

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 7. prosince 2006

O Podpoře, kterou poskytla Belgie společnosti ABX Logistics (státní podpora č. C 53/2003 (ex NN 62/2003))

(oznámeno pod číslem dokumentu C(2005) 4447)

(Pouze francouzské a nizozemské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

(2006/947/ES)

KOMISE EVROPSKÝCH SPOLEČENSTVÍ,

s ohledem na Smlouvu o založení Evropského společenství, a zejména na čl. 88 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedenými ustanoveními ⁽¹⁾ a s ohledem na tyto připomínky

a vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

- (1) V dopise ze dne 28. listopadu 2002, který byl zaevidován v Komisi dne 29. listopadu 2002 (č. DG Tren/A 71122), belgické orgány vyrozuměly o své podpoře na záchranu společnosti ABX Logistics (dceřiných společností F, D, NL a skupiny). Tato podpora (spis N 769/2002) byla schválena rozhodnutím Komise ze dne 21. ledna 2003.
- (2) V dopise ze dne 17. února 2003 Belgie oznámila restrukturalizační plán společnosti ABX Logistics, který byl zaevidován dne 17. února 2003 pod číslem Tren A/13396. Tímto oznámením a doplňujícími informacemi byla Komise informována o tom, že Belgie poskytla určité částky z veřejných fondů ve prospěch ABX Logistics nad oznámený restrukturalizační plán. Belgie zejména v dopisech ze dne 7. května 2003 Komisi oznámila doplňující informace.
- (3) V dopise ze dne 24. července 2003 (č. SG (2003) D/231003), Komise Belgii informovala o svém rozhodnutí ve věci těchto opatření zahájit řízení (č. C 53/03) uvedené v čl. 88 odst. 2 Smlouvy o ES.
- (4) Po dohodě o nezveřejňování důvěrných skutečností bylo rozhodnutí Komise zahájit toto řízení zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ⁽²⁾. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby k předmětným opatřením vyjádřily své připomínky.
- (5) V dopise ze dne 29. srpna 2003 (č. GAB. Loyola de Palacio entrada č. 2805) belgické orgány předložily své připomínky v souvislosti se zahájením tohoto řízení.

- (6) Komise obdržela připomínky v této věci od třetích zúčastněných stran. Předala je Belgii v dopise ze dne 18. února 2004 (č. D (2004) 2823), kde jí dala možnost k nim vyjádřit své připomínky, které také obdržela v dopise ze dne 18. března 2004 (č. A/15992).
- (7) Belgické orgány mezitím v dopisech ze dne 12. prosince 2003 (č. A/37839), 19. prosince 2003 (č. A/38582) a 12. listopadu 2004 (č. A/35928) dodaly doplňující informace a aktualizovaly restrukturalizační plán společnosti ABX, a to zejména v dopisech ze dne 14. ledna 2005 (č. A/2010), 24. února 2005 (č. A/4889) a 14. března 2005 (č. A/6690). Doplňující informace byly zaslány také v dopisech ze dne 18. srpna 2005, 31. srpna 2005, 2. září 2005 a 26. září 2005.
- (8) V dopise ze 4. května 2005 informovala Komise Belgii o svém rozhodnutí, že řízení č. C 53/03 rozšíří o nově podané informace. Poté, co belgické orgány odsouhlasily dohodu o nezveřejňování důvěrných skutečností, bylo rozhodnutí Komise zahájit toto řízení zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ⁽³⁾. Komise vyzvala třetí zúčastněné strany, aby vyjádřily své připomínky k předmětným opatřením.
- (9) Komise obdržela připomínky v této věci od belgických orgánů a od třetích zúčastněných stran. V dopise z 18. července 2005 předala připomínky třetích zúčastněných stran Belgii, dala jí zároveň možnost se k nim vyjádřit a obdržela její připomínky v dopise z 18. srpna 2005. Poté přišly další informace v dopisech ze dne 2. září 2005 a 29. září 2005.
- (10) V dopise ze dne 3. srpna 2005, po uplynutí termínu k předložení připomínek k výše uvedenému rozšíření tohoto řízení, italské orgány zaslaly Komisi stížnost v souvislosti s prodejem společnosti ABX Logistics Worldwide. V dopise ze dne 19. srpna 2005 Komise požádala belgické orgány, aby jí zaslaly své stanovisko ohledně skutečností uvedených v dopise od italských orgánů. Belgické orgány odpověděly v dopise ze dne 15. září 2005.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 9, 14.1.2004, s. 12.⁽²⁾ Viz poznámka dole na s. 1.⁽³⁾ Úř. věst. C 142, 11.6.2005, s. 2.

- (11) Belgické orgány také poskytly doplňující informace během listopadu 2005, a to zejména v dopise ze dne 1. prosince 2005 (č. A/30862).

2. OBECNÝ POPIS RESTRUKTURALIZACE SPOLEČNOSTI ABX

2.1. Hlavní fáze řízení

- (12) K doplnění podrobnějších údajů získaných po zahájení řízení Komise stručně připomíná, že Sociétés nationale des chemins de fer belges (SNCB) v letech 1998 až 2001 koupila soubor podniků s jedním vlastníkem. Soubor v té době ještě neměl právní formu holdingu, ale nicméně již tvořil obchodní síť ABX LOGISTICS, čítající na celém světě přibližně 107 konsolidovaných dceřiných společností, jejichž 89 % prodeje bylo uskutečňováno v Evropě, 6 % v Asii a 5 % v Americe.
- (13) Tento spis se zabývá restrukturalizací této sítě, kterou belgické orgány oznámily dne 17. února 2003.
- (14) Dále jsou uvedeny hlavní skutečnosti oznámení a pochybnosti, jež Komise vyjádřila při zahájení řízení.

2.1.1. Oznámení ze dne 17. února 2003

- (15) Původní restrukturalizační plán na jednu stranu předpokládal, že 107 dceřiných společností ABX společnosti SNCB, které byly v držení různých holdingů ABX, bude spojeno do jednoho holdingu. Na druhou stranu dceřiné společnosti ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH (dále jen „ABX-D“), ABX LOGISTICS Holding (Nederland) BV (dále jen „ABX-NL“) a ABX LOGISTICS (France) (dále jen „ABX-F“), které měly obtíže, měly být restrukturalizovány v zájmu životaschopnosti.
- (16) Operativní restrukturalizační opatření spočívala především v reorganizaci právní struktury spojením souboru právnických osob skupiny pod hlavičkou jedné společnosti (i.)⁽⁴⁾, převodem a uzavřením aktivit (ii.)⁽⁵⁾ a v dalších operativních opatřeních, která měla být provedena v Německu,

⁽⁴⁾ A to za účelem vytvoření celistvé a samostatné skupiny (i.), snazší synergie mezi subjekty skupiny (ii.), umožnění nabídnout kapitál vnějšímu průmyslovému nebo finančnímu investorovi (iii.).

⁽⁵⁾ Jednalo se o prodej 3 dceřiných společností (Rheinkraft, Safety First et Worldpack) s obratem 98,5 milionů eur, o zavření pracovišť (7 agentur a 3 skladů v Německu, 4 agentur ve Francii a 2 agentur v Nizozemsku) a o operace prodeje a relokace (sale & rent-back) objektů a jiných dlouhodobých aktiv.

v Nizozemsku a ve Francii, za účelem zlepšení výsledku těchto operací (iii.)⁽⁶⁾.

- (17) Belgické orgány za tímto účelem Komisi oznámily, že SNCB poskytne převážnou část finančních prostředků potřebných k restrukturalizaci. Výše původně oznámených částek představovala 91,6 milionu eur na konverzi dluhů společností ABX-D, -NL a -F na kapitál (dlouhodobé financování), kterou provede společnost SNCB, a 140 milionů eur remboursního úvěru (krátkodobé financování), které SNCB poskytla týmž subjektům.

2.1.2. Pochybnosti Komise vyjádřené dne 23. července 2003

- (18) Při zahájení vyšetřovacího řízení Komise předběžně vyjádřila své pochybnosti ohledně některých skutečností.
- (19) Podpora : Vyjádřila především své pochybnosti o tvrzení belgických orgánů, podle něhož poskytnutí finančních prostředků (formou remboursních úvěrů či konverzí závazků na vlastní kapitál) společností SNCB v rámci restrukturalizace ABX představuje normální transakci uvnitř skupiny a nikoliv státní podporu ve smyslu článku 87 Smlouvy.
- (20) Restrukturalizace – způsobilost : Komise rovněž vyjádřila své pochybnosti ohledně způsobilosti společností ABX-D, -NL a -F k restrukturalizaci, jelikož nebylo jasné, nakolik by zbytek skupiny ABX mohl dotovat finanční potřeby subjektů, které měly být restrukturalizovány.
- (21) Restrukturalizace – životaschopnost, narušení hospodářské soutěže a omezení podpory : Komise také vyjádřila své pochybnosti o finanční stránce „restrukturalizačního“ plánu, podle kterého se měly dlouhodobé finanční potřeby (potřeby vlastního kapitálu) dotčených společností ABX pokrýt převážně krátkodobým financováním (vratným úvěrem ve výši 140 milionů EUR). Komise později rovněž vyjádřila své pochybnosti o tom, že toto financování umožní dlouhodobou obnovu životaschopnosti dotčených subjektů, že jsou navrhovaná vyrovnání zejména formou snížení kapacit dostatečné k tomu, aby nedošlo k narušení trhu v rozporu s obecným zájmem, a že předpokládaná podpora společnosti ABX neumožní disponovat s potenciálním přebytkem hotovosti.
- (22) Komise kromě toho vyjádřila své pochybnosti o předpokládané absenci státní pomoci a o kompatibilitě (re)investic společnosti SNCB do subjektů ABX a také prostředků

⁽⁶⁾ Tato opatření měla být provedena především zvýšením produktivity (se snížením počtu ~690 na plný úvazek ve všech 3 zemích v rámci restrukturalizace, včetně dopadu zavření agentur) (1), snížením nákladů (2) a vyjednáváním změn nájemních smluv (3).

použitých na jejich financování (případně záruky, křížové subvence, přímé financování, dodržování platných směrnic). A to zejména ohledně těchto opatření:

- (a) „Koupě ABX společností SNCB“: Jedná se o investice společností SNCB v letech 1998 až 2001 ve výši 672,4 milionu EUR (které však po revizi činí 433,8 milionu EUR ⁽⁷⁾) na „nákup“ sítě ABX a o určitý počet údajů ohledně záruk poskytnutých společnostmi SNCB a státem na financování (re)investic do ABX, jejichž pravdivost bylo nutné ověřit.
- (b) „Další částky“: Pochybnosti Komise se také vztahovaly k legálnosti/slučitelnosti „dalších dotací“ z roku 2001 v celkové výši 150 milionů EUR (které však po revizi činí 114,6 milionu EUR ⁽⁸⁾), které SNCB poskytla společností ABX-D, -NL a -F bez předcházejícího oznámení Komisi. Pochybnosti Komise se v tomto případě týkaly předpokládané absence podpor a slučitelnosti těchto potenciálních podpor.
- (c) „Paralelní částky“: Komise rovněž vyjádřila své pochybnosti ohledně tvrzení belgických orgánů, že kapitalizace půjček poskytnutých společnostmi SNCB síti ABX v roce 2004 v celkové výši 21 milionů EUR (které však po revizi činí 12,1 milionu EUR ⁽⁹⁾), dále jen „paralelní částky“, pro společnosti ABX LOGISTICS (Irland) Ltd. (3,2 milionu EUR), ABX LOGISTICS (Portugal) Lda. (2 miliony EUR), ABX LOGISTICS (Singapore) Pte Ltd. (3,8 milionu EUR) a ABX LOGISTICS International (Belgium) NV/SA (12 milionů EUR), (dále jen „ABX-Irl“, „ABX-P“, „ABX-Sing“ a „ABX-B“) představuje normální transakci uvnitř skupiny SNCB. Belgické orgány se domnívaly, že bude tato částka uhrazena „mimo rámec oznámené restrukturalizace“ a že tudíž nepředstavuje státní podporu ve smyslu článku 87 Smlouvy. Pochybnosti Komise se v této souvislosti již týkaly také otázky slučitelnosti těchto potenciálních podpor.

2.1.3. Doplňující údaje k oznámení

- (23) Belgické orgány zejména v dopisech ze dne 14. ledna 2005 a 24. února 2005 doplnily původní oznámení o informace, které podstatně změnily restrukturalizační plán společnosti ABX. Tyto změny se především týkaly zvýšení financování na restrukturalizaci poskytnutých společnostmi SNCB a skupinou ABX, prodeje ABX-France formou odkoupení podniku jeho zaměstnanci („RES“) za zápornou tržní cenu, snížení přebytečných kapacit, zásadních interních restrukturalizačních opatření a rovněž předpokládaného prodeje celé skupiny ABX za tržní cenu.

⁽⁷⁾ Viz kapitola „finanční úkol v číslech“.

⁽⁸⁾ Viz kapitola „finanční úkol v číslech“.

⁽⁹⁾ Viz kapitola „finanční úkol v číslech“.

2.1.4. Rozšíření řízení ze dne 3. května 2005

- (24) Komise vyšetřování rozšířila, přičemž toto rozšíření nenahrazuje původně zahájené řízení, ale připojuje se k němu ve dvou hlavních bodech těchto doplňujících informací: změna rozpočtu na restrukturalizaci ABX a způsob prodeje, a to především u ABX-France a ABX-WW (ABX Worldwide), nového holdingu ABX vytvořeného během restrukturalizace.
- (25) Podle nově vzniklé situace tedy mělo být poskytnuto:
- (a) 157,4 milionu EUR místo 50 milionů EUR jako kapitál na restrukturalizaci ABX v Německu, aby tak vlastní kapitál ABX-D dosáhl výše 14,4 milionu EUR (k 31. 12. 2004), v porovnání s bilanční sumou 234 milionů EUR (k 31. 12. 2003);
- (b) 10,6 milionu místo 12,6 milionu EUR jako kapitál na restrukturalizaci ABX v Nizozemsku, aby tak vlastní kapitál ABX-NL dosáhl výše 9,3 milionu EUR (k 31. 12. 2004), v porovnání s bilanční sumou 35,7 milionu EUR (k 31. 12. 2003);
- (c) 223 milionů EUR na odkoupení části společnosti ABX ve Francii jejími zaměstnanci. Tato částka odpovídá konečným výdajům společnosti SNCB, a to především ve formě vzdání se pohledávek a krytí budoucích ztrát.
- (26) Pokud jde o prodej ABX-F za zápornou cenu (odkoupení společnosti jejími zaměstnanci), Komise vyjádřila pochybnosti o státní podpoře na prostředky poskytnuté kupci od společnosti SNCB. V souvislosti s předpokládaným prodejem ABX-WW Komise připomněla nutnost poskytnout informace potřebné k ověření, že tento prodej skutečně proběhne za tržní cenu.

2.1.5. Další doplňující informace

- (27) Belgie zejména v dopise ze dne 9. června 2005 předložila Komisi celou řadu informací pro potřeby rozšířeného řízení, v nichž připomněla a připojila informace týkající se celého spisu.
- (28) V dopise ze dne 1. prosince 2005 Belgie předložila doplňující informace, jimiž převážně upřesnila již dříve předané informace a zejména oznámila nový závazek týkající se přítomnosti ABX v Německu.

2.2. Aktivity společnosti ABX

- (29) Belgické orgány upřesňují, že vedle činností ABX uvedených výše a popsáných při zahájení řízení spočívá strategické a obchodní postavení společnosti ABX LOGISTICS Worldwide v úloze „organizátora“ nebo „zasilatele“.
- (30) Vzhledem k uvedené úloze společnost ABX vykonává operace spojené s dopravní logistikou. Podle odborné studie zadané Komisí (dále jen „Jacobs“) ⁽¹⁰⁾ logistika obecně spočívá v „řízení, jak a kdy dopravit zásilky na místo jejich potřeby“. Podle této studie se jedná konkrétně v případě ABX o optimalizaci plynulého pohybu materiálu po vzájemně propojených dopravních sítích a mezi uzlovými body skladů.
- (31) Belgické orgány upřesňují, že „dopravci“ obvykle nevlastní dopravní prostředky (kamiony, lodě, letadla a jiné), ale že využívají prostředků dopravních společností, což Jacobs potvrzuje.
- (32) V tomto případě je téměř celá dopravní kapacita skupiny ABX řešena dodavatelsky, kromě několika výjimek týkajících se především Nizozemska. Počet kamionů ve vlastnictví společnosti v Nizozemska se ostatně od roku 2001 postupně snižuje a cílem je ho snížit na nulu. V roce 2001 mělo ABX LOGISTICS v Nizozemska 240 kamionů, v roce 2002 se jejich počet snížil na 166, v roce 2003 na 138 a v roce 2004 na 110.
- (33) Pro vnitrostátní i mezinárodní silniční dopravu využívá ABX LOGISTICS k provozování dopravy v pravém slova smyslu dodavatelských služeb nezávislých silničních dopravců. U letecké a námořní dopravy se ABX LOGISTICS chová jako „zprostředkovatel“, takže na účet svých zákazníků kupuje potřebnou dopravní kapacitu od společností provozujících dopravu námořní („shipping line“) nebo leteckou („airlines“).
- (34) Níže uvedená tabulka tuto strategii jasně potvrzuje: pouze 3 % kamionů používaných společnostmi ABX LOGISTICS mají společnosti skupiny ve vlastnictví nebo na leasing ⁽¹¹⁾.
- (35) **„Dopravní kapacita“ ABX LOGISTICS.**

	Ve vlastnictví (nebo na leasing)	Subdodávky
Dopravní kapacita kamionů	3 %	97 %
Dopravní kapacita letadel	0	100 %
Dopravní kapacita lodí	0	100 %

- (36) *Místo společnosti ABX v různých segmentech trhu:* Podle belgických orgánů činnost ABX v roce 2003 pokrývala 49 % trhu silniční dopravy, 42 % trhů Air&Sea a 8 % trhu smluvní logistiky, týkající se skladování zboží.
- (37) S přihlédnutím k objemu aktivit ABX v Německu, v Nizozemska a ve Francii tato společnost nepatří mezi 5 největších podniků na jednotlivých trzích na vnitrostátní úrovni (silniční, letecká, námořní doprava a smluvní logistika), což Jacobs potvrzuje.
- (38) *Růstový potenciál příslušných trhů – obecně:* podle belgických orgánů i studie Jacobs poptávka po logistických službách neustále roste, a to i přes nedávné potíže způsobené zejména událostmi 11. září 2001. Podle studie Jacobs je to dáno rostoucím počtem obyvatel Evropy, zvýšeným zájmem spotřebitelů o pestrou nabídku produktů, větší kupní silou spotřebitelů a rostoucí externalizací logistických služeb směrem od výrobců ke specialistům na logistiku.
- (39) *Růstový potenciál v Německu:* Podle studie Jacobs má německý trh logistiky velký růstový potenciál. Rozvoj subdodávek logistických služeb na německém trhu za posledních osm let ukazuje, že nabídka i poptávka by v příštích letech mohly vzrůst o 15 až 20 % ročně.
- (40) *Růstový potenciál letecké dopravy:* Airbus i Boeing předpokládají, že se v příštích 15 až 20 letech zdvojnásobí počet nákladních letadel díky rozšíření letecké nákladní dopravy, jež by měla předběhnout dopravu osobní. Airbus předpokládá, že se nákladní doprava ztrojnásobí s průměrným ročním nárůstem o 5,7 %, a Boeing počítá s ročním nárůstem 6,4 % až do roku 2021. Tyto velké míry růstu by rovněž měly zajistit dobrý růstový potenciál dopravců a podnikatelů v odvětví logistiky.
- (41) *Růstový potenciál silniční dopravy:* Odborníci uvádějí, že silniční doprava v celé Evropě je odvětvím s velmi slabými vstupními hranicemi, a tudíž trpí trvalou příliš vysokou strukturální kapacitou ⁽¹²⁾, což potvrdil pokles cen za posledních pět až sedm let. Nicméně příliš vysoká kapacita se týká podniků provozujících předmětnou dopravu, což není případ společnosti ABX, která dopravu „organizuje“, aniž by ji však provozovala. Podle studie Jacobs má rozvoj silniční nákladní dopravy výrazně stoupající tendenci. Z toho vyplývá, že vývoj trhu by měl zajistit velkou míru růstu i dopravcům a podnikatelům v odvětví logistiky.

