⁶⁾.

- (263) W omawianym przypadku wsparcie finansowe zostało przyznane przedsiębiorstwu działającemu na rynkach otwartych na konkurencję, konkurującemu z pozostałymi podmiotami z wielu państw członkowskich, jak to zostało wykazane w części 2 niniejszej decyzji. Pomoc finansowa zakłóca więc lub grozi zakłóceniem konkurencji oraz może mieć negatywny wpływ na wymianę handlową pomiędzy państwami członkowskimi.

- (264) W swej odpowiedzi na pismo o wszczęciu procedury rząd belgijski kwestionuje fakt, jakoby zostały spełnione wspomniane dwa kryteria z art. 87 ust. 1, ponieważ Komisja nie przedstawiła żadnych dowodów ustalających takie zakłócenia konkurencji.

- (265) Komisja pragnie zwrócić uwagę władz belgijskich na fakt, że art. 87 ust. 1 odnosi się do zagrożenia zakłóceniem. W związku z powyższym Komisja nie jest zobowiązana do przedstawienia dowodów zakłócenia konkurencji, ale do wytłumaczenia w przekonujący sposób ryzyka tych zakłóceń, co uczyniła w piśmie o wszczęciu procedury (punkty 212 i 213), jak również w niniejszej decyzji.

4.1.4. Wniosek: obecność pomocy państwa

- (266) W związku z powyższym Komisja uważa, że sfinansowanie przez SNCB restrukturyzacji IFB (w Belgii) oraz zaprzestania działalności we Francji w formie konwersji na kapitał zadłużenia w wysokości 95,3 mln EUR stanowi pomoc państwa.

4.2. Zgodność pomocy

- (267) Artykuł 87 ust. 3 lit. c) Traktatu przewiduje, że „za zgodną ze wspólnym rynkiem może zostać uznana pomoc przeznaczona na ułatwianie rozwoju niektórych działań gospodarczych lub niektórych regionów gospodarczych, o ile nie zmienia warunków wymiany handlowej w zakresie sprzecznym ze wspólnym interesem”.

- (268) Pomoc przyznana przez Belgię poprzez SNCB może zostać uznana za zgodną z regulami wspólnego rynku z tytułu art. 87 ust. 3 lit. c) w rozumieniu nadanym mu przez Komisję w wytycznych z 1999 r. i 2004 r.

4.2.1. Zgodność z zasadami pomocy na rzecz ratowania przedsiębiorstw

- (269) Jedynie środki wspierające płynność finansową mogą być zgodne z zasadami pomocy na rzecz ratowania. W niniejszym przypadku wspieranie płynności finansowej polega na przyznaniu terminu spłaty kredytu i zaliczki zwrotnej.

- (270) Na wstępie pojawia się pytanie o to, która z wersji wytycznych ma znaleźć zastosowanie. Ostatnia wersja wytycznych weszła w życie w dniu 10 października 2004 r. Wymienia ona w punkcie 7 „termin stosowania i czas trwania”:

„(102) Komisja będzie stosować niniejsze wytyczne ze skutkiem od dnia 10 października 2004 r. do dnia 9 października 2009 r.

- (103) Zgłoszenia zarejestrowane przez Komisję przed dniem 10 października 2004 r. będą analizowane w świetle kryteriów stosowanych w chwili dokonywania zgłoszenia.

- (104) Komisja przeanalizuje zgodność ze wspólnym rynkiem każdej pomocy w celu ratowania lub restrukturyzacji udzielonej bez jej zatwierdzenia, a tym samym z naruszeniem art. 88 ust. 3 Traktatu, na podstawie niniejszych wytycznych, jeżeli część lub całość pomocy została udzielona po ich opublikowaniu w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*. We wszystkich innych przypadkach Komisja dokona analizy na podstawie wytycznych stosowanych w czasie przyznawania danej pomocy.”.

- (271) Pomoc w środkach płynnych została przyznana w dniu 7 kwietnia 2003 r., w wyniku zawarcia umowy ramowej między IFB a SNCB. Przyznanie jej nastąpiło bez uprzedniego zawiadomienia Komisji, a więc z naruszeniem art. 88 ust. 3 Traktatu. Ocena jej zgodności z zasadami pomocy na rzecz ratowania przedsiębiorstw zostanie zatem dokonana na podstawie wytycznych z 1999 r.

⁽⁴⁶⁾ Wyrok Trybunału z dnia 13 marca 1985 r. w sprawach połączonych 296/82 i 318/82, *Królestwo Niderlandów i Leeuwarder Papierwarenfabriek przeciwko Komisji*, (Rec. 1985, s. 809), pkt 24.

(272) Punkt 23 wytycznych z 1999 r. określa następujących pięć warunków dla uznania pomocy na rzecz wspomagania za zgodną z regułami wspólnego rynku:

„Pomoc na rzecz wspomagania powinna spełniać następujące warunki:

- a) składa się z pomocy w środkach płynnych w formie gwarancji kredytowych lub kredytów. W obu przypadkach kredyt powinien podlegać oprocentowaniu przynajmniej porównywalnemu z oprocentowaniem stwierdzonym w przypadku pożyczek udzielanych przedsiębiorstwom znajdującym się w dobrej kondycji, a w szczególności oprocentowaniem odniesienia przyjętemu przez Komisję;
 - b) są związane z kredytami, których okres spłaty następujący po dokonaniu na rzecz przedsiębiorstwa ostatniego przelewu pożyczonych sum nie przekracza dwunastu miesięcy; spłata pożyczki związanej z dotacją na rzecz wspomagania może zostać pokryta ze środków pomocy na rzecz restrukturyzacji, która byłaby przyznana przez Komisję w późniejszym czasie.
 - c) są uzasadnione poważną sytuacją społeczną i nie powodują poważnych skutków negatywnego rozszerzenia się (»spillover«) na inne państwa członkowskie;
 - d) w momencie zgłoszenia towarzyszy im zobowiązanie państwa członkowskiego do przekazania Komisji, w terminie sześciu miesięcy od daty przyznania pomocy na rzecz wspomagania: albo planu restrukturyzacji, albo planu likwidacji, albo dowodu na to, że pożyczka została w całości spłacona i/lub gwarancja została zakończona;
 - e) ich kwota ogranicza się do tego co niezbędne dla funkcjonowania przedsiębiorstwa (np. pokrycie wydatków płacowych lub bieżącego zaopatrzenia) w ciągu okresu, dla którego pomoc została przyznana.”
- (273) Przewidziany w umowie ramowej okres spłaty wynosi dwanaście miesięcy. Rząd belgijski poinformował jednak Komisję, że okres ten został automatycznie przedłużony między stronami, do momentu podwyższenia kapitału.
- (274) W świetle tych ustaleń Komisja uznała w swej decyzji o wszczęciu procedury (punkty 232 i 233), że kryterium zawarte w punkcie 23 lit. b) nie zostało spełnione oraz że pomoc w środkach płynnych nie mogła zostać uznana za pomoc na rzecz wspomagania.

(275) Belgia kwestionuje niniejszą ocenę prawną przytaczając trzy argumenty. Po pierwsze, stwierdza, że SNCB utrzymała środki na rzecz wspomagania jedynie w celu umożliwienia Komisji dokończenia analizy sprawy NN 9/2004. Powołuje się ona na punkt 24 wytycznych, który przewiduje, że zatwierdzenie środków na rzecz wspomagania pozostaje prawomocne do momentu, kiedy Komisja zadecyduje w sprawie planu restrukturyzacji. W związku z powyższym władze belgijskie zwracają się do Komisji o niepodnoszenie kwestii czasu trwania jej własnej procedury zatwierdzania środków na rzecz ratowania przy kwestionowaniu okresu utrzymania tych środków oraz o zatwierdzenie na podstawie punktu 24 wytycznych z 1999 r. środków na rzecz ratowania do momentu, kiedy Komisja zadecyduje w sprawie planu restrukturyzacji.

