

II

(Actos adoptados en aplicación de los Tratados CE/Euratom cuya publicación no es obligatoria)

DECISIONES

COMISIÓN

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 24 de abril de 2007

en lo que se refiere a la medida de ayuda aplicada por Bélgica en favor de InterFerryBoats [C 46/05
(ex NN 9/04 y ex N 55/05)]

[notificada con el número C(2007) 1180]

(Los textos en lenguas francesa y neerlandesa son los únicos auténticos)

(Texto pertinente a efectos delEEE)

(2009/608/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

Visto el Tratado constitutivo de la Comunidad Europea y, en particular, su artículo 88, apartado 2, párrafo primero,

Visto el Acuerdo sobre el Espacio Económico Europeo y, en particular, su artículo 62, apartado 1, letra a),

Después de haber emplazado a los interesados para que presentaran sus observaciones, de conformidad con los citados artículos,

Considerando lo siguiente:

1. PROCEDIMIENTO

1.1. Asuntos NN 9/04 y N 55/05

- (1) Mediante carta de 12 de agosto de 2003, registrada en la Comisión Europea el 20 de agosto de 2003 [TREN/A(03)27718], las autoridades belgas notificaron medidas de salvamento y reestructuración, concedidas por la Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB) a su filial Inter Ferry Boats (IFB) por medio de un contrato marco celebrado el 7 de abril de 2003, en virtud del artículo 88, apartado 3, del Tratado.
- (2) El 13 de octubre de 2003 [D(03)17546], la Comisión invitó a las autoridades belgas a proporcionarle informa-

ción complementaria. Se celebró una reunión bilateral al respecto con las autoridades belgas el 12 de diciembre de 2003. En dicha reunión, se hizo entrega a la Comisión del plan de reestructuración de IFB.

- (3) Las autoridades belgas respondieron a la carta de la Comisión mediante carta de 7 de enero de 2004, registrada en la Comisión el 13 de enero de 2004 [TREN/A(04)10708]. Se desprende de dicha carta que han sido concedidas las medidas notificadas. Por lo tanto, el asunto se registró bajo el número NN 9/04. Se celebró una segunda reunión el 30 de abril de 2004. Las autoridades belgas enviaron documentos complementarios, que la Comisión solicitó en esa reunión, mediante carta de 15 de junio de 2004, registrada en la Comisión el 21 de junio de 2004 [TREN/A(04)23691].
- (4) Mediante carta de 26 de enero de 2005 [D(05)100339], la Comisión invitó a las autoridades belgas a proporcionar información complementaria, que fue remitida en carta de 25 de marzo de 2005, registrada en la Comisión el 30 de marzo de 2005 [TREN/A(05)7712].
- (5) Mediante carta de 28 de enero de 2005 (SG (2005) A1133), las autoridades belgas comunicaron a la Comisión la intención de SNCB de proceder a una nueva ampliación de capital de IFB, que no estaba prevista en los acuerdos notificados el 12 de agosto de 2003. La Comisión registró este asunto como notificación bajo el número N 55/2005.

- (6) Mediante carta de 29 de marzo de 2005 [D(05)106199], la Comisión invitó a las autoridades belgas a proporcionar información complementaria, que fue remitida en carta de 28 de abril de 2005, registrada en la Comisión el 3 de mayo de 2005 [SG(2005)A(05)4155].
- (7) Mediante carta de 31 de mayo de 2005 [D(05)111096], la Comisión invitó a las autoridades belgas a proporcionar información complementaria, que fue remitida en carta de 30 de junio de 2005, registrada en la Comisión el 1 de julio de 2005 [TREN/A(05)16598].
- (8) El 16 de septiembre de 2005, se celebró una reunión de trabajo entre la Comisión y las autoridades belgas. En esa reunión, la Comisión solicitó de las autoridades belgas información complementaria, que fue remitida mediante un mensaje enviado por correo electrónico el 21 de octubre de 2005 y registrado en la Comisión el 24 de octubre de 2005 [TREN/A(05)27067].
- (13) Mediante carta de 30 de noviembre de 2006, recibida en la Comisión el 5 de diciembre de 2006 y registrada bajo el número TREN/A/39219, las autoridades belgas remitieron una carta del Sr. Karel Vinck relacionada con este asunto. Las autoridades belgas enviaron esta carta para apoyar su tesis de que las decisiones de SNCB en este asunto no deben atribuirse a Bélgica, sino tan solo a SNCB.
- (14) Mediante carta de 5 de febrero de 2007 [D(07)302095], la Comisión invitó a las autoridades belgas a proporcionar información complementaria. Bélgica remitió esa información mediante cartas de 6 de febrero de 2007, registrada en la Comisión el 7 de febrero de 2007 [A(07)24246], 8 de febrero de 2007, registrada en la Comisión el 9 de febrero de 2007 [A(07)23613], 13 de febrero de 2007, registrada en la Comisión el 15 de febrero de 2007 [A(07)24201], y 15 de febrero de 2007, registrada en la Comisión el 16 de febrero de 2007 [A(07)24362].

1.2. Asunto C 46/05

- (9) Mediante carta de 7 de diciembre de 2005, la Comisión informó a Bélgica de su decisión de incoar el procedimiento previsto en el artículo 88, apartado 2, del Tratado contra las medidas referidas.
- (10) La decisión de la Comisión de incoar el procedimiento se publicó en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ⁽¹⁾. La Comisión invitó a las partes interesadas a presentar sus observaciones sobre la medida en cuestión. La Comisión no ha recibido observaciones al respecto de terceros interesados.
- (11) Bélgica respondió a la carta de apertura de procedimiento mediante carta de 14 de febrero de 2006, registrada en la Comisión el 15 de febrero de 2006 bajo el número TREN/A/13934. En esa misma carta de 14 de febrero de 2006, retiró su notificación de 28 de enero de 2005.
- (12) El 1 de junio de 2006 y el 25 de julio de 2006 se celebraron sendas reuniones de trabajo entre los servicios de la Comisión y las autoridades belgas. Estas remitieron información complementaria a la Comisión mediante cartas de 29 de junio de 2006, registrada por la Comisión el mismo día bajo el número TREN/A/25806 y 20 de septiembre de 2006, registrada el mismo día bajo el número TREN/A/32665, así como mediante mensajes de correo electrónico de 16 y 21 de noviembre de 2006, registrados bajo los números TREN/A/37638 y TREN/A/37981.

- (15) Mediante carta de 15 de marzo de 2007 [D(07)306248], y durante una reunión de trabajo celebrada el 16 de marzo de 2007, la Comisión invitó a las autoridades belgas a proporcionar información complementaria. Bélgica remitió esa información mediante carta de 30 de marzo de 2007, registrada en la Comisión el mismo día [A(07)28411].

2. DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LAS MEDIDAS DE SALVAMENTO Y REESTRUCTURACIÓN

2.1. Partes en el contrato marco para el salvamento y la reestructuración de IFB

2.1.1. IFB

2.1.1.1. Descripción de la empresa

- (16) IFB es una sociedad anónima de Derecho belga. SNCB dispone de un 89,03 % de su capital social. Los demás accionistas son CNC Transports, una filial al 93,8 % de SNCF (7,41 %), ICF (2,08 %) y EWS (English Welsh and Scottish Railway – 1,22 %).
- (17) IFB fue creada el 1 de abril de 1998 mediante la fusión de las tres empresas siguientes: Ferry Boats S.A., Interferry S.A. y el departamento ferroviario de Edmond Depaire Ltd. Tal como demostró Bélgica con un extracto del registro mercantil, se trató de una fusión por absorción, en la que Ferry Boats S.A. absorbió a Interferry S.A.; con posterioridad, se aportó el departamento ferroviario de Edmond Depaire S.A. a la entidad fusionada. IFB mantiene, por tanto, la personalidad jurídica de Ferry Boats, que se creó en 1923.

⁽¹⁾ DO C 159 de 8.7.2006, p. 2.

- (18) IFB ejerce principalmente dos tipos de actividades: la logística para el transporte ferroviario y el transporte combinado (IFB Logistics) y la explotación de las terminales continentales para el transporte combinado (IFB Terminals). Las actividades de la empresa se describieron con detalle en la carta de apertura del procedimiento de investigación formal, puntos 16 a 29.
- (19) Cabe añadir a estas actividades las participaciones y filiales que IFB tiene o tenía en Bélgica y en el extranjero en empresas que explotan terminales marítimas y continentales, así como en empresas de transporte. Esas participaciones y filiales se describieron con detalle en los puntos 30 y siguientes de la carta de apertura del procedimiento de investigación formal. Bélgica comunicó a la Comisión que algunos hechos mencionados en la carta de apertura no eran del todo correctos o habían evolucionado desde entonces. Los cambios registrados desde la carta de apertura del procedimiento se describen en los puntos siguientes. Por lo demás, se remite a la decisión de apertura (puntos 30 a 49).
- (20) Participaciones de IFB en terminales de Bélgica. IFB se ha retirado de la terminal de Zeebrugge. En el punto 39 de la carta de apertura, se indica que vendió sus acciones a la agrupación de interés OCHZ. En realidad, IFB vendió sus partes a Hesse-Noord Natie, con la que explotaba esa terminal.
- (21) En el punto 41 de la carta de apertura, se escribe que IFB dispone de un 16,76 % de la empresa Dry Port Mouscron-Lille. Bélgica informó a la Comisión de que, tras una ampliación de capital de la empresa el 29 de junio de 2006, en la que no participó IFB, así como la entrada de un inversor privado, DELCATRANS, en el capital de la empresa, su participación quedó reducida al 11,07 %.
- (22) Participación de IFB en terminales de Francia. IFB vendió su participación del 30 % en la empresa Nord France Terminal International OU (en lo sucesivo, «NFTI-ou») en otoño de 2006 a CMA-CGM. A raíz de esa transacción, IFB solo dispone en Francia de una participación del 2 % en la empresa CNC Transports, que ha pasado a denominarse Naviland Cargo.

2.1.1.2. Mercados afectados y cuotas de mercados de IFB

- (23) La Comisión determinó en la decisión de apertura (puntos 50 a 54) que, en el caso de las actividades de IFB Logística, era preciso establecer una distinción entre dos mercados de producto diferentes, a saber, las actividades de expedición y las actividades de logística. Estos mercados se definieron como mercados nacionales, y se calculó que la cuota de mercado de IFB Logistics oscilaba entre un 2 % y un 5 %.
- (24) En lo que se refiere al mercado de las terminales, la decisión de apertura (puntos 55 a 59) estableció una

distinción entre las terminales continentales y las terminales marítimas. Desde entonces, IFB ha retirado todas sus participaciones en las terminales marítimas. Ni las partes interesadas ni Bélgica impugnaron la definición contenida en la decisión de apertura.

- (25) El mercado del transporte de mercancías por ferrocarril es un mercado anexo de estos dos mercados. Desde 2003, ha estado abierto para el transporte internacional de mercancías a partir de Bélgica y con destino a ella, de conformidad con la Directiva 91/440/CEE del Consejo, de 29 de julio de 1991, sobre el desarrollo de los ferrocarriles comunitarios ⁽²⁾. Esta apertura del transporte internacional de mercancías se completó con la apertura del mercado del transporte nacional de mercancías el 1 de enero de 2007, prevista en la Directiva 91/440/CEE y que se aplicó en Bélgica mediante un Decreto Real de 13 de diciembre de 2005.

2.1.2. SNCB

- (26) SNCB se creó mediante la Ley belga, de 23 de julio de 1926, por la que se crea la Sociedad Nacional de Ferrocarriles Belgas ⁽³⁾. Desde el 14 de octubre de 1992 ⁽⁴⁾, se trata de una empresa pública autónoma y de una sociedad anónima de Derecho público ⁽⁵⁾.
- (27) El Estado belga reformó la estructura de SNCB el 1 de enero de 2005, dividiéndola en tres sociedades distintas:
- SNCB Holding, sociedad de cartera que posee participaciones del 100 % en las otras dos sociedades, a saber:
 - Infrabel, gestor de la infraestructura ferroviaria, y
 - la nueva SNCB, empresa ferroviaria encargada de los servicios de transporte.

El Estado belga posee un 100 % de las participaciones sociales de SNCB Holding.

- (28) Los órganos de gestión de SNCB son el Consejo de Administración, el Comité de Dirección y el Administrador Delegado. El Consejo de Administración se compone de 10 miembros, incluido el Administrador Delegado. El Rey nombra a los administradores, mediante un Decreto que es objeto de deliberaciones en el Consejo de Ministros.

⁽²⁾ DO L 237 de 24.8.1991, p. 25.

⁽³⁾ *Moniteur Belge* de 24 de julio de 1926.

⁽⁴⁾ Fecha de la entrada en vigor del Real Decreto, de 30 de septiembre de 1992, por el que se aprueba el primer contrato de gestión de la Sociedad Nacional de Ferrocarriles Belgas y se fijan las medidas correspondientes a esa sociedad, *Moniteur Belge* de 14 de octubre de 1992.

⁽⁵⁾ Tal como se definen en la Ley de 21 de marzo de 1991 de reforma de determinadas empresas públicas económicas, *Moniteur Belge* de 27 de marzo de 1991.

- (29) El Gobierno belga está representado en el Consejo de Administración por un Comisario del Gobierno. Éste puede recurrir a las autoridades belgas para revocar una decisión del Consejo de Administración sobre un tema ajeno al cumplimiento de sus misiones de servicio público si dicha decisión pone en peligro la ejecución de las tareas de servicio público (artículo 23, apartado 2, de la Ley).

2.2. Dificultades financieras de IFB en 2001 y 2002

- (30) Procede analizar ante todo las razones que provocaron las dificultades financieras y describir a continuación la reacción de los dirigentes de IFB y SNCB.

2.2.1. Dificultades financieras

- (31) La razón principal de los problemas de IFB radica en las dificultades financieras que experimentaron sus participaciones en Francia, todas ellas en el puerto de Dunkerque, en 2001 y 2002. Las dificultades financieras también

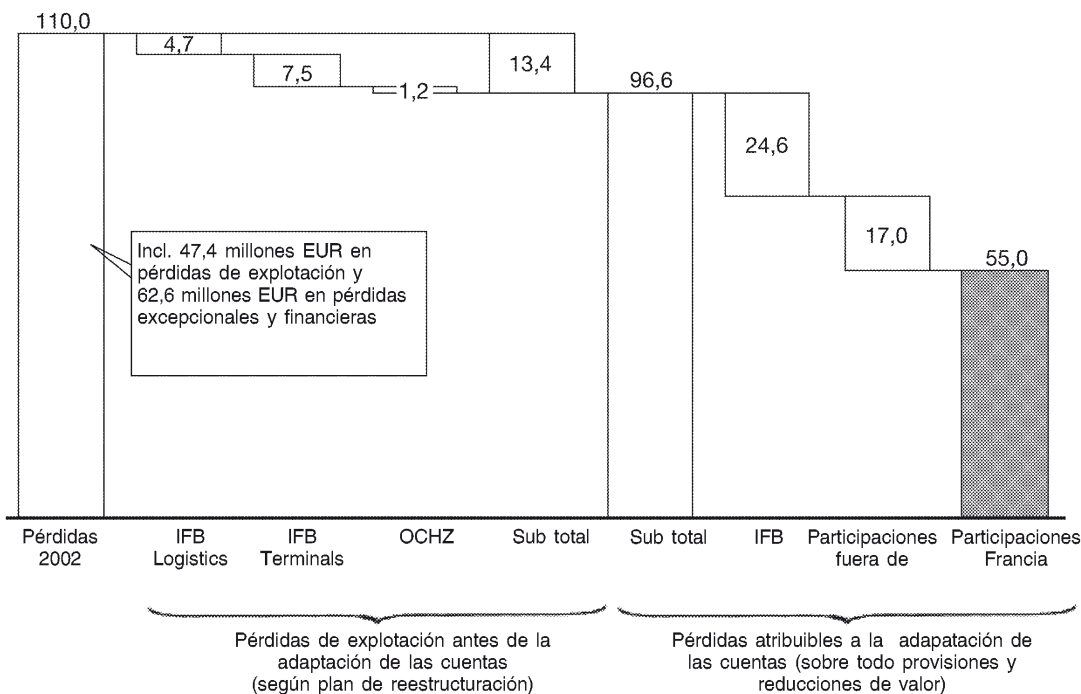
afectaron a las actividades de IFB Logistics e IFB Terminals, que registraron pérdidas en 2002.

- (32) Como se indica en el esquema 1, el importe total de las pérdidas de IFB en el ejercicio de 2002 ascendió a 110 millones EUR. 12,2 millones EUR correspondían a pérdidas de explotación antes de la adaptación de las cuentas de IFB Logistics (4,7 millones EUR) y de IFB Terminals (7,5 millones EUR). A ello se añade una pérdida de explotación de 1,2 millones EUR en la participación en OCHZ. Estas pérdidas, de un importe total de 13,4 millones EUR, constituían un 12 % del total de las pérdidas. El saldo de las pérdidas en 2002, que asciende a 96,6 millones EUR, procedía de reducciones de valor y provisiones en el marco del ajuste de cuentas necesario a raíz de los problemas que la empresa experimentó en Francia y Bélgica. Un 75 % de esas reducciones de valor y provisiones proceden de las participaciones de IFB. De esa fracción, un 76 % se refiere a las participaciones en Francia.

Esquema 1

DESGLOSE DE LAS PÉRDIDAS EN 2002

(Millones EUR)



Fuente: Plan de reestructuración de IFB de 24.3.2003; IFB Controlling

2.2.2. *Reacción de los mandos directivos de IFB y SNCB*

(33) Desde finales de 2000, IFB no ha pagado las facturas que le envió SNCB por sus prestaciones ferroviarias. En 2001, y sobre todo en 2002, IFB mantuvo esa práctica, que SNCB toleró. Así pues, IFB se encontraba a finales de enero de 2003 con facturas sin pagar de SNCB por un valor total de 63 millones EUR. El impago de esas facturas explica que pudiese sobrevivir IFB pese a sus graves dificultades financieras.

(34) El 21 de mayo de 2002, el Consejo de Administración de IFB observó que, a raíz de las pérdidas sufridas desde finales de 2000, los fondos propios disminuyeron hasta alcanzar un importe inferior a la mitad del capital social. De conformidad con el artículo 633 del Código de Sociedades belga, IFB convocó una asamblea general extraordinaria de accionistas.

(35) En esa asamblea, SNCB, en su calidad de accionista mayoritario, presentó su compromiso de respaldar a IFB en lo que se refiere a los gastos operativos mediante un anticipo de tesorería de 2,5 millones EUR. El Consejo de Administración de SNCB aprobó ese compromiso. Sobre esa base, los accionistas decidieron mantener de forma provisional las actividades de IFB y solicitaron del Consejo de Administración de IFB que elaborase un plan de reestructuración completo que incluyera a las filiales y la gestión de las terminales.

(36) En su reunión de 19 de julio de 2002, el Consejo de Administración de SNCB hizo un balance de la situación de su filial IFB. El Administrador Delegado de IFB presentó la situación del grupo. A continuación, el Consejo de Administración adoptó una decisión por la que manifestaba su acuerdo sobre una contribución en efectivo de 2,5 millones EUR necesaria para garantizar las necesidades de tesorería y la continuidad de IFB hasta finales de octubre de 2002 (este importe debía constituir un anticipo para una probable ampliación del capital).

(37) En el segundo semestre de 2002, tras su aprobación por el Consejo de Administración, SNCB pagó el anticipo de tesorería de 2,5 millones EUR a IFB, con el siguiente calendario:

— 6 de agosto de 2002: pago de 1 millón EUR

— 17 de septiembre de 2002: pago de 1 millón EUR

— 30 de septiembre de 2002: pago de 500 000 EUR.

(38) Este anticipo devengaba intereses del 3,1 %; se reembolsó íntegramente en julio de 2003. El reembolso se produjo en dos etapas:

— el 15 de julio de 2003, IFB reembolsó un importe de 1,5 millones EUR, más unos intereses de 40 422,04 EUR;

— el 23 de julio de 2003, IFB reembolsó a SNCB el saldo de 1 millón EUR, más unos intereses de 26 883,35 EUR.

(39) El 19 de septiembre de 2002, el Administrador Delegado de IFB encargó a dos revisores que redactaran un informe especial para evaluar la situación financiera de la empresa. Ante las conclusiones del informe, entregado a IFB el 4 de diciembre de 2002 y a SNCB con posterioridad, el Consejo de Administración de SNCB manifestó su acuerdo de principio, el 20 de diciembre de 2002, a fin de suscribir una ampliación de capital de IFB. El 24 de diciembre de 2002, la Asamblea General Extraordinaria de Accionistas de IFB también aceptó esa propuesta.

(40) La dirección de IFB elaboró, con el apoyo de la asesoría McKinsey, un plan de reestructuración para IFB. El 23 de marzo de 2003, el Consejo de Administración de IFB aprobó ese plan de reestructuración, que se describe con detalle en los puntos 73 a 86 de la presente Decisión.

(41) En consecuencia, los mandos directivos de ambas empresas (IFB y SNCB) fijaron los detalles del salvamento y reestructuración de IFB en un «contrato marco para la reestructuración de IFB», que firmaron el 7 de abril de 2003. En una segunda Asamblea General Extraordinaria de Accionistas, los accionistas de IFB manifestaron su acuerdo para el mantenimiento de las actividades de IFB en función de ese contrato marco.

2.3. Medidas de salvamento y reestructuración del «contrato marco entre SNCB e IFB para la reestructuración de IFB» de 7 de abril de 2003

(42) El artículo 2 del contrato marco estipula que la aplicación de las medidas acordadas entre las partes se hará en dos fases, a saber, un período de salvamento y un período de reestructuración.

2.3.1. Modalidades y condiciones de concesión de las medidas de salvamento

(43) El artículo 3 del contrato marco prevé las siguientes medidas de salvamento:

— la concesión de un anticipo recuperable de 5 millones EUR

— la concesión de una línea de crédito por un máximo de 15 millones y

— la concesión de un plazo de pago provisional para las deudas de 63 millones EUR de IFB frente a SNCB.

(44) La duración de estas medidas se limitó a 12 meses. Ahora bien, fueron prorrogadas de forma tácita de común acuerdo entre las partes hasta la fecha de la ampliación de capital.

(45) El tipo de interés correspondiente al anticipo recuperable y a los importes utilizados de la línea de crédito equivale al tipo de interés de referencia que aplica la Comisión a las ayudas estatales. Los intereses se capitalizarán y su pago se producirá a la vez que el pago de los créditos adeudados.

(46) Las deudas de 63 millones EUR son objeto de un interés de demora convencional del 5,4 %. Los intereses se capitalizarán y abonarán cuando se pague el crédito principal.

(47) Los intereses adeudados por IFB a SNCB para las deudas y la línea de crédito ascendieron a 2,2 millones EUR en 2002, 3,9 millones EUR en 2003, 4,7 millones EUR en 2004, 5,2 millones EUR en 2005 y serían de 4,4 millones EUR en 2006.

(48) El artículo 7 del contrato prevé que IFB renuncie, ante SNCB, a la prescripción de sus deudas.

(49) Se aplicaron todas estas medidas a partir de la firma del contrato marco, es decir, del 7 de abril de 2003. Sin embargo, IFB no recurrió al anticipo recuperable.

2.3.2. Modalidades y condiciones de concesión de las medidas de reestructuración

(50) El artículo 4 del contrato marco, titulado «disposiciones de concesión de las medidas de reestructuración», reza así:

«Las Partes confirman su intención de llevar a cabo las medidas siguientes siempre que se ajusten a un plan de reestructuración aprobado por sus dos Consejos de Administración, por el Estado belga y, si procede, por la CE, y siempre que las aprueben los accionistas de IFB:

— conversión en capital del anticipo recuperable de 5 millones EUR

— conversión en capital de la parte utilizada de la línea de crédito por un importe máximo de 15 millones EUR [...]

— conversión en capital de las deudas [...] de 63 millones EUR

— si procede, y siempre que ambas partes coincidan al respecto, una ampliación de capital complementaria [...].»

(51) La realización de esta ampliación de capital está sujeta a una condición suspensiva, prevista en el artículo 5 del contrato marco, a saber, su aprobación por la Comisión a la luz de las normas en materia de ayudas estatales. El artículo 5 reza así:

«Los compromisos contraídos por SNCB [...] están sujetos a la condición suspensiva siguiente. Las Partes solicitarán del Estado belga que proceda cuanto antes a la comunicación del presente contrato marco a la CE. Las Partes solicitarán asimismo del Estado belga, si la CE considerara con razón en el contexto de dicha comunicación que [el contrato marco] incluye la concesión de una ayuda estatal (tal como se contempla en el artículo 87 del Tratado CE), que notifique el [contrato marco] en aplicación del artículo 88, apartado 3, del Tratado CE. En cualquier caso, para permitir a la CE que adopte su posición, [el contrato marco] no se ejecutará en el plazo de 15 días hábiles a partir del día de la notificación a la CE. Si la CE calificara con razón [el contrato marco] de ayuda estatal global, no se ejecutará antes de que la CE haya aprobado explícita o implícitamente la ayuda en cuestión y, en su caso, en los límites y las condiciones expuestas en la disposición de aprobación.