⁽¹⁰⁾ „Jacobs Consultancy“ : Capacity of ABX Logistics and Sernam markets, final report, květen 2004.

⁽¹¹⁾ Dopis od belgických orgánů z 24. února 2005, s. 13.

⁽¹²⁾ I když se zdá, že nedávné rozšíření současnou situaci dočasně zklidnilo. Nicméně skutečnost, že velký počet dopravních podniků pravděpodobně zadává silniční dopravu zboží levnějším dopravcům z nových členských států, by měla zvýšit konkurenční tlak na ceny na trhu silniční dopravy.

(42) *Růstový potenciál námořní dopravy*: Podle studie Jacobs vykazoval růst v oblasti námořní dopravy reexpedice zásilek (*freight forwarding*) v letech 1998 až 2002 průměrně 7 %. Budoucí rozvoj námořní nákladní dopravy bude záležet na obecném vývoji na světové úrovni.

2.3. Vytvoření sítě společnosti ABX

2.3.1. Koupě sítě ABX společností SNCB

(43) I když operace koupě sítě ABX společností SNCB, které ze své podstaty nemohou přinášet společnosti ABX žádné výhody, nejsou předmětem tohoto rozhodnutí, Komise zde v rámci popisu obecných souvislostí připomíná jejich hlavní etapy, jak je uvedly belgické orgány.

(44) Belgické orgány upřesnily, že o koupi jednotlivých společností skupiny ABX LOGISTICS rozhodla SNCB na základě obchodních plánů, které vykazovaly v době investování perspektivu rychlého návratu k výnosnosti. Následuje stručné shrnutí kupních podmínek pro Thyssen Haniel Logistik („THL“)/Bahntans, Dubois a Saima Avandero (které se staly společnostmi ABX v Německu, Francii a Itálii):

(45) *Koupě společností THL/Bahntans (která se stala ABX v Německu)*: Podle belgických orgánů, a to zejména podle jejich informací z října 2000, kupní cena celé skupiny THL vzrostla na [...] (*) milionů německých marek (DEM) (skupina Thyssen) + [...] DEM (Deutsche Bahn AG). Hodnotu aktivit této skupiny ocenila na [hodnotu vyšší než je výše uvedená kupní cena (**)*] milionů DEM společnost Coopers & Lybrand (z toho aktivity sběrných zásilek na [...] milionů DEM) a s přihlédnutím k nákladům tohoto holdingu na [...] milionů DEM. Při této koupi na sebe SNCB vzala závazky bývalých akcionářů, týkající se zejména dříve poskytnuté záruky týkající se nemovitosti v Mnichově. Zápornou cenu ve výši [...] milionů eur ([...] milionů DEM) na koupi společnosti Bahntans uhradili bývalí akcionáři Bahntans, Thyssen Handelsunion AG a Deutsche Bahn AG dne 1. října 1998.

(46) ABX-D byla ihned po koupi ve ztrátě. Tyto ztráty významně ovlivnily finanční situaci podniku, takže se její vlastní kapitál dostal do minusu počínaje účetním obdobím roku 1999. Tato situace, která trvala do roku 2005, přivedla její mateřskou společnost SNCB k vydání patronátního prohlášení v souvislosti s rizikem plynoucím ze záporného vlastního kapitálu.

(*) Důvěrné informace.

(**) Přesný údaj byl nahrazen touto poznámkou.

(47) *Koupě společnosti Dubois (která se stala významnou součástí ABX ve Francii)*: belgické orgány uvádějí, že pro období let 1998 až 2002 výpočet, který měla SNCB k dispozici, vykazoval IRR („Internal Rate of Return“, vnitřní míru výnosnosti) 12,7 % při WACC („Weighted Average Cost of Capital“, váženém průměru kapitálových nákladů) 9,5 % a NPV („Net Present Value“) 9,7 milionu eur, což dovolovalo počítat s přiměřenou návratností investic.

(48) *Koupě skupiny Gruppo Saima Avandero (která se stala ABX v Itálii)*: belgické orgány uvádějí, že výpočet pro období let 1998 až 2008, který měla SNCB k dispozici, vykazoval IRR 13,0 % při WACC 9,0 % a NPV 51,8 milionu eur, což dovolovalo počítat s přiměřenou návratností investic.

(49) Na otázku Komise ohledně případných křížových dotací, použitých společností SNCB na financování svých investic do ABX, upřesnily belgické orgány své informace následovně:

(a) Belgické orgány uvádějí, že „po celé období let 1998 až 2002 je pomoc státu k zaplacení výdajů na poskytování veřejných služeb [společnosti SNCB] nepostačující“⁽¹³⁾. Připomínají, že v roce 2001 Účetní dvůr již uvedl, že „pokud jde o investice a provoz, v celém období, s výjimkou hospodářského roku 1997, výdaje kumulativně převyšují prostředky na tyto dvě položky, takže v saldu neexistuje žádný údaj o převodech mezi zajišťováním obou druhů veřejných služeb a ostatní činností [společnosti SNCB]“⁽¹⁴⁾;

(b) Dále uvádějí, že „provozní a investiční náklady společnosti SNCB na zajišťování veřejných služeb nejsou ani pokryty prostředky státní pomoci, a proto společnost SNCB přistoupila k půjčce na úhradu svých potřeb“⁽¹⁵⁾. Totéž tedy platí také pro prostředky společnosti SNCB vynaložené na investice do ABX, které ostatně „nebyly financovány ze zvláštních půjček, (...) ale těmito obecnými prostředky z pokladny“⁽¹⁶⁾.

(50) A konečně, belgické orgány upřesňují, že v důsledku těchto akvizic společnost SNCB poskytla kreditní podporu věřitelům dceřiných společností ABX, a to zejména věřitelům ABX-D a ABX Španělsko. Belgické orgány se domnívají, že v soukromém podnikatelském sektoru kreditní podpora představuje obvyklou formu vztahů mezi mateřskou společností a jejími dceřinými společnostmi.

⁽¹³⁾ Zejména dopis belgických orgánů ze dne 23. prosince 2003, zaevidovaný dne 29. prosince 2003, č. A/38604 a dopis ze dne 20. června 2003, č. A/23465.

⁽¹⁴⁾ Zpráva Účetního dvora ze dne 18. května 2001, s. 221.

⁽¹⁵⁾ Dopis belgických orgánů, zaevidovaný dne 20. června 2003, č. A/23465.

⁽¹⁶⁾ Dopis belgických orgánů ze dne 29.8.2003, zaevidovaný dne 29. srpna 2003 pod číslem GAB. Loyola de Palacio Entrada č. 2805, s. 12.

2.3.2. Reinvestice společnosti SNCB v roce 2001

(51) *Navýšení kapitálu v Německu*: společnost SNCB koncem roku 2000 a v roce 2001 přistoupila k navýšení kapitálu ve své německé dceřiné společnosti (v bývalé Bahntrans) vkladem hotovosti ve výši 17,5 milionu eur a kapitalizací krátkodobých úvěrů SNCB ve výši 55 milionů eur. Toto rozhodnutí přijala na základě doporučení a rozborů provedených s pomocí společnosti Boston Consulting Group („BCG“).

(52) V podkladech BCG jsou uvedeny následující argumenty a doporučení:

- (a) Skupina ABX představuje příležitost k velké tvorbě hodnot a má pro SNCB strategický význam;
- (b) Finanční investice a posílení řízení je nezbytné pro využití tohoto potenciálu;

(53) Belgické orgány uvádějí, že IRR investic v celkové výši 72,5 milionu EUR, s nímž by bylo možné u této investice počítat, se řádově pohybuje kolem 8 až 10 % podle opatrných odhadů. Tato vnitřní míra výnosnosti je srovnatelná s kapitálovými náklady společnosti SNCB v téže době.

(c) Samofinancování této investice společností SNCB bylo v té době považováno za nejlepší řešení;

(d) Při uskutečňování strategie tvorby hodnot prostřednictvím ABX LOGISTICS bylo pro SNCB prioritní oživení společnosti Bahntrans;

(e) Odborníci BCG se také domnívali, že plán na oživení má být proveden ze tří důvodů:

- v případě úspěchu by oživení umožnilo pokračovat v uskutečňování strategie ABX LOGISTICS, „která má potenciál tvorby hodnot více než 300 milionů eur“;
- i v případě pouze částečného úspěchu by oživení umožnilo vytvořit vyšší cenu hodnoty odkupu společnosti Bahntrans.

Výpočet vnitřní míry výnosnosti (IRR) investic SNCB vložených do ABX Německo v roce 2001 ve výši [...] milionů EUR

Yearly growth rate of EBIT	[...]						
Discount rate	[...]						Terminal value
Year	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Discount factor	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Terminal value
Obrat	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Provozní výsledek před zdaněním	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Použití částky [...] M€ přesahující kupní cenu	[...]						
Investovaná částka [...] M€ v r. 2001	[...]						
Free Cash Flows	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Weighted average cost of capital	9 %						
Total discounted cash flow	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
IRR	10,04 %						

(54) *Navýšení kapitálu o 12,2 milionu eur v Nizozemsku* : strategický plán „holandského pilíře“ (bývalá skupina Kersten Hunik koupená v únoru 1999, která rovněž zahrnovala účast v Irsku) spočíval v následujícím:

- (a) Posílit vnitrostátní aktivity pomocí koupě společnosti aktivně působící ve vnitrostátním zasilatelství

v Nizozemsku; objem činnosti této společnosti činil 2 000 zásilek denně a vedení SNCB se domnívalo, že k tomu, aby byla práce ve vnitrostátním zasilatelství výnosná, bude potřeba přibližně 6 000 zásilek;

- (b) Pokračovat v restrukturalizaci podniku Kersten Hunik Holding (přejmenovaném na ABX LOGISTICS Holding BV), koupeném v roce 1999;
- (c) Rozprodat aktivity námořní dopravy („rederijen“) společností Kersten Hunik Scheepvaartmaatschappij BV a Link Line Europa BV, což mělo přinést asi 1 milion eur v hotovosti;
- (d) Prakticky byly finanční potřeby pokryty následovně:
- 9,2 milionu eur krátkodobých pohledávek SNCB bylo v březnu 2001 konvertováno na kapitál.
 - SNCB navýšila v září 2001 kapitál společnosti ABX LOGISTICS Holding BV na 10 milionů eur. Těchto 10 milionů eur bylo určeno na financování koupě Wegtransport BV společností ABX LOGISTICS Holding BV. Za její akcie byla uhrazena cena [...] milionů eur, [...] milionů eur v hotovosti navíc zůstalo k dispozici k zaplacení případných cenových úprav v souladu s pravidly *Due Diligence*.
 - Belgické orgány mají tedy za to, že výše financování, kterou SNCB poskytla holandské
- (55) Belgické orgány se domnívají, že vnitřní míra výnosnosti této investice podle tehdejší prognózy výsledků byla odhadována přibližně na 11 % této investice ve výši 12,2 milionu eur.

dceřiné společnosti (kromě kupní ceny společnosti Wegtransport ve výši [...] milionů eur), činí 9,2 milionu eur v březnu 2001 + 3 miliony eur v září 2001, to znamená celkem 12,2 milionu eur.

- Podle belgických orgánů je tato rekapitalizace odůvodněna výhledem obnovení výnosnosti nizozemských aktivit v roce 2002, který odpovídal pozitivnímu vývoji výsledků předpovědých na konci roku 2000 :

	2000A	Rozpočet 2001 (sestaven na konci r. 2000)	Rozpočet 2002 (sestaven na konci r. 2001) (*)
Obrat	54,1	60,9	86,4
Provozní výsledek (EBIT)	- 2,59	- 2,73	0,68

(*) zahrnuje i obrat spojený s koupí společnosti Wegtransport

Výpočet vnitřní míry výnosnosti (IRR) pro reinvestici SNCB do společnosti ABX Nizozemsko v roce 2001 ve výši 12,2 milionů eur (číselné údaje jsou v milionech eur)

Yearly growth rate of EBIT	[...]						
Discount rate	[...]	Terminal value					
Year	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Discount factor	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	2000A	Rozpočet 2001 stanovený koncem r. 2000	Rozpočet 2002 stanovený koncem r. 2001 (*)	Plán 2003 (**)	Plán 2004 (**)	Plán 2005 (**)	Terminal value
Obrat	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Provozní výsledek před zdaněním	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Rekapitalizace 12,2 M€ v roce 2001	[...]						
Free Cash Flows	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Weighted average cost of capital	9 %						
Total discounted cash flow	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
IRR	11,3 %						

(*) včetně obrátu spojeného s koupí společnosti Wegtransport

(**) Historické údaje nejsou k dispozici. Zpětný odhad byl proveden na základě (1) hrubé provozní marže v předpokládané výši [...] % v roce 2003 a (2) roční míry růstu [...] % obrátu a výsledku počínaje rokem 2004.

(56) *Navyšování kapitálu ve Francii o 30 milionů eur:* V prosinci 2001 přistoupila SNCB k navyšování kapitálu francouzské společnosti koupené v letech 1999-2000, aby mohla zahájit program přeměny pohledávek na cenné papíry za účelem získání bankovního úvěru ve výši 70 milionů eur. Toto navyšování kapitálu požadovala Société Générale, jež společnosti ABX LOGISTICS (Francie) úvěr poskytla, jako předběžnou imperativní podmínku k přeměně portfolia obchodních pohledávek ABX LOGISTICS (Francie) SA na cenné papíry.

(57) Podle belgických orgánů finanční prognóza ABX LOGISTICS (Francie) SA, kterou tehdy společnost měla k dispozici, uváděla perspektivu návratu k výnosnosti v rámci plánu oživení. Tento plán předpokládal, že se po řadě operativních zlepšení (informatika, revize postupů distribuce, ukončení a převody aktivit, harmonizace zaměstnaneckých podmínek, doplnění činností)lepší provozní hospodářský výsledek (EBIT) z - 19,6 milionu eur v roce 2001 na 4,6 milionu eur v roce 2003.

(59) Belgické orgány se domnívají, že z tehdejších prognóz pro investici ve výši 30 milionů eur vyplývalo IRR 14 %.

Prognóza vývoje výsledků společnosti ABX Logistics France (září 2001)

	2000 skutečnost	2001 rozpočet	2002 prognóza	2003 prognóza
Obrat	516,0	631,0	626,0	664,0
„Provozní výsledek“ (EBT)	- 6,1	- 19,6	- 8,2	4,6
Čistý zisk	- 2,1	- 28,4	- 11,6	4,0

Zdroj: Plán na oživení, s. 43; kurz 1 EUR = 6,55957 FRF

(58) SNCB usuzovala, že jí operace přeměny na cenné papíry umožní nahradit externím financováním krátkodobé financování společností SNCB. Krátkodobě mohla být totiž velká část přebytku pokladny, uvolněná na přeměnu na cenné papíry, použita na slučování pokladen ABX (*cash pool*), což jejím společností umožnilo vrátit SNCB část svých dosud nesplacených půjček.

Výpočet vnitřní míry návratnosti (IRR) pro reinvestici SNCB do společnosti ABX France v roce 2001 ve výši 30 milionů eur (číselné údaje jsou uvedeny v milionech eur)

Yearly growth rate of EBIT	[...]						
Discount rate	[...]						Terminal value
Year	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Discount factor	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	2000 skutečnost	2001 rozpočet	2002 prognóza	2003 prognóza	Plán 2004 (*)	Plán 2005 (*)	Terminal value
Obrat	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Čistý zisk	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Rekapitalizace 30 M€ v roce 2001	[...]						
Free Cash Flows	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Weighted average cost of capital	9 %						
Total discounted cash flow	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
IRR	14,0 %						

(*) Historické údaje nejsou k dispozici. Zpětný odhad byl proveden na základě (1) očekávané hrubé provozní marže ve výši [...] % en 2004 et [...] % v roce 2005 a (2) míry ročního růstu [...] % obratu a výsledku počínaje rokem 2004

(**) [...] % na základě zisku před zdaněním (EBT)

2.3.3. „Paralelní příspěvky“ od společnosti SNCB pro skupinu ABX

- (60) Belgické orgány upřesnily, že během koupě společností v Irsku, v Portugalsku a aktivit Air&Sea v Belgii na sebe SNCB vzala všechny nebo část dluhů těchto společností a následně je převedla na kapitál. Podle nich měla konverze na kapitál, jež označují jako „paralelní příspěvky“, následující účel:
- (a) buď umožnit fúzi některých společností a uskutečnit cíl zjednodušení právní struktury skupiny (Irsko, Portugalsko);
 - (b) nebo umožnit zachování dopravních licencí (Irsko);
 - (c) anebo společností umožnit, aby i nadále vykonávaly svou činnost Air&Sea s minimálním vlastním kapitálem, aby získaly vnější finanční prostředky (Air&Sea Belgie).
- (61) Podle Belgie bylo obnovení vlastního kapitálu a rychlé dosažení rentability zajištěno díky: (1) poměru mezi jejich ztrátami a obratem, (2) absolutní výši konvertování a (3) finančním projekcím (rozpočet na rok 2003), které ředitelství sestavilo koncem roku 2002 a které předpokládaly návrat k rovnováze koncem roku 2003. Tyto dceřiné

společnosti neměly být považovány za podniky „v obtížích“, takže jejich situaci tudíž nelze srovnávat se třemi subjekty v obtížích uvedenými v původním restrukturalizačním plánu. Podle belgických orgánů představuje přesně cílená a jedna pomoc ze strany SNCB poskytnutá těmto dceřiným společnostem normální operaci financování některých dceřiných společností jejich mateřskou společností v průběhu podnikání, a je tudíž zcela slučitelná se zásadou soukromého investora v tržní ekonomice.

- (62) V rozpočtu těchto tří dotčených společností na rok 2003, sestaveném v roce 2002, byla mimo jiné uvedena perspektiva obnovení rovnováhy nebo kvazirovnováhy (ztráta pod 1 milion eur) do 12 měsíců od zavedení plánu.

	Čistý zisk 2002	Čistý zisk podle rozpočtu na rok 2003 (*)
ABX LOGISTICS (Ireland) Ltd.	- 0,3	0,0
ABX LOGISTICS (Portugal) Lda	- 3,5	- 0,3
ABX LOGISTICS Int. (Belgium) SA/NV	- 2,0	- 0,8

(*) Rozpočet vedení sestavilo v září 2002.