(276) Komisja stwierdza, że niniejszy argument nie jest właściwy. W rzeczywistości bowiem punkt 24 wytycznych z 1999 r. stanowi, że „Wstępne wydanie zezwolenia na pomoc na rzecz wspomagania obejmuje maksymalnie okres sześciu miesięcy lub – jeżeli państwo członkowskie przedłożyło plan restrukturyzacji w tym terminie – do czasu aż Komisja wypowie się na temat tego planu. W wyniku wstępnego zezwolenia oraz w wyjątkowych, należytych uzasadnionych przypadkach, na wniosek państwa członkowskiego, Komisja może udzielić prolongaty początkowego sześciomiesięcznego terminu.”

(277) Komisja zauważa, że Belgia zastosowała pomoc na restrukturyzację w dniu 7 kwietnia 2003 r. Okres sześciu miesięcy na przedłożenie planu restrukturyzacyjnego upłynął więc w dniu 6 października 2003 r. Przekazując Komisji plan restrukturyzacji podczas spotkania w dniu 12 grudnia 2003 r., władze belgijskie nie dotrzymały terminu określonego w punkcie 24 wytycznych.

(278) Drugi argument władz belgijskich, według którego miałyby one dostarczyć Komisji wszelkich niezbędnych elementów do zdecydowania w sprawie pomocy na rzecz wspomagania w zgłoszeniu z dnia 12 sierpnia 2003 r., również nie jest właściwy. W rzeczywistości bowiem fakt, że Komisja wielokrotnie zwracała się o dodatkowe informacje uzupełniające, pokazuje, że informacje dostarczone przez Belgię nie były kompletne.

(279) Odnośnie do argumentu władz belgijskich, według którego Komisja nigdy nie przedstawiła zastrzeżeń dotyczących tymczasowego utrzymania środków na rzecz ratowania, wystarczy przypomnieć, że w swych pismach z dnia 13 października 2003 r. oraz 26 stycznia 2005 r., Komisja zawarła następujące ostrzeżenie: Komisja pragnie skupić „uwagę władz belgijskich na klauzuli zawieszającej zastosowanie art. 88 ust. 3 Traktatu WE, przewidzianej

w art. 3 rozporządzenia Rady (WE) 659/99, która zakazuje przyznawania wszelkiej nowej pomocy zanim Komisja podejmie lub będzie uważała za podjętą decyzję, która ją zatwierdza. Ponadto pozwolę sobie przypomnieć władzom belgijskim, że zwrot wszelkiej pomocy, przyznanej sprzecznie z niniejszą klauzulą, będzie wymagany od jej beneficjenta z tytułu art. 14 niniejszego rozporządzenia”.

- (280) Komisja uznaje więc, że pomoc w środkach płynnych przyznana przez SNCB dla IFB przekroczyła przewidziany w pkt 23 lit. b) wytycznych z 1999 r. okres 12 miesięcy i że władze belgijskie nie przedłożyły Komisji w terminie sześciu miesięcy planu restrukturyzacji, jak zostało określone w punkcie 24 wytycznych z 1999 r. Pomoc przyznana przez SNCB nie może zatem zostać zatwierdzona jako pomoc na rzecz ratowania. Może ona jednakże pozostać zgodna z regułami wspólnego rynku jako pomoc na restrukturyzację.

4.2.2. Zgodność pomocy na restrukturyzację

- (281) Ponownie pojawia się pytanie o to, która z wersji wytycznych ma znaleźć zastosowanie. W swej decyzji o wszczęciu procedury (pkt 240) Komisja stwierdziła, że jeżeli SNCB zdecyduje nie przyznawać nowej pomocy IFB i jeżeli zostanie dowiedzione, że SNCB zobowiązała się do konwersji swych wierzytelności na kapitał przed publikacją wytycznych z 2004 r., Komisja w swej końcowej decyzji powinna zbadać przyznaną przez SNCB dla IFB pomoc na podstawie wytycznych z 1999 r.
- (282) W swej odpowiedzi na pismo o wszczęciu procedury władze belgijskie poinformowały Komisję, że SNCB zrezygnowała z wkładu rzeczowego swojego udziału w spółce TRW w IFB i wycofała swoje zgłoszenie z dnia 28 lutego 2005 r. Komisja uznaje zatem, że SNCB zdecydowała nie przyznawać nowej pomocy IFB, ale ograniczyć się do konwersji swych wierzytelności na kapitał.
- (283) Należy zbadać, czy SNCB zobowiązała się do konwersji swych wierzytelności na kapitał przed ogłoszeniem wytycznych z 2004 r. W swej odpowiedzi na pismo o wszczęciu procedury władze belgijskie wykazały, że według prawa belgijskiego zobowiązanie SNCB do przekształcenia swych wierzytelności na kapitał było wiążące od dnia 7 kwietnia 2003 r., tj. momentu zawarcia umowy ramowej, a fakt, że zobowiązanie to podlegało warunkowi zawieszającemu, mianowicie zgłoszeniu Komisji i zatwierdzeniu przez Komisję, nie pozbawiał

tego zobowiązania charakteru wiążącego i ostatecznego. W rzeczywistości bowiem, jak wykazały władze belgijskie, w przypadku kiedy warunek zawieszający jest spełniony, to działa z mocą wsteczną. Zobowiązanie SNCB do konwersji swych wierzytelności na kapitał jest więc wiążące od dnia 7 kwietnia 2003 r.

- (284) Ponieważ zostały spełnione dwa warunki, Komisja uznała, że w niniejszym przypadku należy zastosować wytyczne z 1999 r. Wniosek ten jest ponadto zgodny z przedstawioną w decyzji o wszczęciu procedury (pkt 204) analizą, w której Komisja stwierdziła:

„[...] jeżeli SNCB zdecyduje nie przyznawać nowej pomocy IFB i jeżeli zostanie dowiedzione, że SNCB zobowiązała się do konwersji swych wierzytelności na kapitał przed publikacją wytycznych z 2004 r., Komisja w swej końcowej decyzji powinna zbadać przyznaną przez SNCB dla IFB pomoc na podstawie wytycznych z 1999 r.”⁽⁴⁷⁾.

- (285) Aby możliwe było skorzystanie z pomocy na restrukturyzację, dane przedsiębiorstwo powinno najpierw kwalifikować się do zastosowania wytycznych. Aby zostać zakwalifikowanym, dane przedsiębiorstwo musi być przedsiębiorstwem zagrożonym. W kwestii tej wytyczne z 1999 r. podają (punkty 4 i 5):

„(4) [...] Jednakże zdaniem Komisji [...] dane przedsiębiorstwo przeżywa trudności w sytuacji, gdy jest niezdolne, biorąc pod uwagę stan jego własnych środków finansowych lub środków, które byliby gotowi przeznaczyć na jego rzecz właściciele/akcjonariusze i wierzyciele, do zahamowania strat, które przy braku interwencji zewnętrznej ze strony władz publicznych, doprowadziłyby je do niemalże pewnej śmierci ekonomicznej w krótkiej lub średniej perspektywie czasowej.