Si la CE hubiese de calificar parcial o totalmente de ayuda estatal [el contrato marco] y siempre que esta ayuda se declarase incompatible con el mercado común, las Partes debatirían con buena fe de la viabilidad de las posibles medidas complementarias pedidas a IFB, pero sin obligación de ejecutar esas medidas complementarias o adaptadas si las circunstancias en las que debe aportarse la ayuda se consideraran absolutamente injustificadas».

- (52) El Derecho civil belga prevé que, una vez cumplida la condición suspensiva, el contrato es válido de forma retroactiva.

de 5 millones EUR mediante la aportación en especie de la participación del 47 % de SNCB en la empresa TRW ⁽⁶⁾.

- (53) En su respuesta a la carta de apertura, las autoridades belgas informaron a la Comisión de que la ampliación de capital se realizará exactamente según lo convenido entre las partes en el contrato marco, si la Comisión la aprueba. Será de 95,3 millones EUR, suma que se desglosa así:

(EUR)	
Conversión en capital de la línea de crédito	15 millones
Conversión en capital de las deudas de IFB frente a SNCB	63 millones
Conversión en capital de los intereses acumulados para la línea de crédito y las deudas de los años 2002 a 2006 (para 2006, solamente en parte)	17,3 millones
Total	95,3 millones

- (56) El plan de reestructuración previsto en el artículo 4 fue remitido a la Comisión en una reunión con las autoridades belgas celebrada el 12 de diciembre de 2003. Su aplicación comenzó a partir de 2003 y concluyó a principios de 2005.

- (57) El plan de reestructuración consta de dos partes, que corresponden a dos estrategias diferentes referidas, por un lado, a las filiales francesas del grupo y, por otro, a las actividades belgas de IFB. La estrategia elegida para Francia es la desinversión total de las participaciones, mientras que, para Bélgica, se ha optado por la reestructuración de la sociedad a fin de mantener su explotación.

- (54) Las autoridades belgas informaron a la Comisión de que la ampliación no afectaría a la totalidad de los intereses acumulados en 2006, para garantizar que la relación entre deudas y fondo propios de IFB correspondiera al tipo medio de sus competidores, y no fuera superior. Tampoco afecta al anticipo recuperable, ya que IFB no recurrió a esa posibilidad.

2.3.2.1. Desinversión de las filiales que explotan terminales en Francia

- (58) Tal como se explica en la presente Decisión y, de forma pormenorizada, en los puntos 30 y siguientes de la carta de apertura, IFB aplicó una estrategia de desinversión para sus filiales francesas. Esa política concluyó con la venta de la participación en NFTI-ou en noviembre de 2006.

- (55) En su respuesta a la carta de apertura, las autoridades belgas comunicaron también a la Comisión que retiraban la notificación de 28 de enero de 2005, por la que informaban a la Comisión de la intención de SNCB e IFB de proceder, además de lo previsto en el artículo 4 del contrato marco, a una ampliación de capital adicional

- (59) El coste total de la desinversión de las filiales de IFB en Francia ascendió a 39,1 millones EUR. El cuadro siguiente recoge un desglose de ese coste respecto de las cinco filiales. En los puntos siguientes, se explican con mayor detalle las necesidades de financiación y las cifras correspondientes a las distintas empresas.

⁽⁶⁾ IFB ya posee una participación del 0,9 % en esta empresa, que explota terminales en Amberes, Zeebrugge, Ostende, Charleroi, Lieja, Bruselas, Etge, Genk y Muizen, y ofrece trenes de carga a 11 Estados miembros.

Desinversión de las participaciones francesas: Resumen de los costes

(en millones EUR)

	ACIMAR	NFTI-ou	IFB FRANCE	DPD	CONJUNTO DE LAS PARTICIPACIONES
Pérdida del valor de los créditos	3,9		0,8	2,8	7,5
Pérdida del valor de la participación		16,7	0,1	5,1	22,0
Ampliación de capital		1,7			1,7
Coste total	3,9	19,5	0,8	7,9	31,1
Intereses devengados a 30.6.2006					+ 7,7
Fluctuación cuenta corriente 9-2002/12-2002					+ 0,5
Plusvalía por la venta SSTD					- 0,2
Total del coste de la desinversión de las participaciones francesas					39,1

a) Necesidades de financiación

(60) El cuadro se ha elaborado en función del estado de cuentas a 27 de septiembre de 2002. Distingue los siguientes importes:

- un importe de 31,1 millones EUR que corresponden a una depreciación de los créditos y de las participaciones, así como a la ampliación de capital de NFTI-ou hasta un importe total de 1,7 millones EUR,
- un importe de 7,7 millones EUR de intereses devengados, que corresponden al importe de los intereses acumulados entre finales de 2002 y el 30 de junio de 2006 respecto de las partes del anticipo recuperable y el plazo de pago que servían para financiar la desinversión,
- un importe de - 0,2 millones EUR correspondiente a la plusvalía sobre la venta de SSTD,
- un importe de 0,5 millones EUR correspondiente a la diferencia entre el estado de cuentas a 27 de septiembre de 2002 y el importe de la depreciación real contable a 31 de diciembre de 2002.

(61) Este último importe de 0,5 millones EUR corresponde al flujo de fondos entre las participaciones francesas de IFB e IFB entre el 27 de septiembre de 2002 y finales de 2002 y debía recogerse en el cuadro para poder conciliar la depreciación real contable a finales de 2002 con las necesidades totales calculadas sobre la base de la situación a 27 de septiembre de 2002. En lo que se refiere a las necesidades de financiación de IFB, no procede tener en cuenta este importe; así pues, las necesidades de financiación de IFB para la desinversión de las participaciones francesas ascienden a 38,6 millones EUR.

(62) SNCB financió las necesidades de financiación para la desinversión de las participaciones de IFB en Francia. En efecto, IFB utilizó 30,9 millones EUR del margen de maniobra que obtuvo mediante la concesión de la línea de crédito provisional de 15 millones EUR y la no recaudación provisional de las deudas existentes, de 63 millones EUR aproximadamente, para financiar la desinversión. 7,7 millones EUR de la financiación corresponden a los intereses devengados por esa suma en virtud del contrato marco de 7 de abril de 2003, que prevé que los intereses solo se abonen en el momento de pagar el crédito principal (o se conviertan en capital al mismo tiempo que el crédito principal).

b) Acimar

(63) Todo el volumen de negocios de la empresa Acimar se debía a un contrato de transporte para la empresa Arcelor. Ese contrato expiraba el 31 de diciembre de 2005; en el momento de la auditoría de IFB, en la segunda mitad de 2002, el contrato generaba pérdidas anuales [...]. (*) Dado que fracasaron varios intentos de renegociación de este contrato con Arcelor, SNCB decidió declarar en quiebra a Acimar y solicitar la suspensión de pagos. IFB tenía una deuda respecto a Acimar por un valor de 3,9 millones EUR no recuperables, que constituyen el coste de la desinversión.

c) NFTI-ou

(64) En lo que se refiere a NFTI-ou, empresa controlada conjuntamente por IFB y el Puerto Autónomo de Dunkerque, dedicada a explotar las terminales en el puerto de Dunkerque, SNCB optó por la desinversión mediante la venta de su participación.

(*) Datos confidenciales.

- (65) La participación de IFB en NFTI-ou incluía la obligación, para IFB, suscrita mediante una carta de garantía, de financiar una cuota de las pérdidas correspondientes a su participación en la empresa. Además, IFB avaló un empréstito bancario de la empresa con [...], por un valor de 2,9 millones EUR.
- (66) Para desinvertir su participación en la empresa, IFB negoció con el Puerto Autónomo de Dunkerque la liquidación de los compromisos derivados de la carta de garantía. A modo de contrapartida, IFB participó en una ampliación de capital de NFTI-ou, que resultó necesaria para poder mantener las actividades de la empresa, por un importe de 1,7 millones EUR, y cedió parte de su participación social en el Puerto Autónomo de Dunkerque por el precio simbólico de un euro. A raíz de esa operación, IFB pasó a disponer tan solo de un 30 % de las participaciones sociales.
- (67) IFB y el Puerto Autónomo de Dunkerque buscaron y encontraron un comprador, CMA-CGM, para las participaciones de IFB. [...]. Teniendo en cuenta el precio de venta, el coste total de la desinversión para IFB fue de 18,5 millones EUR, de los que 1,7 millones EUR correspondían a la ampliación de capital y 16,7 millones EUR, a la depreciación de la participación.

d) IFB France

- (68) IFB France, que pasaría a denominarse AGEF, se cedió a NFTI-ou [...], lo que representó una depreciación de 0,1 millones EUR. Dado que IFB desinvirtió al mismo tiempo NFTI-ou, la cesión a NFTI-ou tiene por resultado la desinversión mediante la venta de IFB France. Antes de la venta, IFB tuvo que abandonar sus títulos de crédito frente a IFB France por un valor de 0,8 millones EUR. Así pues, el coste total de la desinversión de IFB France ascendió a 0,9 millones EUR.

e) Dry Port Dunkerque

- (69) La participación de IFB en Dry Port Dunkerque presentaba la misma particularidad que su participación en NFTI-ou: una carta de garantía la obligaba a cubrir las pérdidas operativas de la sociedad.
- (70) IFB desinvirtió esa participación mediante una liquidación, combinada con la venta de parte de sus activos, a saber, la participación del 8,6 % en NFTI-ou de que dis-

ponía Dry Port Dunkerque. En este caso, a diferencia de la situación en NFTI ou, los socios de IFB no podían exigir el mantenimiento de la empresa»

- (71) IFB no podía satisfacer sus créditos respecto a Dry Port Dunkerque (2,8 millones EUR) y debía aceptar depreciaciones de su participación (5,1 millones EUR). Así pues, el coste total de la liquidación ascendió a 7,9 millones EUR.

f) SSTD

- (72) La empresa SSTD es rentable. A raíz de la pérdida de su cliente principal y con vistas a la decisión estratégica de abandonar el mercado francés, IFB decidió venderla a principios de 2005, lo que generó un ligero beneficio.

2.3.2.2. Plan de reestructuración para el mantenimiento de las actividades belgas

- (73) IFB elaboró con la asesoría McKinsey un plan de reestructuración para las actividades belgas de IFB, que incluye dos partes:

- estructuración de las actividades «IFB Logistics»,
- reestructuración de las actividades «IFB Terminals».

La idea fundamental de ese plan es limitar las actividades de IFB a su *negocio principal*, es decir, a las actividades de logística y explotación de terminales en Bélgica, y desinvertir y vender las actividades que no sean necesarias para la viabilidad económica de ese *negocio principal*. Procede describir los resultados financieros de la reestructuración, así como las distintas medidas adoptadas para alcanzar esos resultados (medidas generales, medidas respecto de las actividades logísticas, de las actividades relacionadas con las terminales, inversiones, etc.).

a) Resultados financieros de la reestructuración

- (74) Tras las correcciones para amortizaciones, las reducciones de valor y las provisiones para riesgos y gastos («flujo de caja operativo»), el plan de reestructuración preveía los resultados financieros siguientes, que han sido confirmados ampliamente por los resultados obtenidos:

	2004	2005	2006 (1º semestre)	(millones EUR) Total durante el período de reestructuración
Previsión del flujo de caja operativo	3,9	4,3	2,35	10,550
Resultado del flujo de caja operativo	4,875	3,079	2,475	10,429

(75) Las previsiones de los resultados financieros de IFB se basaban esencialmente en los elementos siguientes, de los que IFB tenía conocimiento en el momento de aprobar el plan de reestructuración:

- centralización del tráfico «Railbarge» en una terminal y aumento significativo de los volúmenes. La centralización del tráfico «Railbarge» permitía optimizar el modelo operativo y aumentar los ingresos, ya que pudieron integrarse en el grupo las mantenencias efectuadas hasta entonces por terceros. Además, IFB pudo ganar un nuevo cliente importante, CSAV, que tenía previsto hacer pedidos por un volumen de 50 000 TEU a partir de 2004,
- reducción significativa del personal, así como de los costes de mantenimiento. Esas medidas se describen de forma pormenorizada en los puntos 78 a 83 de la presente Decisión,
- nuevo acuerdo para la explotación de la terminal ferroviaria de Cirkeldyck, que permitía prever sinergias importantes con la terminal limítrofe MSC Home Terminal,
- Crecimiento del volumen de la terminal de Muizen, a raíz de un nuevo contrato suscrito con Unilog,
- Previsiones generales muy positivas para el mercado del transporte intermodal, que registró un crecimiento espectacular desde el principio de los años 2000.

b) Medidas adoptadas para la reestructuración

Medidas generales

- (76) La conclusión de un nuevo convenio colectivo de trabajo en la empresa y la modificación de la normativa laboral permitieron alcanzar un mayor porcentaje de actividad (el número anual de días laborables aumentó en 13 días a partir del 1 de enero de 2004) y costes inferiores (la remuneración por el trabajo de fin de semana y por el trabajo en equipo se redujo a partir del 1 de octubre de 2003).
- (77) Los servicios administrativos y comerciales se centralizaron en Berchem, lo que permitió cerrar el establecimiento de Gante y reducir la capacidad del de Zeebrugge.
- (78) Esas medidas contribuyeron a limitar el personal necesario para reducir los gastos generales de IFB en un total de 2,55 millones EUR al año ⁽⁷⁾ aproximadamente. En efecto, el personal de IFB pasó de 210 EJC ⁽⁸⁾ en sep-

tiembre de 2002 a 175 EJC a principios de 2006, lo que representa una disminución del 17 %. El detalle de esas reducciones es el siguiente:

- para las terminales explotadas directamente (al margen de las filiales), el personal pasó de 110 EJC en septiembre de 2002 a 96 EJC a principios de 2006, lo que representa una disminución del 13 %,
- en lo que se refiere a la actividad logística de IFB, el personal pasó de 60 EJC en septiembre de 2002 a 49 EJC a principios de 2006, lo que representa una disminución del 19 %,
- el personal destinado a funciones de comercialización y venta y a las demás funciones de apoyo centrales (finanzas, recursos humanos, etc.) pasó de 40 EJC en septiembre de 2002 a 31 EJC a principios de 2006, lo que representa una disminución del 23 %.

Reestructuración de la actividad logística

- (79) El plan de reestructuración preveía las nueve medidas siguientes, que debían permitir una mejora de 5,7 millones EUR.

Medidas	Beneficio
1. Efecto de la reducción de la carga salarial	[...]
2. Consultoría y externalización	[...]
3. Reducciones de valor y amortización excepcional	[...]
4. Cese de los sectores no rentables del <i>North European Network</i>	[...]
5. Pérdida de volumen de tráfico convencional	[...]
6. Recuperación de provisiones de mantenimiento de vagones	[...]
7. Crecimiento del tráfico intermodal	[...]
8. Revisión del contrato Railbarge (aumento de precios y reconfiguración del producto)	[...]
9. Aumento de las comisiones de las representaciones (agente)	[...]
10. Reducción de los gastos generales	[...]

- (80) Para realizar el plan de reestructuración, que concluyó a finales de 2004, se adoptaron dos medidas complementarias:

- para la terminal de Cirkeldijck, se revisó al alza el precio de manutención,

⁽⁷⁾ El aumento del número de días laborables al año supuso una reducción de gastos de aproximadamente 0,6 millones EUR al año; la centralización de los servicios administrativos y comerciales en Berchem supuso una reducción de gastos de aproximadamente 0,2 millones EUR al año, y la reducción de plantilla de 35 EJC supuso una reducción de gastos de 1,75 millones EUR al año.

⁽⁸⁾ Equivalentes jornada completa.

— en general, se analizaron los tráfico y se reorientaron a continuación, previa concertación con los clientes.

Reestructuración de la actividad «IFB terminal»

- (81) La reestructuración de las actividades de «IFB Terminal», que concluyó en 2005, debía constar de 7 medidas, que se describen de forma pormenorizada en los puntos 103 a 107 de la decisión de apertura.
- (82) Además de las medidas previstas inicialmente, IFB Logistics analizó con detenimiento sus productos ferroviarios y observó la existencia de productos no rentables, que dejó de producir desde entonces.
- (83) Para otros productos, el análisis demostró la necesidad de mejoras de índole técnica, mejoras que se introdujeron, especialmente en el sector del transporte intermodal de contenedores.

Inversiones previstas por el plan de reestructuración

- (84) La reestructuración de Mainhub y de Zomerweg requiere nuevas inversiones [...], esencialmente para sustituciones [...] y de otra índole [...].

2.4. Descripción de los motivos que conducen a la apertura del procedimiento el 7 de diciembre de 2005

- (85) Bélgica, en su notificación, consideraba que las medidas referidas no constituían ayudas estatales, ya que no eran imputables a Bélgica y que, en cualquier caso, SNCB había actuado como un inversor privado en una economía de mercado.
- (86) La Comisión dudaba de si la concesión de un plazo de pago para las deudas existentes de 63 millones EUR y su conversión, así como la conversión de los intereses correspondientes de 11 millones EUR en capital social constituían una ayuda estatal. Sus dudas se referían a la imputabilidad del comportamiento de SNCB a su propietario, el Estado belga. También se preguntaba si SNCB había actuado como lo habría hecho un inversor privado en una economía de mercado.
- (87) Asimismo, la Comisión albergaba dudas de si constituían ayudas estatales la concesión de un anticipo recuperable de 5 millones EUR y de una línea de crédito de 15

millones EUR, la conversión de la línea de crédito de 15 millones y de los intereses correspondientes de 2,5 millones EUR en capital social, así como la contribución en especie, consistente en la participación de SNCB en TRW, de 5 millones EUR de nuevo capital social.

- (88) En la medida en que esas ayudas constituían ayudas de tesorería, la Comisión dudaba que pudieran declararse compatibles con el mercado común como ayudas de salvamento, ya que se concedieron para un período superior a 12 meses.
- (89) La Comisión se preguntaba si el conjunto de las ayudas podía declararse compatible con el mercado común como ayudas de reestructuración.
- (90) Sus dudas se referían a la aplicabilidad de las Directrices comunitarias de 1999 sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis ⁽⁹⁾ (en lo sucesivo denominadas «las Directrices de 1999») y de las Directrices comunitarias de 2004 sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis ⁽¹⁰⁾ (en lo sucesivo denominadas «las Directrices de 2004»), respectivamente, al carácter suficiente de las medidas adoptadas para reducir, en la medida de lo posible, las consecuencias desfavorables de la ayuda para los competidores, a la limitación de la ayuda al mínimo y al carácter suficiente de la contribución propia de la empresa IFB a las ayudas de reestructuración.
- (91) Bélgica remitió sus comentarios mediante carta de 14 de febrero de 2006, complementada mediante cartas de 29 de junio, 20 de septiembre, 16 y 21 de noviembre de 2006.
- (92) En su respuesta, Bélgica reitera su posición de que las medidas referidas no constituyen ayudas, ya que no son imputables al Estado belga, y dado que SNCB actuó como lo hubiera hecho un inversor privado en una economía de mercado.
- (93) Bélgica considera además que si dichas medidas constituyesen ayudas estatales, deberían ser analizadas en función de las Directrices sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de 1999, y no de las de 2004. Por otra parte, Bélgica considera que las medidas son compatibles con el mercado común como ayudas de salvamento y ayudas de reestructuración.

⁽⁹⁾ DO C 288 de 9.10.1999, p. 2.

⁽¹⁰⁾ DO C 244 de 1.10.2004, p. 2.

3. OBSERVACIONES DE BÉLGICA

- (94) La posición de Bélgica puede resumirse del siguiente modo.

3.1. Observaciones de Bélgica sobre el procedimiento

- (95) En su carta de respuesta, las autoridades belgas comunican a la Comisión sus reservas sobre la duración de la instrucción. Consideran tener una confianza legítima en cuanto a la legalidad del mantenimiento provisional de las medidas de salvamento hasta la decisión final de la Comisión sobre el plan de reestructuración.
- (96) Las comunicaciones de 12 de agosto de 2003 (registrada por la Comisión con el número NN 9/04) y 28 de enero de 2005 (registrada por la Comisión con el número N 55/05) tenían por objetivo, según las autoridades belgas, proporcionar a la Comisión el conjunto de los elementos que permitían comprobar si las medidas de SNCB en favor de IFB implicaban o no una ayuda estatal, en virtud de lo dispuesto en el artículo 87, apartado 1, del Tratado. Según las autoridades belgas, solo en caso de que las medidas en cuestión se calificaran de ayudas estatales, se habría invitado (y se invitó) a la Comisión a considerar las comunicaciones notificaciones a efectos del artículo 88, apartado 3, del Tratado.
- (97) Concretamente, las autoridades belgas consideran que la comunicación de 12 de agosto de 2003 no admitía que las medidas de salvamento y reestructuración en favor de IFB constituyeran ayudas estatales ni, por consiguiente, que las medidas de salvamento pudieran calificarse de ayudas estatales no notificadas. Las autoridades belgas consideran que estas medidas no estaban sujetas a notificación previa ni a la obligación de no aplicación a efectos del artículo 88, apartado 3, del Tratado.
- (98) Las autoridades belgas formulan una observación similar en cuanto a la comunicación de 28 de enero de 2005, por la que Bélgica informó a la Comisión de una ampliación de capital complementaria de 5 millones EUR.

3.2. Ausencia de «ayuda estatal» a efectos del artículo 87, apartado 1, del Tratado

3.2.1. Ausencia de recursos estatales

- (99) Bélgica considera que ni las medidas de salvamento, ni las medidas de reestructuración concedidas a IFB fueron financiadas mediante recursos estatales. SNCB financió esas medidas recurriendo exclusivamente a sus recursos propios, sin movilizar en modo alguno recursos oficiales.
- (100) Según Bélgica, el hecho de que SNCB sea una empresa pública, a efectos del artículo 2 de la Directiva

80/723/CEE de la Comisión, de 25 junio de 1980, relativa a la transparencia de las relaciones financieras entre los Estados miembros y las empresas públicas, así como a la transparencia entre determinadas empresas⁽¹¹⁾, no basta para determinar que las medidas referidas, financiadas por SNCB, lo hayan sido mediante recursos oficiales. Bélgica considera que cabe establecer una distinción entre, por una parte, los recursos propios de SNCB, que proceden de los ingresos generados por sus actividades y, por otra, las dotaciones del Estado para las misiones de servicio público de SNCB. Dado que las dotaciones del Estado no eran suficientes para financiar la totalidad de los gastos de dichas misiones, Bélgica llega a la conclusión de que queda excluido que SNCB utilizara recursos del Estado para financiar las medidas en favor de IFB.

- (101) Bélgica considera que el patrimonio de SNCB no está a disposición de las autoridades belgas, sino que se destina al objeto social de SNCB. Por tanto, Bélgica considera que no está «a disposición de las autoridades públicas», tal como exige la sentencia *Stardust Marine*⁽¹²⁾.
- (102) Bélgica considera, por último, que cualquier disminución de los fondos propios de SNCB debido a las medidas otorgadas a IFB no habría implicado ninguna «pérdida» para el Estado⁽¹³⁾, ya que no se trata en ningún caso de recursos que, en otras circunstancias, hubieran debido abonarse al presupuesto del Estado.

3.2.2. No imputabilidad al Estado belga

- (103) En lo que se refiere a la concesión de un anticipo de tesorería de 2,5 millones EUR en el segundo semestre de 2002, las autoridades belgas consideran que la decisión de SNCB de concederlo no es imputable al Estado belga.
- (104) Bélgica aduce los argumentos siguientes para demostrar la no imputabilidad:

— El Comité de Dirección de SNCB tomó de forma autónoma la decisión estratégica de reestructurar la empresa IFB, en lugar de declararla en quiebra. Es más: el futuro de la empresa IFB no fue objeto de los estudios encargados a finales de 2001 por el Gobierno belga sobre la sociedad ABX, ni de las decisiones que el Consejo de Ministros belga adoptó sobre ABX en 2002.

⁽¹¹⁾ DO L 195 de 29.7.1980, p. 35.

⁽¹²⁾ Sentencia del Tribunal de 16 de mayo de 2002, Francia/Comisión (C-482/99, Rec. 2002, p. I 4397), sentencia «*Stardust Marine*».

⁽¹³⁾ Sentencia del Tribunal de Primera Instancia de 27 de enero de 1998 en el asunto T-67/94, Ladbroke Racing, Rec. 1998, I-1, punto 109, confirmado por la sentencia del Tribunal de Justicia de 16 de mayo de 2000 en el asunto C-83/98 P, Ladbroke Racing, Rec. 2000, I 3271, punto 48.