Klíčové finanční údaje za rok 2002 společností v Irsku, v Portugalsku a Air&Sea Belgie (Miliony EUR)

	Obrat 2002 (skutečnost)	Provozní hospodářský výsledek (EBIT) 2002 (skutečnost)	Čistý zisk 2002 (skutečnost)	Čistá ztráta v r. 2002 v % obratu	(2) Absolutní výše konverzí	
					(1)	
					Původní plán (*)	Skutečnost
ABX LOGISTICS (Ireland) Ltd.	31,4	0,2	- 0,3	-1 %	3,2	4,3
ABX LOGISTICS (Portugal) Lda.	13,7	- 1,3	- 3,5	-25 %	2,0	2,0
ABX LOGISTICS Int. (Belgium) SA/NV	39,0	- 0,5	- 2,0	-5 %	12,0	2,0
					17,2	8,3

(*) Konverze na kapitál 91,6 M€ + poskytnutí dalších fondů 140 M€, jejichž bezpečné ziskové rozpětí poskytnuté dceřiné společnosti činí 21 M€

- (63) Belgické orgány pro každou operaci zaslaly výpočet vnitřní míry výnosnosti (IRR). Tyto výpočty, jež zde nejsou uvedeny v plném znění, se zakládají na podobné metodice jako u výpočtů doložených k reinvesticím roku 2001. IRR zde vždy vychází mezi 9,6 a 12,7 %.

vnitřní výnosnosti, kde IRR u této investice dosahuje 10,9 %.

- (64) SNCB také investovala 3,8 milionu eur do ABX Singapur. Podle belgických orgánů podpory poskytnuté společnosti ABX Singapur nijak nespádají do oblasti působnosti článku 87 Smlouvy. Nicméně na žádost Komise předložily odhad

- (65) Společnost SNCB v roce 2000 také poskytla záruku ve výši 3 miliony eur na stavbu objektu v Singapuru. Podle názoru belgických orgánů však ani tato operace nespádá do oblasti působnosti Smlouvy. Belgické orgány následně upřesnily, že je předmětná pohledávka v prvé řadě kryta objektem, který se na dynamickém a plně se rozvíjícím trhu jevil jako výhodný. Tento objekt byl v roce 2005 prodán.

2.4. Úloha státu při rozhodování SNCB ohledně společnosti ABX

- (66) Pro doplnění skutečností uvedených při zahájení řízení zde Komise předkládá souhrn některých aspektů týkajících se SNCB a možného vlivu státu na její rozhodování.

2.4.1. Správní rada a činnost společnosti SNCB

- (67) SNCB je samostatný státní podnik. Jakožto na samostatný státní podnik se na SNCB nevztahuje zákon o úpadku v platném znění ze dne 21. března 1991⁽¹⁷⁾, kterým se stanoví změny některých veřejných obchodních společností. Předmětem její činnosti je osobní a nákladní doprava, ale může vykonávat veškeré obchodní činnosti přímo či nepřímo spojené s tímto předmětem. Jejími orgány jsou správní rada (SR), řídicí výbor (ŘV) a pověřený administrátor (PJ). ŘV je složen z deseti členů, včetně PJ. Členy správní rady⁽¹⁸⁾ jmenuje král a jsou vybráni podle komplementarity svých kompetencí⁽¹⁹⁾.

- (68) I když může SNCB svobodně rozvíjet všechny činnosti spojené se svým předmětem, belgičtí zákonodárci zavedli určité mechanismy, jimiž se ověřuje, zda samostatný státní podnik neporušuje zákon, své stanovky nebo smlouvy o řízení. Hlavním mechanismem je účast vládního komisaře v řídicích orgánech, a to zejména ve správní radě a v řídicím výboru, který bdí nad dodržováním zákonů, stanov SNCB a smlouvy o řízení.

2.4.2. Závěry Účetního dvora

- (69) Belgický Účetní dvůr v květnu 2001 předložil zprávu⁽²⁰⁾ o společnosti SNCB, která přinesla několik důležitých nepřímých důkazů k objasnění otázky vlivu státu na rozhodování SNCB ohledně její obchodní činnosti. Tato zpráva na jednu stranu uvádí, že „předmět podnikání společnosti SNCB je určen takto: „Předmětem společnosti je osobní a nákladní doprava po železnici. Společnost může sama nebo formou účasti na existujících nebo budoucích organizacích, a to belgických, zahraničních nebo mezinárodních provádět veškeré

obchodní, výrobní či finanční operace, které se přímo či nepřímo, zcela nebo částečně vztahují k předmětu jejího podnikání nebo které by mohly usnadnit nebo podpořit jeho provádění nebo rozvoj (...).

Původní text zákona z 23. července 1926, jímž byla společnost SNCB vytvořena, neupřesňuje její předmět podnikání. Do znění zákona z 1. srpna 1960 (jímž se citovaný zákon upravuje) byl zahrnut předmět podnikání na základě následujícího odůvodnění: „Návrh zákona, který je zde předkládán, tímto upřesňuje předmět podnikání společnosti SNCB, jelikož stanoví, že tato společnost je oprávněna se věnovat veškerým činnostem spojeným s provozováním sítě, zejména provozování nádražních restaurací, bufetů apod. ..., výrobě materiálu určeného k vlastnímu použití, organizování veškeré silniční dopravy v zájmu usnadnění přepravy zboží (...).

Předmět podnikání SNCB je tudíž záměrně velmi široký. Jeho určení ostatně ani neobsahuje žádné omezení zeměpisné povahy (...) Výklad tohoto předmětu podnikání může odůvodnit veškerou obchodní i finanční činnost.“

- (70) Na druhou stranu, v souvislosti s výdaji společnosti SNCB ve prospěch ABX, Účetní dvůr udává úhel pohledu, ze kterého byly vypracovány některé části této zprávy: „S přihlédnutím k samostatnosti SNCB, k úrovni rizika, jemuž je nutno předejít, a k úkolům byla věnována zvláštní pozornost rozhodnutím o koupi v rámci rozvoje sítě ABX. Tato analýza je především zaměřena na objasnění podmínek, za nichž byla přijata a provedena rozhodnutí, zejména za účelem objasnění obtíží při provádění zákonných ustanovení, které státu dovolují, aby zabránil tomu, aby byla ohrožena schopnost podniku vykonávat své povinnosti poskytovatele veřejné služby“⁽²¹⁾.

- (71) V těchto souvislostech Účetní dvůr dospěl k následujícím závěrům:

- (a) „vývoj strategie rozvoje sítě ABX byl zjevně iniciován vedením [společnosti SNCB]“⁽²²⁾;

⁽¹⁷⁾ Jedná se především o články 2, 3, 8, 12 a 41 tohoto zákona.

⁽¹⁸⁾ Podle informací podaných Belgií je funkce člena správní rady (všech jejích členů) neslučitelná s mandátem nebo s funkcemi člena Evropského parlamentu, člena legislativních komor, ministra nebo státního tajemníka, člena rady nebo vlády komunity či regionu, hlavy vlády provincie, stálého člena rady provincie a zaměstnance SNCB.

⁽¹⁹⁾ Podle Účetního dvora (s. 46): Pokud jde o odvolání členů správní rady, v současnosti vyžaduje souhlasné stanovisko správní rady vyjádřené dvoutřetinovou většinou.

⁽²⁰⁾ Účetní dvůr: Řádné použití veřejných prostředků společností S.N.C.B. B. (audit provedený na základě usnesení Poslanecké sněmovny ze dne 11. května 2000, Brusel, květen 2001).

⁽²¹⁾ Zpráva Účetního dvora ze dne 18. května 2001, s. 142.

⁽²²⁾ Zpráva Účetního dvora ze dne 18. května 2001, s. 151.

- (b) „že státnímu podniku [SNCB] je přiznána velká samostatnost, co se týče investic v jiných oblastech než železnice a také její účasti v obchodních činnostech“⁽²³⁾;
- (c) „rozhodnutí přijatá společností SNCB ohledně jejích činností [obchodních] jsou omezena pouze dodržováním jejího předmětu podnikání a ustanovení zákona ze dne 21. března 1991, jejímž účelem je předejít nebezpečí újmy při výkonu úkolů veřejné služby“⁽²⁴⁾;
- (d) „investice do obchodních činností mimo oblast železnic nevyžadují (...) předběžné schválení, jelikož kontrola státu zcela spočívá na účasti vládního komisaře“⁽²⁵⁾;
- (e) „Platné zákonné nařízení, které dává vládnímu komisaři právo na odvolání a ministři právo zrušit rozhodnutí, která by ohrozila výkon poskytování veřejné služby [společnosti SNCB], neposkytuje dostatečné záruky k zajištění cíle trvalého plnění těchto úkolů.“⁽²⁶⁾

(72) V souvislosti s uvědoměním si tohoto nebezpečí, které ohrožuje činnost veřejných služeb společnosti SNCB, a nedostatečnosti kontrolních nástrojů státu k omezení tohoto nebezpečí vládní komisař a příslušný ministr přistoupili k ochranným krokům, jež jsou zahrnuty ve zprávě Účetního dvora. Vládní komisař se dne 2. března 2000⁽²⁷⁾ snažil ověřit, zda investice do italské dceřiné společnosti ABX „... nepoškozuje provádění úkolů veřejné služby [společnosti SNCB]...“. Dne 28. dubna 2000⁽²⁸⁾ ministr dopravy vyjádřil své přání, aby „strategické operace podniku měly dlouhodobý význam a aby umožnily zajistit jeho dlouhodobé trvání a jeho životnost“. Dne 31. května 2000⁽²⁹⁾ ministr dopravy upřesnil „... podmínky výkonu státní ochrany v případě koupě nebo nabytí účasti ...“, přičemž jeho vystoupení následovalo po intervenci vládního komisaře ze dne 26. května 2000⁽³⁰⁾, kdy komisař připomněl, „... nezbytnost slučitelnosti obchodní aktivity SNCB s jejím předmětem podnikání a s úkolem, který mu náleží ze zákona...“.

2.4.3. Rada ministrů se zapojuje do restrukturalizace společnosti ABX

(73) Komise při zahájení šetření rovněž zmínila zprávu ze zasedání rady ministrů [vlády Belgie] ze dne 22. února 2002 a příslušnou tiskovou zprávu⁽³¹⁾, které jasně dokazují

zapojení vlády k tomuto datu do rozhodování o restrukturalizaci ABX: „Na návrh předsedy vlády rada ministrů schválila řadu opatření týkajících se činnosti ABX. Následující rozhodnutí byla přijata na základě informací a strategických úvah společnosti SNCB: SNCB vytvoří holding, v němž se spojí všechny aktivity ABX, (...).“

2.4.4. Schopnost financování ze strany společnosti SNCB v letech 1998 až 2001

(74) Komise konstatovala, že v letech 1998 až 2001 byla sama společnost SNCB v natolik dobré finanční situaci, která jí dovoľovala získat půjčky na trhu. To především vyplývá:

(a) ze skutečnosti, že v roce 1998 byla struktura rozvahy společnosti SNCB zdravá s podílem finančních závazků na vlastním kapitálu 51 % v roce 1998, 54 % v roce 1999, 62 % v roce 2000 a 90 % v roce 2001 a s kladným konsolidovaným výsledkem⁽³²⁾.

(b) ze studie nezávislé odborné agentury „NERA“, která uvádí, že zadlužení společnosti SNCB zůstalo v daném období v udržitelném průměru s ohledem na srovnatelné podniky téhož odvětví. Podle agentury NERA udržitelná výše odpovídá poměru dluhy/vlastní kapitál od 0,8/1 po 1,25/1⁽³³⁾. A v téže studii NERA na závěr uvádí, že společnost SNCB v letech 1997 a 2001⁽³⁴⁾ tyto hodnoty nepřekročila.

(75) Nicméně počínaje rokem 2002 se finanční situace společnosti SNCB zhoršila. Její finanční dluhy vykazované na konsolidovaných účtech se ze 3,9 miliardy eur v roce 2001 zvýšily na 5 miliard eur v roce 2002 a na 6,2 miliardy eur v roce 2003, přičemž celkový objem konsolidovaných dluhů činil 8,6 miliardy eur v roce 2001, 9,6 miliardy eur v roce 2002 a 10,7 miliardy eur v roce 2003 a vlastní kapitál SNCB se snížil z 4,9 miliardy eur v roce 2001 na 4,4 miliardy eur v roce 2002 a na 4,2 miliardy eur v roce 2003. Pokud se bude přihlížet pouze k rozdílům finančního dluhu za jeden rok⁽³⁵⁾, zvýšil se tento podíl z 80 % v roce 2001 na 114 % v roce 2002 a na 150 % v roce 2003, přičemž SNCB společnost v těchto letech vykazovala konsolidovanou ztrátu.

⁽²³⁾ Zpráva Účetního dvora ze dne 18. května 2001, s. 142.

⁽²⁴⁾ Zpráva Účetního dvora ze dne 18. května 2001, s. 141.

⁽²⁵⁾ Zpráva Účetního dvora ze dne 18. května 2001, s. 154.

⁽²⁶⁾ Zpráva Účetního dvora ze dne 18. května 2001, s. 154.

⁽²⁷⁾ Zpráva Účetního dvora ze dne 18. května 2001, s. 152.

⁽²⁸⁾ Zpráva Účetního dvora ze dne 18. května 2001, s. 150.

⁽²⁹⁾ Zpráva Účetního dvora ze dne 18. května 2001, s. 153.

⁽³⁰⁾ Zpráva Účetního dvora ze dne 18. května 2001, s. 153.

⁽³¹⁾ K dispozici na stránkách : „<http://www.belgium.be/>“

⁽³²⁾ Dopis belgických orgánů ze dne 29. srpna 2003, zaevidovaný dne 29. srpna 2003 pod číslem GAB. Loyola de Palacio Entrada č. 2805, s. 4.

⁽³³⁾ Zpráva NERA, s. 58.

⁽³⁴⁾ Podle NERA, (příloha D.1. s. 7) se poměr dluhy/vlastní kapitál zvýšil z 0,6 v letech 1997, 1998 a 1999 na 0,8 v roce 2000 a na 1,0 v roce 2001.

⁽³⁵⁾ Pokud jde o roky 1998 až 2001, SNCB zajistila výše uvedený poměr zahrnutím dlouhodobých finančních dluhů se splatností v průběhu roku, což vysvětluje rozdíl mezi 90 % a 80 % v roce 2001 a rozdíl dalších let.

3. PODROBNÝ POPIS OPATŘENÍ POUŽITÝCH K RESTRUKTURALIZACI A K PRIVATIZACI SPOLEČNOSTI ABX

- (76) Aktivity skupiny ABX byly spojeny do jednoho holdingu s názvem ABX LOGISTICS Worldwide NV/SA (dále jen „ABX-WW“) ⁽³⁶⁾. Aktivity společnosti Air&Sea byly již z velké části spojeny do ABX LOGISTICS Air&Sea Worldwide SA/NV, podskupiny nově vytvořené ABX-WW, dále jen „ABX-Air&Sea“ ⁽³⁷⁾.

Toto seskupení zapadá do rámce rozsáhlé restrukturalizace souboru aktivit skupiny, zahájené v roce 2002. K této restrukturalizaci náleží jak operativní opatření (připojení několika subjektů, vytvoření centrálních služeb, přeorganizování na hospodářská střediska zisku, snížení kapacity a snaha o zvýšení produktivity...), tak i finanční opatření zaměřená na obnovu finanční struktury a životachopnosti skupiny. S přihlédnutím k těmto restrukturalizačním opatřením společnost SNCB podepsala s investorem dohodu o prodeji skupiny ABX-Worldwide, s výhradou posouzení restrukturalizace Komisí.

Hlavní části restrukturalizace jsou popsány níže.

- (77) Belgické orgány uvádějí, že díky této restrukturalizaci dosáhla ABX-WW provozní výnosnosti již v roce 2004 (EBIT 11,6 milionu eur) a čisté výnosnosti by měla dosáhnout v roce 2006 (čistý zisk 10,7 milionu eur) .

3.1. Integrace a reorganizace skupiny ABX

- (78) Bylo provedeno několik integračních opatření skupiny ABX: integrace struktury řízení skupiny (program Phoenix), počítačových systémů, řízení financí a lidských zdrojů.
- (79) *Phoenix*: belgické orgány uvádějí, že je tento program zaměřen na integraci mezinárodního řízení různých činností skupiny, na dosažení operativní synergie, na soustředění nákupu u co nejmenšího počtu dodavatelů, na posílení „Corporate Centre“ a zajištění nových postupů, školených zaměstnanců a počítačových nástrojů potřebných k výkonu úkolů v jeho kompetenci, na koordinaci obchodních a provozních případů mezi zeměmi a kvalitu služeb pro zákazníky prostřednictvím skupin „produktů“

⁽³⁶⁾ Vytvoření této skupiny proběhlo dne 29. prosince 2003, s výjimkou mezinárodních aktivit ABX LOGISTICS (France) S.A, které byly převedeny na konci prosince 2004. Podle belgických orgánů jsou tyto aktivity výnosné nebo téměř výnosné. Týkalo se to subjektů ABX LOGISTICS Air&Sea (France) SAS, „Road International“, Mitjaville S.A.S. a Lacombe Transports Internationaux Sarl.

⁽³⁷⁾ Aktivity Air&Sea v Belgii, v Asii a v Americe již byly v té době sloučeny do ABX-Air&Sea. Aktivity Air&Sea v Nizozemsku byly připojeny na začátku ledna 2005. Převod aktivity Air&Sea v Německu byl odložen ze dvou důvodů: i.) ukázalo se, že by v roce převodu touto operací vznikl účetní zisk [...] milionů eur v účetnictví ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH, ale následně by způsobil obvyklé *cash drain* ve výši více než [...] milionů eur ročně a ii.) ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH by touto operací přišla o finanční prostředky vytvořené díky programu přeměny pohledávek spojených s jejími aktivitami na cenné papíry, tedy [...] milionů eur. Tyto prostředky by se měly získat z jiných zdrojů financování, což nelze uskutečnit, pokud struktura rozvahy společnosti není posílena. Dopis belgických orgánů ze dne 9. června 2005. Jedná se o aktualizaci čísel, která se tak mohou lišit od prognóz z ledna 2005.

a na posílení pocitu odpovědnosti a motivace místního vedení ke spolupráci s ostatními subjekty ve skupině.

- (80) *Informatika*: belgické orgány uvádějí, že je integrace počítačových systémů zaměřena na doplnění stávajících systémů, racionalizaci aplikací a na zavedení globálního řešení pro celou skupinu.

- (81) *Centralizace financí*: tým řídící finance v sídle skupiny byl posílen za účelem centralizace této funkce uvnitř skupiny. Bylo tudíž posíleno oddělení finanční kontroly a oddělení spravování hotovosti a byla založena nová oddělení zabývající se konsolidací výsledků a řízením pohledávek z obchodních vztahů se zákazníky. Kvalita finančních informací se zlepšila díky projektům výše uvedené počítačové integrace a standardizací finančních informací podávaných jednotlivými zeměmi do sídla skupiny.

- (82) V rámci finanční centralizace zavedla ABX mechanismus slučování pokladen všech společností skupiny. Tento „cash pooling“ společnosti ABX umožnil v lednu 2001 získat od finančního ústavu se zárukou, kterou poskytla SNCB, úvěr na jednotnou pokladnu v maximální výši [...] milionů eur.