- (5) W szczególności, w każdym razie i niezależnie od jego wielkości, dla celów niniejszych wytycznych przedsiębiorstwo jest uznawane za przeżywające trudności w następujących przypadkach:

a) w przypadku spółki, której wspólnicy posiadają ograniczoną odpowiedzialność, jeżeli ponad połowa jej subskrybowanego kapitału została utracona, a ponad jedna czwarta tego kapitału została utracona w ciągu ostatnich dwunastu miesięcy”.

⁽⁴⁷⁾ Decyzja o wszczęciu formalnego postępowania wyjaśniającego – Pomoc państwa C 46/05, pkt 240.

- (286) Zgodnie z tym, co już zostało wykazane w decyzji o wszczęciu procedury (pkt 225), roczne sprawozdania finansowe IFB z 2002 r. wykazują subskrybowany kapitał w wysokości 48 mln EUR oraz straty bieżące przed opodatkowaniem w wysokości 50 mln EUR. W związku z powyższym kapitał akcyjny został już utracony, kiedy w kwietniu 2003 r. SNCB zdecydowała o przyznaniu środków pomocy. Jeżeli ponad połowa subskrybowanego kapitału została w tym momencie utracona, z czego jedna czwarta w okresie ostatnich dwunastu miesięcy, to IFB jest przedsiębiorstwem przeżywającym trudności w znaczeniu punktów 4 i 5 wytycznych.
- (287) Ponadto przedsiębiorstwo nie może być przedsiębiorstwem nowo utworzonym. W kwestii tej wytyczne z 1999 r. podają (punkt 7):
- „(7) Dla potrzeb niniejszych wytycznych nowo utworzone przedsiębiorstwo nie kwalifikuje się do korzystania z pomocy na rzecz wspomagania i restrukturyzacji, nawet jeśli jego początkowa sytuacja finansowa jest trudna. Taka sytuacja występuje w szczególności w przypadku, gdy nowe przedsiębiorstwo powstało w wyniku likwidacji wcześniej istniejącego przedsiębiorstwa lub też w przypadku przejścia samych tylko jego aktywów.”.
- (288) Jak opisano w części 2 niniejszej decyzji, IFB utworzona została w dniu 1 kwietnia 1998 r., w wyniku połączenia spółki FerryBoats SA ze spółką InterFerry SA oraz wkładu działu kolejowego spółki Edmond Depaire SA do połączonego przedsiębiorstwa. W piśmie o wszczęciu procedury (pkt 218–223), Komisja wyraziła wątpliwości co do faktu, czy nowe przedsiębiorstwo IFB zachowywało osobowość prawną jednej ze wspomnianych spółek, czy też zostało ono utworzone na nowo w 1998 r.
- (289) W swej odpowiedzi na pismo o wszczęciu procedury władze belgijskie ustaliły, że IFB zachowała osobowość prawną FerryBoats S.A., zarejestrowanego w 1923 r. Komisja wnioskując więc, że IFB nie jest przedsiębiorstwem nowo utworzonym w rozumieniu punktu 7 wytycznych z 1999 r.
- (290) Punkt 3.2.2 wytycznych z 1999 r. podaje warunki zatwierdzenia pomocy na restrukturyzację. Warunki te są następujące:
- plan restrukturyzacji powinien umożliwić długotrwałe przywrócenie dobrej kondycji przedsiębiorstwa w dłuższej perspektywie czasowej,
 - powinny zostać podjęte kroki na rzecz złagodzenia, na tyle na ile jest to możliwe, niekorzystnych dla konkurentów skutków pomocy,
 - pomoc powinna być ograniczona do ścisłego minimum niezbędnego do umożliwienia restrukturyzacji,
- Komisja powinna mieć możliwość upewnienia się co do właściwego przebiegu planu restrukturyzacji, na podstawie regularnie składanych szczegółowych sprawozdań,
- pomoc na rzecz restrukturyzacji może zostać udzielona tylko jeden raz.
- 4.2.2.1. Plan restrukturyzacji przywracający dobrą kondycję gospodarczą przedsiębiorstwa
- (291) W odniesieniu do planu restrukturyzacji przywracającego dobrą kondycję gospodarczą przedsiębiorstwa wytyczne z 1999 r. podają:
- „(31) Przyznanie pomocy jest uwarunkowane wdrożeniem planu restrukturyzacji, który w przypadku każdej pomocy indywidualnej podlega zatwierdzeniu przez Komisję.
- (32) Plan restrukturyzacji, którego czas trwania powinien być w miarę możliwości jak najkrótszy, powinien umożliwić długotrwałe przywrócenie dobrej kondycji przedsiębiorstwa w dłuższej perspektywie czasowej, w oparciu o realistyczne wytyczne dotyczące warunków przyszłej działalności. Pomoc na rzecz restrukturyzacji powinna być zatem powiązana ze skutecznym planem restrukturyzacji, w zakresie którego dane państwo członkowskie przyjmuje zobowiązanie. Plan ten powinien zostać przedstawiony Komisji wraz z wszystkimi niezbędnymi szczegółami, a zwłaszcza z badaniem rynku. Poprawa kondycji powinna być przede wszystkim wynikiem środków wewnętrznych przewidzianych w planie restrukturyzacji. Może ona opierać się na czynnikach zewnętrznych, na które przedsiębiorstwo nie może oddziaływać, takie jak zmiany cen lub popytu, jedynie wtedy, gdy zaawansowane wytyczne na temat ewolucji rynku cieszą się powszechnym poparciem. Restrukturyzacja powinna zakładać zaniechanie tych rodzajów działalności, które nawet po restrukturyzacji w dalszym ciągu charakteryzowałyby się strukturalnym deficytem.
- (33) Plan restrukturyzacji opisuje warunki, które spowodowały trudności przedsiębiorstwa, co pozwala ocenić czy zaproponowane środki są właściwe. Plan ten uwzględnia w szczególności zastaną sytuację i przewidywalną ewolucję podaży i popytu na rynku odnośnych wyrobów wraz ze scenariuszami zawierającymi hipotezy optymistyczne, pesymistyczne i pośrednie, jak również poszczególne mocne i słabe strony przedsiębiorstwa. Umożliwia on przedsiębiorstwu przejście do nowej struktury, która pozwoli mu osiągnąć perspektywę dobrej kondycji w dłuższym horyzoncie czasowym oraz umożliwi funkcjonowania z własnych środków.