- El Comité de Dirección de SNCB decidió la concesión del anticipo a IFB. Bélgica admite que el Comité de Dirección decidiera presentar esa medida al Consejo de Administración de SNCB, pero considera que la concesión del anticipo de caja no requería una aprobación del Consejo de Administración de SNCB, ya que, en virtud de la delegación de poder del Consejo de Administración al Comité de Dirección, este último podía adoptar compromisos en nombre de SNCB por importes de hasta 2,5 millones EUR.
 - Ese anticipo no se integraba en un plan de reestructuración o de otra índole ni en una medida que se presentara al Estado belga o sobre el que se le consultara.
 - Otros factores, como la importancia relativamente baja del anticipo y su carácter provisional, confirman asimismo la conclusión de que la concesión del anticipo no puede imputarse al Estado belga.
- (105) En lo que se refiere al impago de las facturas de SNCB por IFB, las autoridades belgas consideran que no se informó al Consejo de Administración de SNCB de que IFB dejó de pagar sus facturas a SNCB antes de diciembre de 2002, momento en que aprobó el principio de la ampliación de capital de IFB.
- (106) Además, las autoridades belgas consideran que la acción o la ausencia de acción del Consejo de Administración, del Comité de Dirección o del Administrador Delegado no son imputables al Estado belga, ya sea antes o después de la celebración del contrato marco. Alegan que hay una ausencia total de implicación del Estado belga (con arreglo a la jurisprudencia «Stardust Marine») en el proceso decisorio de SNCB respecto de la concesión de ayudas a IFB.
- (107) En efecto, según las autoridades belgas, las medidas otorgadas por SNCB a IFB son medidas relacionadas con una filial de SNCB que no ejerce misiones de servicio público ni se asocia a la ejecución de misiones de servicio público de SNCB. Las actividades de IFB son por tanto actividades meramente comerciales, ajenas a cualquier misión de servicio público. Así pues, en opinión de las autoridades belgas, escapan al control del Estado, ya que, cuando no se trata de una misión de servicio público, las autoridades belgas han de respetar la autonomía de SNCB.
- (108) En lo que se refiere al papel del Comisario del Gobierno, las autoridades belgas afirman que nunca se les consultó acerca del asunto IFB y que, por consiguiente, no disponían de competencia alguna para intervenir, ya que el Comisario del Gobierno no formuló en ningún momento observaciones sobre las medidas adoptadas con respecto a IFB, ni presentó ningún recurso al respecto. Además, las autoridades belgas pretenden no haber intervenido en modo alguno en el proceso decisorio de SNCB respecto de IFB, ni antes ni después de la celebración del contrato marco.
- (109) En lo que se refiere a los tres indicios indicados por la Comisión en la carta de apertura (puntos 143 a 150), a saber, la presentación del plan de reestructuración para su aprobación por el Estado belga, los artículos de prensa que demuestran una influencia determinante del Gobierno belga sobre SNCB durante el año 2003, y el alcance, el contenido y las condiciones del contrato marco, las autoridades belgas consideran que esos indicios no son suficientes para establecer la imputabilidad con arreglo a la jurisprudencia *Stardust Marine*.
- (110) En lo que se refiere a la aprobación del plan de reestructuración por el Estado belga, las autoridades belgas consideran que esa disposición del contrato marco no tenía por objeto, en ningún modo, conceder a las autoridades belgas competencia alguna para juzgar el contenido del plan de reestructuración, sino que se debía al hecho de que SNCB deseaba que tanto el plan de reestructuración como el contrato marco se comunicaran a la Comisión.
- (111) En lo que se refiere a los artículos de prensa, el Gobierno belga considera que no contienen ningún indicio de intervención del Gobierno belga en este asunto por las siguientes razones:
- en el artículo publicado en *La Libre Belgique* de 19 de mayo de 2003, la célula de prensa de SNCB explica que no se ha solicitado aún la luz verde de la Comisión para el asunto IFB porque «el poder federal ha de pronunciarse». Según el Gobierno belga, ese comentario se refiere tan solo a la «comunicación» de las medidas en favor de IFB por el Estado belga a la Comisión,
 - en el artículo publicado en *La Libre Belgique* del 18 de diciembre de 2002 (en la versión publicada en el sitio web www.cheminot.be), se menciona a Karel Vinck del siguiente modo: «Reclama un margen de maniobra suficiente para la gestión de la empresa». Según las autoridades belgas, se trata de una declaración que se refiere exclusivamente a la ejecución de las misiones de servicio público de SNCB y significa que las autoridades belgas son competentes para acordar con SNCB los objetivos que deben realizarse para la ejecución de las misiones de servicio público mediante el instrumento que prevé la ley, es decir, el contrato de gestión; ahora bien, la consecución de dichos objetivos es competencia del Consejo de Administración de SNCB.

- (112) Por último, las autoridades belgas remitieron a la Comisión una declaración escrita de Karel Vinck, Administrador Delegado de SNCB en el momento de los hechos, confirmando la ausencia de cualquier implicación de las autoridades belgas en la concesión de SNCB a IFB de las medidas de salvamento y reestructuración que son objeto del asunto presente. La Comisión recibió esa carta, firmada por el Sr. Vinck el 17 de noviembre de 2006, el 5 de diciembre de 2006.
- (113) En lo que se refiere al alcance, el contenido y las condiciones del contrato marco, las autoridades belgas reiteran su posición según la cual, incluso si se trata de medidas de reestructuración importantes para el futuro de IFB, las autoridades belgas no disponían ni de facultad de aprobación, ni de facultad de control en cuanto al fondo, ni del derecho a ser consultadas en este asunto.

3.2.3. Principio del inversor privado en una economía de mercado

- (114) Bélgica considera que, según el razonamiento desarrollado por la Comisión en la decisión *ABX Logistics* ⁽¹⁴⁾,

la Comisión ha de analizar por separado los fondos que SNCB concedió a IFB para financiar la desinversión de las filiales francesas y los que le concedió para financiar el mantenimiento de sus actividades en Bélgica.

3.2.3.1. Desinversión de las participaciones francesas

- (115) En la decisión *ABX Logistics*, la Comisión confirmó que, al no estar ABX France en condiciones de sufragar por sí misma los costes de la retirada, SNCB se implicó como lo hubiese hecho un «inversor privado prudente en una economía de mercado», asumiendo esos costes.
- (116) Bélgica considera que se impone la misma conclusión frente al coste de la desinversión por IFB de sus participaciones francesas. Intenta demostrar que para cada una de esas empresas, IFB optó por la fórmula menos costosa.
- (117) En el caso de Acimar, Bélgica presentó el cuadro siguiente:

Acimar — Suspensión de pagos y liquidación

Situación financiera en 2002

(en millones EUR)

	2001	2002
Volumen de negocios		
Resultado operativo		
Total balance (31.12)		
Capitales propios (31.12)		

Coste de alternativas

(en millones EUR)

	Ejecución del contrato	Suspensión de pagos
Pérdida bruta de explotación 1.1.2003-31.12.2005		
Pérdida del valor de los créditos a 31.12.2002		
Total	- 14,7	- 3,9

Observaciones

- Fracasaron los intentos emprendidos en 2002 para obtener una revisión de las condiciones contractuales. El contrato vencía el 31 de diciembre de 2005.
- La ejecución del contrato suponía una pérdida bruta de explotación anual importante.
- En esas circunstancias, la solicitud de suspensión de pagos representaba la fórmula menos costosa.
- Durante el período de suspensión de pagos, el cliente financió las pérdidas de explotación.
- Las actividades de Acimar se suspendieron el 1 de septiembre de 2003.

⁽¹⁴⁾ Decisión de 7 de diciembre de 2005, asunto C(2005) 4447 (DO L 383 de 28.12.2006, p. 21).

(118) En el caso de NFTI-ou, Bélgica presentó el cuadro siguiente:

NFTIou — Cesión

Situación financiera en 2002

(en millones EUR)

	2001 (*)	2002
Volumen de negocios		
Resultado operativo		
Total del balance (31.12)		
Capitales propios (31.12)		

(*) del 1.5.2001 al 31.12.2001.

Coste de las alternativas

(en millones EUR)

	Mantener	Venta parcial
Ampliación de capital + reembolso crédito ING		
Programa de recuperación		
Pérdida bruta de explotación (valor anual de – 3,7 millones EUR) (100 % carta de garantía)		
Pérdida del valor de la participación		
Pérdida del valor de los créditos a 31.12.2002		
Precio de venta (1 EUR) — participación del 30 %		
Total	– 36,2	– 18,5

Observaciones

- Con arreglo a la carta de garantía, IFB tuvo que efectuar aportaciones en cuenta corriente.
- IFB avaló un empréstito bancario de NFTI-ou cuyo reembolso fue solicitado por ING.
- En estas circunstancias, IFB negoció con el otro socio, Port Autonome de Dunkerque («PAD»):
 - Una ampliación de capital de NFTI-ou, del que una parte fue suscrita por IFB;
 - La liberación de IFB de los compromisos derivados de la carta de garantía y el compromiso de PAD de buscar un comprador para el saldo de la participación de IFB en NFTI-ou, mediante la cesión a PAD, por un precio simbólico, de parte de la participación de IFB en NFTI-ou para reducirla a un 30 % (incluida la participación de que dispone por medio de DPD).
- Está en curso la venta de la participación restante de 30 %.

(119) Bélgica informó a la Comisión de que no se contempló nunca una declaración de quiebra de NFTI-ou, ya que el mantenimiento de sus actividades ofrecía perspectivas de rentabilidad. En opinión de Bélgica, la venta de la participación de IFB del 30 % a CMA-CGM el 2 de noviembre de 2006 [...] y la recuperación íntegra de los créditos concedidos en forma de anticipos en cuenta corriente demuestran la viabilidad de esta empresa.

(120) En el caso de IFB France, que pasó a denominarse AGEF, Bélgica presentó el cuadro siguiente:

IFB France (AGEF) — Cesión a NFTI-ou

Situación financiera en 2002

(en millones EUR)

	2001	2002
Volumen de negocios		
Resultado operativo		
Total del balance (31.12)		
Capitales propios (31.12)		

Coste de las alternativas

(en millones EUR)

	Liquidación	Transferencia NFTI-ou
Condonación de deudas		
Pérdida del valor de la participación		
Plusvalía por transferencia de acciones		
Pasivo social (14 EJC)		
Total	- 1,7	- 0,8

Observaciones

- Frente al riesgo de una liquidación forzosa o de una declaración de quiebra, IFB negoció con PAD la cesión de los títulos de IFB France a NFTI-ou, pero mediante una condonación de la deuda.
- La liquidación de la empresa habría supuesto costes mucho mayores (pérdida del valor de la participación y riesgo de tener que cubrir el pasivo en calidad de fundador y/o de único dirigente de hecho).

(121) En el caso de Dry Port Dunkerque, Bélgica presentó el cuadro siguiente:

Dry Port Dunkerque (DPD) — Liquidación con venta parcial

Situación financiera en 2002

(en millones EUR)

	2001	2002
Volumen de negocios		
Resultado operativo		
Total del balance (31.12)		
Capitales propios (31.12)		

Coste de las alternativas

(en millones EUR)

	Mantener	Liquidación con venta parcial de activos
Pérdida bruta de explotación actualizada (valor anual de - 0,5 millones EUR) (100 % carta de garantía)		
Pérdida del valor de los créditos		
Pérdida del valor de la participación		
Total	- 10,4	- 7,9

Observaciones

- Una carta de garantía obligaba a IFB a efectuar aportaciones en cuenta corriente para cubrir las pérdidas operativas de DPD.
- Tras la desinversión en NFTI-ou, se buscó, pero no se encontró, un comprador para la participación en DPD.
- IFB negoció la liquidación amistosa de DPD, mediante la cesión por un precio simbólico de la participación de un 8,6 % en NFTI-ou.

- (122) En el caso de SSTD, Bélgica presentó el cuadro siguiente:

SSTD: Cesión

Contexto:

- IFB poseía una participación del 50 %
 - SSTD ejercía una actividad rentable que mantuvo hasta principios de 2005
 - A finales de 2004, SSTD perdió a su cliente principal (que representaba un 40 % de su volumen de negocios)
 - Esta pérdida suscitó la decisión de vender la participación SSTD
 - La venta de la participación se produjo a principios de 2005 y se realizó con una plusvalía insignificante (impacto positivo pero insignificante en lo que se refiere a las necesidades de financiación).
- (123) Las autoridades belgas llegan a la conclusión de que IFB optó por la solución menos costosa en lo que se refiere a las filiales francesas.

3.2.3.2. Reestructuración y mantenimiento de las actividades de IFB en Bélgica

- (124) En cuanto a la financiación de la reestructuración y el mantenimiento de las actividades de IFB en Bélgica, ésta considera que SNCB también actuó como lo habría hecho un acreedor/inversor privado prudente en una economía de mercado, ya que para SNCB el resultado financiero de la alternativa –el cese de las actividades en Bélgica– habría sido mucho menos atractivo, por ser más costoso.
- (125) Bélgica presentó los cálculos siguientes para ilustrar el coste declarado de la liquidación de las actividades de IFB en Bélgica y el coste declarado de su mantenimiento, con la ampliación de capital.

a) Coste neto para SNCB en el supuesto de una quiebra de IFB en 2003

- (126) Bélgica determinó el valor actualizado neto de IFB a partir del balance de IFB a 31 de diciembre de 2002. En opinión de las autoridades belgas, el valor del inmovilizado de IFB que habría podido obtenerse en el supuesto de una declaración de quiebra por IFB en enero de 2003 incluiría, por una parte, el inmovilizado material y, por otra, el inmovilizado financiero (participaciones).
- (127) En lo que se refiere al inmovilizado material, Bélgica indica un importe de 6,9 millones EUR. Para justificar ese cálculo, Bélgica se refiere al estudio «Bankruptcy auctions: costs, debt recovery, and firm survival» ⁽¹⁵⁾, que concluye que el porcentaje de recuperación del total de los créditos en una situación de quiebra es del 33 % por término medio. En el cálculo de los activos recuperados, Bélgica aplicó ese porcentaje al inmovilizado material que figuraba en el balance de IFB por un total de 20,9 millones EUR (con exclusión del inmovilizado pendiente, de 1,9 millones EUR, a los que se aplicó un porcentaje de recuperación nulo).
- (128) Para el inmovilizado financiero (participaciones), Bélgica partió de un valor de 1,9 millones EUR, lo que corresponde a la totalidad de su valor contable en el balance de IFB a 31 de diciembre de 2002.

⁽¹⁵⁾ Karin S. Thorburn, Tuck School of Business Administration of Dartmouth College, publicado en el *Journal of Financial Economics* (#58, 2000) y realizado sobre la base de un análisis de 263 empresas en Suecia.

(129) Para los activos corrientes, Bélgica propone las siguientes estimaciones de valor:

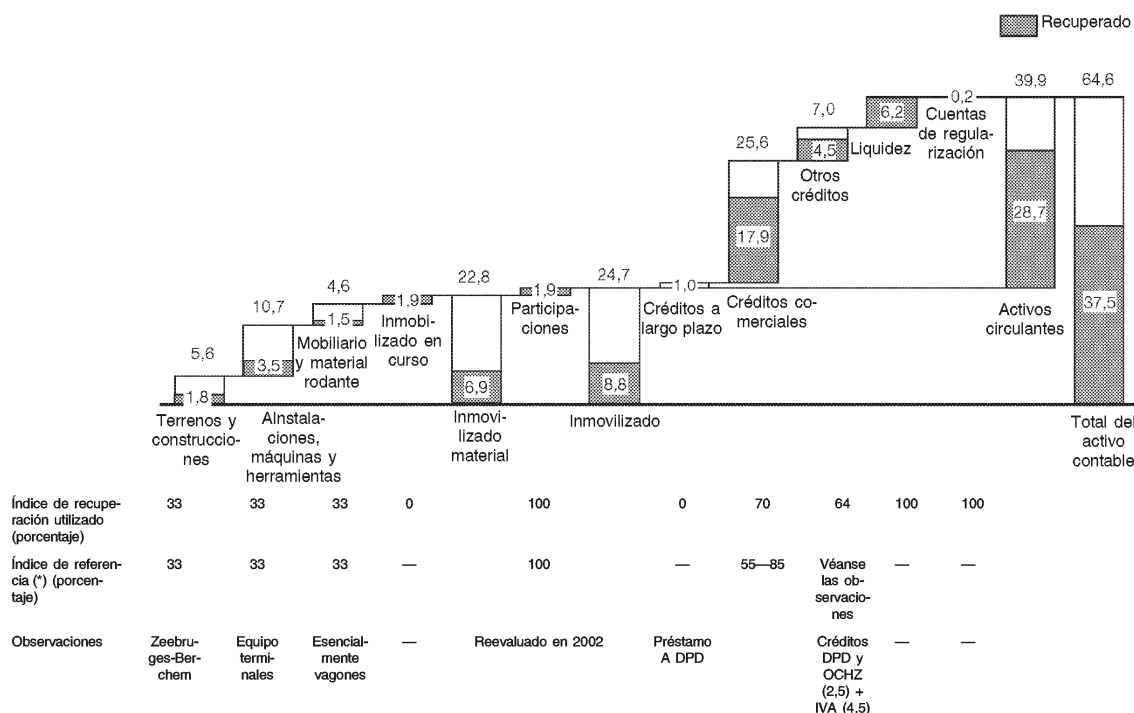
- créditos comerciales de IFB: se trata de un total de 25,6 millones EUR, de los que se supone que se recuperarán 18 millones, lo que corresponde a un porcentaje de recaudación del 70 % para créditos a corto plazo; ese» ⁽¹⁶⁾,
- otros créditos de IFB: se trata de un total de 7 millones EUR, de los que se supone que se recuperarán 4,5 millones. El importe de 7 millones EUR puede subdividirse en 2,5 millones de créditos para las filiales DPD y OCHZ, y 4,5 millones de IVA. Se estima que el porcentaje de recaudación es del 100 % para el crédito correspondiente al IVA, y del 0 % para las dos filiales,
- liquidez y cuentas de regularización: se trata de un total de 6,4 millones EUR, de los que se supone que se recuperará la totalidad.

(130) La aplicación de todos estos porcentajes de recuperación da lugar a una recuperación total de 37,5 millones EUR, en el supuesto de la quiebra/liquidación de IFB, tal como indica el esquema 2.

Esquema 2

Recuperación de activos

(Millones EUR)



(*) Basado en los índices de recuperación de los préstamos garantizados a determinados tipos de garantías y en el artículo de K.S. Thorburn

Fuente: jurisprudencia Estados Unidos; K.S. Thorburn (2000), «Bankruptcy auctions: costs, debt recovery, and firm survival», Journal of Financial Economics

⁽¹⁶⁾ (Ormet Corporation se declaró en quiebra el 30 de enero de 2004 y presentó un plan de reorganización a los tribunales competentes en septiembre de 2004). Las autoridades belgas señalan que este porcentaje es muy superior al del 33 % utilizado por el profesor Thorburn en el estudio mencionado.

(131) A continuación, las autoridades belgas deducen el pasivo de IFB del importe cuya recuperación puede esperarse. Ese pasivo ascendería a un total de 76,9 millones EUR, sin contar las deudas de 63 millones EUR respecto a SNCB con arreglo al impago de facturas del período 2000-2002. El desglose es el siguiente:

- a) pasivo social: total estimado de 2,9 millones EUR para el conjunto de los empleados IFB, tras la sustracción del personal SNCB destacado en IFB;
- b) impuestos, salarios y seguridad social: un total de 1,4 millones EUR devengados pero no pagados (extraído del balance a 1 de enero de 2003);

c) provisiones e impuestos diferidos: se parte de un importe de 34,7 millones EUR, de un total de 40,8 millones EUR anotados en el pasivo del balance a 31 de diciembre de 2002. Esta diferencia se explica por las partidas siguientes, que no hubieran debido comprometerse en caso de liquidación de IFB:

— mantenimiento de las terminales: 3,3 millones EUR,

— mantenimiento para la actividad logística: 0,9 millones EUR,

— provisiones para reestructuración del personal: 1,9 millones EUR;

d) deuda financiera de IFB, por un importe total de 15 millones EUR. La deuda financiera de 15 millones EUR, contraída ante las instituciones de crédito [...], estaba garantizada por los créditos comerciales de IFB. Así pues, y habida cuenta de la preservación del crédito de SNCB en el mercado bancario, queda claro que esta deuda también se habría reembolsado a las instituciones de crédito antes del posible reembolso de los créditos de SNCB.

e) deuda comercial con entidades distintas de SNCB, por un total de 22,9 millones EUR.

Se desprende de los cálculos anteriores que el valor del activo neto de IFB para SNCB ascendería, sin contar las deudas con SNCB, a 39,4 millones EUR, lo que representa el valor del activo recuperado (37,5 millones EUR) del que se sustrae el importe total de los compromisos del pasivo pendiente de pago (76,9 millones EUR), sin tener en cuenta las deudas con SNCB.

(132) Las autoridades belgas consideran que, en caso de liquidación, con el fin de evitar un perjuicio muy importante para su reputación comercial, SNCB habría asumido el coste del activo neto negativo de IFB. A este respecto, destacan que la mayor parte de los acreedores de IFB son a su vez clientes, proveedores, acreedores, deudores o socios de SNCB.

(133) Por añadidura, el cese de las actividades de IFB, en opinión, una vez más, del Gobierno belga, habría generado un pasivo social importante para SNCB, que puede estimarse en 530 EJC (equivalentes de jornada completa) ⁽¹⁷⁾. Esos 530 EJC se desglosan del modo siguiente:

— 50 miembros aproximadamente del personal de SNCB destacados a IFB y que hubieran debido reintegrarse en SNCB en caso de quiebra,

⁽¹⁷⁾ La estimación del pasivo social no tiene en cuenta la repercusión que habría tenido la quiebra de IFB para la Agrupación de Interés Económico (AIE) OCHZ en lo que se refiere al pasivo social de IFB. En efecto, la quiebra de un miembro de una AIE supone automáticamente la disolución de dicha AIE.

- unos 480 EJC de SNCB cuya actividad dependía del mantenimiento de las actividades de IFB. Esa estimación procede del cálculo siguiente. La cuota de IFB en el volumen de negocios total del Departamento de Mercancías de SNCB asciende al 8,1 %. Esa relación, aplicada al total del personal de SNCB empleado directa e indirectamente por el Departamento de Mercancías a 31 de diciembre de 2002, indica que unos 609 EJC dependían de la actividad de IFB. De esos 609 EJC, se supone que 129, es decir, un 21 %, podrían conservar su actividad pese a la quiebra de IFB, a raíz de iniciativas específicas de SNCB por recuperar parte del tráfico generado anteriormente por IFB. Esa relación del 21 % corresponde a la proporción de puestos de trabajo de Sabena que pudieron salvarse con la inauguración de SN Brussels Airlines tras la quiebra de Sabena.
- (134) El Gobierno belga considera que, dado que en aquel entonces, SNCB estaba concluyendo la preparación de su plan de empresa «MOVE 2007», que preveía la desaparición de 10 000 puestos de trabajo, es decir, de casi una cuarta parte de su personal, entre 2003 y 2007, las oportunidades de reclasificación del personal sobrante por el cese de las actividades de IFB eran prácticamente nulas, ya se tratara del personal destacado reintegrado en SNCB o del personal vinculado a la actividad del Departamento de Mercancías que permaneció en SNCB.
- (135) Así pues, el Gobierno belga propone que se añada al coste directo del activo neto negativo de IFB el coste del personal sobrante generado en SNCB durante al menos un período de cinco años (2003 a 2007). Por lo tanto, con un coste salarial completo medio de 46 200 EUR por EJC al año [...], el coste total de ese pasivo social habría ascendido a 122,4 millones EUR.
- (136) Para justificar ese cálculo, Bélgica explica en primer lugar que el personal sobrante de SNCB por el cese de las actividades de IFB no podía ser despedido, ya que gozaba del estatuto de «empleado estatutario»⁽¹⁸⁾.
- (137) A raíz de la reunión de trabajo del 1 de junio de 2006, las autoridades belgas comunicaron a la Comisión una hipótesis menos pesimista para el cálculo del activo neto y del pasivo social que habría sufragado SNCB en caso de liquidación de IFB. Esa hipótesis propone estos dos cambios:
- SNCB no pagaría todas las deudas, sino solo las de los acreedores que eran clientes [...], proveedores [...] o socios [...] de SNCB; en tal caso, el importe del pasivo de IFB pagado por SNCB ascendería a 13 millones EUR [...],
- el adquirente de las actividades de IFB habría seguido utilizando en gran parte los servicios de SNCB; en tal caso, el 79 % de los 609 EJC empleados por SNCB y destinados para apoyo indirecto a las actividades de IFB, habrían podido mantener su empleo; así, el coste social adicional a cargo de SNCB se habría limitado a 41,1 millones EUR (este último importe corresponde al coste salarial de los 50 EJC destacados por SNCB a IFB, así como a un 21 % de los 609 EJC mencionados anteriormente).

⁽¹⁸⁾ En efecto, las normas estatutarias de SNCB no prevén la posibilidad de despedir a su personal estatutario, excepto durante el período de prácticas o en el contexto de un procedimiento disciplinario.