Belgické orgány Komisi uvedly, že úvěr ve výši [...] milionů eur je spojen s odměnou půjčující bance a že společnosti SNCB za záruku, kterou poskytla na tento úvěr v lednu 2001, náleží odměna [...] základních bodů.

- (83) *Lidské zdroje*: skupina v listopadu 2003 přijala nového ředitele lidských zdrojů, jehož úkolem bylo zavést koordinační struktury a procesy řízení lidských zdrojů dceřiných společností a společných postupů pro nábor, hodnocení a odměňování vyšších kádrů a „high potentials“ skupiny. Evropská podniková rada bude zřízena v roce 2005.

- (84) Belgické orgány uvádějí, že centralizace koordinačních funkcí vede k lepší efektivitě centrálních služeb. Náklady na centrální služby, které se skládají z nákladů na globální účty („Global Accounts“) mezinárodních zákazníků a/nebo multiproduktů, z centrálních nákladů na informatiku a ze strukturálních nákladů (finance, právnické služby, lidské

zdroje, komunikace), jsou přefakturovány dceřiným společnostem ABX-WW formou „licenčních a koncesionářských poplatků“. Přefakturované částky představují přibližně [...] obratu dceřiných společností BX-WW a pokrývají náklady spojené s ochranou a s používáním značky a se všemi službami, které centrála dceřiným společností poskytuje.

- (85) S odvoláním zejména na nedávno vypracovanou studii⁽³⁸⁾ belgické orgány dále informují, že strukturální náklady ABX-WW jsou nižší než průměr těchto nákladů ve skupinách podobné velikosti z různých oborů. Pokud jde o samotnou velikost centrály skupiny („Headquarters“), geometrický průměr všech sledovaných skupin je podle těchto údajů 186 zaměstnanců v centrále při celkovém počtu 10 000 zaměstnanců. Tento průměr je vyšší než počet zaměstnanců u ABX, kterých je v centrále 60 na 10 000 celkového počtu zaměstnanců.
- (86) Operace ABX jsou rozděleny do určitého počtu „*hospodářských středisek*“, odpovídajících všem aktivitám, které mají dosáhnout samostatné životaschopnosti do roku 2006 (včetně aktivit Road Domestic v Německu, která měly největší obtíže).

3.2. Specifická opatření pro ABX Německo

- (87) *Operativní opatření*: vedle operativních restrukturalizačních opatření popsaných při zahájení řízení budou použita další opatření v podobě převodu dceřiných společností a aktivit, zavírání agentur a ukončení činností, která spolu s růstem produktivity bude mít za následek celkové snížení o 64 pracovišť (69 %), zmenšení obratu o 184 milionů eur (-30 %), počtu zaměstnanců na plný úvazek o 1589 (-43 %) a provozních ploch o 405 062 m² (-56 %)⁽³⁹⁾ do dokončení restrukturalizačního plánu, tedy teoreticky do konce roku 2005, a to s obnovením životaschopnosti skupiny v letech 2006 – 2007.
- (88) Dopisem ze dne 1. prosince 2005 belgické orgány mimo jiné oznámily, že „z důvodu nepříznivého vývoje německého trhu a s přihlédnutím k požadavkům pokynů Evropské komise připravuje ABX plán, který jí umožní v Německu zmenšit [...] rozsah svých činností vnitrostátní silniční dopravy. (...)“

Tento plán není dosud dokončen. ABX LOGISTICS se však může Evropské komisi zavázat, že v Německu do [...] zmenší svoji vnitrostátní síť informačních tabulí o silničním provozu ukončením činností, převodem nebo uzavřením partnerství, aby se tak počet agentur pod kontrolou ABX snížil ze současných 30 o [...]. ABX by navíc mohla zůstat akcionářem [...] přibližně [...] z [...] pracovišť.“

⁽³⁸⁾ Zdroj: Collis D., Young D. and Goold M., „The Size, Structure and Performance of Corporate Headquarters“, Harvard Business School Strategy Working Papers Series, 2003; ABX LOGISTICS.

⁽³⁹⁾ Dopis belgických orgánů ze dne 14. ledna 2005, s. 23.

- (89) *Zvýšení produktivity*: Podle informací belgických orgánů operativní restrukturalizační opatření v Německu přinesou pro ABX Německo zvýšení provozního zisku (teoretické s neměnným obratem) řádově o 14,6 milionu eur.

- (90) *Finanční restrukturalizace*: SNCB plánuje konvertovat na kapitál pohledávku ve výši 50 milionů eur, dát k dispozici dodatečný vlastní kapitál ve výši 100 milionů eur a kapitalizovat úroky 7,4 milionu eur. Opatření budou provedena po odsouhlasení Komisí. Tento vklad kapitálu má společnosti ABX-D umožnit, aby navýšila svůj vlastní kapitál k 31. 12. 2004 z - 143 milionů eur (po aktualizaci je to - 141,2 milionu eur) na 14,4 milionu eur. Podle belgických orgánů tuto částku potřebuje společnost ABX-D, aby bylo možné provést plánovanou privatizaci ABX-WW⁽⁴⁰⁾.

- (91) *Výsledky prognóz*: Použití všech těchto opatření by podle obchodního plánu (*business plan*) mělo vést k návratu k provozní životaschopnosti ABX-D v roce 2006 (EBIT [...] milionů eur) a k její čisté životaschopnosti v roce 2007 (čistý zisk [...] milionů eur).

3.3. Specifická opatření pro ABX Nizozemsko

- (92) *Operativní opatření*: vedle operativních restrukturalizačních opatření popsaných při zahájení řízení budou použita další opatření v podobě převodu dceřiných společností a aktivit, zavírání agentur a dceřiných společností, která spolu s růstem produktivity budou mít za následek celkové snížení o 4 pracoviště (-44 %), zmenšení obratu o 14 milionů eur (-21 %), počtu zaměstnanců na plný úvazek o 93 (-22 %) a provozních ploch o 18 400 m² (-28 %).

- (93) *Zvýšení produktivity*: Podle informací belgických orgánů operativní restrukturalizační opatření v Nizozemsku přinesou pro ABX Nizozemsko zvýšení provozního zisku (teoretické s neměnným obratem) řádově o 5,7 milionu eur nejpozději při návratu k životaschopnosti skupiny, který se očekává v letech 2006-2007.

- (94) *Finanční restrukturalizace*: SNCB plánuje konvertovat na kapitál pohledávku ve výši 10 milionů eur a úroků ve výši 0,6 milionu eur po odsouhlasení Komisí. Tento vklad kapitálu má společnosti ABX-NL umožnit, aby navýšila svůj vlastní kapitál k 31. 12. 2004 z - 1,3 milionů eur (po aktualizaci je to - 1,5 milionů eur) na 9,3 milionů eur. Podle belgických orgánů tuto částku potřebuje společnost ABX-NL, aby bylo možné provést plánovanou privatizaci ABX-WW⁽⁴¹⁾.

⁽⁴⁰⁾ Dopis belgických orgánů ze dne 24. února 2005, s. 12.

⁽⁴¹⁾ Dopis belgických orgánů ze dne 24. února 2005, s. 12.

- (95) *Výsledky prognóz:* Použití všech těchto opatření by podle obchodního plánu (*business plan*) mělo vést k návratu k provozní životaschopnosti ABX-NL v roce 2005 (EBIT [...] milionů eur) a k její čisté životaschopnosti v roce 2006 (čistý zisk [...] milionů eur).

3.4. Vyvázání se z aktivity *road domestic* ve Francii

- (96) Belgické orgány uvedly, že vzhledem k obtížím společnosti ABX-F, které byly pro životaschopnost celé skupiny ABX považovány jako kritické, se SNCB vyvázala z vnitrostátních aktivit silniční dopravy společností ABX-France odkoupením podniku jeho zaměstnanci. Toto odkoupení bylo podrobně popsáno při rozšíření řízení, takže je zde pouze stručně připomenuto, že vnitrostátní aktivity ABX-F byly prodány formou odkoupení podniku jeho zaměstnanci za zápornou tržní cenu [...] milionů eur. Prodej nabyl účinnosti o půlnoci dne 31. března 2005. Ostatní aktivity ABX-F byly převedeny na ABX-WW.
- (97) Dvě odborné společnosti, Deloitte a Ernst & Young Transaction Advisory Services, dospěly k závěru, že záporná prodejní cena ve výši [...] milionů eur vnitrostátní sekce ABX-F je přiměřená a odpovídá tržní hodnotě.
- (98) Podle belgických orgánů „se SNCB zřekla dalšího investování do ABX Francie: opatření rekapitalizace oznámená v únoru 2003 nebudou provedena. Opatření týkající se Francie, včetně odkoupení podniku jeho zaměstnanci, byla ve svém provádění přerušena, ale tento postup zůstává pod kontrolou a je projevem smyslu pro odpovědnost na sociální úrovni, jelikož umožnil zachránit více než 2 300 pracovních míst. SNCB z Francie odešla; po odkoupení

podniku jeho zaměstnanci je jedinou činností ABX Francie provádění tří výnosných smluv týkajících se logistiky, v čemž bude pokračovat do konce [...] a které přináší obrát pouhých 29 milionů eur. Potom již nebude ABX Francie provozovat žádnou činnost a nepochybně bude v likvidaci“⁽⁴²⁾. „Potom, pokud lze považovat vyvázání se z aktivity ve Francii za součást – v širokém slova smyslu – restrukturalizace skupiny ABX Logistics, nejedná se o restrukturalizaci aktivit ABX LOGISTICS ve Francii ve smyslu opatření oznámených pro Německo a pro Nizozemsko“⁽⁴³⁾.

3.4.1. Volba odkoupení podniku jeho zaměstnanci

- (99) Budiž připomenuto, že belgické orgány porovnaly scénář odkoupení podniku jeho zaměstnanci („RES“) týkající se vnitrostátní části aktivit ABX se scénářem likvidace z vůle společnosti a na závěr uvedly, že tato forma odkoupení představovala nejméně nákladné řešení. Při rozšíření řízení Komise tuto úvahu zpochybnila a uvedla, že patřičné porovnání mělo být také provedeno mezi tímto odkoupením a scénářem nucené likvidace z toho důvodu, že soukromý investor ve srovnatelné situaci by se snažil najít řešení pro něj co nejméně nákladné, aniž by vyloučil možnost soudní likvidace, pokud by se jevila z ekonomického hlediska nejzajímavější.
- (100) Belgické orgány tvrdí, že soudní likvidace by byla každopádně nákladnější než odkoupení podniku jeho zaměstnanci a že přes pochybnosti Komise porovnání s likvidací z vůle společnosti je nejen sociálně odpovědnější, ale je to především patřičné porovnání z níže uvedených důvodů.

3.4.2. Náklady na různé scénáře

- (101) Belgické orgány porovnaly náklady na tři možnosti: odkoupení zaměstnanci společnosti, likvidace z vůle společnosti a soudní likvidace, jak je podrobně uvedeno v této tabulce⁽⁴⁴⁾:

Porovnání číselných údajů scénáře R.E.S. a likvidace u aktivit „Road Domestic“ ABX LOGISTICS (Francie) SA

V milionech €, na základě prognóz z konce roku 2004

	Odkoupení zaměstnanci společnosti	Likvidace dobrovolná nebo z vůle společnosti	Likvidace soudní nebo nucená
Negativní vlastní kapitál k 30/09/2004	[...]	[...]	[...]
Očekávané ztráty posledního čtvrtletí 2004	[...]	[...]	[...]
Odhad záporného vlastního kapitálu k 31/12/2004	[...]	[...]	[...]
Z toho dluh vůči SNCB	[...]	[...]	[...]
Snížení hodnoty nehmotných aktiv	[...]	[...]	[...]
Nadhodnota z nezaúčtovaného prodeje Smlouvy logistiky společnosti MGF	[...]	[...]	[...]
Nadhodnota z převodu Eurocargo, Air&Sea, Mitjavile a Lacombe	[...]	[...]	[...]
Cíle probíhajícího sociálního plánu (PSE4) – výdaje 2004	[...]	[...]	[...]
Krytí ztrát 2005 z činností nezahrnutých do odkoupení zaměstnanci	[...]	[...]	[...]

⁽⁴²⁾ Dopis belgických orgánů ze dne 9. června 2005, s. 18.

⁽⁴³⁾ Dopis belgických orgánů ze dne 9. června 2005, zaevidovaný dne 16. června 2005 pod číslem 15050, s. 18.

⁽⁴⁴⁾ Dopis belgických orgánů ze dne 2. září 2005.

	Odkoupení zaměstnanci společnosti	Likvidace dobrovolná nebo z vůle společnosti	Likvidace soudní nebo nucená
Dopad na hotovost SNCB před zvolením scénáře k vyvázání se	[...]	[...]	[...]
Cena za převod (záporná) – maximum	[...]		
Krytí ztrát během projednávání sociálního plánu – 2005		[...]	
Krytí ztrát během 4 dalších měsíců – 2006 (riziko)			-15
Nový sociální plán pro zbývajících zaměstnance		[...]	
Zrušení nájemních smluv			-8
Zrušení ostatních smluv			-6
Riziko [...] SNCB [...]			
Obchodní závazky vůči dodavatelům k 31.12.2004			
Sociální závazky vůči zaměstnancům			
Sociální plán pro zaměstnance ABX Francie			[...]
Odškodnění věřitelů – Baux			-8
Odškodnění věřitelů – ostatní smlouvy			-6
Riziko potřeby záruky od SNCB na závazky vůči Soc. Gen/Natexis			
Ztráta hodnoty skupiny ABX LOGISTICS			-112
Náklady na další propouštění v důsledku poklesu hodnoty			[...]
Dopad na potřebu provozního kapitálu			-45
Dopad na náklady na financování bankovní půjčky SNCB			-14
Dopad na náklady na financování bankovní půjčky ABX LOGISTICS			-7
Náklady celkem SNCB	- 137,5	-183	-346

(102) Pokud jde o rozdíl nákladů mezi odkoupením podniku zaměstnanci a likvidací z vůle společnosti (převážně náklady na sociální plán pro zbývajících zaměstnance a krytí ztrát z období průběhu jednání o tomto plánu), belgické orgány uvádějí, že byl ověřen a potvrzen společností Ernst & Young. Její znalci dospěli k tomuto závěru: „... we conclude that on an overall level the price differential between the scenario of the Management Buy-Out and the scenario of the Liquidation of Domestic Road Transport Activities amounting to € 45,5 million to be fair and reasonable“ („Dospěli jsme k závěru, že celkový rozdíl v ceně mezi scénářem odkoupení podniku řídicími pracovníky a likvidační činností vnitrostátní silniční dopravy, který činí 45,5 milionu eur, je správný a přiměřený“).

(103) Podle belgických orgánů by náklady na soudní likvidaci byly mnohem vyšší než čistá aktiva ABX Francie v okamžiku provádění operace (tedy –[...] milionů eur) z důvodu:

- (a) rizika pro SNCB [...];
- (b) dopadu ztráty zákazníků v důsledku zhoršení dobré pověsti ABX a dopadu této ztráty na hodnotu skupiny ABX LOGISTICS Worldwide;
- (c) nákladů na propuštění zaměstnanců, kteří by se po ztrátě zákazníků stali přebytečnými;

(d) dopadu na potřebu provozního kapitálu skupiny a

(e) dopadu na náklady na financování skupiny ABX LOGISTICS a také samotné SNCB v důsledku prodloužení jedné z jejich dceřiných společností.

(104) Riziko ve výši [...] ([...] milionů eur): Podle belgických orgánů ⁽⁴⁵⁾ „scénář soudní likvidace by společnost SNCB vystavil riziku [...] a zpochybnil by její odpovědnost. [...] ⁽⁴⁶⁾ , [...] ⁽⁴⁷⁾ , [...] ⁽⁴⁸⁾“ ⁽⁴⁹⁾.

(105) Belgické orgány jako příklad citují také jedno nedávné rozhodnutí [...] ⁽⁵⁰⁾.

(106) Belgické orgány se domnívají, že „Komise se musí omezit na konstatování existence rizika a jeho pravděpodobné povahy a na zjištění, že v případě tohoto rizika by se soukromý podnikatel nacházející se v téže situaci pravděpodobně snažil zabránit soudní likvidaci a volil by likvidaci z vůle společnosti. [...]“ .

⁽⁴⁵⁾ Dopis belgických orgánů ze dne 9. června 2005, zaevidovaný dne 16. června 2005 pod číslem 15050, s. 22.

⁽⁴⁶⁾ [...].

⁽⁴⁷⁾ [...].

⁽⁴⁸⁾ [...].

⁽⁴⁹⁾ Dopis belgických orgánů ze dne 9. června 2005, zaevidovaný dne 16. června 2005 pod číslem 15050, s. 22

⁽⁵⁰⁾ Dopis belgických orgánů ze dne 9. června 2005, dodatek C 4. Dopis belgických orgánů ze dne 9. června 2005, zaevidovaný dne 16. června 2005 pod číslem 15050, s. 22

- (107) Francouzská advokátní kancelář Grand, Auzas et Associés společnost SNCB na toto riziko upozornila koncem roku 2004 a jeho analýzu písemně potvrdila.
- (108) Advokátní kancelář Linklaters rovněž belgickým orgánům sdělila, že pokud „[...]”⁽⁵¹⁾ „[...]“.
- (109) Pokud SNCB [...], belgické orgány se domnívají, že musela alespoň financovat sociální plán pro zbývajících 1 300 zaměstnanců, tedy náklady ve výši [...] milionů eur, a odškodnit věřitele ABX Francie (věřitele ve věci nemovitostí ve výši 8 milionů eur a ostatní věřitele ve výši 6 milionů eur).
- (110) *Pokles hodnoty skupiny ABX v důsledku ztráty zákazníků (112 milionů eur):* Belgické orgány se domnívají, že soudní likvidace aktivity *road domestic* ve Francii by vážně a dlouhodobě poškodila pověst a dobré jméno skupiny a způsobila by ztrátu zákazníků v neprospěch celé skupiny. Jejich odhad poklesu hodnoty skupiny ABX je uveden v následující tabulce.

Belgické orgány se domnívají, že obrat by byl částečně kompenzován okamžitým zánikem přímých nákladů na dopravu. Avšak nepřímé náklady (strukturální náklady) by se mohly snížit jenom postupně v průběhu 3 let (propouštěním zaměstnanců v závislosti na objemu poklesu činnosti), aby tak byla obnovena situace před soudní likvidací. Dopad ztráty zákazníků na provozní hospodářský výsledek (EBIT) by tedy byl největší v prvním roce a v následujících 2 letech by se zmenšoval až k návratu do situace před soudní likvidací.