- (34) Plan restrukturyzacji powinien proponować przekształcenie przedsiębiorstwa w taki sposób, aby było w stanie pokryć, po zakończeniu restrukturyzacji, wszystkie koszty swojej działalności, w tym koszty amortyzacji i koszty finansowe. Przewidywana rentowność kapitałów własnych przedsiębiorstwa restrukturyzowanego powinna być wystarczająca, tak aby mogło ono stawić czoła konkurencji, przy liczeniu od tej pory jedynie na własne siły”.
- (292) W swej decyzji o wszczęciu procedury (pkt 242–247) Komisja uznała, że Belgia dostarczyła plan restrukturyzacji spełniający podane w wytycznych kryteria, a zatem odnośnie do tego kryterium Komisja nie zgłaszała wątpliwości. Po wszczęciu procedury Komisja nie otrzymała od stron zainteresowanych żadnych uwag kwestionujących niniejszy wniosek.
- (293) Komisja zauważa, że przedsiębiorstwo IFB potrafiło wykazać swą dobrą kondycję gospodarczą zarówno w swym planie restrukturyzacji przedstawionym w 2003 r., jak i w wynikach, które od tego czasu zrealizowała. W związku z powyższym, podobnie jak w swej decyzji o wszczęciu procedury (punkt 271), Komisja uznaje, że kryterium „planu restrukturyzacji przywracającego dobrą kondycję gospodarczą przedsiębiorstwa” zostało spełnione.
- (294) Jednakże, jak wynika z punktu 290 niniejszej decyzji, plan restrukturyzacji przywracający dobrą kondycję gospodarczą przedsiębiorstwa nie jest warunkiem wystarczającym. Należy również ustalić, czy pomoc nie prowadzi do niepożądanego zakłócenia konkurencji.
- 4.2.2.2. Zapobieganie przypadkom niepożądanego zakłócenia konkurencji
- (295) W odniesieniu do zapobiegania przypadkom niepożądanego zakłócenia konkurencji wytyczne z 1999 r. podają (pkt 35–39):
- „(35) Powinny zostać podjęte kroki na rzecz złagodzenia, na tyle na ile jest to możliwe, niekorzystnych dla konkurentów skutków pomocy. Jeżeli nie jest to możliwe, pomoc powinna być uznana jako »sprzeczna ze wspólnym interesem«, czyli niezgodna ze wspólnym rynkiem.
- (36) Warunek powyższy znajduje najczęściej swój wyraz w ograniczeniu obecności, jakiemu przedsiębiorstwo może sprostać na swoim rynku lub rynkach po okresie restrukturyzacji. Jeżeli odnośny rynek ma niewielkie znaczenie z punktu widzenia Wspólnoty i EOG lub jeśli udział lub udziały w rynku przedsiębiorstwa są niewielkie, należy uznać, że nie niepożądane zakłócenie konkurencji nie występuje. Z tego też względu należy uznać, że nie odnosi się to w zasadzie do małych i średnich przedsiębiorstw, chyba że postanowienia sektorowe w ramach reguł konkurencji odnoszących się do pomocy państwa stanowią inaczej.
- (37) Ograniczenie lub wymuszone zmniejszenie obecności na danym rynku lub rynkach, na których przedsiębiorstwo działa stanowi kompensatę dla konkurentów. Kompensata ta powinna pozostawać w związku ze skutkami zakłócenia konkurencji, jakie niesie udzielona pomoc, a w szczególności powinna być w relacji do względnego znaczenia przedsiębiorstwa na swoim rynku lub rynkach. Komisja określa jej zakres w oparciu o badanie rynku załączone do planu restrukturyzacji, a jeżeli procedura została wszczęta, w oparciu o informacje dostarczone przez interwenientów. Zmniejszenie obecności przedsiębiorstwa jest realizowane poprzez plan restrukturyzacji oraz warunki, które mogą być z nim związane.
- (38) Złagodzenie konieczności kompensat może być brane pod uwagę w sytuacji, gdy to ograniczenie lub zmniejszenie niesie ryzyko oczywistego pogorszenia struktury rynku, na przykład poprzez powodowanie w sposób pośredni tworzenia się monopolu lub sytuacji ścisłego oligopolu.
- (39) Kompensaty mogą przybierać różne formy, zależnie od tego, czy przedsiębiorstwo funkcjonuje lub nie funkcjonuje na rynku charakteryzującym się przerostem zdolności produkcyjnych. [...]”.
- (296) Przed decyzją o wszczęciu procedury władze belgijskie wyjaśniły, że celem złagodzenia, na tyle na ile jest to możliwe, niekorzystnych dla konkurentów skutków pomocy IFB zastosowała dwa następujące środki:
- wycofanie się z działalności przeładunkowych we Francji,
 - zamknięcie terminala w Bressoux w Belgii oraz sprzedaż udziałów w terminalach w Brukseli i Zeebrugge w Belgii.
- (297) W swej decyzji o wszczęciu procedury (pkt 252–265) Komisja wyraziła wątpliwości co do faktu, czy środki te były wystarczające dla złagodzenia, na tyle na ile jest to możliwe, niekorzystnych dla konkurentów skutków pomocy. Wątpliwości te dotyczyły dwóch sektorów, w których IFB kontynuowała swoją działalność, mianowicie belgijskiego rynku przeładunku towarów oraz belgijskiego rynku logistyki.
- a) **Belgijski rynek przeładunku towarów**
- (298) Dwa środki, o których mowa w piśmie o wszczęciu procedury (punkt 260), dotyczą belgijskiego rynku przeładunku towarów. W swym piśmie o wszczęciu procedury (punkty 262–264) Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy środki te były wystarczające, szczególnie ze względu na fakt, że spółka TRW, której udziały SNCB zamierzała wnieść do IFB, posiadała znaczne udziały w terminalach w Brukseli i Zeebrugge oraz że IFB posiada mniejszościowe udziały w znacznej liczbie terminali w Belgii.

- (299) W swej odpowiedzi na pismo o wszczęciu procedury rząd belgijski przedstawia szereg argumentów odrzucających wątpliwości Komisji. Po pierwsze, podkreśla, że IFB odnotowała mniejszy wzrost niż rynek (4,1 % wzrostu dla IFB, 10,7 % dla terminali w porcie w Anvers, 12 % wzrostu dla terminali w regionie ARA (Antwerpia-Rotterdam-Amsterdam)). Komisja uważa, że ta dodatkowa informacja pozwala stwierdzić, że rola IFB na rynku została zmniejszona w następstwie wprowadzenia planu restrukturyzacji.
- (300) W dalszej kolejności Belgia wykazała, że IFB zredukowała swoją zdolność na rynku przeładunku towarów z 1,5 mln TEU w 2002 r. do 1,1 mln TEU na koniec 2005 r. Komisja stwierdza, że to zmniejszenie zdolności stanowi znaczący środek łagodzący.
- (301) Wreszcie Belgia poinformowała Komisję, że wkład TRW w IFB nie zostanie zrealizowany. Komisja stwierdza, że ostatnia zmiana jest znacząca, ponieważ w jej wyniku zamknięcie Bressout oraz sprzedaż udziałów w Brukseli i Zeebrugge prowadzi do realnego zmniejszenia obecności IFB na belgijskim rynku przeładunku towarów.
- (302) W świetle tych argumentów oraz z uwagi na fakt, że udział IFB w rynku został zmniejszony, Komisja uznaje, że Belgia wykazała, że w sektorze przeładunku towarów zastosowano wystarczające środki w celu złagodzenia, na tyle ile jest to możliwe, niekorzystnych dla konkurentów skutków pomocy.
- b) Belgijski rynek logistyczny**
- (303) W swym piśmie o wszczęciu procedury (punkty 257–259) Komisja zauważyła, że zaproponowane środki nie dotyczą rynku logistyki. Komisja uznała zatem, że brak zaproponowanych środków dla rynku logistyki, jak również fakt, że rynek ten podlega ciągłym zmianom oraz fakt, że IFB zdołała w znaczący sposób zwiększyć swoje możliwości, wywołuje wątpliwości co do kwestii, czy Belgia w odniesieniu do działalności logistycznej IFB ograniczyła, na tyle ile jest to możliwe, niekorzystne dla konkurentów skutki pomocy.
- (304) W swej odpowiedzi na pismo o wszczęciu procedury rząd belgijski przedstawił pięć argumentów mających na celu wykazanie, że w przeciwieństwie do tego, co utrzymuje Komisja w swej decyzji o wszczęciu procedury, IFB zastosowała wystarczające środki w celu ograniczenia zakłóceń konkurencji (szczegóły zob. opis w części 3 niniejszej decyzji, pkt 177–187). Argumenty te mogą zostać streszczone w sposób następujący:
- zmniejszenie o 49 % zdolności eksploatowanych przez IFB wagonów,
 - udział IFB w rynku poniżej 5 %,
 - wolniejszy od rynku wzrost (9,9 dla IFB względem średnio 12 % dla rynku),
 - wzrost otrzymany głównie dzięki transportowi ładunków masowych, podsegment rynku, na którym przed 2002 r. IFB była jedynie nieznacznie obecna,
 - otwarcie kolejowego rynku towarów od 2007 r. zwiększy dodatkowo presję konkurencyjną.
- (305) Komisja uznaje, że pięć przedstawionych przez belgijskie władze argumentów jest przekonujących. Odnosnie do argumentu pierwszego Komisja uważa, że rząd belgijski wykazał, że IFB zmniejszyła swą zdolność logistyczną, redukując liczbę eksploatowanych wagonów o 49 %, co pozwoliło ograniczyć zakłócenia konkurencji powodowane przez środki, o których mowa. W odniesieniu do argumentu drugiego Komisja zgadza się z rządem belgijskim, że udziały IFB w rynku zmniejszone zostały na rynku logistyki w rozumieniu punktu 36 wytycznych z 1999 r. Odnosnie do trzeciego argumentu Komisja uznaje, że złożone przez Belgię wyjaśnienia dotyczące zróżnicowania wzrostu obrotów IFB wykazały, że IFB Logistics rozwijała się wolniej niż jego konkurenci oraz że znaczny wzrost dotyczył podsegmentu, w którym IFB obecna była jedynie w sposób marginalny. W odniesieniu do czwartego argumentu Komisja uważa, że nawet jeśli decyzja o otwarciu terminali dla konkurencji wynikała prawdopodobnie ze względów ekonomicznych, to skutkiem jej jest jednak wzmocnienie otwarcia rynków, na których IFB jest aktywna, a przez to możliwość ograniczenia niekorzystnych skutków pomocy. W odniesieniu do piątego argumentu Komisja zauważa, że sytuacja IFB wykazuje podobieństwa do sytuacji towarowego działu SNCF w zakresie, w jakim IFB, podobnie jak dział towarowy SNCB, działa w podsektorze „transportu kolejowego” oraz „transportu kombinowanego”, które zostały całkowicie zliberalizowane od dnia 1 stycznia 2007 r. ⁽⁴⁸⁾
- (306) Komisja uznaje, że Belgia wykazała, że w sektorze logistyki zastosowano wystarczające środki w celu złagodzenia, na tyle ile jest to możliwe, niekorzystnych dla konkurentów skutków pomocy.