- (138) El coste total sufragado por SNCB en caso de liquidación de IFB en estas dos hipótesis, tal como lo consideran las autoridades belgas, se recopila en el siguiente cuadro:

	Coste neto — importes indicados en la respuesta	Diferencia en las hipótesis «optimistas»	Coste neto — importes indicados
Total del activo contable	64,6		64,6
Activo no recuperado	– 27,1		– 27,1
Costes sociales	– 2,9		– 2,9
Impuestos, remuneraciones y seguridad social	– 1,4		– 1,4
Provisiones e impuestos diferidos	– 34,7		– 34,7
Crédito prioritario y otras deudas financieras	– 15		– 15
<i>Deuda comercial no SNCB</i>	– 22,9	9,9	– 13
Valor de recuperación	– 39,4		– 29,5
<i>Pasivo social de SNCB</i>	– 122,4	81,3	– 41,1
Coste neto para SNCB de una declaración de quiebra de IFB	– 161,8		– 70,6

b) Valorización de IFB en una hipótesis de mantenimiento de la actividad

- (139) Bélgica propone calcular el valor de IFB en el supuesto del «mantenimiento de la actividad» según el método de los flujos de caja actualizados («discounted cash flow» o «DCF»). Los parámetros adoptados para ese análisis son los siguientes:
- (140) El análisis DCF sobre 10 años se basa en el balance de IFB a 31 de diciembre de 2002, así como en el plan de reestructuración elaborado en febrero-marzo de 2003, que incluye proyecciones hasta finales de 2005. Para 2006, momento en que la reestructuración de IFB permite la estabilización de la empresa, el resultado de explotación se fijó en un nivel del 3,2 % del volumen de negocios. A partir de 2006, se parte de un crecimiento anual del 3 % del volumen de negocios lo que, con un margen constante, genera un índice de crecimiento del resultado, sin deducir los impuestos, del 3 %. Los flujos de caja resultantes se actualizan con un coste medio ponderado del capital (WACC) del 8 %. El valor de las terminales se calculó con la premisa de un crecimiento perpetuo del 3 %.
- (141) Estos cálculos apuntan a una valorización de la empresa de 29,1 millones EUR aproximadamente (al margen de las participaciones y provisiones), tal como indica el esquema 4.

Esquema 4

Valor de valor de IFB sobre la base de los flujos de caja actualizados — Hipótesis y resultados

(Millones EUR)

Hipótesis					
— Los flujos de caja se calculan en función de los resultados (antes de impuestos) de los planes de reestructuración de 2003, cuyas previsiones llegan a finales de 2005. — Los resultados se han modificado del modo siguiente: — En 2006, margen neto 3,2 % (*) (lo que corresponde a un resultado antes de impuestos de 1 800 000 euros) — A partir de 2006, índice de crecimiento supuesto del resultado antes de impuestos del 3 % (*) — Sin impuestos — Pago supuesto de intereses constantes y añadidos al resultado: 527 000 euros en 2003 — Amortización supuesta constante en función de los datos de 2002; añadida al resultado — Gastos de capital supuestos constantes en función de las amortizaciones; deducidos para contrarrestar las amortizaciones — Evolución del fondo circulante basada en un índice de crecimiento del 3 % a partir de 2004 — Los flujos de caja se calculan para un período de 10 años y se actualizan al coste medio ponderado del capital del 8 % (*)					
Analisis de los flujos de caja	2003	2004	2005	2006	2012
— Resultado antes de impuestos	(5 100)	200	1 000	1 800	2 149
— Impuestos	—	—	—	—	—
— Más abono de intereses	527	527	527	527	527
— Resultados antes de intereses e impuestos	(4 573)	727	1 527	2 327	2 676
— Más amortizaciones	6 286	6 286	6 286	6 286	6 286
— Excedente bruto de explotación (**)	1 713	7 013	7 813	8 613	8 962
— Inversiones en					
— Gastos de capital	(6 286)	(6 286)	(6 286)	(6 286)	(6 286)
— Fondo circulante	996	(281)	(290)	(299)	(357)
— Flujos de caja	(3 577)	446	1 237	2 028	2 320
— VAN (***) de los flujos de caja libres	6 962				
— Valor terminal actualizado	22 135				
— Valor de empresa	29 096				

(*) Prácticas de la industria.

(**) EBITDA (beneficio consolidado antes de impuestos y amortizaciones)

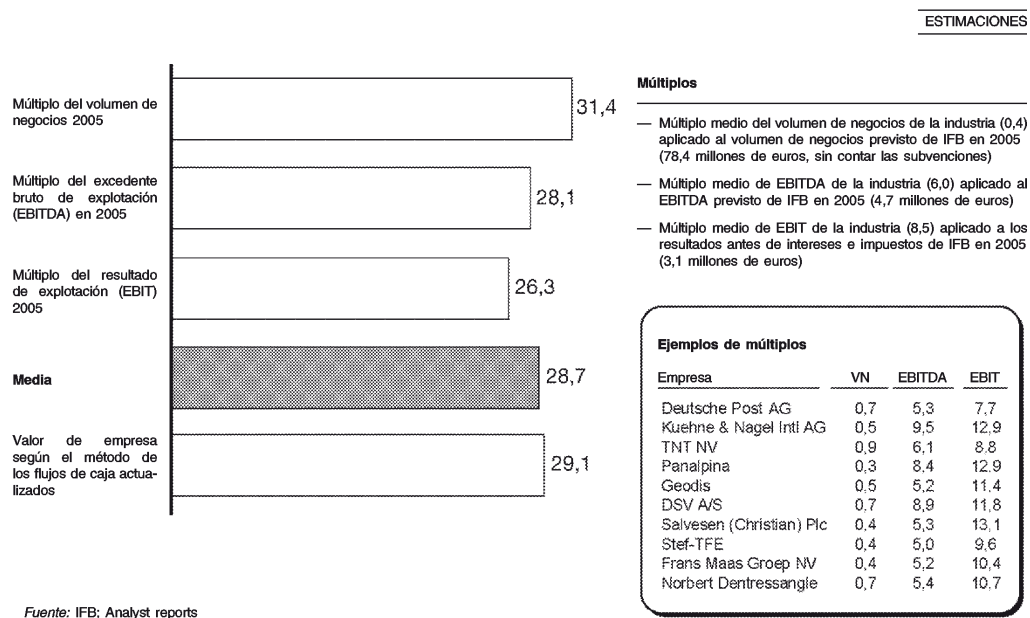
(***) Valor actualizado neto

- (142) Según el Gobierno belga, un análisis basado en los múltiplos (en función de los resultados obtenidos en 2005) confirma la valorización obtenida en función del método DCF. En efecto, la valorización por «múltiplos» (con múltiplos más prudentes que las medias del sector) indica un valor de empresa de 28,7 millones EUR aproximadamente, como demuestra el esquema 5.

Esquema 5

Valor de empresa de IFB

(Millones EUR)



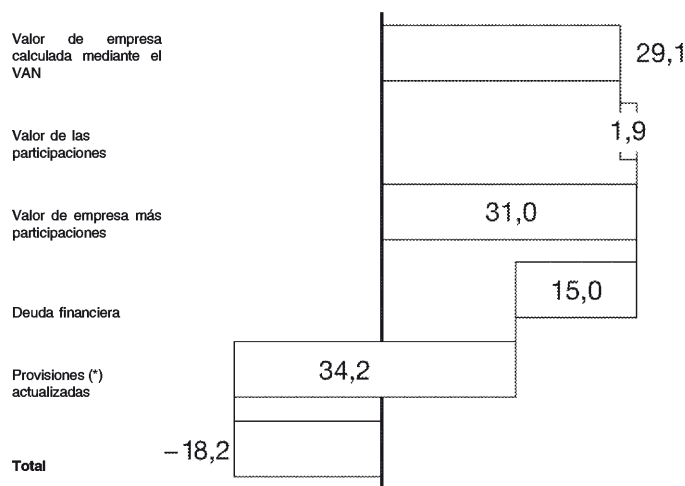
- (143) El Gobierno belga considera que los resultados reales obtenidos por IFB en los años 2003, 2004 y 2005 confirman asimismo que la valorización DCF, y las hipótesis en que se basaba, eran realistas.
- (144) El Gobierno belga considera que conviene añadir al valor de IFB, calculado al margen de las participaciones y provisiones, las participaciones que poseía IFB, lo que representa 1,9 millones EUR, tal como se contabilizó en el activo del balance de IFB a 31 de diciembre de 2002.
- (145) El total del valor de empresa de IFB, incluidas las participaciones, ascendería por tanto a 31 millones EUR a 31 de diciembre de 2002.
- (146) De ese valor de empresa, conviene deducir, según el Gobierno belga, el valor de las provisiones, estimado en 34,2 millones EUR ⁽¹⁹⁾, así como la deuda financiera de 15 millones EUR.
- (147) El resultado sería un valor neto de -18,2 millones EUR para la participación de SNCB en IFB en el supuesto de un mantenimiento de la actividad. Ese cálculo queda ilustrado en el esquema 6.
- (148) Como en la estimación anterior del coste sufragado por SNCB en caso de liquidación de IFB, los cálculos anteriores no tienen en cuenta las deudas de 63 millones EUR derivadas del impago de facturas del período 2000-2002.

⁽¹⁹⁾ Ese valor procede de la actualización de los flujos de caja vinculados a las provisiones de 40,8 millones EUR previstas en el balance a 31 de diciembre de 2002.

Esquema 6

Evaluación de la opción de la inversión, enero de 2003

(Millones EUR)



(*) VAN del conjunto de las provisiones incluidas en el balance de 2002 abonadas de 2003 a 2006.

Fuente: IFB

c) Comparación entre las dos hipótesis y conclusión

(149) Según el análisis efectuado por el Gobierno belga, las dos situaciones darían los siguientes resultados:

- el coste neto para SNCB de la quiebra y liquidación de IFB sería una pérdida neta de 161,8 millones EUR (reducida a 70,6 millones EUR en la estimación revisada);
- la decisión de invertir 15 millones EUR para permitir a IFB mantener su actividad, suponía una reducción considerable de la destrucción de valor para SNCB, que pasaba a ser de 18,2 millones EUR, lo que representa una ganancia de 143,6 millones EUR frente a la hipótesis de quiebra y liquidación (52,4 millones EUR con respecto a la estimación revisada).

(150) Por lo tanto, el Gobierno belga considera que SNCB, al conceder las medidas referidas, actuó como lo habría hecho un inversor privado en una economía de mercado.

3.2.4. Ausencia de falseamiento de la competencia

(151) Por último, en lo que se refiere a la parte de las medidas destinada a financiar la desinversión de las filiales francesas, Bélgica considera que no puede verse un falseamiento de la competencia en una asistencia cuyo importe se limita estrictamente a los costes en que realmente se ha incurrido tras el cese de una actividad. Así pues, por este motivo, esta parte de la financiación tampoco quedaría incluida en el ámbito de aplicación del artículo 87, apartado 1.

3.3. Compatibilidad de las medidas de salvamento con las Directrices**3.3.1. IFB no es una empresa de nueva creación**

(152) Bélgica estima que, dado que IFB se constituyó en 1923 y adquirió, mediante una fusión por absorción, una empresa y un sector de actividad en 1998 (véase la descripción en la parte 2 de la presente Decisión), no puede negarse que IFB disfruta de personalidad jurídica desde hace más de 80 años y, por tanto, no puede considerarse una «empresa de nueva creación».

3.3.2. *Las medidas de salvamento son compatibles con las Directrices de 1999*

- (153) En opinión del Gobierno belga, la duración de más de doce meses de las medidas de salvamento no debería tener por consecuencia excluir su compatibilidad con el mercado común en virtud de las Directrices de 1999. Bélgica considera que SNCB mantuvo las medidas de salvamento con el único fin de abarcar el período necesario para que la Comisión tomara una decisión final en este asunto.
- (154) Dado que el punto 24 de las Directrices de 1999 establece que una autorización de medidas de salvamento sigue siendo válida hasta que la Comisión se pronuncia sobre el plan de reestructuración, las autoridades belgas piden a la Comisión que no invoque la duración de su propio procedimiento de aprobación de las medidas de salvamento para impugnar la duración del mantenimiento de dichas medidas y apruebe las medidas de salvamento con arreglo al punto 24 de las Directrices de 1999.
- (155) Las autoridades belgas consideran que la suspensión de la ampliación de capital durante la instrucción de la Comisión suponía necesariamente el mantenimiento, de forma provisional y precaria, del plazo de pago concedido a IFB en el marco de las medidas de salvamento, ya que la única alternativa habría sido la declaración de quiebra. Por último, según las autoridades belgas, durante su instrucción, la Comisión nunca hubiera emitido reservas sobre el mantenimiento provisional de las medidas de salvamento.

3.3.3. *Las medidas de reestructuración son compatibles con las Directrices de 1999*

3.3.3.1. *Aplicabilidad de las Directrices de 1999*

- (156) Bélgica considera que el compromiso de SNCB de suscribir la ampliación de capital de IFB debe analizarse en el contexto de las Directrices de 1999, y no de las de 2004.
- (157) Para justificar esa opinión, Bélgica mantiene que se cumplen los dos requisitos que establece la Comisión en el punto 240 de la decisión de apertura para la aplicabilidad de las Directrices de 1999. Cabe recordar que, en el punto 240 de la decisión de apertura, la Comisión concluyó, en lo que se refiere a la interpretación de los puntos 102 a 104 de las Directrices de 2004 en este asunto, que «si SNCB decide no conceder de nuevo ventaja a IFB, y si se demuestra que SNCB se comprometió a convertir sus créditos en capital antes de la publicación de las Directrices de 2004, la Comisión debería examinar en su decisión final las ayudas concedidas por SNCB a IFB con arreglo a las Directrices de 1999».
- (158) En lo que se refiere al primer requisito, Bélgica observa que retiró, mediante su respuesta a la carta de apertura, la ampliación de capital adicional notificada el 28 de enero de 2005, y que, por lo tanto, se cumplía el primer requisito.
- (159) En lo que se refiere al segundo requisito, Bélgica considera que no puede negarse que la ampliación de capital de IFB actualmente propuesta se efectuaría según lo convenido por las partes, con la condición suspensiva del acuerdo de la Comisión, en el contrato marco de 7 de abril de 2003.

(160) Para destacar este punto, las autoridades belgas recaban la atención de la Comisión sobre lo siguiente:

- el punto 4 del preámbulo del contrato marco de 7 de abril de 2003, que confirma que el Consejo de Administración de SNCB ya aprobó la suscripción de una ampliación de capital de IFB,
- el artículo 4 del mismo contrato, que confirma la intención recíproca de las partes de proceder a una ampliación de capital de IFB.

(161) En lo que se refiere al segundo punto, las autoridades belgas recuerdan que en virtud del Derecho belga (legislación aplicable al contrato marco), un contrato nace por la voluntad de las Partes Contratantes, y que, en este caso concreto, el artículo 4 del contrato marco confirmaría expresamente y sin ninguna ambigüedad el acuerdo de voluntades de SNCB e IFB de proceder, de forma retroactiva, a una ampliación de capital de IFB, por medio de una conversión en capital de los créditos de SNCB frente a IFB a 7 de abril de 2003.

(162) Las autoridades belgas recuerdan que, en virtud del Derecho belga, las obligaciones sujetas a una condición suspensiva siguen siendo plenamente vinculantes, y el cumplimiento de la condición suspensiva tiene un efecto retroactivo sobre el contrato que entra en vigor en la fecha de la firma.

3.3.3.2. Medidas que reduzcan en la medida de lo posible los falseamientos de la competencia.

(163) Las autoridades belgas hacen valer, con carácter general, que las cuotas de mercado de IFB están muy por debajo del 10 % en los mercados afectados por el asunto presente. Por consiguiente, consideran que los efectos anticompetitivos derivados de las ayudas estatales en cuestión no pueden considerarse significativos. Recuerdan, en particular, que en virtud del punto 36 de las Directrices de 1999, «si la cuota o cuotas [de la empresa beneficiaria de la ayuda en el] mercado [de que se trata] es muy reducida, se ha de considerar que no existe falseamiento indebido de la competencia»⁽²⁰⁾ y que, para la aplicación del artículo 81, apartado 1, del Tratado, la Comisión considera insignificantes los efectos anticompetitivos de los acuerdos suscritos por empresas con cuotas de mercado inferiores al 10 %⁽²¹⁾.

(164) En lo que se refiere concretamente a las actividades de IFB Logistics e IFB Terminal, las autoridades belgas apuntan las siguientes observaciones:

(165) Medidas reductoras en el mercado del transbordo de carga. El Gobierno belga observa que la cuota de IFB en el mercado de las terminales de la región de Amberes es inferior al 7 % y que el mercado de las terminales en esa región registró, durante el período 2002-2005, un índice medio de crecimiento anual del 10,7 %, mientras que los volúmenes transportados por IFB aumentaron tan solo un 4,1 % al año por término medio.

(166) El Gobierno belga añade que, como consecuencia de la aplicación del plan de reestructuración, IFB redujo su capacidad de transbordo de forma considerable, tal como se describe en la parte 2 de la carta de apertura (puntos 25 a 29). Dado que, con excepción de la terminal DPD, todos los activos vendidos siguen en explotación hasta la fecha, las autoridades belgas estiman que las cesiones deben considerarse medidas compensatorias reales y sustanciales. Según el Gobierno belga, el conjunto de las cesiones representaría una disminución de la capacidad de IFB de 1,5 millones de TEU en 2002 a 1,1 millones de TEU al final de 2005, lo que representa una disminución del 27 %.

⁽²⁰⁾ Véanse las Directrices de 1999, punto 36.

⁽²¹⁾ Véanse, en particular, las Directrices relativas a la aplicación del artículo 81, apartado 3, del Tratado (DO C 101 de 27.4.2004, p. 97) y, en particular, su punto 24.

- (167) Las autoridades belgas añaden que la aplicación del plan de reestructuración por parte de IFB no estuvo acompañada de medidas sobre los precios que tuvieran por objeto o por efecto aumentar la cuota de mercado de IFB. Observan que IFB aumentó sus precios por término medio un 4,2 % ⁽²²⁾, mientras que el porcentaje anual medio de la inflación industrial fue del 1,9 %.
- (168) *Medidas reductoras en el mercado de la logística.* La carta de apertura considera (apartados 258 a 260) que las medidas «propuestas» no se refieren al mercado de la logística y que IFB habría podido aumentar su volumen en ese mercado. Las autoridades belgas aducen cinco argumentos para demostrar que se adoptaron medidas reductoras suficientes en el mercado de la logística.
- (169) En primer lugar, IFB adoptó medidas que supusieron una disminución de su capacidad en el mercado de la logística. En efecto, el número total de vagones de que es propietario IFB o que son objeto de un alquiler a largo plazo, pasó de 744 unidades en 2002 ⁽²³⁾ a 377 unidades a principios de 2006 ⁽²⁴⁾. Se trata por tanto de una disminución del 49 %.
- (170) La reducción de la capacidad logística de IFB se debería asimismo a que se disolvió su participación en la empresa CNC (ahora Naviland Cargo), pasando de un 10 % en 2002 a un 2 % en la actualidad.
- (171) En segundo lugar, las autoridades belgas consideran que la cuota de mercado de IFB en el mercado de la logística está muy por debajo de un 5 %, si se limitara el alcance geográfico de ese mercado al territorio belga. Así pues, en virtud del punto 36 de las Directrices, convendría preguntarse si los efectos anticompetitivos derivados de las ayudas estatales en cuestión pueden considerarse significativos. Según las autoridades belgas, IFB no puede de ninguna manera considerarse capaz de ejercer una influencia significativa en el juego de la competencia dentro del mercado de la logística. Por la misma razón, según el Gobierno belga, los falseamientos de la competencia derivados de la ayuda de la que se beneficia IFB difícilmente podrían considerarse significativos, por lo que solo parecen necesarias medidas muy limitadas a fin de reducir las consecuencias desfavorables para los competidores de IFB.
- (172) En tercer lugar, las autoridades belgas proponen que se ponga en perspectiva la evolución de la actividad logística de IFB para matizar radicalmente la afirmación de la Comisión según la cual IFB «hubiera podido aumentar su volumen en este mercado de forma importante» durante el período de referencia. En efecto, según las autoridades belgas, deberán tenerse en cuenta los siguientes hechos:
- en el segmento del transporte combinado (intermodal), los volúmenes transportados por IFB registraron un crecimiento anual del orden de un 9,9 % durante el período 2002-2005, lo que resulta inferior al crecimiento anual medio del 12 % observado en la región ARA durante el mismo período,
 - en el segmento del transporte convencional, IFB es un agente totalmente marginal, incluso si se considerara que el mercado se limita a Bélgica. En efecto, la cuota de IFB, tanto en volumen como en valor, es inferior al 1 %.
- (173) Por otra parte, según el Gobierno belga, el crecimiento del volumen de negocios de IFB en su actividad logística se debería en parte al crecimiento del subsegmento «bulk» (transporte a granel). En 2003, el volumen de negocios realizado por IFB en el transporte a granel solo representó 3,3 millones EUR. Ahora bien, en 2004, IFB obtuvo dos contratos de transporte a granel de volumen importante. En primer lugar, un contrato de transporte de carbón [...], que generó un volumen de negocios de [...] en 2004 y [...] en 2005. En segundo lugar, un contrato de transporte a granel de agregados que supuso un aumento del volumen de negocios de [...] en 2004 y [...] en 2005. IFB obtuvo un margen de beneficios con estos dos contratos, lo que confirma la falta de prácticas anticompetitivas por parte de IFB.

⁽²²⁾ La media de los aumentos de precios se obtuvo ponderando las terminales en función de su volumen de negocios.

⁽²³⁾ IFB era propietaria de 368 vagones y había celebrado contratos de arrendamiento de larga duración para otros 376 vagones.

⁽²⁴⁾ A principios de 2006, IFB era propietaria de 204 vagones y había celebrado contratos de arrendamiento de larga duración para otros 173 vagones.

(174) En cuarto lugar, el Gobierno belga considera que la apertura por IFB de sus terminales a competidores del mercado de la logística también debe considerarse una medida reductora importante.

(175) En quinto lugar, el Gobierno belga considera que los falseamientos limitados de la competencia que podrían considerarse derivados de la ayuda de reestructuración de IFB se reducen aún más por los siguientes factores:

- la liberalización del transporte de mercancías por ferrocarril en Bélgica. En efecto, las autoridades belgas, de conformidad con la normativa europea aplicable, abrieron este mercado a la competencia (a partir de marzo de 2003 para el transporte internacional, seguido de una liberalización total el 1 de enero de 2007) ⁽²⁵⁾. Dicha apertura surtió efecto, como lo demostraron las actividades de las empresas DLC y, en fecha más reciente, Fret SNCF. En su decisión N 386/04 sobre Fret SNCF, la Comisión consideró que esa liberalización constituía una medida compensatoria para los competidores,
- varios competidores más de SNCB/IFB (entre los que figuran Rail4Chem, Railion Nederland, TrainSport, DFG, EWS, Connex y ACTS) han recibido o recibirán pronto, con toda probabilidad, sus licencias de explotación,
- SNCB (B-Cargo) ya presta servicios de tracción a competidores de IFB, ya sean proveedores de transporte combinado (*intermodal*) como HUPAC, CNC (Naviland Cargo), Conliner, Danzas/DHL Express Cargo e ICF, o de proveedores de servicios de expedición, como Transfesa, K+N, Nauta, NTR, Panalpina, Rail&Sea, Railog, Chemfreight, Rhenania, TMF, Gondrand, RME Chem, RME fret y East Rail Expedition,
- tal como la Comisión lo indicó en la decisión que adoptó en el asunto N 386/2004, Fret SNCF, no son idénticas las condiciones entre el ferrocarril y la carretera, en detrimento del ferrocarril.

(176) Según el Gobierno belga, las medidas de liberalización derivaron en aumentos sustanciales de capacidad en el mercado de la logística, y así lo demuestra la actividad de los competidores de IFB durante el período 2003-2005. Según el Gobierno belga, la competencia se concentraría en el segmento intermodal, en el que cinco competidores de IFB han inaugurado un total de 12 nuevas conexiones en ese período.

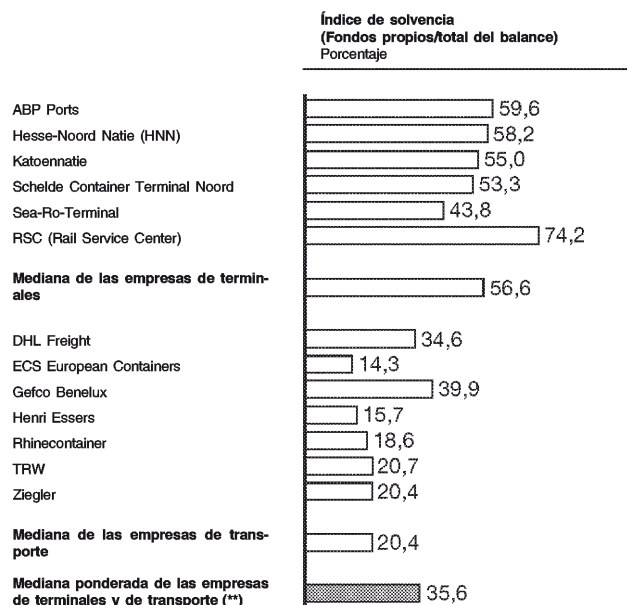
3.3.3.3. Limitación al mínimo de la ampliación de capital.