Pokles hodnoty skupiny z důvodu zmenšení objemu po soudní likvidaci ABX LOGISTICS France S.A

V milionech eur na základě prognóz z konce roku 2004	2005	2006	2007	Celkem
Ve Francii				
<i>Road International Francie</i>				
Hrubá marže podle rozpočtu	[...]	[...]	[...]	
Ztráta zákazníků v %	30 %	15 %	7,5 %	
Odhad dopadu na EBIT	[...]	[...]	[...]	8,8
<i>Air&Sea Francie</i>				
Hrubá marže podle rozpočtu	[...]	[...]	[...]	
Ztráta zákazníků v %	10 %	6 %	2 %	
Odhad dopadu na EBIT	[...]	[...]	[...]	3,1
Mimo Francii				
<i>Road Německo</i>				
Hrubá marže podle rozpočtu	[...]	[...]	[...]	
Ztráta zákazníků v %	30 %	15 %	7,5 %	
Odhad dopadu na EBIT	[...]	[...]	[...]	46,7
<i>Air&Sea Německo</i>				
Hrubá marže podle rozpočtu	[...]	[...]	[...]	
Ztráta zákazníků v %	5 %	3 %	1 %	
Odhad dopadu na EBIT	[...]	[...]	[...]	3,1
<i>Road Domestic Nizozemí</i>				
Hrubá marže podle rozpočtu	[...]	[...]	[...]	
Ztráta zákazníků v %	30 %	15 %	7,5 %	
Odhad dopadu na EBIT	[...]	[...]	[...]	3,3

⁽⁵¹⁾ [...]

Dopis belgických orgánů ze dne 9. června 2005, dodatek C 4.

V milionech eur na základě prognóz z konce roku 2004	2005	2006	2007	Celkem
Road Domestic Belgique				
Hrubá marže podle rozpočtu	[...]	[...]	[...]	
Ztráta zákazníků v %	30 %	15 %	7,5 %	
Odhad dopadu na EBIT	[...]	[...]	[...]	16,5
Ostatní země a ostatní produkty				
Hrubá marže podle rozpočtu	[...]	[...]	[...]	
Ztráta zákazníků v %	5 %	3 %	1 %	
Odhad dopadu na EBIT	[...]	[...]	[...]	25,2
Celkem				
Hrubá marže podle rozpočtu	455,6	489,7	519,7	
Ztráta zákazníků v % (vážený průměr)	14 %	7 %	3 %	
Odhad dopadu na EBIT	61,6	34,4	16,4	112,4

(111) V této souvislosti, belgické orgány rovněž uvedly, že podle Soudního dvora Evropských společenství „je na místě (...) připustit, že mateřská společnost může rovněž v omezeném období nést ztráty jedné ze svých dceřiných společností, aby umožnila ukončení činnosti této dceřiné společnosti za co nejlepších podmínek. Takovéto rozhodnutí může být motivováno nejen dalšími starostmi, jako je starost o zachování dobré pověsti značky skupiny nebo o přesměrování její činnosti“⁽⁵²⁾.

(112) Náklady na propuštění přebytečných zaměstnanců po snížení objemu ([...] milionů eur): Belgické orgány, jak již bylo uvedeno výše, vycházely z předpokladu, že nepřímé náklady by se mohly snižovat postupně při propouštění v průběhu 3 let, a to za účelem obnovení rovnováhy. Opatrné odhady belgických orgánů se pohybují kolem 1 000 propuštěných (přibližně 550 v Německu, 200 ve Francii, 100 v Belgii a 200 v ostatních zemích).

(113) Dopad na potřebu provozního kapitálu skupiny ABX (45 milionů eur): Belgické orgány se domnívají, že soudní likvidace skupiny by vyvolala veliký tlak ze strany dodavatelů zbytku skupiny na projednání termínů splatnosti jejich faktur (například by vyžadovali platbu v hotovosti místo splatnosti 30 dnů od konce měsíce). Počítají, že zkrácení průměrné doby splatnosti pro dodavatele o 7 dní by vyvolalo okamžitou potřebu hotovosti v řádu 45 milionů eur.

(114) Dopad na průměrné náklady na financování SNCB a ABX LOGISTICS Worldwide (14 + 7 milionů eur): Podle belgických orgánů by se průměrné náklady na financování SNCB a ABX LOGISTICS v jejich příslušných bankách mohly zvýšit z důvodu skončení plateb některé jejich dceřiných

společností. Potenciální nárůst financování se odhaduje na 100 základních bodů (1 %) u bankovního dluhu ABX LOGISTICS (přibližně 240 milionů eur) a 50 základních bodů u bankovního dluhu SNCB (přibližně 900 milionů eur), který nebyl převzat belgickým státem. Za předpokladu, že by tento nárůst byl rozložen do tříletého období, belgické orgány se domnívají, že nárůst spojený s financováním dluhu SNCB by tedy činil řádově 14 milionů eur a nárůst spojený s financováním dluhu ABX LOGISTICS by byl řádově 7 milionů eur.

3.4.3. Další odůvodnění předložená belgickými orgány

(115) Vedle porovnání nákladů na různé scénáře se belgické orgány domnívají, že investoři v případě převodu nebo ukončení činnosti berou v úvahu ještě další faktory.

(116) Belgické orgány se rovněž domnívají, že uvalení konkurzu by mohlo způsobit sociální bouře vedoucí k zablokování činnosti ABX LOGISTICS na pracovištích nedotčených likvidací (mezinárodní aktivity), což by mělo dopad na obchody směřující do jiných zemí a také na obchody SNCB. Soukromá společnost by ve stejných podmínkách podle belgických orgánů vzala také v úvahu analogická velmi vysoká rizika a zvolila by scénář dobrovolné likvidace.

(117) Obecněji řečeno, podle belgických orgánů „není pravda, že by soukromý investor, tím spíše evropský a tak velký jako SNCB, každopádně volil scénář nucené likvidace, pokud by byla méně nákladná než likvidace dobrovolná. Ostatně jiné soukromé společnosti zvolily za stejných okolností scénář dobrovolné likvidace s financováním sociálního plánu pro pracující, jichž se týkalo ukončení činnosti“⁽⁵³⁾. Podle odborné studie, kterou na

⁽⁵²⁾ Věc C 303/88, Italská republika vs Komise (Eni-Lanerossi) [1991] Sb. I-1433, odst. 21.

⁽⁵³⁾ Dopis belgických orgánů ze dne 9. června 2005, zaevidovaný dne 16. června 2005 pod číslem 15050, s. 21.

žádost belgických orgánů vypracovala advokátní kancelář specializovaná na sociální právo (Claeys & Engels), existuje z poslední doby několik příkladů soukromých společností, které se tak zachovaly.

(118) Belgické orgány kromě toho uvádějí, že soukromá společnost TNT provedla stejné kroky jako SNCB, když se rozhodla, že se vyváže ze ztrátových aktivit vnitrostátní dopravy a jedné části svých aktivit „smluv logistiky“ ve Francii místo toho, aby přistoupila k jejich dobrovolné nebo soudní likvidaci ⁽⁵⁴⁾.

(119) Belgické orgány dále citují oznámení Komise z března 2005 ohledně restrukturalizace podniků, kde se zejména uvádí, že „udržení sociální soudržnosti, kterou se vyznačuje evropský sociální model, vyžaduje provádění doprovodných politik, jejichž cílem je snížit sociální náklady na nejnižší míru a podporovat vyhledávání alternativních zdrojů pracovních míst a příjmů. (...) Restrukturalizace podniků jsou často vnímány jako v podstatě záporný jev a nejčastěji se zdůrazňuje bezprostřední dopad na zaměstnanost nebo pracovní podmínky. (...) Je tedy nutné doprovázet tento vývoj takovými opatřeními, aby byl dopad restrukturalizací na zaměstnanost a pracovní podmínky co možná nejvíce přechodný a omezený“ .

(120) Na závěr belgické orgány uvádějí, že SNCB zvolila scénář odkoupení podniku jeho zaměstnanci z těchto důvodů:

- (a) výrazně nižší náklady a rizika než u scénáře soudní nebo dobrovolné likvidace;
- (b) menší dopad na hodnotu a pověst skupiny ABX LOGISTICS Worldwide;
- (c) přijatelnější sociální důsledky (zachováno 1 300 pracovních míst ve Francii v novém soukromém podniku „Cool Jet“);
- (d) odpovědnost společnosti SNCB vůči dodavatelům a věřitelům se snahou chovat se natolik odpovědně jako každý jiný stejně velký evropský podnik.

3.5. Zmenšení sítě ABX

(121) Restrukturalizace skupiny ABX způsobila velké snížení kapacity její aktivity reexpedice zásilek („freight forwarding“). U této aktivity se kapacita měří patričním způsobem pomocí ukazatelů jako fakturovaný obrat, počet pracovišť, skladové plochy a počet zaměstnanců.

(122) Podle belgických orgánů celková operativní restrukturalizační opatření použitá ve skupině ABX-WW výrazně přesáhla původně předpokládaná opatření.

V původním plánu se předpokládal prodej 3 dceřiných společností s obratem 98,5 milionů eur, zavření 7 agentur a 3 skladů v Německu, 4 agentur ve Francii, 2 agentur v Nizozemsku, snížení počtu pracovních míst na plný úvazek o 690, včetně dopadu uzavřených agentur.

Opatření spočívající ve snížení kapacity, jež byla oznámena během roku 2005, budou mít do dokončení restrukturalizace za účinek snížení počtu pracovišť o 176 (-31 %), obratu o 624 milionů eur (-21 %), počtu pracovních míst na plný úvazek o 5 827 (-40 %) a provozních ploch o 917 377 m² ⁽⁵⁵⁾ (-54 %).

Další závazky týkající se Německa, jež na sebe Belgie vzala v listopadu 2005, toto snížení ještě více zvýrazní.

(123) Belgické orgány uvádějí, že zmenšení rozsahu aktivit, převody provedené od roku 2002 a další nedávno naplánované kroky představují maximum a že další zmenšení by vedlo k rozpadu sítě ABX LOGISTICS. Podle belgických orgánů je totiž existence mezinárodní sítě základem strategické a obchodní pozice ABX a jejích konkurentů; rozpad sítě by měl vážný negativní dopad, který by ohrozil konkurenceschopnou strukturální pozici skupiny na trhu, možnost realizace restrukturalizačního plánu a přitažlivost skupiny pro potenciální partnery v rámci privatizace.

Belgické orgány se v této souvislosti domnívají, že operaci vyvázání se z vnitrostátních zásilkových aktivit ve Francii nelze v Německu zopakovat; integrace vnitrostátních a mezinárodních silničních aktivit dceřiných společností v Německu a v Nizozemsku je totiž mnohem větší než v případě silničních aktivit ve Francii z důvodu integrace počítačových operací a systémů a z důvodu velkého podílu společných zákazníků; větší integrace vyplývá nejen ze struktury německého trhu, ale také z historického vývoje společnosti ABX LOGISTICS – zatímco ve Francii se „mezinárodní“ a „vnitrostátní“ sekce integrovaly až v roce 2003, a to jen částečně, v Německu vedle sebe existovaly aktivity vnitrostátního zasilatelství a silniční aktivity *freight forwarding international* v rámci téhož subjektu již v roce 1996 po fúzi společností THL a Bahntrans (které vytvořily ABX Německo).

⁽⁵⁴⁾ Dopis belgických orgánů ze dne 2. září 2005, s. 6.

Sdělení Komise – Restrukturalizace a zaměstnanost: „Předvídání restrukturalizací a doprovodná opatření pro rozvoj zaměstnanosti: úloha Evropské unie“, KOM(2005) 120 v konečném znění, s. 2-3.

⁽⁵⁵⁾ Podle údajů Komise se převážně jedná o plochy skladů.

Belgické orgány dodávají, že v Německu i v Nizozemsku by další zmenšení hustoty sítě *Road* vedlo k odchodu z německého trhu s ohledem na porovnání počtu pracovišť společnosti ABX LOGISTICS a jejich konkurentů v každé z těchto dvou zemí.

Porovnání počtu pracovišť „Road“ společnosti ABX LOGISTICS a jejich hlavních konkurentů na německém a na nizozemském trhu (před uvažováním o dalším snížení kapacity v Německu) ⁽⁵⁶⁾

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

Zdroj: Internetové stránky, odhady ABX LOGISTICS

Dále zdůrazňují, že toto vyvázání se přichází v okamžiku, kdy hlavní konkurenti ABX přistupují ke koupi zasilatelských společností nebo skupin, a to zejména v Německu, za účelem rozvoje své vnitrostátní zasilatelské sítě v této zemi.

3.6. Půjčky poskytnuté společností SNCB skupině ABX v roce 2002

- (124) SNCB poskytla půjčky několika dceřiným společnostem skupiny ABX.

V dubnu a v květnu 2002 SNCB poskytla belgické dceřiné společnosti ABX LOGISTICS group NV tři půjčky v jednotlivé výši 50 milionů eur, 10 milionů eur a 29 milionů eur s proměnlivými úrokovými sazbami. Podle belgických orgánů byly průměrné úrokové sazby těchto půjček v uvedeném pořadí [...] %, [...] % a [...] %.

Tyto půjčky byly 30. června 2004 převzaty SNCB a byly přímo přiděleny společností ABX Německo, Nizozemí a Francie. Úroky u jednotlivých zemí činily [...] %, [...] % a [...] %.

3.7. Privatizace ABX-WW

- (125) Podle belgických orgánů „SNCB potvrdila svoji vůli privatizovat ABX LOGISTICS Worldwide do šesti měsíců po rozhodnutí Komise o schválení restrukturalizačního plánu. (...) SNCB Holding a potenciální kupec uzavřely a podepsaly dne 22. března 2005 smlouvu o smlouvě budoucí (Term sheet). Tato smlouva je však vázána odkladnou podmínkou, zda Komise přijala kladné rozhodnutí o schválení restrukturalizačního plánu.“ ⁽⁵⁷⁾

- (126) Belgické orgány uvedly, že v důsledku rozhodnutí o restrukturalizaci a prodeje skupiny ABX společností SNCB, zahájila tato společnost jednání s několika potenciálními nabyvateli. Za této situace SNCB pověřila ABX-WW a společnost „Petercam“, aby ji zastupovaly ve věci tohoto prodeje.

- (127) ABX-WW počínaje červnem 2003 zahájila předběžná jednání s prvním partnerem, a to průmyslovou skupinou. V březnu a v červnu 2004 byl sepsán návrh předběžné dohody („*memorandum of understanding*“). Od června do srpna 2004 byla jednání přerušena z důvodů na straně tohoto prvního potenciálního partnera.

- (128) V červnu 2004 ABX-WW navázala kontakty s druhým průmyslovým partnerem. V září 2004 však tento druhý potenciální partner uvedl, že od jednání s ABX-WW definitivně odstupuje.

- (129) Koncem srpna 2004 byly navázány kontakty se třetím potenciálním partnerem, další průmyslovou skupinou. Tato jednání byla nicméně ukončena kvůli slibným kontaktům se čtvrtým partnerem, jenž společnosti SNCB v listopadu 2004 předložil výhodnou nabídku k oživení ABX-WW, jak je popsáno výše. S tímto zájemcem, dále jen „Yvan“, SNCB podepsala v březnu 2005 kupní smlouvu a výše uvedenou smlouvu o smlouvě budoucí („*Term Sheet*“).

- (130) Podle výše uvedené smlouvy o smlouvě budoucí („*Term sheet*“) se Yvan zavázal, že za podmínky kladného rozhodnutí Komise bude investovat částku [60 až 150(**)] milionů eur, z čehož [...] milionů eur na platbu společnosti SNCB Holding za akcie ABX LOGISTICS Worldwide. Co se týče zbývajících částí této investice ze strany zájemce Yvan, měla být použita následovně:

- (a) [...] milionů eur formou vzájemné půjčky („*back-to-back*“) na zaplacení záruky SNCB na objekt v [...];
- (b) [...] milionů eur formou podržené půjčky pro ABX LOGISTICS Worldwide, aby mohla financovat :

— náklady na transakce zahrnující mimo jiné náklady zájemce Yvan a jeho strategické, právní a zejména finanční rady. Tyto náklady se odhadují ve výši [...] až [...] milionů eur;

— potřeby na financování spojené s případným odstoupením nebo s požadavky na případné záruky ze strany některých finančních ústavů v důsledku změny akcionáře. Zůstatek ve výši [...] milionů eur po úhradě nákladů na transakci, tedy [...] až [...] milionů eur, je určen k pokrytí potřeb na financování plynoucích z tohoto odstoupení.

⁽⁵⁶⁾ Tabulka předložená belgickými orgány.

⁽⁵⁷⁾ Dopis belgických orgánů ze dne 9. června 2005, s. 26.

(131) Smlouva o smlouvě budoucí („Term Sheet“) stanoví, že s výhradou obvyklých podmínek a pravidel *due diligence* budou mít Yvan a SNCB ve věci převodu povinnosti přistoupit k prodeji skupiny ABX, jakmile bude splněna odkladná podmínka vztahující se k rozhodnutí Komise.

V případě, že tato podmínka splněna nebude, subjekty Yvan a SNCB by již za určitých okolností nemusely být dále vázány kupní smlouvou.

(132) Belgické orgány na závěr upřesnily, že „po privatizaci ABX-WW bude SNCB uvolněna ze všech svých mimorozpočtových závazků a kreditních podpor. [...] Existence kreditních podpor již nebude mít žádný význam a tudíž skončí, jakmile budou finanční opatření k rekapitalizaci německé dceřiné společnosti povolena Komisí a provedena“⁽⁵⁸⁾.

4. PŘIPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN

4.1. Zahájení řízení

(133) S ohledem na okolnosti tohoto případu a zejména na závěry přednesené Komisí při zahájení řízení dále uvedené zúčastněné strany vyjádřily odděleně a nezávisle své následující připomínky.

(134) Nejdříve jsou předloženy argumenty první skupiny třetích zúčastněných stran, a to: 1. Verein zur Förderung des Wettbewerbs und lauterer Verhaltens im Speditions-Logistik- und Transportgewerbe E.V. Köln, 2. H.A.L.T.E., 3. Ziegler, 4. Freshfields, Bruckhaus, Deringer (jakožto zmocněnec společnosti Deutschen Post AG) 5. De Beroepsorganisatie van de Vlaamse Goedertransport Ondernemers en Logistieke Dienstverleners (SAV), jejichž argumenty se překrývají a jsou shrnuty níže⁽⁵⁹⁾.

(135) *Ve věci restrukturalizačního plánu:* Zúčastněné strany zdůrazňují vnitřní nedostatky původního restrukturalizačního plánu, předloženého společností ABX. Popírají, že jsou cílové subjekty způsobilé k podpoře na restrukturalizaci, jelikož jsou alespoň po ekonomické stránce zapojeny do skupiny podniků, která by měla být schopna spolufinancovat předpokládaná opatření. Zdůrazňují, že podpora restrukturalizace může být povolena, jen pokud je spojena s životaschopným restrukturalizačním plánem, zajišťujícím dlouhodobý návrat k výnosnosti. Tyto zúčastněné strany se tedy shodují ohledně zahájení řízení v konstatování, že tento plán nevede k životaschopnosti, že jeho financování je nedostatečné a že jsou nedostatečná i jeho operativní restrukturalizační opatření. Z toho vyplývá, že schválení podpory by nevedlo k životaschopnosti a narušilo by hospodářskou soutěž v rozporu se zájmy Společenství.

(136) Obecně řečeno by pravděpodobnost obnovy normální výnosnosti kapitálů nebyla zřejmá, stejně tak jako podmínky podobného vývoje ve smyslu globálního růstu trhu, získání podílu na trhu, zlepšení produktivity a kvality služeb a změny chování zákazníků.

(137) Předpokládaná restrukturalizační a racionalizační opatření by odpovídala přizpůsobení se přeměnám odvětví zasilatelství a logistiky, kterým měla ABX projít již před několika lety a kterým ostatní podniky z tohoto oboru již prošly s vynaložením velkého úsilí. Schválení plánu Komisí by pouze prodloužilo již dávné narušování trhu a přeneslo by ekonomické obtíže na podniky, které již vynaložily své úsilí na restrukturalizaci, zvláště pak na střední podniky se soukromým kapitálem, a některé z nich by se dokonce dostaly do nepřekonatelných obtíží.