⁽⁴⁸⁾ To całkowite otwarcie rynków, przewidziane w dyrektywie 91/440/WE, zostało wykonane dekretem królewskim z dnia 13 grudnia 2005 r.

c) **Wniosek**

- (307) Komisja uznaje, że władze belgijskie wykazały, że na wspomnianych rynkach zastosowano wystarczające środki w celu złagodzenia, na tyle ile jest to możliwe, niekorzystnych dla konkurentów skutków pomocy.

4.2.2.3. Pomoc ograniczona do minimum

- (308) W odniesieniu do ograniczenia pomocy do minimum wytyczne z 1999 r. podają (pkt 40–41):

„(40) Kwota i natężenie pomocy powinny być ograniczone do ścisłego minimum niezbędnego do umożliwienia restrukturyzacji w zależności od środków finansowych będących w dyspozycji przedsiębiorstwa, jego akcjonariuszy lub grupy handlowej, do której ono należy. Korzystający z pomocy powinni przyczynić się znacząco do planu restrukturyzacji na zasadzie wyłożenia własnych środków, w tym poprzez sprzedaż aktywów, w przypadku gdy okazują się one niezbędne dla przetrwania przedsiębiorstwa lub też poprzez finansowanie zewnętrzne uzyskane na warunkach zewnętrznych. W celu ograniczenia zakłóceń konkurencji należy unikać sytuacji, w której pomoc jest przyznawana w takiej postaci lub kwocie, która wyposaża przedsiębiorstwo w nadwyżkowe środki płynne, które może przeznaczyć na finansowanie agresywnych działań mogących spowodować zakłócenia na rynku i które nie byłyby związane z procesem restrukturyzacji. Mając powyższe na uwadze, Komisja bada poziom pasywów przedsiębiorstwa po jego restrukturyzacji, w tym również każde przeniesienie w czasie lub obniżenie wierzycelności, szczególnie w sytuacji, gdy restrukturyzacja jest kontynuowana w związku z procedurą zbiorową prawa krajowego związaną z niewypłacalnością. Pomoc nie powinna również służyć do finansowania nowych inwestycji, które nie okazują się niezbędne dla przywrócenia dobrej kondycji przedsiębiorstwa.

- (41) We wszystkich przypadkach Komisja musi otrzymać dowody na to, że pomoc będzie wykorzystana jedynie w celu przywrócenia dobrej kondycji przedsiębiorstwa i że nie umożliwi korzystającemu z pomocy podczas wdrażania planu restrukturyzacji, rozwijania jego zdolności produkcyjnych, chyba żeby okazało to się konieczne z punktu widzenia przywrócenia dobrej kondycji przedsiębiorstwa, bez jednoczesnego wypaczenia warunków konkurencji”.

- (309) W pierwszej kolejności należy zatem zbadać, czy pomoc ograniczona została do minimum, a następnie czy wkład własny IFB był odpowiedni.

a) **Ograniczenie pomocy do minimum**

- (310) W celu wykazania, że pomoc ograniczona została do ścisłego minimum, rząd belgijski wyjaśnia, że podwyższenie kapitału ogranicza się do przywrócenia kapitału akcyjnego IFB, który wykazał wartość ujemną w wyniku strat zanotowanych w 2001 i 2002 r., do wysokości umożliwiającej przywrócenie dobrej kondycji gospodarczej. Jak zostało wyjaśnione w części 2 niniejszej decyzji, wskaźnik wypłacalności, to znaczy stosunek funduszy własnych do pasywów IFB, wyniesie 35,6 % po podwyższeniu kapitału.

- (311) W swej decyzji o wszczęciu procedury (punkt 268) Komisja stwierdziła, że podwyższenie kapitału było o 20 mln EUR niższe od tego, co zalecała w planie restrukturyzacji firma doradczą McKinsey; co więcej, Komisja zauważyła (punkt 268), że zakładany dla IFB wskaźnik wypłacalności był niższy od wskaźnika spółek terminalowych, jak również, mimo że w mniejszym stopniu, niższy od wskaźnika spółek prowadzących działalność mieszaną.

- (312) Stwierdziła ona jednak, że wskaźnik ten był wyższy od średniej wskaźników notowanych w spółkach transportowych. W związku z powyższym Komisja uznała, że nie dysponuje wystarczającą ilością elementów, aby w sposób ostateczny stwierdzić, że pomoc została ograniczona do ścisłego minimum.

- (313) Komisja uważa, że w celu ustalenia, czy pomoc została ograniczona do minimum, należy w pierwszej kolejności zbadać, czy wskaźnik wypłacalności IFB po utrzymaniu działalności w Belgii nie przekracza średniej jej konkurencji, a następnie czy IFB dokonała dezinwestycji swoich udziałów we Francji możliwie najmniejszym kosztem.