(177) Según el Gobierno belga, SNCB e IFB procedieron a un análisis detallado de las necesidades de capital de IFB en función de los resultados a 31 de diciembre de 2005 y de las previsiones para el año 2006. Se trataba de permitir a IFB mantener sus actividades en los mercados del transbordo de carga y de la logística, con un índice de solvencia comparable al de sus competidores en estos mercados.

(178) Con respecto a la información remitida antes de la decisión de apertura (véanse los puntos 265 a 269), SNCB e IFB reunieron datos complementarios sobre los índices medios de solvencia para los competidores de IFB que explotan terminales, por un lado, y para las empresas de transporte que compiten con IFB, por otro. Los índices de solvencia (que deben entenderse como la relación entre los fondos propios y el total del balance) de esas empresas se presentan en el esquema 16.

⁽²⁵⁾ Esa apertura completa de los mercados, prevista en la Directiva 91/440/CEE, se aplicó mediante un Real Decreto de 13 de diciembre de 2005.

Esquema 16

Índice de solvencia — Muestra de empresas equiparables, 2004 (*)

(*) Los datos de 2003 se han utilizado para ABP, HNN y la terminal Sea-Ro dado que no se habían publicado aún sus cuentas anuales de 2004

(**) Ponderada en función de la utilización de los activos de IFB (42 % terminales, 58 % transporte)

Fuente: Belfirst; Amadeux; IFB

- (179) Se desprende del esquema 16 que la media de los índices de solvencia de los operadores de terminales es del 56,6 %, mientras que la media de los índices de solvencia de las empresas de transporte es del 20,4 %. Dado que IFB ejerce su actividad en ambos sectores, su índice de solvencia, en función de las evaluaciones comparativas mencionadas, debería ser de al menos un 35,6 %. Este último porcentaje se calculó ponderando los activos inmovilizados operativos de IFB del siguiente modo:

- un 42 % de los activos inmovilizados operativos de IFB (calculados según su valor contable neto, es decir, después de las amortizaciones y reducciones de valor) se destinan a la actividad de las terminales,
- un 58 % de los activos inmovilizados operativos de IFB se destinan a las actividades de transporte («logistics»).

- (180) Las autoridades belgas observan que el índice de solvencia objetivo de IFB también se ajusta al índice de solvencia real de empresas como Gosselin (38,9 %) y Hupac (34,9 %), que, al igual que IFB, combinan la explotación de terminales con actividades de logística.

- (181) Partiendo del índice de solvencia objetivo de IFB del 35,6 % y de una deuda total de 128,1 millones EUR (estimación a 30 de junio de 2006), la ampliación de capital de IFB debería incluir, según los cálculos de las autoridades belgas, una conversión de deuda en capital de al menos 95,3 millones EUR.

3.3.3.4. Contribución propia de IFB

- (182) En opinión de las autoridades belgas, la contribución total de SNCB a la reestructuración de IFB asciende a 95,3 millones EUR, o sea, el importe de la ampliación de capital previsto. Convendría sustraer de ese importe las sumas que se dedicaron a la parte francesa del grupo y que representan 39,1 millones EUR. Así pues, el saldo, de 56,2 millones EUR, representaría la contribución de SNCB a la reestructuración de las actividades no francesas del grupo.

- (183) A continuación, las autoridades belgas aclaran que las necesidades de financiación para las actividades no francesas de IFB en el período de reestructuración (del 1 de enero de 2003 al 30 de junio de 2006) ascendieron a 106,3 millones EUR. De este importe, SCNB sufragará 56,2 millones EUR; los 50,1 millones EUR restantes se financiarán con recursos propios de IFB. La contribución de IFB al coste total de la reestructuración de las actividades en Bélgica será del 47,1 %.
- (184) El cuadro siguiente presenta los detalles de la financiación:

NECESIDADES Y FUENTES DE FINANCIACIÓN

(supuesto en que la conversión del crédito de 63 millones EUR constituye un «coste» de la reestructuración)

(Miles EUR)

	Parte reestructurada	Desinversiones Francia	Total
Período: 1.1.2003—30.6.2006			
A NECESIDADES DE FINANCIACIÓN			
A.1 Costes de la reestructuración			
A.1.1 Pérdida bruta de explotación («cash drain»), sin los efectos del aumento de productividad equivale a la pérdida bruta de explotación de 2002; prorata de 6 meses para 2006)	- 27 916		- 27 916
A.1.2 Cargas excepcionales	- 32		- 32
A.2 Necesidades de capital durante la reestructuración			
A.2.1 Variación de las necesidades de fondo circulante (aumento)	- 7 685	- 8 000	- 16 559
A.2.2 Inversiones de sustitución en inmovilizado no financiero	- 6 611		- 8 611
A.2.3 Inversiones en inmovilizado financiero (participaciones)	- 782	- 1 700	- 2 482
A.3 Reembolso de deudas e intereses			
A.3.1 En favor de acreedores (financieros) distintos de SNCB			
A.3.1.1 Pago de intereses	- 2 351		- 2 351
A.3.1.2 Reembolso de la deuda financiera	- 16 559		- 16 559
A.3.2 En favor de SNCB			
A.3.2.1 Reembolso de la deuda anterior a 2003	- 33 200	- 29 900	- 53 000
A.3.2.2 Pago de los intereses acumulados a 30.6.2005 de la deuda anterior a 2003	- 5 800	- 5 200	- 11 000
A.3.2.3 Pago de los intereses acumulados a 30.6.2005 de la línea de crédito	- 2 200	- 300	- 2 500
A.3.2.4 Pago de los intereses del segundo semestre de 2005 y del primer semestre de 2006	- 3 100	- 2 100	- 6 200
A.4 Impuestos (regularización del ejercicio impositivo de 1999)	- 77		- 77
Total de las necesidades A.1 + A.2 + A.3 + A.4	- 106 313	- 47 100	- 153 413

(Miles EUR)			
	Parte reestructurada	Desinversiones Francia	Total
B FUENTES DE FINANCIACIÓN			
B.1. Financiación por SNCB:			
B.1.1 Línea de crédito (que se convertirá posteriormente en capital)	13 300	1 700	15 000
B.1.2 Ampliación de capital (además de la conversión de la línea de crédito)	42 920	37 380	90 300
Contribución total de SNCB (subtotal B.1)	56 220	39 080	95 300
B.2 Financiación mediante los medios propios de IFB:			
B.2.1 Aumento de productividad:			
B.2.1.1 Desaparición parcial o total de la pérdida bruta de explotación en la rúbrica A.1.1	26 167		26 167
B.2.1.2 Excedente bruto de explotación en 2004, 2005 y 2006	10 429		10 429
B.2.2 Ingresos financieros	1 368		1 368
B.2.3 Variación de las necesidades de fondo circulante (disminución)	2 687		2 687
B.2.4 Ventas de inmovilizado no financiero (esencialmente la terminal OCHZ en 2004)	4 771		4 771
B.2.5 Ventas de inmovilizado financiero (participaciones)	1 267	8 020	9 287
B.2.6 Deuda financiera contraída con las entidades de crédito	3 300		3 300
B.2.7 Ingresos excepcionales	1 105		1 105
Contribución total neta de IFB (subtotal B.2)	50 093	8 020	58 113
Total de la fuente (B.1 + B.2)	106 313	47 100	153 413
Financiación por SNCB en % del total	52,9 %		
Financiación por IFB en % del total	47,1 %		
	CONTRIBUCIÓN PROPIA	INVERSOR PRIVADO	

(185) Bélgica aporta las siguientes aclaraciones al cuadro.

(186) Las necesidades de financiación incluyen las siguientes categorías:

- costes directos de la reestructuración (sección A.1): esos costes incluyen principalmente la pérdida bruta de explotación («cash drain») acumulada, sin tener en cuenta el aumento de productividad. Si no se tiene en cuenta el aumento de productividad que IFB obtuvo durante la aplicación de su plan de reestructuración, la pérdida bruta de explotación en 2003, 2004 y 2005 habría seguido siendo la misma que en 2002, es decir, un importe anual pendiente de financiación de 8 millones EUR, tal como se indica en el cuadro que viene a continuación. Las necesidades de financiación para 2006 se limitaron a la mitad de ese importe, en el supuesto de una ampliación de capital a 30 de junio de 2006. Contabilizada en relación con todo el período de reestructuración, la pérdida bruta de explotación en que habría incurrido IFB a falta de aumento de productividad asciende a 27,9 millones EUR,

(miles EUR)

	2002	2003	2004	2005 Previsión	2006 Presupuesto (hasta el 30.6)	Período 2003 a 30.6.2006 acumulativo
Resultado de explotación	(47 357)	(2 960)	5 740	3 007	1 213	
+ Amortizaciones y reducciones de valor sobre activos inmovilizados	6 286	5 139	2 585	1 605	802	
+ Reducciones de valor sobre activos corrientes	6 433	(258)	(1 851)	(554)	0	
+ Provisiones	26 662	(4 670)	(1 599)	(980)	460	
Resultado bruto de explotación	(7 976)	(2 749)	4 875	3 079	2 475	7 680
Pérdida bruta de explotación («cash drain») al margen del efecto del aumento de productividad		(7 976)	(7 976)	(7 976)	(3 988)	(27 916)

- necesidades de capital durante la reestructuración (variaciones de las necesidades de capital circulante e inversiones durante la reestructuración, sección A.2): se trata de las inversiones necesarias durante el período de reestructuración. Fue necesario un incremento del capital circulante para financiar las obras en curso, absorber la diferencia entre créditos y deudas comerciales y mantener suficiente liquidez. Las inversiones de sustitución en inmovilizado material fueron necesarias para poder mantener las actividades de IFB durante la aplicación del plan de reestructuración. Su objetivo no era una ampliación de la capacidad de IFB, sino que se trataba más bien de inversiones de sustitución de activos en fin de ciclo y totalmente amortizados, y otras inversiones, como automóviles, ordenadores, pequeñas renovaciones de edificios, etc. La inversión de 0,6 millones EUR en inmovilizado financiero en 2004 estaba vinculada a la reestructuración de la filial IFB Maritime Germany: Haeger & Schmidt International absorbió IFB Maritime Germany y se transfirió a IFB la participación en RKE de Haeger & Schmidt International,
- reembolso de deudas e intereses (sección A.3): aparte de los intereses y del reembolso de las deudas financieras a las instituciones de crédito, esta categoría representa los intereses y el reembolso de las deudas con respecto a SNCB. La deuda de 33,2 millones EUR es la parte de la deuda de 63 millones EUR que no está relacionada con las filiales francesas. Los intereses de 1,4 millones EUR pagaderos en 2006 son los que no formarán parte de la ampliación de capital (para limitarla al mínimo). Los demás intereses (por un total de 9,7 millones EUR) se incluirán en la ampliación de capital. Todos ellos son intereses sobre las deudas relacionadas con las actividades no francesas de IFB,
- impuestos (sección A.4): los impuestos pagados en 2004 son una regularización del ejercicio de imposición de 1999.

(187) Según Bélgica, esas necesidades de financiación fueron asumidas en parte por IFB y en parte por SNCB. En lo que se refiere a la contribución de IFB (sección B.2), Bélgica aporta la información complementaria siguiente:

— durante el período de reestructuración, IFB obtuvo un importante aumento de productividad (véase la sección B.2.1), que mejoró el resultado bruto de explotación, de tal modo que la pérdida de 2002 desapareció en parte en 2003 e íntegramente en 2004, 2005 y 2006. Además, en 2004 y 2005, se registró un excedente, que debería repetirse en 2006. Estos logros confirman las previsiones hechas en función de los elementos con que contaba IFB al desarrollar su plan de reestructuración (véanse los puntos 74 y 75 de la presente Decisión),

— ingresos financieros varios (sección B.2.2): representan 1,4 millones EUR. Proceden de los intereses que IFB pudo acumular en sus cuentas bancarias y eran previsibles en el momento del plan de reestructuración, ya que corresponden a los intereses «EURIBOR» por los importes con que IFB podía contar razonablemente en sus cuentas para las previsiones de su plan de reestructuración;

— ingresos extraordinarios (sección B.2.8): representan 1,1 millones EUR y proceden de las plusvalías que IFB obtuvo con la venta de 263 vagones EAOS [...]. En 2003, al elaborar el plan de reestructuración, esas plusvalías eran previsibles, ya que el mercado para los vagones EAOS registró una demanda importante por un aumento de la demanda de este tipo de vagones en Europa del Este;

— en 2004 y 2005, IFB liberó 2,7 millones EUR aproximadamente por la reducción de sus necesidades de capital circulante (sección B.2.3);

— IFB financió los costes de reestructuración en parte mediante la venta de activos (secciones B.2.4 y B.2.5). Salvo la venta de varios activos de importancia relativamente limitada, esa parte de la contribución se constituye principalmente de la desinversión en 2004 de los activos empleados en la terminal OCHZ. Se cedieron los derechos de copropiedad (50 %) sobre esos activos empleados por OCHZ [...] (véase la sección B.2.4 en 2004) e IFB recuperó un importe complementario de 0,9 millones EUR en capital circulante de OCHZ (véase la sección B.2.5 para 2004),

— en 2003, IFB obtuvo un empréstito bancario por un importe de 2 millones EUR de ING Bank (véase la sección B.2.6). En 2006, IFB financió la compra de máquinas apiladoras por medio de un empréstito externo de 1,3 millones EUR.

(188) Bélgica considera haber contribuido al plan de reestructuración con cargo a sus recursos propios, tal como exigen las Directrices de 1999.

4. VALORACIÓN

4.1. Evaluación del carácter de ayuda de las medidas de salvamento y reestructuración

(189) En virtud del artículo 87, apartado 1, del Tratado, «serán incompatible con el mercado común, en la medida en que afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones».

4.1.1. Ayuda otorgada por el Estado o mediante fondos estatales

(190) Cabe preguntarse en primer lugar si el apoyo financiero de SNCB a IFB fue otorgado por el Estado o mediante fondos estatales. Según la jurisprudencia *Stardust Marine* del Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas ⁽²⁶⁾, se cumple ese criterio si se trata de fondos estatales y si su concesión puede imputarse al Estado, en este caso a Bélgica.

4.1.1.1. Fondos estatales

(191) La Comisión observa que SNCB es una empresa pública a efectos del artículo 2 de la Directiva 80/723/CEE: el Estado belga posee el 100 % del capital suscrito de SNCB, y el Consejo de Administración, así como el Administrador Delegado, son nombrados por el Rey mediante un decreto que es objeto de deliberaciones en el Consejo de Ministros. Así pues, se cumplen los requisitos del artículo 2, apartado 2, letras a) y c) de la Directiva.

(192) En este contexto, «[...] es preciso recordar que, como ya se ha indicado en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, el artículo 87 CE, apartado 1, comprende todos los medios económicos que las autoridades públicas pueden efectivamente utilizar para apoyar a las empresas [...]. Por consiguiente, aun cuando las sumas correspondientes a la medida que se discute no estén de manera permanente en poder de Hacienda, el hecho de que permanezcan constantemente bajo control público y, por tanto, a disposición de las autoridades nacionales competentes, basta para que se las califique como fondos estatales» ⁽²⁷⁾.

(193) Por consiguiente, la Comisión consideró en la carta de apertura (puntos 136 a 138) que los importes puestos a disposición de IFB debían calificarse de fondos estatales.

⁽²⁶⁾ Sentencia del Tribunal de 16 de mayo de 2002, Francia/Comisión, citada anteriormente en la nota 12 a pie de página, punto 37.

⁽²⁷⁾ Sentencia del Tribunal de 16 de mayo de 2002, Francia/Comisión, citada anteriormente en la nota 12 a pie de página, punto 37.

(194) Bélgica impugna el hecho de que todos los recursos de que dispone SNCB constituyan fondos estatales. La Comisión responde así a los tres argumentos aducidos por Bélgica:

(195) La distinción propuesta entre los recursos de SNCB destinados a misiones de servicio público y los recursos destinados a actividades comerciales no es pertinente a la luz de la sentencia *Stardust Marine*. En efecto, dicha sentencia se refería a los recursos de un banco público, lo que demuestra que los recursos de una empresa pública destinados a actividades comerciales también pueden constituir fondos estatales.

(196) El argumento de que el patrimonio de SNCB no está a disposición de Bélgica, sino que se destina al objeto social de SNCB tampoco es de recibo. En efecto, el hecho de que Bélgica posea un 100 % del capital de SNCB, que éste permanezca constantemente bajo control público y que el Estado pueda decidir en cualquier momento privatizar SNCB demuestra que su patrimonio está a disposición del Estado belga. Además, la Comisión observa que el Estado belga nombra a los administradores del Consejo de Supervisión, así como al Administrador Delegado, lo que le confiere cierto control sobre la empresa.

(197) El argumento de que las medidas otorgadas por SNCB a IFB no supondrían una pérdida para el patrimonio del Estado belga es falso de hecho: Bélgica es propietaria de SNCB, por lo que cualquier mala inversión que disminuya el valor de SNCB disminuirá también el patrimonio del Estado belga.

(198) Así pues, la Comisión llega a la conclusión de que las medidas examinadas fueron financiadas mediante fondos estatales.

4.1.1.2. Imputabilidad

(199) En lo que se refiere a la necesidad de imputar las medidas al Estado de que se trata, la sentencia *Stardust Marine* especifica que «el mero hecho de que una empresa pública esté sometida al control estatal no basta para imputar al Estado medidas adoptadas por ella, como las medidas de apoyo financiero que se discuten. Resulta necesario analizar además si resulta procedente la conclusión de que las autoridades públicas intervinieron de algún modo en la adopción de dichas medidas» ⁽²⁸⁾.

(200) Se desprende por tanto de la jurisprudencia del Tribunal de Justicia que el criterio de la imputabilidad en Estado debe ser objeto de examen por la Comisión en cada caso concreto. El Tribunal de Justicia admite que, por regla general, «resultará muy difícil para un tercero demostrar

que unas medidas de ayuda adoptadas por una empresa pública en un caso concreto fueron efectivamente decididas siguiendo las instrucciones de las autoridades públicas.» Según la misma jurisprudencia, «procede reconocer que la imputabilidad al Estado de una medida de ayuda adoptada por una empresa pública puede deducirse de un conjunto de indicios derivados de las circunstancias del asunto y del contexto en el que se produjo la medida» ⁽²⁹⁾.

(201) El Tribunal de Justicia aclara a continuación qué criterios podrían utilizarse para demostrar la imputabilidad:

«La imputabilidad al Estado de una medida de ayuda adoptada por una empresa pública puede deducirse de un conjunto de indicios derivados de las circunstancias del asunto y del contexto en el que se produjo la medida. A este respecto, el Tribunal de Justicia ha tomado en consideración anteriormente el hecho de que el organismo en cuestión no pudiera adoptar la Decisión impugnada sin tener en cuenta las exigencias de los poderes públicos (véase en particular, la sentencia Van der Kooy y otros/Comisión, antes citada, apartado 37), o el hecho de que las empresas públicas estuvieran obligadas a tener en cuenta, además de los factores de naturaleza orgánica que las vinculaban al Estado, las Directrices procedentes del «Comitato interministeriale per la programmazione economica» (CIPE) (sentencias de 21 de marzo de 1991, antes citadas, Italia/Comisión, C- 303/88, apartados 11 y 12, e Italia/Comisión, C- 305/89, apartados 13 y 14).

Para llegar a la conclusión de que una medida de ayuda adoptada por una empresa pública es imputable al Estado pueden ser pertinentes, en su caso, otros indicios, como por ejemplo la integración de la empresa en la estructura de la Administración Pública, la naturaleza de sus actividades y el hecho de desarrollarlas en el mercado compitiendo normalmente con empresas privadas, el estatuto jurídico de la empresa, regida por el Derecho público o por el Derecho de sociedades común, la intensidad de la tutela que ejercen las autoridades públicas sobre la gestión de la empresa, o cualquier otro indicio de la intervención de las autoridades públicas en el caso concreto de que se trate o de lo improbable de su falta de intervención en la adopción de la medida, habida cuenta igualmente del alcance de ésta, de su contenido o de las condiciones que establezca» ⁽³⁰⁾.

(202) En la carta de apertura (puntos 140 a 150), la Comisión estableció una distinción, en lo que se refiere a la imputabilidad de la medida, entre el período previo a la celebración del contrato marco el 7 de abril de 2003 y el período posterior a dicho contrato. Habida cuenta de las observaciones de Bélgica, parece más conveniente establecer una distinción entre tres períodos distintos:

⁽²⁸⁾ Sentencia del Tribunal de 16 de mayo de 2002, Francia/Comisión, citada anteriormente en la nota 13 a pie de página, puntos 52 y 55.

⁽²⁹⁾ Sentencia del Tribunal de 16 de mayo de 2002, Francia/Comisión, citada anteriormente en la nota 13 a pie de página, puntos 53 y 54.

⁽³⁰⁾ Sentencia del Tribunal de 16 de mayo de 2002, Francia/Comisión, citada anteriormente en la nota 13 a pie de página, puntos 55 a 57.

- el período previo al 19 de julio de 2002 (fecha de la decisión del Consejo de Administración de SNCB de aprobar la concesión de un anticipo de tesorería y de aceptar que era «probable» una ampliación de capital para IFB);
- el período del 19 de julio al 20 de diciembre de 2002 (fecha de la decisión del Consejo de Administración de SNCB de aprobar el principio de una ampliación de capital de IFB, por la que se autoriza al Comité de Dirección a negociar el contrato marco de 7 de abril de 2003);
- el período posterior al 20 de diciembre de 2002.

Período previo a la decisión del Consejo de Administración de 19 de julio de 2002

- (203) En lo que se refiere al período previo a esta decisión del Consejo de Administración, cabe preguntarse si la tolerancia que demostraron los mandos directivos (Comité de Dirección) de SNCB al no exigir de IFB el pago de las prestaciones de servicio de transporte a partir de 2000 es imputable al Estado belga. En su carta de apertura (puntos 141 y 142), la Comisión emitió dudas al respecto, preguntándose si la decisión de aceptar el impago sistemático de las facturas durante el período de finales de 2000 a principios de 2003 se adoptó sin intervención de las autoridades belgas.
- (204) Según la respuesta del Gobierno belga, no se informó al Consejo de Administración de SNCB de esa práctica hasta el 19 de julio de 2002; se informó en el mismo momento al Comisario del Gobierno. La Comisión no recibió observaciones de terceros al respecto.
- (205) La Comisión encontró en las actas de los debates celebrados en la Cámara y en el Senado el 6 de marzo de 2002, 24 de enero de 2002 y 28 de febrero de 2002 observaciones sobre IFB, en el contexto del debate más amplio de los diputados y senadores sobre la apertura del mercado ferroviario y el asunto ABX. Por consiguiente, solicitó del Gobierno belga que le remitiese los estudios de Boston Consulting Group y de Team Consult, mencionados en esos debates, así como la decisión del Gobierno belga de 22 de febrero de 2002, que también fue objeto de debate.
- (206) Un análisis de esos documentos no permitió revelar indicios de interferencia del Gobierno belga en las decisiones de SNCB sobre el futuro de IFB.
- (207) Por lo tanto, cabe preguntarse si la tolerancia de los mandos directivos de una empresa pública, tal como se describe en el punto 203 de la presente Decisión, puede imputarse al Estado belga, cuando no hay indicios de una

intervención específica de la administración en esa situación.

- (208) En efecto, según la Ley de 1993 por la que SNCB se constituye como sociedad por acciones de Derecho público, los mandos directivos de SNCB, es decir, el Administrador Delegado y los miembros del Comité de Dirección, gestionan la empresa de forma autónoma, sin intervención de las autoridades públicas. Por lo tanto, a falta de indicios concretos de una intervención del Estado en la gestión del asunto IFB, la Comisión ha de concluir que la decisión de los mandos directivos de SNCB de tolerar el impago de las facturas de IFB durante el período de finales de 2000 a julio de 2002 no es imputable al Estado belga.