(138) *Ve věci zasahování státu:* Zpoždění v restrukturalizaci ABX bylo z velké části způsobeno neustálým vměšováním SNCB do každodenního řízení ABX a do politického jmenování členů správní rady ABX. Některé zúčastněné strany zdůrazňují, že výběru členů správní rady ABX Logistics Group a později i ABX Logistics Worldwide chyběla transparentnost. Členové správní rady byli jmenováni podle volného uvážení vedením společnosti SNCB na základě politických kritérií, což bránilo veškeré nezávislosti řízení podniku. Strany také uvedly, že rozhodnutí o řízení ABX přijímala buď rada ministrů nebo vedení SNCB a že nelze tvrdit, že by byla ABX řízena vlastním řídicím výborem.

(139) *Ve věci restrukturalizace dceřiné společnosti ve Francii:* Výše částky potřebné k refinancování je podhodnocena. V původním plánu je podceněna širší potřebné podpory jen na vyrovnání ztrát zaznamenaných po vytvoření sítě dceřiných společností ABX. Celkově jsou podle těchto stran prognózy na oživení činnosti nereálné a nemohou se uskutečnit bez další podpory a bez získání trhu na úkor konkurence politikou, která by trh rozložila.

(140) *Ve věci privatizace ABX:* Některé zúčastněné strany žádaly privatizaci společnosti ABX. Strany kritizovaly, že privatizace se pouze plánuje, aniž by zde byly známky konkrétního prodeje.

(141) *Ve věci koupě a rozšíření sítě ABX:* Výše uvedené třetí strany se domnívají, že působení ABX v oboru zasilatelství a logistiky se od roku 1998 odehrává s pomocí nezákonných státních podpor, které na trhu vážně narušily hospodářskou soutěž. Vytvoření sítě ABX pak bylo možné jedině díky masivní státní podpoře poskytované společností SNCB.

(142) Dále jsou předloženy argumenty druhé skupiny třetích zúčastněných osob, a to: 6. FGTE CFDT Route (Union Fédérale Route), 7. Fédération Nationale des Syndicats de Transports CGT, 8. Fédération Royale Belge des Transpor-

⁽⁵⁸⁾ Dopis belgických orgánů ze dne 9. června 2005.

⁽⁵⁹⁾ I když všechny zde předložené argumenty výše uvedené strany jednotlivě nepřednesly, shrnují zásadní prvky této skupiny předkladatelů připomínek.

teurs, 9. ABX Logistics – zástupci německé skupiny ABX Logistics, jejichž argumenty se překrývají a jsou shrnuty níže ⁽⁶⁰⁾.

- (143) Situace zaměstnanců skupiny ABX se stala předmětem několika připomínek zúčastněných stran. Poznávají, že předcházející sociální plány ve Francii se již týkaly několika stovek zaměstnanců a že pracovní místa v odvětví logistiky jsou ohrožena. Zástupci německé dceřiné společnosti rovněž připomínají, že od roku 1998 byl počet zaměstnanců snížen přibližně o 4 000, k čemuž je nutno připočítat dalších 2 000 míst subdodavatelů, která na ně navazovala. Dále připomínají, že ABX by měla být brzy privatizována a že usílí k dosažení tohoto cíle by se nemělo zhatit.
- (144) La Fédération Nationale des Syndicats de Transport CGT má specifitější požadavek, aby se vytvořil závazný sociální sazebník pro boj proti „ekonomickému dumpingu“, který zjevně provozují konkurenti ABX ve Francii.
- (145) La Fédération Royale Belge des Transporteurs (FRBT) nicméně zdůrazňuje, že ABX dokázala projevít spolupráci, když jí dobrovolně umožnila nahlédnout do svých knih. FRBT je tedy schopna potvrdit, že platná nařízení ve věci licencí a pojištění vozidel jsou dodržována.
- (146) Tyto strany dále upozornily, že vedení ABX (Belgium) S. A. předložilo Komisi po uplynutí termínu k předložení připomínek petici řidičů působících v různých krajských distribučních střediscích společnosti ABX Belgium a výslovně žádalo o kladné rozhodnutí ve věci restrukturalizace ABX.

4.2. Rozšíření řízení

- (147) S ohledem na rozšíření řízení vyjádřily dále uvedené strany samostatně a nezávisle následující připomínky.
- (148) Nejdříve jsou předloženy argumenty první skupiny třetích zúčastněných stran, a to: 1. „HALTE“ ; 2. Freshfields Bruckhaus Dehringer; 3. BCA – Belgian Courier Association; 4. Pan Robert Ziegler ⁽⁶¹⁾, 5. Febetra (Federation Royale Belge des Transporteurs et des Prestataires de Services Logistiques) ; 6. SAV – Koninklijke Beroepsvereniging Goederenvervoerders Vlaams Gewest en Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, jejichž argumenty se překrývají a jsou shrnuty níže .
- (149) Tyto strany převážně vyjadřují své pochybnosti, pokud jde o slučitelnost podpor, kterých se dostalo společnosti ABX,

⁽⁶⁰⁾ I když všechny zde předložené argumenty výše uvedené strany jednotlivě nepřednesly, nicméně shrnují zásadní prvky této skupiny předkladatelů připomínek.

⁽⁶¹⁾ Podle dopisu předsedy správní rady skupiny Ziegler ze dne 18. srpna 2005 pan Robert Ziegler není oprávněn se sám obracet na Komisi jménem skupiny Ziegler nebo Ziegler S.A.

I když všechny zde předložené argumenty výše uvedené strany jednotlivě nepřednesly, shrnují zásadní prvky této skupiny předkladatelů připomínek.

a žádají o nápravu rovnocenných podmínek hospodářské soutěže. A to zejména s přihlédnutím k přibývajícím hlášeným podporám a k významnému postavení ABX na trzích vystavených silné konkurenci především v Německu. Případně schválené podpory by měly být alespoň doprovozeny dostatečnými protihodnotami ze strany ABX. Co se týče prodeje části ABX Francie, tyto strany žádají, aby bylo prověřeno, že byl prodej uskutečněn bez plateb další podpory. Prodej ABX je považován za pozitivní krok, pokud bude proveden za tržních podmínek, přičemž by však tento prodej neměl vést Komisi k méně přísnému rozhodnutí ve věci podpor přijatých společností ABX v případě neuskutečněného prodeje.

- (150) Pan Ziegler kromě toho uvádí, že nebyla uhrazena splátka oznámené půjčky 140 milionů eur, jež byla poskytnuta ABX, že se lze obávat, že ABX bude ve výhodě během privatizace skupiny ABX s přihlédnutím k podmínkám této privatizace, že SNCB nepřistoupila k prodeji ABX-France, že restrukturalizace ABX nevypadá reálně za současných podmínek řízení a strategie podniku a že úpadek ABX by měl rozsáhlé následky.
- (151) Dále jsou předloženy argumenty druhé skupiny třetích zúčastněných stran, a to: 1. ABARENT N.V., 2. DOL & SERVICES, 3. Pierre Lepoint, 4. Geert Lagae BVBA, 5. WEVETRA – Werner Vranckx Transport, 6. Claude Bogaerts, 7. Johan Vergote, 8. Cooljet, 9. UPTR –Union Professionnelle du Transport par Route, 10. Vervoerbedrijf Van Hauwermeiren „BA.AN“ BVBA, 11. SD Transport BVBA, 12. Gincotrans, 13. Vervoer Marc Cobbaert, 14. François Timmermans, 15. Tractrans, 16. GPF, 17. Transport Fabrice, 18. SOS Transport, 19. Eddy Ommeslag, jejichž argumenty se překrývají a jsou shrnuty níže .
- (152) Tyto třetí strany většinou uvedly, že si nepřejí, aby Komise případným zamítavým rozhodnutím ohrozila pracovní místa tisíců subdodavatelů pracujících pro ABX.
- (153) Cool Jet uvádí, že aktivity odkoupené během odkoupení podniku jeho zaměstnanci budou moci být životaschopné po oživení, které by mělo být provedeno podle přesného strategického plánu v průběhu 3 let po převzetí aktivit, že prodejní cena přihlíží k přiměřeným očekávaným ztrátám, uvedeným v rozpočtu, že převzaté aktivity nemají velký podíl na trhu (1,5 % trhu zasilatelství a expresních služeb ve Francii) a dále, že společnost Cool Jet zaměstnává 1300 osob, jejichž pracovní místa by neexistovala, kdyby Cool Jet nemohla dotyčné aktivity koupit.

I když všechny zde předložené argumenty výše uvedené strany jednotlivě nepřednesly, shrnují zásadní prvky této skupiny předkladatelů připomínek.

(154) UPTR dále uvádí, že měla možnost nahlédnout do knih ABX při zachování veškeré transparentnosti, a konstatuje, že se výsledky skupiny zlepšily, že skupina v roce 2004 poprvé dosáhla provozní výnosnosti. UPTR podporuje Komisi, aby přijala rychlé rozhodnutí, které by umožnilo privatizaci ABX, jež by zajistila stabilitu poctivého účastníka hospodářské soutěže, jehož přítomnost na trhu je pro oblast belgické silniční dopravy prospěšná.

(155) Komise mimo termíny řízení obdržela také stížnost týkající se prodeje ABX-WW, podle níž SNCB Holding nedodržela podmínky transparentního, otevřeného a nediskriminačního postupu ve věci privatizace ABX Logistics, a tímto vyřadila stěžující si investory.

5. PŘIPOMÍNKY BELGIE

5.1. Zahájení a rozšíření řízení

(156) Základní prvky obsažené v připomínkách Belgie v souvislosti se zahájením a rozšířením řízení jsou převážně zahrnuty do popisné části. Ostatní prvky jsou převážně shrnuty níže.

(157) *Ve věci přičitatelnosti některých činů belgickému státu:* Belgické orgány v celém spisu několikrát uvedly, že belgický stát není ve smyslu judikátu *Stardust* Soudního dvora nijak zapojen do rozhodovacího postupu SNCB týkajícího se ABX Logistics. Připomněly rovněž, že by tuto přičitatelnost měla případně dokázat sama Komise.

(158) V souvislosti s investováním do ABX belgické orgány v průběhu řízení stále opakovaly, že stát do rozhodování SNCB nevstupoval.

(159) V souvislosti s tiskovou zprávou rady ministrů ze dne 22. února 2002, belgické orgány připomněly, ⁽⁶²⁾ že:

(a) „*veřejné orgány nemohou veřejným samostatným podnikům (jako je SNCB) zákonně uložit rozhodnutí nebo obecné zásady ve věcech, které se nevztahují k jejich úkolu poskytování veřejné služby (jako je řízení ABX LOGISTICS)*“ ;

(b) „*v tiskové zprávě ze dne 22. února 2002 se rada ministrů omezila na vyjádření své podpory určitým obecným zásadám týkajícím se restrukturalizace ABX LOGISTICS (tyto obecné zásady správní rada SNCB ostatně ani nepřevzala, kromě jedné, kterou však sama vyhlásila ještě před 22. únorem 2002)*“ ;

(c) „*skutečnost, že se veřejné orgány na interních jednáních svých kabinetů nebo při jiných příležitostech seznámily se zprávami či studiemi týkajícími se SNCB a ABX LOGISTICS, je součástí normálního chování akcionáře, jenž se zajímá o sledování hlavního vývoje svých investic*“.

5.2. Odpověď belgických orgánů na připomínky třetích stran

(160) V odpověď na připomínky zúčastněných stran k výběru členů správní rady podle jejich politické příslušnosti belgické orgány uvádějí, že se aktivity ABX Logistics netýkají úkolů SNCB poskytovat veřejné služby. Tyto aktivity a jejich řízení tedy plně náleží samostatnému řízení SNCB. Z toho vyplývá, že postup jmenování členů správní rady ABX Logistics zcela odpovídá postupu stanovenému belgickým zákonem pro každou akciovou společnost tímto zákonem upravenou. Jmenování členů správní rady ABX Logistics nebo jejich dceřiných společností tedy podle belgických orgánů probíhá podle transparentního postupu, stanoveného zákonem, a tudíž nezáleží na volném uvážení podle politické příslušnosti.

(161) *Ve věci financování sítě ABX Logistics :* Belgické orgány tvrdí, že struktura rozvahy SNCB byla až do roku 2001 zdravá a že konsolidovaný výsledek byl v letech 1998 a 1999 kladný.

(162) *Argumenty Belgie v souvislosti s (re)investicemi :* Kromě toho, co bylo uvedeno belgickými orgány v souvislosti s (re) investicemi a shrnuto v přehledu skutečností, belgické orgány rovněž uvádějí, že přesně cílená intervence SNCB ve věci dotčených dceřiných společností (Německo, Francie, Nizozemsko, Irsko, Portugalsko, Belgie) je nyní zcela v souladu se zásadou soukromého investora v tržní ekonomice. Navíc je možné vidět, že intervence týkající se ABX LOGISTICS Singapur nespádají do působnosti článku 87 Smlouvy.

(163) V souvislosti s připomínkami třetích stran k rozšíření řízení, belgické orgány uvádějí, že se k nim již vyjádřily v předcházejících odpovědích na připomínky, kde se jen opakuje pochybnosti Komise.

(164) Pokud jde o příspěvek pana Roberta Zieglera, belgické orgány uvádějí, že dočasná půjčka ve výši 140 milionů eur byla stejně jako nové opatření zaměřené na kapitalizaci této půjčky oznámena Komisi. Do okamžiku schválení se SNCB ani ABX nemohou v tomto směru zavázat. Totéž platí o vkladu 157,4 milionů eur jako vlastní kapitál na restrukturalizaci ABX-Německo a také pro ostatní oznámená opatření. Pokud jde o potenciální výhodu, kterou by ABX mohla získat prostřednictvím své privatizace, odkazují belgické orgány na posudek poctivosti („*fairness opinion*“), vypracovaný společností KPMG a předložený Komisi, kde je uvedeno, že „*the terms of the proposed sale to [Yvan] are fair and reasonable and represent fair market value*“ („*Podmínky prodeje navrhované pro zájemce [Yvan] jsou správné a přiměřené a představují poctivou tržní hodnotu*“). Co se týče domnělého

⁽⁶²⁾ Dopis belgických orgánů ze dne 29. srpna 2003, s. 16.

neuskutečněného prodeje ABX Francie, belgické orgány připomínají, že uvedly, že jsou prodávající stranou. Pokud jde o podmínky prodeje, odkazuje se zejména na zprávu společnosti Ernst & Young, podle které „the price valuation for Road Domestic Transport Activities amounting to (...) is fair“ („Hodnocení ceny aktivit vnitrostátní silniční dopravy, která činí (...), je správné“). Na otázku týkající se důsledků případného úpadku skupiny ABX mohou belgické orgány v odpovědi pouze zdůraznit vážné důsledky třeba jen částečně zamítavého rozhodnutí Komise pro ABX LOGISTICS Worldwide i pro SNCB Holding.

(165) Prodej ABX-WW : Podle belgických orgánů nebyla SNCB Holding nijak povinna privatizovat ABX Logistics Worldwide výzvou k podání nabídek.

(166) Belgické orgány uvádějí, že zkoumáním praxe Komise ve věci státní podpory, pokud jde o privatizace, bylo zjištěno, že se Komise v případech, kdy nebyla provedena výzva k podání nabídek, spokojí s ověřením, že prodej aktiv probíhá za tržní cenu na základě hodnocení nezávislým odborníkem. V této souvislosti belgické orgány Komisi předložily – v souladu s těmito zásadami – nezávislé hodnocení podmínek prodeje ABX Logistics Worldwide, které zpracovala poradenská kancelář KPMG Corporate Finance.

6. HODNOCENÍ KOMISE

6.1. Státní podpora

(167) Podle čl. 87 odst. 1 Smlouvy „Podpory poskytované v jakékoli formě státem nebo ze státních prostředků, které narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž tím, že zvýhodňují určité podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné se společným trhem“.

(168) Úvodem Komise konstatuje, že výše popsaná opatření se týkala několika společností, jež byly součástí sítě ABX od jejího vzniku a později byly začleněny do skupiny ABX po založení holdingu ABX-WW. Domnívá se, že i před právním ustavením holdingu tyto společnosti tvořily uvnitř skupiny SNCB jasně vymezenou hospodářskou jednotku (dále jen „skupina ABX“), kterou je pro následující analýzu vhodné považovat za náležitý subjekt.

(169) Komise zároveň konstatuje, že tři ze čtyř kritérií čl. 87 odst. 1 Smlouvy („zvýhodňování určitých podniků“, „možnost narušovat hospodářskou soutěž“ a „ovlivňování obchodu mezi členskými státy“) byla splněna.

Prostředky vložené společností SNCB do skupiny ABX totiž tuto společnost v porovnání s jinými podniky na trhu zvýhodňují.

Tím, že tato opatření napomáhají výlučně skupině ABX nebo jejím dceřiným společnostem, narušují nebo mohou narušit hospodářskou soutěž v té části aktivit, která spadá do působnosti volné hospodářské soutěže.

A konečně, tato opatření ovlivňují obchod mezi členskými státy, jelikož je sledovaná konkurenční činnost vykonávána také v několika jiných členských státech. Tento závěr se vztahuje rovněž na opatření ve prospěch společností skupiny působících mimo Společenství. Na jednu stranu totiž v souladu se soudním rozhodnutím „Tubemeuse“⁽⁶³⁾ a s přihlédnutím k vzájemné závislosti trhů, na nichž podniky Společenství působí, není vyloučeno, že by podpora mohla narušit hospodářskou soutěž uvnitř Společenství, i když podnik příjemce vyvází takřka veškerou svoji produkci mimo Společenství. Na druhou stranu, jelikož se jedná o skupinu mezinárodní dopravy vykonávající svoji činnost na světové úrovni v konkurenci s jinými subjekty Společenství, podpora poskytnutá jedné společnosti působící ve třetích zemích posiluje skupinu jako celek a tudíž ovlivňuje obchod mezi členskými státy a narušuje nebo může narušit hospodářskou soutěž uvnitř Společenství.

(170) A dále, opatření považovaná jako vynaložení prostředků SNCB musí být považována jako použití státních prostředků (veřejných prostředků).

(171) Státní vlastnictví SNCB a její specifický statut veřejného podniku totiž vedou k závěru, že prostředky SNCB zůstávají trvale pod veřejnou kontrolou. Tento závěr podporuje konstatování, že SNCB spadá do působnosti zákona ze dne 21. března 1991, který jí zajišťuje specifickou ochranu proti riziku úpadku, podobnou státní záruce.

(172) Ve svém rozsudku Stardust Marine⁽⁶⁴⁾ Soudní dvůr uvádí: „je nutné připomenout, že, jak již vyplývá z rozhodnutí Soudního dvora, čl. 87 odst. 1 Smlouvy již obsahuje všechny finanční prostředky, které mohou veřejné orgány ve skutečnosti použít k podpoře podniků, aniž by bylo příkazné, zda tyto prostředky trvale náleží či nenáleží k majetku státu. V důsledku toho, i když částky předmětného opatření nejsou trvale ve vlastnictví státní pokladny, skutečnost, že zůstávají trvale pod veřejnou kontrolou, a tudíž k dispozici příslušných státních orgánů, je postačující k tomu, aby byly kvalifikovány jako státní prostředky“.