(i) *Wskaźnik wypłacalności nie przekraczający średniej u konkurencji*

- (314) W swej odpowiedzi na pismo o wszczęciu procedury Belgia dostarczyła informacji uzupełniających. Po pierwsze, wyliczyła wskaźnik wypłacalności sześciu najbardziej porównywalnych do IFB spółek terminalowych oraz sześciu najbardziej porównywalnych do IFB spółek logistycznych. Następnie wyliczyła średnią, ważąc średnie wskaźniki spółek terminalowych i spółek logistycznych w odniesieniu do względnego znaczenia tych dwóch działalności dla IFB. Średni wskaźnik wypłacalności wynikający z obliczeń wynosi 35,6 %, co odpowiada wskaźnikowi wypłacalności IFB po przewidzianym podwyższeniu kapitału.

- (315) Ponadto Belgia wykazała, że dwaj najbliżsi konkurenci IFB, mianowicie przedsiębiorstwa Gosselin i Hupac, mają bardzo zbliżone wskaźniki wypłacalności (odpowiednio 38,9 % i 34,9 %).

(316) W świetle dodatkowych informacji dostarczonych przez Belgię oraz z uwagi na fakt, że podwyższenie kapitału zostało zmniejszone w stosunku do wstępnych zaleceń ze 120 mln EUR zawartych w planie McKinsey w grudniu 2003 r. do 95,3 mln EUR, Komisja uznaje, że podwyższenie kapitału zostało ograniczone do tego, co jest rzeczywiście niezbędne.

(ii) *Wycofanie się z udziałów we Francji możliwie najmniejszym kosztem*

(317) W odniesieniu do dezinwestycji w spółkach zależnych IFB we Francji Komisja dodatkowo sprawdziła, że w swoim zobowiązaniu, IFB zawsze wybierała najmniej kosztowną opcję, tak by ograniczyć koszty swojego wycofania się z działalności, a zatem i pomocy, do minimum.

a) **Acimar**

(318) Dezinwestycja wobec spółki Acimar na drodze postępowania naprawczego kosztowała 3,9 mln EUR (zob. część 2 niniejszej decyzji). Komisja stwierdza, że Belgia wykazała, że wariant alternatywny, mianowicie kontynuacja jej działalności, wymagałyby finansowania przez IFB rocznego odpływu gotówki do końca 2005 r., który stanowiłby stratę ogółem w wysokości 10,8 mln EUR, bez gwarancji możliwości odzyskania wierzytelności w wysokości 3,9 mln EUR, których byłaby zmuszona zrzec się w postępowaniu naprawczym.

(319) W związku z powyższym Komisja uznaje, że IFB wybrała dla spółki Acimar najmniej kosztowną opcję.

b) **NFTI-ou**

(320) Odnośnie do spółki NFTI-ou kontrolowanej wspólnie przez IFB oraz Port Autonome de Dunkerque, prowadzącej terminale w porcie Dunkierki, IFB rozważała dwie możliwości: kontynuację działalności lub dezinwestycję poprzez sprzedaż jej udziałów. Dezinwestycja pociągała za sobą koszty w wysokości 18,5 mln EUR (patrz szczegółowy opis w części 2 niniejszej decyzji).

(321) Odnośnie do wariantu alternatywnego, to znaczy kontynuacji działalności, Belgia wykazała w swej odpowiedzi, że wariant ten wygenerowałby straty w wysokości 36,2 mln EUR (zob. szczegółowy opis w części 3 niniejszej decyzji).

(322) Biorąc pod uwagę koszt dwóch opcji, Komisja uznaje, że IFB wybrała opcję najmniej kosztowną.

c) **IFB France**

(323) Sprzedaż spółki IFB France, zwanej dalej AGEP, spółce NFTI-ou kosztowała 0,9 mln EUR (zob. szczegółowy opis w części 2 niniejszej decyzji). Należy zatem postawić pytanie, czy ogłoszenie upadłości IFB France nie byłoby dla IFB mniej kosztowne.

(324) Tak jak w przypadku sprzedaży, IFB byłaby zmuszona zrzec się swych wierzytelności u IFB France o wartości 0,8 mln EUR. Belgia utrzymuje jednak, że ogłoszenie upadłości wygenerowałoby dodatkowe straty: IFB nie zdołałaby osiągnąć ceny sprzedaży równej 0,1 mln EUR, co wywołałoby straty w jej udziale, a IFB musiałby zapłacić ogółem 0,8 mln EUR z tytułu francuskich praw socjalnych 14 pracownikom, którzy utraciliby pracę w następstwie ogłoszenia upadłości.

(325) Komisja uznaje, że Belgia nie wykazała wspomnianego ryzyka pokrycia pasywów. Komisja zmuszona jest zatem odrzucić ten argument⁽⁴⁹⁾. Komisja uznaje więc, że sprzedaż IFB France kosztowała przynajmniej tyle samo co kontynuacja jej działalności.

(326) Komisja wnioskuje zatem, że IFB wybrało jedną z dwóch najmniej kosztownych opcji.

d) **Dry Port Dunkerque**

(327) Odnośnie do spółki Dry Port de Dunkerque zdecydowano o jej likwidacji, połączonej z wcześniejszą sprzedażą części jej aktywów, mianowicie udziału w wysokości 8,6 % w spółce NFTI-ou. Koszty operacji wyniosły 7,9 mln EUR (zob. szczegółowy opis w części 2 niniejszej decyzji).

(328) W alternatywnym scenariuszu, to znaczy przy kontynuacji działalności, IFB musiałaby finansować roczny odpływ gotówki wywołany stratami spółki, co stanowiłoby dodatkowe obciążenie w wysokości 2,6 mln EUR.

(329) W związku z powyższym likwidacja stanowi opcję najmniej kosztowną.

e) **SSTD**

(330) W ramach strategicznej decyzji opuszczenia rynku francuskiego decyzja o sprzedaży SSTD za kwotę 0,2 mln EUR (zob. szczegółowy opis powyżej w części 2) stanowiła najbardziej korzystną opcję dla IFB.

⁽⁴⁹⁾ Zob. wyrok Trybunału z dnia 14 września 1994 r. w sprawach połączonych C-278/92, C-279/92 oraz C-208/92 *Hiszpania przeciwko Komisji*, wyrok zwany „Hytasa” (Rec. 1999, s. I-4103), pkt 22, oraz decyzja Komisji z dnia 22 lipca 1998 w sprawie SDBO.

f) **Wniosek**

- (331) Komisja uznaje, że IFB dokonała zbycia swoich udziałów we Francji możliwie najmniejszym kosztem, a skutkiem tego, przyznane przez SNCB finansowanie na pokrycie tej dezinvestycji, niezbędnej dla dobrej kondycji pozostałej części IFB, zostało ograniczone do minimum.

b) **Wkład własny beneficjenta**

- (332) Punkt 40 wytycznych z 1999 r. podaje, że:

„Korzystający z pomocy powinni przyczynić się znacząco do planu restrukturyzacji na zasadzie wyłożenia własnych środków, w tym poprzez sprzedaż aktywów, w przypadku, gdy okazują się one niezbędne dla przetrwania przedsiębiorstwa lub też poprzez finansowanie zewnętrzne uzyskane na warunkach zewnętrznych”.

- (333) W piśmie o wszczęciu procedury (punkt 270) Komisja zauważa, że zgodnie z planem restrukturyzacji IFB nie wnosi znacznego wkładu własnego w swą restrukturyzację, a zatem Komisja wyraziła wątpliwości co do faktu, czy IFB przyczyniła się do restrukturyzacji w sposób wystarczający.
- (334) W swej odpowiedzi na pismo o wszczęciu procedury Belgia w szczegółowy sposób wyjaśniła, co uważa za wkład własny IFB w jej restrukturyzację (zob. szczegółowy opis w części 3 niniejszej decyzji, punkty 194–201).