Período incluido entre la decisión del Consejo de Administración de 19 de julio de 2002 y la decisión del Consejo de Administración de 20 de diciembre de 2002

- (209) A partir del 19 de julio de 2002, el Consejo de Administración de SNCB y, dentro de éste, el Comisario del Gobierno que representa los intereses de Bélgica en el Consejo de Administración de SNCB, supo que IFB había dejado de pagar sus facturas a finales de 2000, y aprobó la concesión a IFB de un anticipo de 2,5 millones EUR en el segundo semestre de 2002.
- (210) A este respecto, la Comisión debe comprobar si los criterios que establece la jurisprudencia *Stardust Marine* permiten imputar esta decisión del Consejo de Administración de SNCB a Bélgica. Dicho de otro modo, se trata de comprobar en el caso de autos si la presencia del Comisario del Gobierno en el Consejo de Administración, pese a que no tuviese una intervención concreta en la medida de que se trata, permite, no obstante, imputar la decisión al Estado belga. En efecto, se desprende de los elementos a disposición de la Comisión que ni la tramitación del expediente, ni las observaciones de terceros, pusieron de manifiesto indicios que sugiriesen que el Gobierno belga había pretendido influir en la decisión del Consejo de Administración de 19 de julio de 2002. SNCB, que es una empresa pública autónoma, con estatuto de sociedad anónima de Derecho público, goza frente al Estado belga de autonomía de gestión. En lo que se refiere a la presencia del Comisario del Gobierno en el Consejo de Administración de SNCB, la Comisión tiene en cuenta que el papel del Comisario era limitado (véase también el informe del Tribunal de Cuentas al respecto⁽³¹⁾): solo podía intervenir contra la decisión del 19 de julio de 2002 si amenazaba con perjudicar a la aplicación de las misiones de servicio público de SNCB. Dado el importe de la ayuda (2,5 millones EUR) y su forma (anticipo de tesorería, con intereses), debe reconocerse que la decisión no era de una naturaleza que pudiese perjudicar a la aplicación de las misiones de servicio público de SNCB.

⁽³¹⁾ Tribunal de Cuentas: «*Le bon emploi des deniers publics par la SNCB*», auditoría efectuada en ejecución de la Resolución de la Cámara de Representantes del 11 de mayo de 2000; Bruselas, mayo de 2001.

(211) Habida cuenta de estos elementos, la Comisión llega a la conclusión de que la concesión por SNCB del anticipo de 2,5 millones EUR a IFB para mantener una actividad comercial sin ningún vínculo con el servicio público no es imputable al Estado belga.

(212) La Comisión concluye que este asunto particular no contiene indicios sobre la integración en la Administración pública, la naturaleza de las actividades y el estatuto que permitan establecer la imputabilidad al Estado belga de la decisión del Consejo de Administración de 19 de julio de 2002 de conceder un anticipo de 2,5 millones EUR a IFB.

Período posterior a la decisión del Consejo de Administración de 20 de diciembre de 2002

(213) El 20 de diciembre de 2002, el Consejo de Administración decidió celebrar un contrato marco con IFB, que debía incluir medidas de salvamento y medidas de reestructuración, y desembocar en una ampliación del capital de IFB.

(214) El análisis del expediente por la Comisión en su carta de apertura (puntos 143 a 150) puso de manifiesto tres indicios concretos en favor de una imputabilidad al Estado belga de esas medidas de salvamento y de reestructuración en favor de IFB. Esos indicios eran los siguientes:

— la presentación del plan de reestructuración al Estado belga para su aprobación,

— los artículos de prensa que demuestran una influencia determinante del Gobierno belga en SNCB en el año 2003,

— el alcance, el contenido y las condiciones del contrato marco de 7 de abril de 2003.

(215) En su respuesta a la carta de apertura, las autoridades belgas ponen en tela de juicio que esos tres indicios sean suficientes para determinar la imputabilidad al Estado de las medidas con arreglo a la jurisprudencia *Stardust Marine*. La Comisión reitera a continuación el con-

tenido de dichos indicios y explica los motivos por los que desestima los argumentos del Gobierno belga.

a) *Aprobación por las autoridades públicas (punto 56 de la sentencia Stardust Marine)*

(216) En sus sentencias *Van der Kooy* ⁽³²⁾, *Italia/Comisión* ⁽³³⁾ y ⁽³⁴⁾ el Tribunal de Justicia dedujo la imputabilidad de la ayuda del hecho de que su concesión había sido sometida a la aprobación de las autoridades públicas. En la sentencia *Van der Kooy*, este elemento basta por sí solo para determinar la imputabilidad; en las sentencias *Italia/Comisión* y *Comisión/Francia*, la aprobación se combina con otros elementos que muestran la influencia de los poderes públicos ⁽³⁵⁾. La decisión *Space Park Development GmbH*, que fue la primera decisión de la Comisión que aplica la sentencia *Stardust Marine*, también dedujo la imputabilidad de una ayuda del hecho de que el préstamo en cuestión debía recibir la autorización de las autoridades del Estado Federado de Bremen ⁽³⁶⁾. Así pues, la presentación de una medida al Estado miembro para su aprobación constituye un indicio de imputabilidad.

(217) En el caso de autos, el artículo 2 del contrato marco obliga a los Consejos de Administración de SNCB e IFB a presentar el plan de reestructuración al Estado belga para su aprobación ⁽³⁷⁾, lo que constituye un primer indicio de la imputabilidad al Estado belga de la decisión de SNCB de reestructurar IFB.

(218) El Gobierno belga alega que, a diferencia de lo previsto en el contrato marco, SNCB e IFB al final no presentaron el plan de reestructuración a la aprobación del Gobierno belga, ya que habría supuesto una merma de la autonomía comercial de SNCB.

⁽³²⁾ Sentencia del Tribunal de 2 de febrero de 1988, *Kwekerij Gebroeders Van der Kooy BV e.a./Comisión* (C-67/85, C-68/85 y 70/85, Rec. 1988, p. 219).

⁽³³⁾ Sentencias del Tribunal de 21 de marzo de 1991, *Italia/Comisión* (C-303/88, Rec. 1991, p. I 1433, y C-305/89, Rec. 1991, p. I 1603).

⁽³⁴⁾ Sentencia del Tribunal de 30 de enero de 1985, *Comisión/Francia* (290/83, Rec. 1985, p. 439).

⁽³⁵⁾ A saber, el nombramiento de los dirigentes por el Estado (sentencias *Comisión/Italia*); la financiación por una institución pública, las disposiciones de concesión que corresponden a las de una ayuda estatal ordinaria, la presentación por el Gobierno de la ayuda como parte de un conjunto de medidas estatales (sentencia *Comisión/Francia*).

⁽³⁶⁾ Decisión de la Comisión de 17 de septiembre de 2003 relativa a la ayuda estatal concedida por Alemania en favor de *Space Park Development GmbH*, DO L 61 de 27.2.2004, p. 66, considerando 30.

⁽³⁷⁾ Cabe recordar que el artículo 4 reza así: «Las Partes confirman su intención de ejecutar las medidas siguientes siempre que se ajusten a un plan de reestructuración aprobado por sus dos Consejos de Administración, por el Estado belga y, en caso necesario, por la CE, y siempre que las aprueben los accionistas de IFB.»

- (219) Como ya se explicó en la carta de apertura (puntos 146 y 147), esta situación de hecho no vacía de su pertinencia el indicio de imputabilidad: parece poder excluirse que las dos partes en el contrato, SNCB e IFB, hubieran incluido esa cláusula en el contrato si no hubiese habido una influencia del Gobierno belga en este sentido.
- (220) El hecho de que el Gobierno belga afirme que no fue consultado formalmente sobre la reestructuración no basta para excluir una influencia informal por su parte en la preparación del contrato marco de 7 de abril de 2003, ni para excluir que se haya producido dicha aprobación. En efecto, tal como indicó el Tribunal de Justicia en la sentencia *Stardust Marine*, «precisamente a causa de las relaciones privilegiadas existentes entre el Estado y las empresas públicas, por lo general resultará muy difícil para un tercero demostrar que unas medidas de ayuda adoptadas por una empresa pública en un caso concreto fueron efectivamente decididas siguiendo las instrucciones de las autoridades públicas». Por lo tanto, el simple hecho de que el contrato celebrado entre las partes prevea la aprobación por el Estado belga constituye un indicio sólido de la implicación del Gobierno belga.
- (221) En su respuesta a la carta de apertura, el Gobierno belga explicó que la cláusula contenida en el artículo 2 del contrato marco no se refería al plan de reestructuración, sino a la comunicación por la que Bélgica notificaría el contrato marco a la Comisión.
- (222) La Comisión considera que ese argumento no es convincente: si las partes en el contrato marco solo hubiesen tenido en mente su notificación por Bélgica a la Comisión, lo habrían formulado de forma explícita en el artículo 2 del contrato. La interpretación propuesta por el Gobierno belga es contraria a la letra del contrato.
- (223) Por consiguiente, la Comisión llega a la conclusión de que el artículo 2 del contrato implica la aprobación de las medidas por las autoridades belgas y constituye un indicio de imputabilidad de las medidas referidas al Estado belga.
- b) *Artículos de prensa*
- (224) También se encuentran indicios complementarios en favor de una intervención del Gobierno belga en el asunto presente en artículos de prensa ⁽³⁸⁾. Así, un artículo publicado en *La Libre Belgique* el 19 de mayo de 2003 ⁽³⁹⁾ cita al gabinete de prensa de SNCB, explicando que Bélgica no había notificado aún las medidas de salvamento a la Comisión en esa fecha, mientras que el contrato marco se firmó el 7 de abril de 2003, por el hecho de que «el poder federal ha[bía] de pronunciarse». En un artículo publicado en marzo de 2003 en el sitio web www.cheminot.be, se cita del siguiente modo a Karel Vinck, entonces Administrador Delegado de SNCB, en relación con los asuntos ABX e IFB: «Reclama un margen de maniobra suficiente para la gestión de la empresa», lo que da a entender que los mandos directivos de SNCB consideraban que el Estado intervenía demasiado en estos asuntos.
- (225) Bélgica refuta este indicio. Respecto del artículo de *La libre Belgique*, aduce, tal como ocurre con el artículo 2 del contrato marco, que el poder federal solo debía pronunciarse sobre la comunicación del Gobierno belga a la Comisión para la notificación del contrato marco. Sin embargo, el texto del artículo de prensa y del comunicado de prensa de SNCB es claro. Si el gabinete de prensa de SNCB hubiese querido decir que el Gobierno belga solo había de aprobar un texto de transmisión a la Comisión, habría indicado que el problema pendiente era meramente un problema de forma, y no de sustancia.
- (226) En lo que se refiere a las afirmaciones de Karel Vinck, las autoridades belgas consideran que se limitaron a la gestión de las misiones de servicio público. Esto parece poco creíble, ya que se le entrevistó en concreto sobre los asuntos ABX e IFB, que, tal como reconoce el propio Gobierno belga, se refieren a actividades comerciales de SNCB, y no a las misiones de servicio público.
- c) *Alcance, contenido, condiciones del contrato marco*
- (227) De manera más general, la Comisión recuerda que el punto 56 de la sentencia *Stardust Marine*, antes citada, según el cual «cualquier otro indicio de la intervención de las autoridades públicas en el caso concreto de que se trate o de lo improbable de su falta de intervención en la adopción de la medida, habida cuenta igualmente del alcance de ésta, de su contenido o de las condiciones que establezca» debe tenerse en cuenta para determinar la imputabilidad de una medida al Estado miembro, supone que el alcance, el contenido y las condiciones del contrato marco constituyen indicios complementarios de imputabilidad.
- (228) Bélgica refuta este tercer indicio, repitiendo que SNCB es totalmente autónoma a la hora de adoptar todas sus decisiones, con excepción de la gestión de los servicios públicos.

⁽³⁸⁾ Los artículos de prensa pueden constituir un indicio de imputabilidad, véanse las decisiones *ABX Logistics* (DO C 9 de 14.1.2004, p. 12) y *Sniace S.A.* (DO L 108 de 30.4.2003, p. 35).

⁽³⁹⁾ «Inter Ferry Boats coupée en 2 branches», artículo disponible en línea a partir del 19 de mayo de 2003 en la página web www.lalibre.be

- (229) La Comisión considera que la Ley de 1993 que regula el estatuto de SNCB como sociedad por acciones de Derecho público confiere en efecto autonomía a SNCB para sus actividades comerciales. Sin embargo, la Comisión recuerda que el Comisario del Gobierno está presente en cada reunión del Comité de Administración, y puede consultar a las autoridades belgas mediante un recurso para anular una decisión del Consejo de Administración sobre un tema ajeno al cumplimiento de las misiones de servicio público si dicha decisión «perjudica [...] a la aplicación de las misiones de servicio público».
- (230) Como ya lo ha explicado, la Comisión considera que la decisión de conceder un anticipo de tesorería de 2,5 millones EUR no podía ser objeto de un recurso del Comisario del Gobierno, ya que, por su importe y su forma, no podía perjudicar a la aplicación de las misiones de servicio público.
- (231) La valoración debe ser distinta en lo que se refiere a la decisión de invertir casi 100 millones EUR en una sociedad al borde de la quiebra. Esa decisión debía llevar al Comisario del Gobierno a intervenir o, cuando menos, a informar a las autoridades belgas, para que interviniesen de manera formal o informal, tal como lo hizo por ejemplo en el año 2000 con respecto a las inversiones en ABX Italia.
- (232) Por lo tanto, la Comisión considera que el alcance, el contenido y las condiciones del contrato marco también constituyen, junto con la presencia y los poderes del Comisario del Gobierno, un indicio de imputabilidad.
- d) *Conclusión*
- (233) Por consiguiente, la Comisión deduce que las medidas referidas son imputables al Estado belga en lo que se refiere al período posterior a la decisión del Consejo de Administración de SNCB de 20 de diciembre de 2002.
- (234) Así pues, procede analizar si las medidas adoptadas por SNCB sobre IFB a partir del 20 de diciembre de 2002 confirieron una ventaja al beneficiario, o si, por el contrario, SNCB actuó como lo habría hecho un inversor prudente en una economía de mercado.
- 4.1.2. *Ventaja para el beneficiario de la ayuda en aplicación del principio del inversor prudente en una economía de mercado*
- (235) Es preciso analizar si la decisión del Consejo de Administración de SNCB de 20 de diciembre de 2002 de ampliar el capital de IFB mediante una conversión de los créditos adeudados y de conceder medidas de salvamento, que llevó a SNCB a firmar, el 7 de abril de 2003, el contrato marco con IFB, creó una ventaja económica para IFB, o si esta decisión depende de la valoración de un inversor privado en una economía de mercado.
- (236) Ya que la decisión de SNCB de no solicitar el pago de sus facturas a IFB desde finales de 2000 hasta diciembre de 2002 y la de conceder un anticipo de 2,5 millones EUR no son imputables a Bélgica, ya no procede analizar esas decisiones con detalle.
- (237) Cabe recordar que las medidas de salvamento consistían en:
- la concesión de un plazo de pago para unas deudas de 63 millones EUR,
 - la concesión de una línea de crédito de 15 millones EUR,
 - la concesión de un anticipo recuperable de 5 millones EUR.
- (238) Las medidas de reestructuración incluían la desinversión de las filiales en Francia y la reestructuración y mantenimiento de las actividades en Bélgica. La financiación de esas medidas se garantizaba en primer lugar con las medidas de salvamento, y el plan de reestructuración establecía una financiación permanente mediante la conversión de los créditos siguientes en capital social:
- la conversión en capital social de las deudas de 63 millones EUR para las que se concedió un plazo de pago,
 - la conversión en capital social de la línea de crédito de 15 millones EUR,
 - la conversión en capital social de los intereses capitalizados sobre el plazo de pago y sobre la línea de crédito.
- (239) Para determinar si SNCB actuó como lo habría hecho un inversor privado en una economía de mercado, procede evaluar si, en circunstancias similares, un inversor privado de una importancia equiparable y en una situación comparable a la de SNCB podría haber actuado del mismo modo ⁽⁴⁰⁾.

⁽⁴⁰⁾ Sentencia de 21 de marzo de 1991 en el asunto C-305/89, *Italia/Comisión*, puntos 19 y 20.

(240) El Tribunal de Justicia especificó que si el comportamiento del inversor privado no es necesariamente el del inversor normal que invierte capitales para su rentabilidad a más o menos corto plazo, sí debe, al menos, ser el de una sociedad de cartera privada o de un grupo privado de empresas que aplican una política estructural, global o sectorial y se guían por perspectivas de rentabilidad a más largo plazo ⁽⁴¹⁾ El Tribunal aclaró que la Comisión se ve obligada a «hacer un análisis completo de todos los elementos pertinentes de la transacción controvertida y de su contexto» para saber si el Estado actuó como lo habría hecho un inversor prudente en una economía de mercado ⁽⁴²⁾.

(241) Bélgica, en su respuesta a la carta de apertura, considera que la decisión de SNCB de solicitar de IFB, por un lado, la desinversión de las filiales francesas del grupo y, por otro, la reestructuración y el mantenimiento de sus actividades en Bélgica, corresponden a decisiones que habría tomado un inversor privado en una economía de mercado.

(242) Ahora bien, la Comisión considera que no se trata de saber si IFB, al desinvertir sus filiales en Francia y al reestructurar y mantener sus actividades en Bélgica, se comportó como un inversor en una economía de mercado, sino que se trata de saber si la decisión de SNCB de financiar esas dos medidas es una decisión que habría tomado un inversor privado.

(243) En 2002-2003, SNCB debía decidir si, en general, resultaba menos caro financiar la reestructuración de IFB (que suponía la desinversión de las filiales en Francia y el mantenimiento de las actividades en Bélgica) o declarar en quiebra a IFB. Es práctica constante de la Comisión considerar que un inversor privado habría mantenido la actividad de una filial, si una comparación entre los costes de liquidación y los costes de reestructuración de la filial pone de manifiesto que los costes de liquidación superan los costes de reestructuración ⁽⁴³⁾.

(244) Procede por tanto establecer ante todo el coste, para SNCB, de estas dos hipótesis: la reestructuración y la liquidación de IFB.

4.1.2.1. Coste de la reestructuración de IFB

(245) En la primera hipótesis, SNCB dedica 95,3 millones EUR a financiar la reestructuración de IFB, en forma de renun-

cia a la recuperación de los créditos que se convierten en capital. Tras la reestructuración, es propietaria del 100 % de una empresa cuyo valor se estima en 31 millones EUR, pero con 34,2 millones EUR de provisiones y 15 millones EUR de deudas financieras (al margen de las deudas con SNCB), por lo que el valor de empresa neto equivale a - 18 millones EUR. La Comisión considera realistas estas estimaciones, basadas en métodos reconocidos.

(246) La Comisión observa por tanto que, en el supuesto de una venta de IFB, SNCB solo habría podido obtener un precio de venta negativo.

4.1.2.2. Coste hipotético de una liquidación de IFB

(247) En la segunda hipótesis, SNCB también renuncia a la recuperación de sus 95 millones EUR de créditos. Bélgica considera además que, en función de los elementos disponibles en el momento de la celebración del contrato marco el 7 de abril de 2003, la liquidación de las actividades belgas de IFB habría obligado a SNCB a sufragar un coste complementario que oscilaría entre 70,6 y 161,8 millones EUR. Ese importe correspondería a las sumas que, en principio, habrían podido recuperarse mediante la liquidación de los activos (37,5 millones EUR), de las que se retiran los costes generados por la liquidación del pasivo de IFB (67 a 76,9 millones EUR) y el coste del personal de SNCB sobrante (41,1 a 122,4 millones EUR) por el cese de las actividades de IFB.

(248) La Comisión no comparte este análisis. Niega que SNCB haya debido pagar la totalidad del pasivo de IFB y no acepta el importe del coste social adicional calculado por Bélgica.

Responsabilidad de SNCB por el pasivo de IFB

(249) A diferencia de lo que pretende Bélgica, el hecho de que IFB tuviera un activo neto (valor de recuperación del activo menos el valor del pasivo exigible) negativo no significa que, en caso de quiebra, SNCB hubiese tenido que sufragar el excedente de pasivo correspondiente. En efecto, la Comisión recuerda que, en principio, una empresa como IFB responde de sus obligaciones con su propio patrimonio social. La responsabilidad de los accionistas ante las obligaciones de la sociedad no suele ir más allá de su capital social y no afecta por tanto a los patrimonios propios de los distintos accionistas. Solo en casos excepcionales y en condiciones muy estrictas, algunas legislaciones nacionales prevén la posibilidad para terceros de recurrir a los accionistas ⁽⁴⁴⁾.

⁽⁴¹⁾ Sentencia de 21 de marzo de 1991 en el asunto C-305/89, *Italia/Comisión*, puntos 19 y 20.

⁽⁴²⁾ Sentencia de 6 de marzo de 2003, *WestLB Girozentrale/Comisión* (T-228/99 y T-233/99, Rec. 2003, p. II-435), punto 2251.

⁽⁴³⁾ Véase la Decisión de la Comisión, de 7 de diciembre 2005, en el asunto C-53/03, Bélgica, Reestructuración de la empresa ABX Logistics, punto 196 y siguientes.

⁽⁴⁴⁾ Véase la Decisión de ampliar el procedimiento C-53/03, Bélgica, ABX Logistics, punto 61.

(250) En el supuesto de una quiebra de IFB, SNCB habría perdido su capital social, pero no habría debido reembolsar a los demás acreedores de IFB. A priori, el coste de la quiebra de IFB para SNCB en su calidad de accionista habría sido nula, y no de 29,5 a 39,4 millones EUR como sostienen las autoridades belgas.

(251) En su práctica decisoria, la Comisión reconoce, no obstante, que una empresa en la situación de SNCB habría podido verse obligada a sufragar costes no solo en su calidad de accionista⁽⁴⁵⁾. En el asunto presente, esos costes son, en particular, los siguientes:

— como acreedor, SNCB perderá sus créditos con respecto a IFB, al menos en proporción de su cuota en el pasivo de IFB no cubierto por el activo; la Comisión puede aceptar que, habida cuenta del papel de SNCB en la liquidación de IFB, ese riesgo pueda evaluarse hasta el importe total de los créditos que SCNB tiene sobre IFB, es decir, 95 millones EUR,

— la Comisión podría aceptar que, en su calidad de empresa matriz y para salvar su reputación, resultase prudente para SNCB asumir parte de las deudas impagadas a los proveedores de IFB que también son proveedores de SNCB.

(252) Conviene por tanto considerar el importe máximo que SNCB habría podido verse obligada a asumir en este contexto. Bélgica considera al respecto que el coste adicional asumido por SNCB no debería superar 13 millones EUR. En realidad, el coste adicional real habría podido ser inferior, ya que los acreedores de IFB habrían recuperado primero parte de sus créditos de la liquidación de IFB y SNCB solo habría sufragado el saldo correspondiente. Ese importe de 13 millones EUR debe considerarse por tanto un límite máximo.

Importe del coste social adicional para SNCB

(253) La Comisión considera que, en principio, un inversor privado en una economía de mercado, que ha de optar entre financiar la reestructuración de su filial o declararla en quiebra, puede verse obligado a tener en cuenta el coste de la reducción de plantilla, si es una consecuencia directa e inevitable de la declaración de quiebra de la filial.

(254) Bélgica llega a la conclusión de que la declaración de quiebra de IFB habría dejado a SNCB con un exceso de

personal de 530 empleados (50 de ellos destacados en IFB y 480 empleados en SNCB para actividades cuyo mantenimiento dependía de las actividades de IFB). La reducción de plantilla de 530 empleados habría generado para SNCB costes de 122,4 millones EUR (230 000 EUR por empleado). El desglose de ese cálculo se explica en la parte 3 de la presente Decisión.

(255) La Comisión no considera realista considerar que SNCB solo podría haber recuperado un 21 % del tráfico generado anteriormente por IFB. En primer lugar, tal como Bélgica lo reconoce en su respuesta a la decisión de apertura, los mercados en los que IFB ejerce su actividad están en plena expansión (crecimiento del 11 % para el transbordo de carga y del 12 % para el transporte combinado). Por tanto, parece probable que competidores de IFB habrían comprado los activos de IFB para mantener sus actividades.

(256) En esta hipótesis, el comprador de IFB habría necesitado servicios ferroviarios de transporte de carga. Habida cuenta de la posición preeminente de SNCB en el mercado del transporte internacional de mercancías a partir de Bélgica y de su monopolio (hasta el 1 de enero de 2007) en el mercado del transporte nacional de mercancías en Bélgica, la Comisión considera que el comprador de IFB habría elegido a SNCB como transportista ferroviario, al menos para una parte importante de sus necesidades. Por consiguiente, incluso en el supuesto de una quiebra de IFB, SNCB habría podido recuperar una cuota muy significativa del tráfico ferroviario generado por IFB.

(257) Además, la Comisión observa que los mercados de transporte ferroviario están en crecimiento. Por lo tanto, parece razonable asumir que SNCB habría podido crecer a la misma velocidad que el mercado, lo que le habría permitido reintegrar poco a poco a los 50 empleados destacados en IFB.

(258) En conclusión, la Comisión considera que Bélgica no ha demostrado de forma convincente que SNCB hubiera tenido un exceso de personal de 480 empleados en el supuesto de una quiebra de IFB y que no hubiera podido reintegrar a los 50 empleados destacados en IFB.