⁽⁶³⁾ Rozsudek ze dne 21. března 1990, C-142/87, Belgie vs Komise, případ „Tubemeuse“ (Sb. s. I-959 b. 35).

⁽⁶⁴⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 16. května 2002, C-482/99, Francie vs Komise, případ „Stardust Marine“ (Sb. s. I-4397 b. 37).

- (173) A dále, opět v rozsudku Stardust Marine v bodě 52 Soudní dvůr uvádí, že „... samotná skutečnost, že veřejný podnik je pod státní kontrolou, nestačí k tomu, aby opatření, která tento podnik přijal, jako například předmětné opatření finanční podpory, byla přičítána státu. Je rovněž nutné prošetřit, zda mají být veřejné orgány považovány za zapojené do přijetí těchto opatření“.
- (174) Další podmínkou nutnou k tomu, aby opatření přijatá veřejným podnikem mohla být považována jako opatření zakládající státní podporu, je, aby tato opatření nebyla v souladu s chováním soukromého investora ve srovnatelné situaci.
- (175) V důsledku toho Komise pro každé opatření přijaté společností SNCB ve prospěch skupiny ABX dále prošetřuje, zda je přičitatelné státu a zároveň odlišné od pravděpodobného chování soukromého investora. Pokud obě dvě podmínky platí, opatření zakládají státní podporu, u níž Komise zkoumá její předmět a výši.
- (181) Stejně tak odhad míry výnosnosti „paralelních příspěvků“ do kapitálu společností skupiny ABX v Irsku, Belgii, Portugalsku a Singapuru (která neměla finanční obtíže) ukazuje na IRR 9,6 % až 12,7 %, a zdá se tedy přijatelné.
- (182) Komise kromě toho připomíná, že až do roku 2001 měla SNCB takovou finanční strukturu, která jí dovolovala financovat svůj obchodní rozvoj, aniž by příliš zatěžovala svoji finanční strukturu (podíl dluhů na vlastním kapitálu se zvýšil z 0,6 na 0,9 v letech 1997 až 2001), což počínaje rokem 2002 již neplatilo.
- (183) Nakonec je nutno poznamenat, že všechna tato investiční rozhodnutí spadají do strategie skupiny. Za těchto podmínek bylo opodstatněné, že SNCB přihlíží nejen k vnitřnímu výnosu, který očekává z každé operace, ale také k pozitivním účinkům dosaženým na úrovni skupiny.

6.1.1. Investice v roce 2001 a paralelní příspěvky

- (176) Belgické orgány uvedly, že reinvestice, které SNCB v roce 2001 vložila do německých, nizozemských a francouzských činností skupiny ABX, jsou založeny na pozitivních ekonomických prognózách a na radách odborníků na podnikový rozvoj.
- (177) Výše uvedené výpočty výnosnosti se zdají být založeny na přijatelných předpokladech rozvoje činnosti, jaké mohla SNCB koncipovat v roce 2001.
- (178) Investice v Německu se zakládají na odborném posudku, podle něhož by oživení ABX-D umožnilo ABX pokračovat v její strategii s potenciálem k vytvoření hodnoty 300 milionů eur oproti vkladu 50 milionů eur, a to s uspokojivým vnitřním výnosem.
- (179) Co se týče investice 30 milionů eur ve Francii, výpočet výnosnosti vede k odhadu, že SNCB mohla dosáhnout vnitřní míry návratnosti 8 až 14 %. Tato investice mimo jiné umožnila spustit program na přeměnu pohledávek na cenné papíry, což společnosti dovolilo získat bankovní úvěr ve výši 70 milionů eur.
- (184) Komise dospěla k závěru, že když SNCB přistupovala k investicím provedeným v roce 2001 a k „paralelním příspěvkům“ z hlediska tehdejších perspektiv, chovala se stejně, jako by se mohl chovat soukromý investor, a že její opatření nezakládají státní podporu.
- (185) Komise naopak konstatuje, že SNCB poskytla svoji záruku společnosti ABX Singapur, aniž by požadovala odměnu v rozporu s tím, co by učinil soukromý investor. Jelikož je Komisi známo, že tato záruka byla poskytnuta v červnu 2002, kdy ABX začala budit zájem veřejnosti a vyvolávat určité intervence veřejných orgánů ve věci SNCB, a aby ve své analýze přihlédla ke každému prvku potenciální podpory, domnívá se, že poskytnutí této záruky bez poskytnutí protihodnoty může zahrnovat státní podporu. Protože byla tato záruka poskytnuta společnosti skupiny ABX v okamžiku, kdy již bylo rozhodnuto o reorganizaci a restrukturalizaci sítě a tyto operace již probíhaly, Komise prošetří tuto podporu spolu s ostatními restrukturalizačními opatřeními skupiny ABX, do níž byla ABX Singapur začleněna.
- (180) Pokud se jedná o investici vloženou v roce 2001 do ABX-NL, Komise se domnívá, že není dostatečně odůvodněno, jak tvrdí belgické orgány, že se při výpočtu IRR vychází ze základu částky navýšení kapitálu po odpočtu nákladů na koupi společnosti Wegtransport. Nicméně pokud celková investice SNCB zahrnuje náklady na tuto koupi, a tudíž činí 19,2 milionů eur místo 12,2 milionů eur, IRR investice je potom 8,9 % až 10,2 %, a je tedy přijatelné, a to zejména v kombinaci se skutečností, že v okamžiku investice se očekával návrat k výnosnosti celé ABX-NL v krátkém období dvou let.
- (186) Zasedání belgické rady ministrů v únoru 2002 zakládá nepopiratelný důkaz zapojení belgické vlády od tohoto dne do řízení společnosti SNCB v záležitosti ABX. Opatření rekapitalizace ABX Německo (ve výši 157,4 milionu eur) a ABX Nizozemsko (ve výši 10,6 milionů eur) Belgie oznámila po tomto datu, ale nebyla ještě provedena. Belgie nepředložila tato opatření jako ohlášené investice, ale jako restrukturalizační podporu. Tímto tedy není pochyb, že tato opatření musí být kvalifikována jako státní podpora a šetřena jako restrukturalizační podpora.

6.1.2. Opatření rekapitalizace

(187) Patronátní prohlášení, které SNCB musela vydat pro svou německou dceřinou společnost, která v měsících následujících po akvizici vykazovala záporný vlastní kapitál, SNCB opakovaně vydávala každoročně až do roku 2005, včetně období, kdy není pochyb o přičitatelnosti vstupování státu do rozhodování SNCB ohledně ABX. Jelikož tento dopis obsahuje závazky srovnatelné se závazky ze záruky a protože z něj neplynula pro SNCB odměna, Komise to považuje za prvky státní podpory. Nicméně jelikož rekapitalizace ABX Německo společností SNCB, která je předmětem tohoto rozhodnutí, přináší věřitelům též společnosti skutečnou a definitivní jistotu, kterou hledali v tomto patronátním prohlášení, které se již stalo bezpředmětným, není na místě o něm vést zvláštní a redundantní šetření vedle šetření ve věci samotných opatření rekapitalizace.

6.1.3. Půjčky z roku 2002

(188) SNCB poskytovala ABX Logistics NV, ABX-D, -NL a – F půjčky počínaje dubnem a květnem 2002, tedy v době, kdy není pochyb o přičitatelnosti vstupování státu do rozhodování SNCB ohledně ABX.

(189) Jak bylo uvedeno v části popisu případu, tyto půjčky byly kompenzovány odměnou ve výši [...] a [...] %. Komise tuto výši odměny nepovažuje za přiměřenou s přihlédnutím k situaci dotčených podniků. Jako ukazatel přiměřené výše sazby považuje referenční sazbu Komise, která byla ostatně použita ke stanovení výše podpory na záchranu ABX Německo, poskytnuté v lednu 2003, tedy 5,06 %.

(190) Komise z toho vyvozuje, že tyto půjčky obsahují prvek státní podpory. Na základě výše uvedené referenční sazby, navýšené o 400 základních bodů pro podnik v obtížích, u něhož však zároveň probíhá restrukturalizace, se Komise domnívá, že výše prvku podpory odpovídající této půjčce dosahuje řádu 8 milionů eur.

(191) Jelikož byly půjčky poskytnuty několika společnostmi skupiny ABX v okamžiku, kdy již bylo rozhodnuto o reorganizaci a restrukturalizaci sítě a tyto operace probíhaly, Komise prošetřila tuto podporu s ostatními restrukturalizačními opatřeními skupiny ABX, do které byly začleněny aktivity společností, jež byly příjemci těchto půjček.

6.1.4. Záruka poskytnutá na sloučení pokladen (cash pool)

(192) Jak bylo připomenuto v popisu restrukturalizačních opatření, belgické orgány uvedly, že se k úvěru ve výši [...] milionů eur zřízeného skupinou ABX u finanční instituce vztahují určité poplatky a že za záruku poskytnutou v lednu 2001 na tento úvěr společností SNCB náleží odměna [...] základních bodů.

(193) Tato sazba se zdá být přijatelná s ohledem na obvyklé bankovní sazby používané ve srovnatelných situacích⁽⁶⁵⁾. Komise dospěla k závěru, že tato záruka skupině ABX nepřinesla výhodu zakládající státní podporu. A dále, i kdyby se mělo uvážit, že sazba požadovaná soukromým investorem by byla o několik základních bodů vyšší či dokonce dvojnásobná, vyplývala by z toho zanedbatelná výhoda v porovnání s ostatními podpůrnými opatřeními (0,07 milionů eur ročně), která by neovlivnila následující analýzu slučitelnosti všech restrukturalizačních podpůrných opatření.

6.1.5. Další mimorozpočtové závazky SNCB

(194) Belgické orgány tvrdily, že kromě záruk převzatých při počáteční koupi několika společností sítě jsou jedinými dalšími zárukami vydanými společností SNCB ve prospěch skupiny ABX dvě výše uvedené záruky, z nichž jedna ve prospěch ABX Singapur, která skončila na konci roku 2005, a ve prospěch instituce, jež poskytla úvěr na *cash pool*. SNCB ale také vydala určitý počet patronátních prohlášení.

(195) Belgické orgány se domnívají, že tato patronátní prohlášení, nezakládající nárok na odměnu, představují obvyklou praxi tržní ekonomie ve vztazích mezi mateřskou společností a jejími dceřinými společnostmi. V tomto konkrétním případě Komise konstatovala, že kromě již analyzované kreditní podpory vystavené ve prospěch ABX Německo a patronátního prohlášení ve prospěch ABX Espagne ve výši 12,3 milionů eur žádná další patronátní prohlášení, s nimiž je obeznámena a která byla vydána počínaje rokem 2000 (v době, kdy ABX začala budit zájem veřejnosti), neobsahují právně závazná ustanovení pro SNCB. Komise se domnívá, že patronátní prohlášení ve prospěch ABX Španělsko je totéž jako bankovní záruka, jelikož SNCB se zavazuje poskytnout společnosti ABX Španělsko potřebné prostředky, aby tato mohla zaplatit své závazky bance. Komise připomíná, že prvek podpory v této věci zakládá náklady na záruku, který by podnik musel zaplatit, aby tuto půjčku dostal, a který se připočítá k samotnému úvěru; tento prvek je však každopádně omezen a odpovídá jen několika základním bodům. Pokud tedy bude marže [...] základních bodů, kterou ostatně skupina ABX zaplatila společnosti SNCB, považována za přiměřenou, potom je prvek podpory, který z ní vyplývá, marginální (0,02 milionu eur ročně). I kdyby náklady na tuto záruku měly být výrazně vyšší, například dvojnásobné, tedy [...] základních bodů, což by bylo poněkud vysoké, prvek podpory jako takový by byl stejně marginální (0,04 milionu eur ročně) a neovlivnil by závěry o restrukturalizační podpoře.

⁽⁶⁵⁾ Například lze uvést sazbu [...] základních bodů, kterou jedna dceřiná společnost ABX zaplatila svým bankám za bankovní záruku.

6.1.6. Prodej aktivit *road domestic* ve Francii

- (196) Jelikož volba a podmínky prodeje aktivit *road domestic* ve Francii společností ABX Francie jsou jasně přičitatelné belgickému státu, musí Komise ověřit argumenty belgických orgánů předložené k odůvodnění volby odkoupení podniku jeho zaměstnanci jakožto odpovídající volbě, kterou by učinil soukromý investor nacházející se ve stejných podmínkách.
- (197) *Náklady na scénář zvolený společností SNCB* : celkové náklady na scénář vyvázání se zvolený společností SNCB činí 137,5 milionů eur, tedy [...] milionů eur, což odpovídá čistým záporným aktivům v okamžiku vyvázání se, a [...] milionů eur záporné prodejní ceny.
- (198) Komise poznamenává, že dva nezávislí odborníci potvrdili, že částka [...] milionů eur odpovídá záporné hodnotě aktivity *road domestic*, jež byla postoupena zaměstnancům.

Společnost „Deloitte Corporate Finance“ tedy prověřila obchodní plán (*business plan*) dotčené aktivity a posoudila ho metodou diskontovaných peněžních toků („*discounted cash flows*“). Tento obchodní plán se vztahuje na roky 2005 až 2008. Výsledkem ocenění byla hodnota vnitrostátní dopravy ABX-F odpovídající výše uvedené záporné ceně. Tento výsledek potvrdila společnost Ernst & Young Transaction Advisory Services, která posouzení společnosti Deloitte prověřila.

Vzhledem k tomu, že tito dva nezávislí odborníci použili obvyklé a náležité oceňovací metody, Komise přijímá skutečnost, že tato cena odpovídala tržní ceně a že nabyvatel aktivity *road domestic* Francie u příležitosti tohoto odkoupení nebyl příjemcem státní podpory.

- (199) *Náklady na scénář likvidace z vůle společnosti*: podle belgických orgánů by náklady na likvidaci z vůle společnosti dosahovaly 183 miliony eur, tedy [...] milionů eur na záporná čistá aktiva v okamžiku rozhodnutí o převodu, a [...] milionů eur na ostatní vícenáklady.
- (200) V rámci plánu na likvidaci z vůle společnosti by SNCB musela vyplatit všechny věřitele společnosti v likvidaci, kteří by nebyli uspokojeni z likvidovaných aktiv. Je tedy skutečně oprávněné brát v úvahu náklady ve výši [...] milionů eur
- (201) Ostatní vícenáklady, k nimž belgické orgány přihlížely, zahrnují zejména [...] milionů eur na sociální plán, který by SNCB měla uskutečnit během likvidace, a [...] milionů eur na ztráty, které by skupina ABX utrpěla během jednání o tomto plánu.
- (202) Tyto dva odhady vypadají přiměřeně. Co se týče sociálního plánu, tato částka totiž odpovídá nákladům na sociální plán ve výši [...] eur na jednoho zaměstnance, což je přijatelné; co se týče ztrát vzniklých v průběhu uskutečnění tohoto plánu, předpokládaná výše je srovnatelná s výší ztrát podle odhadu obchodního plánu společnosti na rok 2005

v okamžiku převodu ([...] až [...] milionů eur). Belgické orgány ve svém odhadu ještě přihlížejí k částce navíc ve výši 15 milionů eur na ztráty prvních čtyř měsíců roku 2006

- (203) V důsledku toho, jelikož se ABX Francie musela navíc vypořádat s různými odškodněními za zrušené smlouvy (odhadované belgickými orgány na 14 milionů eur) a s důsledky pro ostatní aktivity skupiny plynoucí ze ztráty přístupu na francouzský trh, lze se domnívat, že likvidace z vůle společnosti by pro společnost SNCB znamenala vyšší náklady než v případě odkoupení aktivity *road domestic* podniku ve Francii jeho zaměstnanci.
- (204) *Náklady na scénář soudní likvidace*. Podle belgických orgánů by náklady na scénář soudní likvidace dosahovaly 346 milionů eur, tedy [...] milionů eur na negativní čistá aktiva převáděné společnosti v okamžiku rozhodnutí o převodu, a [...] milionů eur na ostatní vícenáklady.
- (205) Komise se domnívá, že, na rozdíl od scénářů převodu nebo likvidace z vůle společnosti, připomínky, že ve scénáři nucené likvidace by SNCB musela nést veškeré výdaje ve výši [...] milionů eur, odpovídající záporným čistým aktivům v okamžiku rozhodnutí o převodu, protože by se automaticky nesnažila vyplatit věřitele své dceřiné společnosti, nejsou odůvodněné.
- (206) Pokud jde o ostatní vícenáklady, belgické orgány se u tohoto scénáře domnívají, že by SNCB mohla být vystavena riziku [...] ve výši 58 milionů eur.
- (207) Na podporu tohoto předpokladu belgické orgány Komisi předložily několik skutečností a zejména odborný posudek společnosti Linklaters et Grand Auzas et Associés, podle něhož by SNCB byla v případě scénáře soudní likvidace vystavena reálnému a nezanedbatelnému riziku [...], čímž by zpochybnila svoji odpovědnost.
- (208) Komise nepopírá, že v některých výjimečných případech některé národní právní předpisy uvádějí, že se třetí osoby mohou obrátit proti akcionářům společnosti v likvidaci, zejména pokud lze uvažovat, že jsou akcionáři [...] a/nebo že se dopustili chyb v řízení.
- (209) Nicméně i když v tomto konkrétním případě ve francouzském právu taková možnost existuje a i když belgické orgány předložily určitý počet údajů o tomto riziku, dostatečně nevyvrátily pochybnosti, které byly vzneseny v tomto spise právě při rozšíření řízení v dubnu 2005. Komise dospěla k závěru, že není oprávněné v tomto případě zahrnovat mezi náklady na tento scénář 58 milionů eur spojených podle belgických orgánů s rizikem [...].
- (210) Stejně tak se na rozdíl belgických orgánů Komise domnívá, že s přihlédnutím zejména ke zvláštnímu statutu SNCB je málo pravděpodobné, že náklady na financování SNCB by

byly citelně ovlivněny případnou soudní likvidací aktivity *road domestic* ve Francii. Naopak je možné připustit, že by tato likvidace mohla vykazovat vícenáklady na financování bankovního dluhu skupiny ABX v maximální výši 7 milionů eur podle odhadu belgických orgánů.

(211) Simulace belgických orgánů rovněž přihlíží k dopadu na potřeby provozního kapitálu skupiny z toho důvodu, že by věřitelé celé skupiny mohli po vyhlášení konkurzu aktivity *road domestic* ve Francii požadovat citelné zkrácení termínů splatnosti. Odhad dopadu tohoto jevu na 45 milionů eur, založený na předpokladu zkrácení průměrné splatnosti po dohodě s dodavateli o jeden týden, tedy přibližně 15 %, je přijatelný. I když by bylo možné dopad zmírnit u zákazníků dceřiných společností skupiny se zdravými financemi, mohl by být výrazně delší než jeden týden u zákazníků ostatních dceřiných společností ve finančních obtížích v okamžiku likvidace aktivity ve Francii.