- (335) Komisja w następujący sposób ocenia wyjaśnienia Belgii:

(i) *Koszty restrukturyzacji*

- (336) Komisja przystąpi do określenia całkowitego kosztu restrukturyzacji, po odjęciu zysków produkcyjnych i redukcji zapotrzebowania na środki obrotowe.

Koszty netto restrukturyzacji	
Strata operacyjna netto	2,749
Koszty nadzwyczajne	0,032
Wzrost potrzeb kapitału obrotowego	12,998
Inwestycje odtworzeniowe w niefinansowe środki trwałe	6,611
Inwestycje w finansowe aktywa trwałe	1,882
Splata odsetek dla przedsiębiorstw innych niż SNCB	2,351
Zwrot zadłużenia finansowego	16,599
Częściowy zwrot zadłużenia i odsetek względem SNCB	81,7
Zadłużenie podatkowe	0,077
Ogółem	125,56

- (337) W związku z tym Komisja, zgodnie ze swoją praktyką decyzyjną⁽⁵⁰⁾, uważa za zasadne uwzględnienie kosztów podanych w powyższej tabeli, a nie kosztów przedstawionych przez Belgię (zob. tabela umieszczona w pkt 184), w szczególności z następujących powodów:

— strata operacyjna (odpływ gotówki). Belgia zaliczyła do kosztów restrukturyzacji 27,916 mln EUR jako „stratę operacyjną brutto”. Komisja stwierdza, że zgodnie z jej praktyką decyzyjną⁽⁵¹⁾ do kosztów restrukturyzacji należy wliczać jedynie stratę operacyjną netto. Koszty te można otrzymać po odjęciu od straty operacyjnej brutto w okresie restrukturyzacji (27,916 mln EUR) zysków produkcyjnych z okresu restrukturyzacji (25,167 mln EUR). W związku z powyższym strata operacyjna netto wynosi 2,749 mln EUR,

— zmiany zapotrzebowania na środki obrotowe. W części „koszty” oraz w części „wkład własny” Belgia wymienia zmiany w zapotrzebowaniu na środki obrotowe⁽⁵²⁾. Zgodnie z praktyką decyzyjną Komisji⁽⁵³⁾ w kosztach restrukturyzacji należy uwzględniać jedynie wzrost netto zapotrzebowania na środki obrotowe, który wynosi 12,998 mln EUR⁽⁵⁴⁾,

— transfery wewnątrzgrupowe. Do kosztów restrukturyzacji w rubryce „inwestycje w finansowe aktywa trwałe” Belgia zalicza transfery wewnątrzgrupowe związane z centralizacją belgijskich udziałów grupy. Transfery te są następujące: akcje RKE (przedsiębiorstwo belgijskie, szczegółowo opisane w części 2 pkt 47 pisma o wszczęciu procedury), posiadane przez Haeger & Schmidt International (w 100 % spółka

⁽⁵⁰⁾ Zob. decyzja Komisji z dnia 5 grudnia 2005 r. w sprawie C 53/03, *ABX Logistics*, pkt 247.

⁽⁵¹⁾ Zob. decyzja Komisji z dnia 5 grudnia 2005 r. w sprawie C 53/03, *ABX Logistics*, pkt 247.

⁽⁵²⁾ Zmiany w górę tłumaczy się potrzebami finansowania prac bieżących i zmniejszeniem różnicy między wierzycielnościami a zadłużeniem z tytułu handlu i usług oraz utrzymaniem wystarczających środków pieniężnych na początku okresu restrukturyzacji. Zmiany w dół miały miejsce w połowie i pod koniec okresu restrukturyzacji: w ten sposób w 2004 i 2005 r. spółka IFB zwolniła blisko 2,7 mln EUR wskutek spadku jej zapotrzebowania na kapitał obrotowy. Fakt ten możliwy był dzięki odzyskaniu kwoty 0,9 mln EUR z funduszy obrotowych OCHZ w momencie sprzedaży 50 % udziałów w tej spółce, jak również wskutek skrócenia okresu płatności przyznawanego klientom od 2004 r. względem 2003 r., w połączeniu z niezmienioną polityką płatności w stosunku do dostawców.

⁽⁵³⁾ Zob. decyzja Komisji z dnia 5 grudnia 2005 r. w sprawie C 53/03, *ABX Logistics*, pkt 247.

⁽⁵⁴⁾ Wynik ten otrzymany został następująco: 7,685 mln EUR (wzrost w Belgii) + 8,000 mln EUR (wzrost we Francji) – 2,687 mln EUR (redukcja), zob. tabela umieszczona w części 3, pkt 184.

zależna od IFB w Niemczech, podobnie szczegółowo opisana w części 2 pkt 47 pisma o wszczęciu procedury) zostały przekazane IFB, która aktualnie posiada je w sposób bezpośredni, a nie pośrednio poprzez Haeger & Schmidt International. Cena tej transakcji wynosiła 1,6 mln EUR i została rozliczona przez płatność gotówkową w wysokości 0,6 mln EUR oraz poprzez zmniejszenie wierzytelności (rachunek bieżący) IFB u Haeger & Schmidt International w wysokości 1 mln EUR.

Komisja uważa, że transakcja ta, stanowiąca transfer wewnątrz grupy IFB, nie może zostać uwzględniona z tytułu kosztów restrukturyzacji, ponieważ jest finansowo obojętna na poziomie grupy. W istocie bowiem kosztowi 0,6 mln EUR dla IFB odpowiada poprawiony wynik 0,6 mln EUR Haeger & Schmidt International, który widnieje w skonsolidowanych sprawozdaniach finansowych grupy jako wzrost zysku.

(ii) Finansowanie przez SNCB i wkład własny IFB

(338) SNCB finansuje restrukturyzację do wysokości 95,3 mln EUR. Jak wykazano w punktach 199–237, finansowanie to można przypisać Belgii. Odbędzie się ono na drodze konwersji na kapitał kredytu i wierzytelności, dla których został przyznany termin płatności, jak i odsetek z nim związanych.

(339) Przeciwnie do punktu 43 wytycznych z 2004 r., wytyczne z 1999 r. nie wykluczają sytuacji, w której wkład własny składa się z przyszłych zysków. Komisja uważa, że w ramach wytycznych z 1999 r. przyszłe zyski mogą stanowić wkład własny, jeżeli zyski te są możliwe do przewidzenia w chwili opracowywania planu restrukturyzacji.

(340) Po pierwsze, IFB wniesie wkład we własną restrukturyzację własnymi zyskami przewidzianymi na lata 2004, 2005 i 2006, które powinny wynieść ogółem 10,5 mln EUR. Jak już wcześniej wyjaśniono, określenie tych zysków opierało się na znanych w momencie opracowywania planu restrukturyzacji elementach faktycznych spółki IFB, takich jak podpisanie nowych istotnych kontraktów, redukcja kosztu wynagrodzeń wskutek zmniejszenia siły roboczej oraz przewidzianych w planie restrukturyzacyjnym synergii. W związku z powyższym Komisja uznaje, że wspomniane przyszłe zyski były możliwe do przewidzenia w chwili opracowywania planu restrukturyzacji.