(259) En función de la información remitida por Bélgica, la Comisión considera que, en el segundo supuesto, SNCB también renuncia (como en el primero) a recuperar sus créditos por un importe máximo de 95,3 millones EUR y sufraga, además, un coste máximo de 13 millones EUR.

4.1.2.3. Conclusión

(260) Si SNCB renunciaba en ambos supuestos a sus créditos frente a IFB por un importe de 95,3 millones EUR,

⁽⁴⁵⁾ Véase la Decisión de la Comisión de 7 de diciembre 2005, en el asunto C-53/03, Bélgica, Reestructuración la empresa ABX Logistics, punto 204 y siguientes.

Bélgica no ha demostrado que, optando por el primer supuesto (financiación de la reestructuración), que llevaría a SNCB a poseer una empresa con un valor negativo estimado en - 18 millones EUR, SNCB haya adoptado una decisión prudente desde un punto de vista económico frente al supuesto de la liquidación, en el que los únicos costes adicionales demostrados en el contexto del presente procedimiento se evalúan en un máximo de 13 millones EUR.

- (261) La Comisión concluye que Bélgica no ha demostrado que SNCB haya actuado como un inversor privado en una economía de mercado al adoptar la decisión, imputable al Estado belga, de financiar la reestructuración y el mantenimiento de las actividades de IFB en Bélgica y la desinversión de las actividades de IFB en Francia.

4.1.3. Falseamiento de la competencia y repercusión en los intercambios entre los Estados miembros

- (262) La Comisión ha de analizar la situación del mercado en cuestión y las cuotas de mercado de los beneficiarios en el mismo, así como el impacto que tendrá el apoyo financiero en la situación de la competencia ⁽⁴⁶⁾.
- (263) En este asunto concreto, el apoyo financiero se concedió a una empresa activa en mercados abiertos a la competencia, que compite con agentes de varios Estados miembros, tal como se demuestra en la parte 2 de la presente Decisión. Así pues, el apoyo financiero falsea o amenaza con falsear la competencia, y amenaza con afectar o afecta a los intercambios entre los Estados miembros.
- (264) El Gobierno belga, en su carta de respuesta a la apertura del procedimiento, refuta que se cumplan estos dos requisitos del artículo 87, apartado 1, ya que la Comisión no habría presentado prueba alguna que ponga de manifiesto tales falseamientos de la competencia.
- (265) La Comisión recaba la atención de las autoridades belgas sobre el hecho de que el artículo 87, apartado 1, se refiere a una amenaza de falseamiento. Por lo tanto, la Comisión no debe demostrar un falseamiento de la competencia, sino explicar de forma convincente el riesgo de tales falseamientos, lo que hizo en la carta de apertura (puntos 212 y 213), así como en la presente Decisión.

4.1.4. Conclusión: presencia de una ayuda estatal

- (266) En conclusión, la Comisión considera que la financiación por SNCB de la reestructuración de IFB (en Bélgica) y del cese de sus actividades en Francia, mediante la conversión en capital de las deudas por un importe de 95,3 millones EUR, constituye una ayuda estatal.

4.2. Compatibilidad de la ayuda

- (267) Según el artículo 87, apartado 3, letra c), del Tratado «podrán considerarse compatibles con el mercado común las ayudas destinadas a facilitar el desarrollo de determinadas actividades o de determinadas regiones económicas, siempre que no alteren las condiciones de los intercambios en forma contraria al interés común».

- (268) La ayuda concedida por Bélgica por medio de SNCB podría ser compatible con el mercado común con arreglo del artículo 87, apartado 3, letra c), tal como interpreta la Comisión en sus Directrices de 1999 y 2004.

4.2.1. Compatibilidad como ayudas de salvamento

- (269) Solo las medidas que consistan en una ayuda de tesorería podrán ser compatibles como ayudas de salvamento. En el asunto presente, las ayudas de tesorería son la concesión del plazo de pago, de la línea de crédito y del anticipo recuperable.
- (270) Cabe preguntarse previamente qué versión de las Directrices es aplicable. La última versión entró en vigor el 10 de octubre de 2004 e indica en su punto 7 «fecha de aplicación y período de vigencia»:

«(102) La Comisión aplicará estas Directrices desde el 10 de octubre de 2004 hasta el 9 de octubre de 2009.

(103) Las notificaciones registradas por la Comisión antes del 10 de octubre de 2004 se examinarán a la luz de los criterios vigentes en el momento de la notificación.

(104) La Comisión examinará la compatibilidad con el mercado común de toda ayuda de salvamento o de reestructuración que se conceda sin la autorización de la Comisión y, por lo tanto, infringiendo lo dispuesto en el apartado 3 del artículo 88 del Tratado con arreglo a las presentes Directrices, cuando la ayuda, o una parte de ella, se haya concedido después de la publicación de las Directrices en el *Diario Oficial de la Unión Europea*.

En los demás casos las examinará con arreglo a las Directrices aplicables en el momento de la concesión de la ayuda.»

- (271) Las ayudas de tesorería se concedieron el 7 de abril de 2003, mediante la celebración de un contrato marco entre IFB y SNCB. Su concesión se produjo sin notificación previa a la Comisión y, por tanto, en infracción de lo dispuesto en el artículo 88, apartado 3, del Tratado. Así pues, la valoración de su compatibilidad como ayudas de salvamento se hará en función de las Directrices de 1999.

⁽⁴⁶⁾ Sentencia del Tribunal de 13 de marzo de 1985, Reino de los Países Bajos y *Leeuwarder Papierwarenfabriek/Comisión* (asuntos acumulados 296/82 y 318/82, Rec. 1985, p. 809), punto 24.

(272) El punto 23 de las Directrices de 1999 define las cinco condiciones siguientes para que una ayuda de salvamento pueda ser compatible con el mercado común:

«Las ayudas de salvamento [...] deben:

- a) constituir ayudas de tesorería consistentes en garantías sobre préstamos o en préstamos. En ambos casos, al préstamo se ha de aplicar un tipo al menos comparable a los aplicados a los préstamos concedidos a empresas saneadas y especialmente a los tipos de referencia adoptados por la Comisión;
 - b) corresponder a préstamos cuyo plazo de amortización tras el último pago a la empresa de las cantidades prestadas no sea superior a doce meses; la devolución del préstamo relacionado con la ayuda de salvamento puede llevarse a cabo, en su caso, mediante la ayuda de reestructuración que autorizase posteriormente la Comisión;
 - c) estar justificadas por razones sociales serias y no ser susceptibles de provocar un desequilibrio de la situación económica reinante en otros Estados miembros;
 - d) ir acompañadas, en el momento de su notificación, de un compromiso del Estado miembro de transmitir a la Comisión, en el plazo de seis meses a partir de la autorización de la ayuda de salvamento, un plan de reestructuración, un plan de liquidación o la prueba de que se ha reembolsado íntegramente el préstamo o de que se ha puesto fin a la garantía;
 - e) limitarse al importe necesario para mantener a la empresa en funcionamiento (por ejemplo, cobertura de los costes salariales o de suministros corrientes) durante el período para el que se autoriza».
- (273) La duración de reembolso prevista por el contrato marco es de doce meses. Sin embargo, el Gobierno belga comunicó a la Comisión que la duración se prolongaba tácitamente entre las partes hasta el momento de la ampliación de capital.
- (274) Habida cuenta de este elemento, la Comisión consideró en su decisión de apertura (puntos 232 y 233) que no se cumplía el requisito del punto 23, letra b), y que las ayudas de tesorería no podían autorizarse como ayudas de salvamento.
- (275) Bélgica rebate esta valoración jurídica con tres argumentos. Considera, en primer lugar, que SNCB mantuvo las medidas de salvamento con el único fin de permitir a la Comisión concluir el examen del asunto NN 9/04. Invoca el punto 24 de las Directrices, en el que se establece que una autorización de las medidas de salvamento sigue siendo válida hasta que la Comisión se pronuncie sobre el plan de reestructuración. Por lo tanto, las autoridades belgas piden a la Comisión que no invoque la duración de su propio procedimiento de aprobación de las medidas de salvamento para impugnar la duración del mantenimiento de estas medidas y que apruebe, con arreglo al punto 24 de las Directrices de 1999, las medidas de salvamento hasta que la Comisión se pronuncie sobre el plan de reestructuración.
- (276) La Comisión considera que este argumento no es pertinente. En efecto, el punto 24 de las Directrices de 1999 indica que: «La autorización inicial de la ayuda de salvamento abarca un período máximo de seis meses o, si el Estado miembro ha remitido un plan de reestructuración en dicho plazo, hasta que la Comisión se pronuncie sobre el mismo. Una vez concedida la autorización inicial y en casos excepcionales debidamente justificados, la Comisión podrá autorizar una prórroga de dicho plazo a petición del Estado miembro».
- (277) La Comisión observa que Bélgica aplicó las ayudas de reestructuración el 7 de abril de 2003. El plazo de seis meses para la presentación de un plan de reestructuración expiraba por tanto el 6 de octubre de 2003. Las autoridades belgas comunicaron el plan de reestructuración a la Comisión en una reunión celebrada el 12 de diciembre de 2003, con lo que no se ajustaron al plazo que estipula el punto 24 de las Directrices.
- (278) El segundo argumento de las autoridades belgas, según el cual habrían proporcionado a la Comisión todos los elementos necesarios para pronunciarse sobre las ayudas de salvamento mediante su comunicación de 12 de agosto de 2003, tampoco es pertinente. En efecto, el hecho de que la Comisión solicitara información complementaria en sucesivas ocasiones pone de manifiesto que la información proporcionada por Bélgica no estaba completa.
- (279) En cuanto al argumento de las autoridades belgas según el cual la Comisión nunca emitió reservas sobre el mantenimiento provisional de las medidas de salvamento, basta con recordar que la Comisión, en sus cartas de 13 de octubre de 2003 y 26 de enero de 2005, incluyó la advertencia siguiente: la Comisión «recaba la atención de las autoridades belgas sobre la cláusula de efecto suspensivo de la aplicación del artículo 88, apartado 3, del Tratado CE que establece el artículo 3 del Reglamento (CE) nº 659/99 del Consejo, la cual prohíbe la ejecución de toda nueva ayuda antes de que la Comisión adopte o deba considerarse que ha adoptado una decisión autorizando dicha ayuda. Además, me permito recordar a las

autoridades belgas que podría exigirse de su beneficiario la recuperación de toda ayuda ejecutada en infracción de esta cláusula, con arreglo al artículo 14 de dicho Reglamento».

- (280) La Comisión llega por tanto a la conclusión de que las ayudas de tesorería concedidas por SNCB a IFB superaron el plazo de 12 meses previsto en el punto 23, letra b), de las Directrices de 1999 y que las autoridades belgas no presentaron a la Comisión el plan de reestructuración en el plazo de seis meses, tal como establece el punto 24 de las Directrices de 1999. Así pues, las ayudas concedidas por SNCB no pueden autorizarse como ayudas de salvamento. No obstante, podrían ser compatibles con el mercado común como ayudas de reestructuración.

4.2.2. Compatibilidad de las ayudas de reestructuración

- (281) Cabe preguntarse de nuevo qué versión de las Directrices es aplicable. En su decisión de apertura (punto 240), la Comisión consideró que si SNCB decide no conceder una nueva ventaja a IFB y si se demuestra que SNCB se comprometió a convertir sus créditos en capital antes de la publicación de las Directrices de 2004, la Comisión debería examinar en su decisión final las ayudas concedidas por SNCB a IFB en función de las Directrices de 1999.
- (282) Las autoridades belgas, en su respuesta a la carta de apertura, comunicaron a la Comisión que SNCB renunciaba a la contribución en especie de su participación en la sociedad TRW en beneficio de IFB y retiraba su notificación de 28 de febrero de 2005. Por consiguiente, la Comisión observa que SNCB decidió no conceder una nueva ventaja a IFB, sino limitarse a convertir sus créditos en capital.
- (283) Conviene determinar si SNCB se comprometió a convertir sus créditos en capital antes de la publicación de las Directrices de 2004. Las autoridades belgas, en su respuesta a la carta de apertura, demostraron que, en Derecho belga, el compromiso de SNCB de convertir sus créditos en capital era firme a partir del 7 de abril de 2003, momento de la celebración del contrato marco, y el hecho de que este compromiso se sometiese a una condición suspensiva, es decir, a la notificación a la Comisión y a la aprobación por la Comisión, no suponía retirar a dicho compromiso su carácter firme y definitivo. En efecto, tal como demostraron las autoridades belgas, si se cumple esa condición suspensiva, produce un efecto retroactivo. Así pues, el compromiso de SNCB de con-

vertir sus créditos en capital es firme desde el 7 de abril de 2003.

- (284) Dado que se cumplen ambos requisitos, la Comisión concluye que procede aplicar a este asunto las Directrices de 1999. Esa conclusión se ajusta, de hecho, al análisis presentado en la decisión de apertura (punto 240), en que la Comisión emitió la conclusión siguiente:

«[...] si SNCB decide no conceder de nuevo ventaja a IFB y si se demuestra que SNCB se comprometió a convertir sus créditos en capital antes de la publicación de las Directrices de 2004, la Comisión deberá examinar en su decisión final las ayudas concedidas por SNCB a IFB en función de las Directrices de 1999»⁽⁴⁷⁾.

- (285) Para poder recibir ayudas de reestructuración, una empresa debe ante todo poder acogerse a la aplicación de las Directrices. Para ello, debe ser una empresa en crisis. Las Directrices de 1999 indican a este respecto (puntos 4 y 5):

«(4) [...] En el marco de las presentes Directrices, la Comisión considerará [...] que una empresa se encuentra en crisis si es incapaz, mediante sus propios recursos financieros o con los que están dispuestos a aportarle sus accionistas y acreedores, de enjugar pérdidas que la conducirán, de no mediar una intervención exterior, a su desaparición económica casi segura a corto o medio plazo.

- (5) En particular y sea cual sea su tamaño, se considera que una empresa está en crisis, a efectos de las presentes Directrices, si,

a) tratándose de una sociedad cuyos socios tienen una responsabilidad limitada, ha desaparecido más de la mitad de su capital suscrito y se ha perdido más de una cuarta parte del mismo en los últimos doce meses».

⁽⁴⁷⁾ Decisión de incoar el procedimiento formal de examen — Ayuda estatal C-46/05, punto 240.

- (286) Como ya se demostró en la decisión de apertura (punto 225), las cuentas anuales de IFB de 2002 arrojan un capital suscrito de 48 millones EUR y pérdidas corrientes (sin deducir los impuestos) de 50 millones EUR. Por tanto, el capital social había desaparecido cuando SNCB decidió conceder ayudas en abril de 2003. Más de la mitad del capital suscrito había desaparecido entonces (más de una cuarta parte en los últimos 12 meses), por lo que IFB es una empresa en crisis con arreglo a los puntos 4 y 5 de las Directrices.
- (287) Además, la empresa no debe ser una empresa de nueva creación. Las Directrices de 1999 indican a este respecto (punto 7):
- «(7) A efectos de las presentes Directrices, las empresas de nueva creación no pueden acogerse a las ayudas de salvamento y de reestructuración aunque su situación financiera inicial sea precaria. Tal es el caso especialmente si la empresa de nueva creación ha surgido de la liquidación de otra empresa anterior o de la absorción de sus activos».
- (288) Tal como se describe en la parte 2 de la presente Decisión, IFB se creó el 1 de abril de 1998, mediante la fusión de la sociedad FerryBoats S.A. con la sociedad InterFerry S.A. y la aportación del departamento ferroviario de la empresa Edmond Depaire S.A. a la entidad fusionada. En la carta de apertura (puntos 218 a 223), la Comisión se preguntó si la nueva empresa IFB mantenía la personalidad jurídica de una de las tres empresas, o si se trataba de una empresa de nueva creación en 1998.
- (289) En su respuesta a la carta de apertura, las autoridades belgas indicaron que IFB mantenía la personalidad jurídica de FerryBoats S.A., que fue registrada en 1923. La Comisión concluye por tanto que IFB no es una empresa de nueva creación con arreglo al punto 7 de las Directrices de 1999.
- (290) El punto 3.2.2 de las Directrices de 1999 enuncia los siguientes requisitos para la autorización de una ayuda a la reestructuración:
- el plan de reestructuración ha de permitir que se restablezca la viabilidad a largo plazo de la empresa en un plazo razonable,
 - se han de adoptar medidas que mitiguen en lo posible las consecuencias negativas que la ayuda puede acarrear para los competidores,
 - la ayuda deberá limitarse a lo estrictamente necesario para permitir la reestructuración,
- es esencial que la Comisión pueda garantizar la correcta ejecución del plan de reestructuración mediante informes periódicos y detallados,
 - las ayudas de reestructuración solo deben concederse una vez.
- 4.2.2.1. Plan de reestructuración que restablece la viabilidad económica de la empresa
- (291) En lo que se refiere al plan de reestructuración que restablece la viabilidad económica de la empresa, las Directrices de 1999 indican lo siguiente:
- «(31) La concesión de la ayuda está supeditada a la ejecución del plan de reestructuración que habrá sido autorizado por la Comisión para todas las ayudas individuales.
- (32) El plan de reestructuración, cuya duración ha de ser lo más breve posible, ha de permitir que se restablezca la viabilidad a largo plazo de la empresa en un plazo razonable, partiendo de hipótesis realistas por lo que se refiere a las condiciones futuras de explotación. Por consiguiente, la ayuda de reestructuración deberá estar vinculada a un programa viable de reestructuración, por cuya aplicación velará el Estado miembro. El plan se ha de presentar a la Comisión con todas las precisiones necesarias, entre las que se incluye especialmente un estudio de mercado. La mejora de la viabilidad debe resultar principalmente de las medidas internas contenidas en el plan de reestructuración y solo podrá basarse en factores externos, como el aumento de los precios o de la demanda, sobre los que la empresa no ejerza gran influencia, cuando las hipótesis sobre el mercado realizadas gocen de reconocimiento general. Una buena reestructuración debe implicar el abandono de las actividades que, incluso una vez realizada la reestructuración, sigan generando pérdidas estructurales.
- (33) El plan de reestructuración tendrá en cuenta especialmente las circunstancias que han generado las dificultades de la empresa, lo que permite determinar si las medidas propuestas son las adecuadas, la situación y la evolución previsibles de la oferta y la demanda en el mercado de los productos en cuestión, y se barajarán hipótesis optimistas, pesimistas e intermedias, atendiendo, asimismo, a los puntos fuertes y débiles de la empresa. El plan supone para la empresa una transición a una nueva estructura que le dé perspectivas de viabilidad a largo plazo y la posibilidad de funcionar con sus propios recursos.

- (34) El plan de reestructuración ha de proponer tal cambio en la empresa que ésta pueda cubrir, una vez llevado a cabo, todos sus costes, incluidos los relativos a la amortización y las cargas financieras. La rentabilidad prevista de los fondos propios de la empresa reestructurada deberá bastar para que pueda afrontar la competencia contando exclusivamente con sus propias fuerzas».
- (292) La Comisión llegó a la conclusión en su decisión de apertura (puntos 242 a 247) que Bélgica que había proporcionado un plan de reestructuración que cumplía los requisitos mencionados en las Directrices, por lo que no emitió dudas respecto de este requisito. Tras la apertura del procedimiento, la Comisión no ha recibido observaciones de las partes interesadas que pongan en tela de juicio esta conclusión.
- (293) La Comisión observa que la empresa IFB pudo demostrar su viabilidad económica tanto en su plan de reestructuración, presentado en 2003, como en los resultados registrados desde entonces. Por consiguiente, la Comisión concluye, como en la decisión de apertura (puntos 271), que se cumple el requisito de presentar un «plan de reestructuración que restablece la viabilidad económica de la empresa».
- (294) No obstante, tal como se desprende del punto 290 de la presente Decisión, presentar un plan de reestructuración que restablece la viabilidad económica de la empresa no constituye un requisito suficiente; también es necesario demostrar que la ayuda no supone falseamientos indebidos de la competencia.
- 4.2.2.2. Prevención de falseamientos indebidos de la competencia**
- (295) En lo que se refiere a la prevención de falseamientos indebidos de la competencia, las Directrices de 1999 indican lo siguiente (puntos 35 a 39):
- «(35) Se han de adoptar medidas que mitiguen en lo posible las consecuencias negativas que la ayuda puede acarrear para los competidores. De no ser así, la ayuda se consideraría “contraria al interés común” y, por consiguiente, incompatible con el mercado común.
- (36) Lo más frecuente es que esta condición se traduzca en una limitación de la presencia que la empresa puede asumir en su mercado o mercados una vez transcurrido el período de reestructuración. Si el mercado o mercados de que se trate son muy pequeños desde el punto de vista comunitario o del EEE, o si la cuota o cuotas de este mercado o mercados es muy reducida, se ha de considerar que no existe falseamiento indebido de la competencia, por lo que se ha de considerar que esta condición no se aplica, en principio, a las pequeñas y medianas empresas, salvo en el caso de que existan disposiciones sectoriales de las normas de competencia en materia de ayudas estatales que establezcan lo contrario.
- (37) Esta limitación o reducción forzosa de la presencia en el mercado o mercados en los que opere la empresa supone una contrapartida para los competidores. Esta ha de ser proporcional al falseamiento causado por la ayuda y especialmente al peso relativo de la empresa en su mercado o mercados. La Comisión determina su magnitud basándose en el estudio de mercado adjunto al plan de reestructuración y, una vez incoado el procedimiento, en los datos facilitados por los competidores. El plan de reestructuración y las condiciones que lleve aparejadas serán los que determinen la reducción de la presencia de la empresa.
- (38) Cabría flexibilizar la necesidad de ofrecer contrapartidas si tal reducción o limitación pudiera causar un deterioro manifiesto de la estructura del mercado; por ejemplo, favoreciendo una situación monopolística o de oligopolio restringido.
- (39) Las contrapartidas podrán adoptar diferentes formas, dependiendo de que la empresa opere o no en un mercado con exceso de capacidad [...]».
- (296) Antes de la decisión de apertura, las autoridades belgas explicaron que, para reducir, en la medida de lo posible, las consecuencias desfavorables de la ayuda para los competidores, IFB había adoptado dos medidas:
- la retirada de sus actividades de transbordo en Francia,
 - el cierre de la terminal de Bressoux en Bélgica y la venta de las participaciones en las terminales belgas de Bruselas y Zeebrugge.
- (297) La Comisión, en su decisión de apertura (puntos 252 a 265), se preguntó si esas medidas serían suficientes para reducir, en la medida de lo posible, las consecuencias desfavorables de la ayuda para los competidores. La duda se debía a los dos sectores en los que IFB mantuvo su actividad, a saber, los mercados belgas del transbordo de carga y de la logística.
- a) El mercado belga del transbordo de carga**
- (298) Las dos medidas mencionadas en la carta de apertura (punto 260) se referían al mercado belga del transbordo de carga. En la carta de apertura (punto 262 a 264), la Comisión se preguntó si esas medidas serían suficientes, especialmente dado que estaba previsto que la participación de SNCB en la empresa TRW se aportara a IFB, que TRW tenía participaciones importantes en las terminales de Bruselas y Zeebrugge y que IFB posee participaciones minoritarias en muchas terminales belgas.

- (299) El Gobierno belga, en su respuesta a la carta de apertura, presenta varios argumentos para despejar las dudas de la Comisión. En primer lugar, destaca que IFB registró un crecimiento menos importante que el mercado (4,1 % de crecimiento para IFB, 10,7 % para las terminales del puerto de Amberes y 12 % para las terminales de la región ARA). La Comisión considera que ese dato complementario permite concluir que el peso de IFB en el mercado se redujo a raíz de la aplicación del plan de reestructuración.
- (300) A continuación, Bélgica puso de manifiesto que IFB disminuyó su capacidad en el mercado del transbordo de carga, que pasó de 1,5 millones de TEU en 2002 a 1,1 millones de TEU a finales de 2005. La Comisión considera que esa disminución de capacidad constituye una medida reductora importante.
- (301) Por último, Bélgica informó a la Comisión de que no se iba a llevar a cabo la contribución de TRW a IFB. La Comisión considera que ese último cambio es importante: en efecto, supone que el cierre de Bressoux y la venta de las participaciones en Bruselas y Zeebrugge constituyen una auténtica reducción de la presencia de IFB en el mercado belga del transbordo de carga.
- (302) Ante estos argumentos, y dado que la cuota de mercado de IFB es reducida, la Comisión considera que Bélgica demostró que se adoptaron medidas suficientes para reducir, en la medida de lo posible, las consecuencias desfavorables de la ayuda para los competidores en el sector del transbordo de carga.
- b) El mercado belga de la logística**
- (303) En su carta de apertura (puntos 257 a 259), la Comisión observó que las medidas propuestas no se referían al mercado de la logística. La Comisión consideró por tanto que la falta de medidas propuestas para el mercado de la logística, así como el hecho de que el mercado estuviera en pleno cambio y que IFB pudiese aumentar su volumen de forma significativa, permitían poner en duda si Bélgica había limitado, en la medida de lo posible, las consecuencias desfavorables para la competencia en lo que se refiere a las actividades de logística de IFB.
- (304) El Gobierno belga, en su respuesta a la carta de apertura, presentó cinco argumentos para demostrar que IFB, a diferencia de lo que pretendía la Comisión en su decisión de apertura, había tomado medidas suficientes para limitar los falseamientos de la competencia (para más detalle, véase la descripción en la parte 3 de la presente Decisión, puntos 177 a 187). Esos argumentos pueden resumirse del siguiente modo:
- disminución del 49 % de la capacidad de los vagones gestionados por IFB,
 - cuota de mercado de IFB inferior al 5 %,
 - crecimiento más lento que el mercado (9,9 % para IFB, contra una media del 12 % para el mercado),
 - crecimiento debido sobre todo al transporte a granel, subsegmento del mercado en el que IFB estaba muy poco presente antes de 2002,
 - la liberalización del mercado de carga ferroviario a partir de 2007 aumentará más la presión competitiva.
- (305) La Comisión observa que los cinco argumentos presentados por el Gobierno belga son convincentes. En cuanto al primero, considera que el Gobierno belga ha demostrado que IFB redujo su capacidad logística, disminuyendo un 49 % el número de vagones explotados, lo que permite limitar los falseamientos de la competencia derivados de las medidas de referencia. En cuanto al segundo, la Comisión coincide con el Gobierno belga en que las cuotas de mercado de IFB son reducidas en el mercado de la logística, a efectos del punto 36 de las Directrices de 1999. En cuanto al tercero, la Comisión considera que las explicaciones presentadas por Bélgica para matizar el aumento del volumen de negocios de IFB demuestran que IFB Logistics creció menos deprisa que sus competidores y que el crecimiento más importante se refería a un subsector en el que IFB solo está presente de forma marginal. En cuanto al cuarto, la Comisión considera que, aunque la decisión de abrir sus terminales a los competidores también se deba probablemente a consideraciones económicas, supone sin embargo una mayor apertura de los mercados en los que IFB ejerce su actividad, y permite limitar los efectos negativos de la ayuda. En cuanto al quinto, la Comisión reconoce que la situación de IFB presenta semejanzas con la situación de SNCF Fret, en la medida en que IFB, al igual que SNCF Fret, ejerce su actividad en los subsectores «transporte ferroviario» y «transporte combinado», que se liberalizaron totalmente el 1 de enero de 2007 ⁽⁴⁸⁾.
- (306) La Comisión llega a la conclusión de que Bélgica ha demostrado que se adoptaron medidas suficientes para reducir, en la medida de lo posible, las consecuencias desfavorables de la ayuda para los competidores en el sector de la logística.

⁽⁴⁸⁾ Esa apertura total de los mercados, prevista por la Directiva 91/440/CEE, fue aplicada mediante un Real Decreto de 13 de diciembre de 2005.

c) Conclusión

- (307) La Comisión concluye que las autoridades belgas demostraron haber adoptado medidas suficientes para reducir, en la medida de lo posible, las consecuencias desfavorables de la ayuda para los competidores en los dos mercados de que se trata.

4.2.2.3. Ayuda limitada al mínimo

- (308) En lo que se refiere a la limitación de la ayuda al mínimo, las Directrices de 1999 indican lo siguiente (puntos 40 y 41):

«(40) El importe y la intensidad de la ayuda deberán limitarse a lo estrictamente necesario para permitir la reestructuración en función de las disponibilidades financieras de la empresa, de sus accionistas o del grupo comercial del que forme parte. Los beneficiarios de la ayuda deberán contribuir de forma importante al plan de reestructuración con cargo a sus propios recursos, incluida la venta de activos, en caso de que éstos no sean indispensables para la supervivencia de la empresa, o mediante financiación externa obtenida en condiciones de mercado. Para limitar el falseamiento de la competencia, conviene evitar que la ayuda se conceda de forma que lleve a la empresa a disponer de una liquidez excedentaria que podría consagrar a actividades agresivas susceptibles de provocar distorsiones en el mercado, que no estarían relacionadas con el proceso de reestructuración. A tal efecto, la Comisión examina el nivel del pasivo de la empresa después de su reestructuración, incluso después de cualquier prórroga o reducción de créditos, especialmente en el contexto de su continuación a raíz de un procedimiento de quiebra o insolvencia basado en el Derecho nacional. La ayuda tampoco deberá servir para financiar nuevas inversiones que no sean indispensables para lograr que la empresa vuelva a ser viable.

- (41) En cualquier caso, se deberá demostrar a la Comisión que la ayuda solo servirá para restablecer la viabilidad de la empresa y que no permitirá a su beneficiario, durante la ejecución del plan de reestructuración, incrementar su capacidad de producción, salvo que sea necesario para restablecer la viabilidad de la empresa sin que se falsee la competencia».

- (309) Por consiguiente, procede comprobar en primer lugar si la ayuda se limita al mínimo y, a continuación, si IFB hizo una contribución propia adecuada.

a) Limitación de la ayuda al mínimo

- (310) Para demostrar que la ayuda se limita al mínimo estrictamente necesario, el Gobierno belga explicó que la ampliación de capital se limitó a restaurar el capital social de IFB, que pasó a ser negativo a raíz de las pérdidas registradas en 2001 y 2002, a un nivel que le permitiese recuperar la viabilidad económica. Tal como se explica en la parte 2 de la presente Decisión, el índice de solvencia, es decir, la relación fondos propios/pasivo de IFB ascenderá al 35,6 % tras la ampliación de capital.

- (311) En su decisión de apertura (punto 268), la Comisión observó que la ampliación de capital era inferior, en 20 millones EUR, a lo que la asesoría McKinsey defendió en el plan de reestructuración; además, la Comisión observó (punto 268) que el índice de solvencia previsto para IFB era inferior al de las empresas de terminales, así como, aunque en menor medida, al de las empresas con actividades mixtas.

- (312) Sin embargo, la Comisión observó que ese índice era superior a la media de índices registrados en las empresas de transporte. Por ello, concluyó que no disponía de elementos suficientes para considerar de forma definitiva que la ayuda se había limitado al mínimo estrictamente necesario.

- (313) La Comisión considera que, para demostrar que la ayuda se limita al mínimo, conviene comprobar en primer lugar si el índice de solvencia de IFB, que conservará actividades en Bélgica, no supera la media de sus competidores y, a continuación, si IFB desinvertió sus participaciones en Francia con el menor coste posible.

i) Índice de solvencia que no supere la media de los competidores

- (314) Bélgica, en su respuesta a la carta de apertura, aportó información complementaria. En primer lugar, calculó el índice de solvencia de las seis empresas de terminales y de las seis empresas de logística más equiparables a IFB. A continuación, calculó una media, ponderando los índices medios de las empresas de terminales y de logística en función del peso relativo de esas dos actividades en IFB. El resultado es un índice de solvencia medio del 35,6 %, lo que corresponde al índice de solvencia de IFB tras la ampliación de capital prevista.

- (315) Además, Bélgica demostró que los dos competidores más directos de IFB, a saber, las empresas Gosselin y Hupac, registran índices de solvencia muy cercanos (38,9 % y 34,9 %, respectivamente).

(316) Habida cuenta de la información complementaria facilitada por Bélgica y dado que la ampliación de capital se redujo, con respecto a la recomendación inicial de 120 millones EUR contenida en el plan McKinsey de diciembre de 2003, a 95,3 millones EUR, la Comisión considera que la ampliación de capital se limita a lo estrictamente necesario.

ii) *Desinversión de las participaciones en Francia con el menor coste*

(317) En lo que se refiere a la desinversión de las filiales de IFB en Francia, la Comisión comprobó además que, en su retirada, IFB siempre eligió la opción menos costosa, para limitar los costes de la retirada y, por ende, la ayuda, al mínimo.

a) **Acimar**

(318) La desinversión por orden judicial de Acimar como consecuencia del procedimiento de suspensión de pagos costó 3,9 millones EUR (véase la parte 2 de la presente Decisión). La Comisión observa que Bélgica demostró que la alternativa, a saber el mantenimiento de sus actividades, habría requerido la financiación por IFB de la pérdida bruta de explotación anual hasta finales de 2005, que habría representado una pérdida total de 10,8 millones EUR, sin ninguna certeza de poder recuperar los créditos de 3,9 millones EUR que debieron abandonarse en el procedimiento de suspensión de pagos.

(319) La Comisión infiere por tanto que IFB eligió la opción menos costosa para Acimar.

b) **NFTI- ou**

(320) En lo que se refiere a NFTI-ou, empresa controlada conjuntamente por IFB y el Puerto Autónomo de Dunkerque, que explotaba las terminales en el puerto de Dunkerque, IFB exploró dos posibilidades: mantener las actividades o desinvertir mediante la venta de su participación. La desinversión suponía costes de 18,5 millones EUR (véase la descripción detallada en la parte 2 de la presente Decisión).

(321) En lo que se refiere a la alternativa, es decir, el mantenimiento de las actividades, Bélgica demostró en su respuesta que habría generado pérdidas de 36,2 millones EUR (véase la descripción detallada en la parte 3 de la presente Decisión).

(322) Habida cuenta del coste de las dos opciones, la Comisión considera que IFB eligió la opción menos costosa.

c) **IFB France**

(323) La cesión de IFB France, que pasaría a denominarse AGEF, a NFTI-ou costó 0,9 millones EUR (véase la des-

cripción detallada en la parte 2 de la presente Decisión). Cabe preguntarse por tanto si la declaración de quiebra de IFB France no hubiera sido menos costosa para IFB.

(324) Al igual que en el supuesto de la venta, IFB habría debido abandonar sus créditos con respecto a IFB France por un valor de 0,8 millones EUR. Bélgica pretende sin embargo que la declaración de quiebra habría generado costes complementarios: IFB no habría podido obtener el precio de venta de 0,1 millones EUR, lo que habría reducido el valor de su participación y habría debido pagar un total de 0,8 millones EUR a los 14 empleados, que habrían perdido su trabajo a raíz de la declaración de quiebra, en virtud del Derecho social francés.

(325) La Comisión considera que Bélgica no demostró ese riesgo de cobertura del pasivo. Por lo tanto, la Comisión ha de desestimar ese argumento⁽⁴⁹⁾ y concluye que la cesión de IFB France costó al menos el mismo precio que su mantenimiento.

(326) Así pues, la Comisión llega a la conclusión de que IFB eligió una de las dos opciones menos costosas.

d) **Dry Port Dunkerque**

(327) Para Dry Port de Dunkerque, se decidió liquidar la empresa, previa venta de parte de los activos, a saber, la participación del 8,6 % en NFTI-ou. Esa operación costó 7,9 millones EUR (véase la descripción detallada en la parte 2 de la presente Decisión).

(328) En la hipótesis alternativa, es decir, el mantenimiento de las actividades, IFB tendría que haber financiado la pérdida bruta de explotación anual generada por las pérdidas de la empresa, lo que habría supuesto una carga adicional de 2,6 millones EUR.

(329) Por consiguiente, la liquidación era la opción menos costosa.

e) **SSTD**

(330) Habida cuenta de la decisión estratégica de abandonar el mercado francés, la decisión de vender SSTD por 0,2 millones EUR (véase la descripción detallada en la parte 2) suponía la opción más ventajosa para IFB.

⁽⁴⁹⁾ Véase la sentencia del Tribunal de 14 de septiembre de 1994, España/Comisión, sentencia «Hytasa» (C-278/92, C-279/92 y C-208/92, Rec. 1999, p. I-41 03), punto 22, y decisión de la Comisión de 22 de julio de 1998 en el asunto SDBO.

f) **Conclusión**

- (331) La Comisión llega a la conclusión de que IFB desinvirtió sus participaciones en Francia con el menor coste posible y, por ende, que la financiación concedida por SNCB para financiar dicha desinversión, necesaria para la viabilidad del resto de IFB, se limitó al mínimo posible.

b) **Contribución propia del beneficiario**

- (332) El punto 40 de las Directrices de 1999 indica lo siguiente:

«Los beneficiarios de la ayuda deberán contribuir de forma importante al plan de reestructuración con cargo a sus propios recursos, incluida la venta de activos, en caso de que éstos no sean indispensables para la supervivencia de la empresa, o mediante financiación externa obtenida en condiciones de mercado».

- (333) En la carta de apertura (punto 270), la Comisión observó que, con arreglo al plan de reestructuración, IFB no parecía aportar una contribución propia importante para su reestructuración, por lo que cabía preguntarse si IFB contribuía de forma adecuada a su reestructuración.
- (334) Bélgica, en su respuesta a la carta de apertura, explicó de manera detallada lo que considera contribuciones propias de IFB a su reestructuración (véase la descripción en la parte 3 la presente Decisión, puntos 194 a 201).
- (335) La Comisión valora así las explicaciones de Bélgica:

i) *Costes de la reestructuración*

- (336) La Comisión determina primero el coste total de la reestructuración, tras deducir el aumento de productividad y la reducción de las necesidades de capital circulante.

Costes netos de la reestructuración	
Pérdida neta de explotación	2,749
Cargas excepcionales	0,032
Aumento de las necesidades de capital circulante	12,998
Inversiones de sustitución en inmovilizado no financiero	6,611
Inversiones en inmovilizado financiero	1,882
Pago de los intereses a empresas distintas de SNCB	2,351
Reembolso de la deuda financiera	16,599
Reembolso parcial de la deuda y de los intereses a SNCB	81,7
Pago de las obligaciones tributarias	0,077
Total	125,56

- (337) A este respecto, la Comisión considera que se justifica, de conformidad con su práctica decisoria⁽⁵⁰⁾, tener en cuenta los costes que figuran en este cuadro, en lugar de los que presentó Bélgica (véase el cuadro que figura en el punto 184), especialmente por los siguientes motivos:

— pérdida de explotación («cash drain»). Bélgica incluyó 27,916 millones EUR como «pérdida bruta de explotación» en los costes de reestructuración. La Comisión considera, de conformidad con su práctica decisoria⁽⁵¹⁾ que solo procede incluir la pérdida neta de explotación en los costes de reestructuración. Ese importe puede obtenerse deduciendo de la pérdida bruta de explotación durante el período de reestructuración (27,916 millones EUR) el aumento de productividad en el período de reestructuración (25,167 millones EUR). Por consiguiente, la pérdida neta de explotación asciende a 2,749 millones EUR,

— variaciones en las necesidades de capital circulante. Bélgica menciona en los apartados de «costes» y «contribución propia», las variaciones en las necesidades de capital circulante⁽⁵²⁾. Con arreglo a la práctica decisoria de la Comisión⁽⁵³⁾, solo procede tener en cuenta para los costes de la reestructuración el aumento neto de las necesidades de capital circulante, que asciende a 12,998 millones EUR⁽⁵⁴⁾.

— transferencias dentro del grupo. Bélgica incluye en los costes de reestructuración, en la rúbrica «inversiones en inmovilizado financiero», las transferencias dentro del grupo relacionadas con la centralización de las participaciones belgas del grupo. Esas transferencias fueron las siguientes: las acciones de RKE (empresa belga, descrita con detalle en la parte 2, punto 47, de la carta de apertura), propiedad de Haeger & Schmidt International (filial al 100 % de IFB en Alemania, descrita asimismo con detalle en la parte 2, punto 47, de la carta de apertura) se transfirieron a IFB, que las posee ahora de forma directa, y no indirectamente por medio de Haeger & Schmidt International. El precio de esa transacción ascendió a 1,6 millones EUR y fue abonado mediante un pago en efectivo

⁽⁵⁰⁾ Véase la Decisión de la Comisión de 5 de diciembre de 2005, ABX Logistics, asunto C 53/03, punto 247.

⁽⁵¹⁾ Véase la Decisión de la Comisión de 5 de diciembre de 2005, ABX Logistics, asunto C 53/03, punto 247.

⁽⁵²⁾ Las variaciones al alza se explican por la necesidad de financiar las obras en curso, de absorber la diferencia entre créditos y deudas comerciales y de mantener liquidez suficiente al principio del período de reestructuración. Las variaciones a la baja se produjeron a mediados y a finales del período de reestructuración: en 2004 y 2005, IFB liberó 2,7 millones EUR aproximadamente por la reducción de sus necesidades de capital circulante. Ello fue posible gracias a la recuperación, por un importe de 0,9 millones EUR, de capital circulante de OCHZ al vender la participación del 50 % en esa empresa, y gracias a una reducción del plazo de pago concedido a los clientes a partir de 2004 con respecto a 2003, junto con una política sin cambios en materia de pago de los proveedores.

⁽⁵³⁾ Véase la Decisión de la Comisión de 5 de diciembre de 2005, ABX Logistics, asunto C 53/2003, punto 247.

⁽⁵⁴⁾ Ese resultado se obtiene del siguiente modo: 7,685 millones EUR (aumento en Bélgica) + 8,000 (aumento en Francia) – 2,687 millones EUR (reducción), véase el cuadro que figura en la parte 3, punto 184.

de 0,6 millones EUR y mediante una disminución de los créditos (cuenta corriente) de IFB frente a Haeger & Schmidt International de 1 millón EUR.

La Comisión considera que esa transacción, que constituye una transferencia dentro del grupo IFB, no puede considerarse un coste de reestructuración, ya que resulta neutra para el grupo desde un punto de vista financiero. En efecto, el coste de 0,6 millones EUR para IFB se corresponde con unos resultados mejorados de 0,6 millones EUR de Haeger & Schmidt International, que aparecen en las cuentas consolidadas del grupo como un aumento de beneficio.

ii) Financiación por SNCB y participación propia de IFB

(338) SNCB financia la reestructuración por un importe de 95,3 millones EUR. Tal como se demuestra en los puntos 199 a 237, esa financiación es imputable a Bélgica. Se concreta con una conversión en capital de la línea de crédito y de los créditos para los que se concedió un plazo de pago, así como de los intereses correspondientes.

(339) A diferencia de lo dispuesto en el punto 43 de las Directrices de 2004, las Directrices de 1999 no excluyen que la contribución propia de la empresa consista en beneficios futuros. La Comisión considera que, en el marco de las Directrices de 1999, los beneficios futuros pueden constituir una contribución propia, si esos beneficios futuros eran previsible en el momento de la preparación del plan de reestructuración.

(340) IFB contribuirá a su propia reestructuración en primer lugar por medio de sus beneficios previstos para los años 2004, 2005 y 2006, que debían ascender a un total de 10,5 millones EUR. Como ya se ha explicado, la previsión de esos beneficios se basaba en elementos de hecho conocidos por IFB en el momento de elaborar el plan de reestructuración, como la celebración de nuevos contratos importantes y una reducción del coste salarial a raíz de una reducción de la mano de obra, así como sinergias previstas en el plan de reestructuración. Por lo tanto, la Comisión llega a la conclusión de que esos beneficios futuros eran previsible en el momento de preparar el plan de reestructuración.

(341) Por otra parte, IFB contribuirá mediante sus ingresos financieros, que proceden de los intereses acumulados en las cuentas bancarias de IFB y ascienden a un total de 1,4 millones EUR. Tal como se describe en el punto 187, esos ingresos futuros eran previsible en el momento de preparar el plan de reestructuración.

(342) Con la venta de inmovilizado «no financiero» a empresas privadas, IFB aportará una contribución de 4,771 millones EUR. Excepto la venta de activos variados de importancia relativamente limitada, que suman 0,271 millones

EUR, esa parte de la contribución queda constituida principalmente por la desinversión en 2004 de los activos empleados en la terminal OCHZ. Los derechos de copropiedad (50 %) sobre esos activos empleados por OCHZ se cedieron por un precio de 4,5 millones EUR.

(343) Con la venta de inmovilizado «financiero», es decir, de participaciones minoritarias en empresas privadas, IFB pudo movilizar 9,287 millones EUR. Esos ingresos fueron generados merced a la desinversión de:

— Autocare Europa e IFB France en 2003,

— AIE OCHZ, Brussels Port Invest S.A. y Brussels Terminal Intermodal S.A. en 2004, y

— CNC Ferry Boats Intermodal en 2005.

Tal como se describe en el punto 187, esos ingresos futuros eran previsible en el momento de preparar el plan de reestructuración.

(344) La Comisión considera que Bélgica demostró que IFB redujo, con las ventas a las empresas privadas descritas, las actividades de su *negocio principal*.

(345) Con créditos contraídos con instituciones de crédito privados, IFB pudo movilizar 3,3 millones EUR en 2003 y 2006. Esos créditos se describen con detalle en los puntos 75 a 79 de la decisión de apertura. Se obtuvieron en condiciones de mercado y sin garantía de SNCB o del Estado belga con respecto las entidades bancarias.

(346) Por último, IFB aporta una contribución de 1,105 millones EUR, procedentes de ingresos excepcionales, que corresponden a las plusvalías obtenidas con la venta de inmovilizado no financiero (principalmente de los vagones EAOS y del material rodante para terminales).

(347) La Comisión concluye que la participación propia de IFB en los costes de su reestructuración asciende a 24,927 millones EUR. El cuadro siguiente recoge todas las contribuciones de IFB:

Beneficios 2004-2006	10,429
Ingresos financieros	1,368
Ventas de inmovilizado no financiero	4,771
Ventas de inmovilizado financiero	9,287
Créditos contraídos con bancos privados	3,300
Ingresos excepcionales	1,105
Total	30,26

Conclusión sobre la contribución propia

- (348) En resumen, SNCB pagó 95,3 millones EUR, es decir, un 76 %, de los costes totales para la reestructuración de IFB, que ascienden a 125,56 millones EUR. Esa financiación es imputable al Estado belga. IFB sufraga 30,26 millones EUR, es decir, un 24 % de los costes.
- (349) En este asunto, la Comisión recuerda que las Directrices de 1999 no imponen un nivel mínimo de contribución propia, solo se menciona una contribución importante. No obstante, en la medida en que las nuevas Directrices de 2004, que no son aplicables en este caso, exigen una contribución propia superior al 50 %, la Comisión cree útil recordar las dificultades particulares en que se inscribe esta reestructuración (de la que dependen 250 empleos directos en Bélgica), la importancia de las reducciones de capacidad (reducción del 49 % del volumen de los vagones ferroviarios; cesión de varias terminales) y la importancia del transporte combinado, mercado en el que IFB ejerce su actividad principal, en la política de transportes de la Unión Europea.
- (350) La Comisión concluye que una participación del 24 % constituye en estas circunstancias una participación importante, habida cuenta asimismo del tamaño de la empresa IFB y de su situación financiera desastrosa antes de la reestructuración.

4.2.2.4. Informe anual y principio de «primera y última vez»

- (351) Las Directrices de 1999 indican lo siguiente en los puntos 45 y 48:
- «(45) Es esencial que la Comisión pueda garantizar la correcta ejecución del plan de reestructuración mediante informes periódicos y detallados, que le serán presentados por el Estado miembro.
- (48) Con objeto de evitar cualquier contribución abusiva, las ayudas de reestructuración solo deben concederse una vez. Cuando la Comisión tenga conocimiento de un proyecto de ayuda de reestructuración, ha de verificar si la empresa ya se ha acogido anteriormente a una ayuda estatal de reestructuración, concepto en el que se incluyen las ayudas concedidas antes de la entrada en vigor de las presentes Directrices y las ayudas no notificadas. Si así fuera y si el período de reestructuración se hubiese acabado o si el plan hubiese dejado de aplicarse hace menos de diez años, la Comisión no autori-

zará, por regla general, la concesión de una nueva ayuda de reestructuración, salvo que concurren circunstancias excepcionales, imprevisibles y no imputables a la empresa. Por “circunstancia imprevisible” se entenderá cualquier suceso que no se pudiese prever en el momento de la elaboración del plan de reestructuración».

- (352) Como ya se observó en la decisión de apertura (punto 271), el Gobierno belga aceptó proporcionar a la Comisión un informe anual para permitirle evaluar si se aplica el plan de reestructuración según los compromisos contraídos por las autoridades belgas.
- (353) Como también se observa en la decisión de apertura (punto 271), se cumple el requisito de «primera y última vez».

5. CONCLUSIONES

- (354) La Comisión observa que Bélgica ejecutó ilegalmente parte de las medidas de referencia, en infracción del artículo 88, apartado 3, del Tratado. Sin embargo, el examen de las medidas ha demostrado que, en parte, no constituyen ayuda, y que el resto es compatible con el mercado común.

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

La financiación de la reestructuración de las actividades de InterFerryBoats S.A. en Bélgica y la financiación de la desinversión de las actividades de InterFerryBoats S.A. en Francia por un importe de 95,3 millones EUR por la Société Nationale des Chemins de Fer Belges, imputables a Bélgica y ejecutadas por ella, constituyen una ayuda estatal de reestructuración compatible con el mercado común.

Artículo 2

El destinatario de la presente Decisión será el Reino de Bélgica.

Hecho en Bruselas, el 24 de abril de 2007.

Por la Comisión
Jacques BARROT
Vicepresidente