(341) Następnie IFB wniesie wkład w własnych dochodach finansowych, wynikających z narosłych na kontach IFB odsetek i wynoszących ogółem 1,4 mln EUR. Jak opisano w punkcie 187, wspomniane przyszłe dochody finansowe były możliwe do przewidzenia w chwili opracowywania planu restrukturyzacji.

(342) Poprzez sprzedaż „niefinansowych” środków trwałych przedsiębiorstwom prywatnym, IFB wniesie wkład w wysokości 4,771 mln EUR. Poza sprzedaż różnych

aktywów o względnie ograniczonym znaczeniu, sumujących się do kwoty 0,271 mln EUR, na tę część wkładu składa się głównie wyzbycie się w 2004 r. aktywów używanych w terminalu OCHZ. Prawa współwłasności (50 %) na te aktywa używane przez OCHZ zostały sprzedane za cenę 4,5 mln EUR.

(343) Dzięki sprzedaży „finansowych” środków trwałych, to znaczy dzięki sprzedaży mniejszościowych udziałów przedsiębiorstwom prywatnym, IFB uruchomi 9,287 mln EUR. Dochody te zostały uzyskane dzięki dezinwestycji w:

— Autocare Europe i IFB France w 2003 r.,

— GIE OCHZ, Brussels Port Invest SA oraz Brussels Terminal Intermodal SA w 2004 r., oraz

— CNC Ferry Boats Intermodal w 2005 r.

Jak opisano w punkcie 187, wspomniane przyszłe dochody były możliwe do przewidzenia w chwili opracowywania planu restrukturyzacji.

(344) Komisja stwierdza, iż Belgia wykazała, że dzięki sprzedażom przedsiębiorstwom prywatnym, które opisano powyżej, IFB ograniczyła swoją działalność do tzw. *core business*.

(345) Dzięki kredytom zaciągniętym w instytucjach kredytowych IFB była w stanie zmobilizować 3,3 mln EUR w roku 2003 i 2006. Kredyty te zostały szczegółowo opisane w punktach 75–79 decyzji o wszczęciu procedury. Zostały one otrzymane na warunkach rynkowych i bez gwarancji ze strony SNCB czy państwa belgijskiego względem instytucji bankowych.

(346) Wreszcie, IFB wnosi wkład w wysokości 1,105 mln EUR pochodzący z dochodów nadzwyczajnych. Wspomniane dochody nadzwyczajne odpowiadają zyskom kapitałowym zrealizowanym dzięki sprzedaży niefinansowych aktywów trwałych (głównie wagonów EAOS oraz taboru w terminalach).

(347) Komisja stwierdza, że wkład własny IFB w koszty restrukturyzacji wynosi 24,927 mln EUR. Kolejna tabela zestawia ogół wkładów IFB:

Zysk od 2004 r. do 2006 r.	10,429
Dochody finansowe	1,368
Sprzedaż niefinansowych środków trwałych	4,771
Sprzedaż finansowych aktywów trwałych	9,287
Kredyty zaciągnięte w bankach prywatnych	3,300
Dochody nadzwyczajne	1,105
Ogółem	30,26

Wniosek dotyczący wkładu własnego

- (348) Podsumowując, 95,3 mln EUR lub 76 % całkowitego kosztu restrukturyzacji IFB wynoszącego 125,56 mln EUR, opłacony jest przez SNCB. Finansowanie to można przypisać państwu belgijskiemu. 30,26 mln EUR lub 24 % tych kosztów ponosi sama IFB.
- (349) W niniejszym przypadku Komisja pragnie przypomnieć, że wytyczne z 1999 r. nie narzucają minimalnej wielkości wkładu własnego, lecz jedynie wkład znaczny. Niemniej jednak z uwagi na to, iż nowe wytyczne z 2004 r., które nie mają zastosowania w bieżącej sprawie, wymagają wkładu własnego powyżej 50 %, Komisja uważa za stosowne przypomnieć szczególne trudności kontekstu restrukturyzacji (od której bezpośrednio zależy 250 miejsc pracy w Belgii); znaczenie redukcji zdolności produkcyjnych (redukcja o 49 % liczby wagonów kolejowych, sprzedaż kilku terminali); oraz znaczenie transportu kombinowanego, rynku, na którym głównie prowadzi działalność IFB, dla polityki transportowej Unii Europejskiej.
- (350) Komisja uznaje, że wkład w wysokości 24 % stanowi w tych okolicznościach wkład znaczny, również z uwagi na wielkość przedsiębiorstwa IFB oraz jego fatalną sytuację finansową przed restrukturyzacją.

4.2.2.4. Sprawozdanie roczne oraz zasada
jednorazowej pomocy „one time,
last time”

- (351) Wytyczne z 1999 r. w punktach 45 i 48 podają:
- „(45) Komisja powinna mieć możliwość upewnienia się co do właściwego przebiegu planu restrukturyzacji, na podstawie regularnie składanych szczegółowych sprawozdań, które są jej przekazywane przez państwo członkowskie.
- (48) W celu uniknięcia występowania nadużyć w udzielaniu pomocy pomoc na rzecz restrukturyzacji powinna być udzielana tylko jeden raz. W przypadku gdy do Komisji wpłynie projekt pomocy na rzecz restrukturyzacji, państwo członkowskie powinno sprecyzować, czy przedsiębiorstwo korzystało już w przeszłości z pomocy państwa na rzecz restrukturyzacji, w tym z pomocy przyznanych przed wejściem w życie niniejszych wytycznych oraz z pomocy nie zgłoszonych. Jeżeli taka sytuacja występuje i jeżeli okres restrukturyzacji zakończył się, albo też jeśli plan

przeszedł być wykonywany od mniej niż dziesięciu lat, wtedy w zasadzie Komisja nie udzieli zgody na przyznanie nowej pomocy na rzecz restrukturyzacji, chyba że zaistniały okoliczności wyjątkowe, nieprzewidziane i takie, za które winą nie można obciążyć przedsiębiorstwa. Nieprzewidziane okoliczności to takie, których nie można w żaden sposób antycypować w momencie opracowania planu restrukturyzacji”.

- (352) Jak wcześniej stwierdzono w decyzji o wszczęciu procedury (punkt 271), rząd belgijski zgodził się dostarczyć Komisji sprawozdanie roczne, aby umożliwić jej ustalenie, czy plan restrukturyzacji realizowany jest zgodnie z zobowiązaniami powziętymi przez władze belgijskie.
- (353) Podobnie jak stwierdzono w decyzji o wszczęciu procedury (punkt 271), kryterium „one time, last time” zostało spełnione.

5. WNIOSKI

- (354) Komisja stwierdza, że Belgia bezprawnie wprowadziła część rzeczonych środków z naruszeniem art. 88 ust. 3 Traktatu. Jednakże analiza tych środków wykazała, że częściowo nie stanowią one pomocy, a w pozostałej części są zgodne z regułami wspólnego rynku,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

Finansowanie restrukturyzacji działalności InterFerryBoats SA w Belgii oraz finansowanie dezinvestycji dotyczącej działalności InterFerryBoats SA we Francji w wysokości 95,3 mln EUR przez Belgijskie Koleje Państwowe, przypisywane państwu belgijskiemu i przez nie zrealizowane, stanowi pomoc państwa na rzecz restrukturyzacji zgodną z regułami wspólnego rynku.

Artykuł 2

Niniejsza decyzja skierowana jest do Królestwa Belgii.

Sporządzono w Brukseli dnia 24 kwietnia 2007 r.

W imieniu Komisji
Jacques BARROT
Wiceprzewodniczący