(212) Belgické orgány se dále domnívají, že likvidace aktivity *road domestic* ve Francii by rovněž způsobila ztrátu 5 až 30 % zákazníků v roce likvidace u ostatních aktivit skupiny. Jelikož se jedná o skupinu, poskytující integrované služby v Evropě a jejíž různé aktivity jsou mezi sebou silně provázány, je uvážlivé předpokládat, že uvalení konkurzu by totiž mohlo způsobit poškození pověsti a pokles činnosti u jiných aktivit skupiny, a to tím více, čím by aktivita a/nebo dotčená země byly blíže aktivitě a zemi společnosti v likvidaci, což je také případ odhadů belgických orgánů. Tuto úvahu nelze použít na zvolený scénář odkoupení podniku jeho zaměstnanci. Toto řešení totiž na jednu stranu chrání pověst skupiny, na druhou stranu smlouva o převodu aktivity *road domestic* obsahuje dohodu o spolupráci mezi společností zahrnující aktivity převedené během odkoupení podniku jeho zaměstnanci a mezinárodními aktivitami ABX-F, které zůstaly ve skupině ABX, jejímž prostřednictvím budou mít její zákazníci i nadále přístup ke službám ve Francii. Komise poznamenává, že je obtížné potvrdit ztrátu až 30 % zákazníků. Stejně tak s ohledem na skutečnost, že různé dceřiné společnosti skupiny mají několik společných významných zákazníků a s ohledem na váhu Francie v mezinárodních činnostech skupiny ve Francii, Německu a Nizozemsku (která se pohybuje mezi 14 a 36 %), se Komise domnívá, že místo vícenákladů 112 milionů eur, jak předpokládají belgické orgány, je pro hodnocení dopadu tohoto jevu vhodný opatrnější odhad hodnoty nákladů na maximální ztrátu 20 % zákazníků v prvním roce u aktivit, kterých by se to nejvíce týkalo, tedy přibližně 75 milionů eur.

(213) Je rovněž možné přijmout předpoklad, že tento pokles činnosti by skupinu přivedl ke snížení stavu zaměstnanců, protože aby se podnik vyvaroval příliš velké ztráty hrubé marže, mohl by přikročit k propuštění přebytečných

zaměstnanců. Belgické orgány odhadly tyto vícenáklady na 35 milionů eur. Jelikož by rozsah a náklady na propuštění musely odpovídat rozsahu poklesu činnosti, stejně opatrný předpoklad, jako ve výše uvedeném případě, vede k odhadu hodnoty na dvě třetiny těchto vícenákladů, tedy 24 milionů eur.

(214) Komise se domnívá, že lze místo 346 milionů eur podle odhadů belgických orgánů uvažovat, že by scénář soudní likvidace aktivity *road domestic* ve Francii mohl celkem pro SNCB představovat náklady nejméně 7 + 45 + 75 + 24, tedy 151 milionů eur (kromě případného rizika [...]), což je více, než náklady na scénář, který SNCB zvolila.

(215) Závěr : Na závěr této analýzy se Komise domnívá, že volba SNCB spočívající v převedení aktivity *road domestic* ve Francii na zaměstnance a způsob, kterým tak učinila, mohou být považovány v souladu s volbou soukromého investora, jenž by sledoval pouze ekonomické aspekty, a že tudíž tato operace neobsahuje prvek státní podpory.

(216) Komise založila předcházející analýzu pouze na předpokladech, které se jí zdály být rozumné a dostatečně odůvodněné. Tyto odhady vedou k názoru, že rozdíl mezi scénářem zvoleným společností SNCB a možnostmi likvidace by byl nejméně 13 milionů eur, což by mělo bohatě pokrýt případnou toleranci chyb v odhadech, zjištěných po analýze.

6.1.7. Prodej ABX-WW

(217) Komise konstatuje, že SNCB přistoupila k podrobné analýze kupce ABX-WW, a to zejména prostřednictvím specializované společnosti.

(218) Co se týče ceny a podmínek prodeje ABX-Worldwide, Komise přihlíží ke zprávě KPMG, která byla pověřena analýzou finanční stránky („*fairness*“) prodejní nabídky všech zbývajících výše popsanych aktiv ABX-WW.

(219) KPMG ve své zprávě ⁽⁶⁶⁾ vychází převážně ze srovnání dvou metod oceňování: metody diskontovaných peněžních toků („*discounted cash flow*“, DCF) spočívající ve výpočtu čisté současné hodnoty budoucích diskontovaných příjmů a metody kapitalizované hodnoty předpokládaných zisků („*capitalised earnings*“, CEA) spočívající v porovnání různých úrovní příjmů (obrat, EBITDA, EBIT...), diskontovaných pro určitý podnik v porovnání s jinými podniky téhož odvětví s použitím multiplikátorů zvažovaného trhu.

(220) S přihlédnutím ke skutečnosti, že odborníci provedli podrobnou analýzu případu převodu a použili uznávané metody výpočtu pro tento druh *fairness opinion*, se Komise

⁽⁶⁶⁾ KPMG: Project Yvan – Valuation summary, Presentation to NMBS/SNCB Holding NV/SA, 26 May 2005 v.2.2.

domnívá, že konečný závěr KPMG, podle něhož „*the term of the proposed sale to Yvan is fair and reasonable and represents fair market value*“ („Podmínky prodeje navrhované pro zájemce [Yvan] jsou správné a přiměřené a představují poctivou tržní hodnotu“), je přijatelný. Komise z toho vyvozuje závěr, že převod ABX WW za podmínky, že bude proveden za dohodnutou cenu a s výhradou jen obvyklých a ekonomicky odůvodněných úprav v případě převodu, nebude obsahovat prvky státní podpory ve prospěch nabyvatele.

- (221) Podmínky převodu zajišťují Belgii prodejní cenu a závazek podstatného příspěvku ze strany zájemce Yvan, který snižuje veřejné výdaje vynaložené Belgií na tento případ. Zajišťují vlastně také to, že SNCB skutečně převede veškeré aktivity skupiny ABX.

6.2. Slučitelnost podpory na restrukturalizaci

- (222) Komise dále prošetřila slučitelnost státních podpor, které právě identifikovala, z hlediska svých pokynů pro státní podporu na záchranu a na restrukturalizaci podniků v obtížích. Prvotní oznámení od belgických orgánů přišlo v roce 2003 a vedlo k zahájení řízení v červenci 2003 na základě pokynů Společenství pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích z roku 1999⁽⁶⁷⁾ (dále jen „pokyny z roku 1999“). Na jednu stranu však aktualizace restrukturalizačního plánu po nabytí platnosti nových pokynů stanoví zásadní zvýšení původně plánované částky; na druhou stranu z předcházející analýzy vyplývá, že SNCB skupině ABX poskytla nezákonně podpory. S přihlédnutím k těmto konkrétním skutečnostem a k bodům 103 a 104 pokynů Společenství pro státní podporu na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích z roku 2004⁽⁶⁸⁾ (dále jen „pokyny z roku 2004“), Komise prošetřuje tyto podpory z hlediska posledně jmenovaného znění, ovšem s přihlédnutím ke skutečnosti, že prvotní oznámení o plánu bylo provedeno podle pokynů z roku 1999. V každém případě následující analýza fakticky dokazuje, že předmětné podpory mohou být prohlášeny jak v souladu s podmínkami pokynů z roku 1999, tak s podmínkami pokynů z roku 2004.

6.2.1. Způsobilost společnosti

- (223) Komise na základě několika průkazných náležitých nepřímých důkazů konstatuje, že skupina ABX musí být jako celek považována za podnik v obtížích ve smyslu bodu 11 pokynů z roku 2004. Na jednu stranu se totiž provozní ztráty skupiny v letech 2001 a 2002 prohloubily tak, že v roce 2002 dosáhly 50 milionů eur; ztráty rovněž vzrostly, protože čistý zisk klesl z - 73 milionů eur v roce 2000 na - 186 milionů eur v roce 2002; finanční náklady se zvýšily v témž období z 15 na 41 milionů eur, zatímco dluh vzrostl z 442 na 512 milionů eur. Na druhou stranu

se především aktivity skupiny ABX v Německu, ve Francii a v Nizozemsku musely potýkat s vážnými finančními obtížemi, které byly popsány v rozhodnutí o schválení podpory na záchranu ABX, a tudíž nesporně představují podniky v obtížích, jak Komise konstatovala v tomto rozhodnutí⁽⁶⁹⁾; tyto subjekty měly však v té době stěžejní úlohu pro strategii skupiny ABX a pro její kapacitu poskytování integrovaných logistických služeb dopravy v Evropě; kromě toho rozhodnou měrou přispívaly (v řádu 60 % v roce 2002) k obratu skupiny, takže vážné obtíže těchto subjektů představovaly ohrožení životnosti skupiny v jejím tehdejší složení.

- (224) Komise se ostatně domnívá, že zbývající část skupiny ABX nemohla více přispívat na financování její restrukturalizace.
- (225) Belgické orgány totiž také uvedly, že ABX-WW vytvořila 24,3 milionu eur díky převodům, vnějšímu financování a zvýšení produktivity (zejména v Itálii, Německu, Portugalsku, Nizozemsku a Španělsku), což umožnilo částečně financovat restrukturalizaci skupiny.
- (226) Tyto prodeje aktiv spolu s vnitřními racionalizačními opatřeními podstatně snižují velikost skupiny ABX: počet pracovišť se snižuje o 31 %, obrat o 21 %, počet zaměstnanců (na plný úvazek) o 40 % a provozní plochy (skladů) o 54 %. Tato čísla jsou mnohem větší pro Německo se snížením až o 69 % před započtením závazků převzatých Belgií v listopadu 2005. Lze uvažovat, že další převody aktiv by mohly poškodit životaschopnost aktivit skupiny jako sítě integrovaných služeb multimodální logistiky v Evropě.
- (227) Zdravé subjekty skupiny ostatně podpořily ostatní subjekty v obtížích, takže přispěly k jejich ozdravení. Například ABX LOGISTICS (Belgium) NV/SA se vzdala pohledávky vůči ABX Nizozemsko ve výši 10,6 milionů eur.

- (228) Je nutné poznamenat, že celá skupina, která v roce 2001 sloučila své pokladny, vykazuje záporný stav pokladny [...], jelikož toky ze ziskových činností byly absorbovány deficitními činnostmi.

- (229) Stav hotovostního úvěru *cash pool* je stále záporný, často se přibližuje k maximální povolené částce [...] milionů eur (například : -[...] milionů eur v červnu 2005), a skupina je [...] dlužníkem krátkodobých půjček likvidních prostředků:

⁽⁶⁹⁾ Rozhodnutí ze dne 21. ledna 2003, K(2003) 245 v konečném znění: Státní podpora N 769/2002, Podpora na záchranu společnosti ABX Logistics (filiales F, D, NL et groupe). Zveřejněné na internetových stránkách Komise na adrese: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport-2002/n769-02-fr.pdf.

⁽⁶⁷⁾ Úř. věst. č. C 288, 9.10.1999, s. 2.

⁽⁶⁸⁾ Úř. věst. č. C 244, 1.10.2004, s. 2.

**Konsolidovaný stav pokladny ABX LOGISTICS
Worldwide S.A.**

V milionech EUR

	31.12.2003	31.12.2004	30.06.2005
Běžné bankovní účty	[...]	[...]	[...]
Finanční úvěry na dobu delší než 1 rok se splatností v daném roce	[...]	[...]	[...]
Krátkodobý bankovní nekrytý úvěr	[...]	[...]	[...]
Čistý stav pokladny	- 36,8	- 62,2	- 114,4

(230) Komise dále konstatuje, že i když byl holding ABX-WW vytvořen až v roce 2003, skupina jako hospodářský subjekt není nově založeným podnikem ve smyslu pokynů z roku 2004, jelikož je výsledkem spojení několika dříve existujících subjektů působících v témž odvětví, a že nová struktura skupiny byla zavedena právě proto, aby přispěla k restrukturalizaci.

6.2.2. Návrat k životaschopnosti

(231) Výsledky prognóz pro ABX-WW, ABX-D a -NL, uvedené výše v popisu a založené na realistických hypotézách, předpokládají návrat k životaschopnosti v letech 2006 až 2007.

(232) Kromě toho se finanční výsledky od roku 2002, kdy byl vypracován restrukturalizační plán, zřetelně zlepšily. Na úrovni ABX LOGISTICS Worldwide S.A. se jedná o zlepšení provozního hospodářského výsledku (EBIT) z -28,7 milionů eur (2002) na + 11,6 milionů eur (2004). Provozní hospodářský výsledek ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH (bez Air&Sea) se ve stejném období zvýšil z -32,0 milionů eur na -[...] milionů eur a výsledek ABX LOGISTICS Holding (Nederland) BV je téměř v rovnováze díky zvýšení z -6,7 milionů eur na -[...] milionů eur.

(233) Kromě nesporného finančního oživení v posledních letech z popisu vyplývá, že skupina ABX zjevně prochází skutečnou organickou restrukturalizací takové povahy, která by měla její životaschopnost obnovit dlouhodobě.

(234) A konečně, Komise se domnívá, že podpis smlouvy na prodej celé skupiny ABX LOGISTICS WW, kde je stanovena povinnost převodu s výhradou jeho schválení a za podmínek pro převod obvyklých, s nímž jsou spojeny významné závazky k investicím ze strany soukromého nabyvatele, je dalším ukazatelem kvality

restrukturalizačního plánu skupiny ABX a jejího návratu k dlouhodobé životaschopnosti.

6.2.3. Prevence nepatřičného narušování hospodářské soutěže

(235) Podle pokynů z roku 2004 musí být přijata kompenzační opatření, která co nejvíce zmírní nepříznivé důsledky plynoucí z podpor pro konkurenci. Není-li tomu tak, podpora by musela být považována v rozporu se společným zájmem.

(236) Skupina ABX se napříště zavázala k velmi podstatnému snížení své kapacity. Jak již bylo uvedeno, skupina ABX do dokončení restrukturalizace výrazně zmenší počet svých pracovišť, provozní plochy, obrat a také početní stav zaměstnanců, aby tak dosáhla na úrovni ABX-WW snížení až 54 %, na úrovni ABX-D až 69 %, na úrovni ABX-NL až 44 % a na úrovni ABX-F až 76 % (zejména formou převodů a uzavření agentur). Toto snížení bude na německém trhu zvýšeno vlivem dalších závazků, které přijaly belgické orgány v [...] 2005. Toto snížení, jež citelně překračuje původní plán, uvolní velký podíl na trhu ve prospěch konkurence.

(237) Komise se domnívá, že převody a uzavření pracovišť lze považovat za úměrné s ohledem na jejich kvantitativní objem, na malý zbývající podíl skupiny ABX na trhu *freight forwarding* (méně než 2 % v Německu, 1 % v Nizozemsku v roce 2002), na nutnost disponovat určitou minimální sítí v několika zemích Evropy, aby bylo možné ochránit životaschopnost služeb intermodální logistiky v Evropě, a také na skutečnost, že trh dopravní logistiky není přesycen a že je expanzivní, jak bylo uvedeno v analýze v části 2.2. Komise připomíná, že skupina ABX nevlastní téměř žádné dopravní prostředky, a tudíž jako silniční dopravce není téměř vůbec aktivní.

(238) Komise dále na základě informací podaných belgickými orgány ověřila, že velmi podstatná část snížení kapacity se týká krátkodobých příspěvkových činností. Tato další snížení se budou dotýkat přibližně 19 % z celkových 31 % zrušených pracovišť, 12 % z celkových 21 % zmenšení obratu, 15 % z celkových 40 % zmenšení počtu pracovních míst a 40 % z celkových 54 % zmenšení skladových ploch.

6.2.4. Omezení podpory na minimum

(239) Pokyny z roku 2004 vyžadují, aby výše a intenzita podpory byla omezena na minimum.

(240) V této souvislosti Komise v první řadě konstatuje, že rekapitalizace vede skupinu k poměru dluhů k vlastnímu kapitálu ve výši 80 % po provedení ohlášených opatření. Po vyjmutí goodwill ve výši 146 milionů eur, jež se nachází na účtech skupiny, bude tento poměr 155 %.

ABX LOGISTICS Worldwide S.A., konsolidovaná rozvaha

	31.12.03	31.12.04	30.6.05	31.12.05 před pře- vodem	31.12.05 po pře- vodu	31.12.05 po pře- vodu a po vyjmutí Goodwill	31.12.06	31.12.07
Konsolidovaný vlastní kapitál	185,8	173,9	158	131,9	300	154	[...]	[...]
Finanční dluhy	369	414,3	407	407	239	239	[...]	[...]
Poměr zadluženosti	199 %	238 %	258 %	309 %	80 %	155 %	[...]	[...]

(241) Komise se domnívá, že je odůvodněné přihlídnout také k druhému údaji, tedy ke 155 %, jelikož goodwill pochází z velké části z prvotní koupě společnosti ABX-D ([...] milionů eur) a NL ([...] milionů eur), jejichž kapacity budou významně sníženy během restrukturalizace (což potvrzují i závazky ke [...] snížení přítomnosti v Německu, jež belgické orgány oznámily v prosinci 2005). Belgické orgány se mimo to domnívají, že v důsledku zavedení restrukturalizačních opatření by z účtů SNCB [...] bylo zcela vyjmutu goodwill německých a nizozemských dceřiných společností.

(242) Tyto dva poměry 80 a 155 % jsou zásadně vyšší než ekvivalentní poměry zjištěné u srovnatelných konkurentů skupiny ABX. Například průměr (vážený z hlediska obrátu) poměrů těchto konkurentů je v řádu 43 % (a byl by pouhých 16 % s přihlídnutím ke společnosti DPWN, kterou však nelze brát v úvahu, protože není dostatečně srovnatelná).

(243) To znamená, že skupina ABX bude rekapitalizována na úroveň nižší než je průměr odvětví a ve své finanční struktuře nebude mít přebytečné zdroje.

(244) Za druhé Komise připomíná, že stav pokladny ABX-WW je záporný od roku 2003, takže skupina ABX nedisponuje přebytkem pokladny.

(245) Za třetí je vhodné přihlídnout ke skutečnosti, že cena, kterou má SNCB dostat za prodej akcií ABX-WW, přispívá ke snížení skutečné výše podpory. Pro skupinu a pro její konkurenty, stejně tak jako pro SNCB a pro zájemce Yvan by totiž vyšlo nastejno, kdyby podpora poskytnutá společností SNCB byla snížena natolik, že by prodej proběhl za symbolickou cenu a odpovídající financování by bylo vloženo přímo nabyvatelem.

(246) Komise se musí dále rovněž ujistit, že příjemce podpory významně přispívá k restrukturalizačnímu plánu ze svých

vlastních zdrojů nebo z vnějšího financování získaného za tržních podmínek.

(247) Za tímto účelem Komise nejdříve určí celkové náklady na restrukturalizaci, bez zvýšení produktivity a bez snížení potřeb provozního kapitálu.

Čisté náklady na restrukturalizaci

Propouštění, uzavření pracovišť	- 49,0
Cash-drain během restrukturalizace (bez zvýšení produktivity)	- 121,0
Dluh vůči SNCB (před rokem 2002)	- 60,0
Úroky z dluhů SNCB (dluh před rokem 2002 + podpora k záchraně)	- 8,0
Splácení úvěrů a půjček po odstoupení bank	[...]
Splácení zájemcem Yvan dalších záruk a pohledávek věřitelům ABX	[...]
Snížení potřeb provozního kapitálu	29,1
Celkem	- 296,6

(248) V této souvislosti se Komise domnívá, že je odůvodněné vzít v úvahu náklady uvedené v této tabulce, a to zejména z těchto důvodů :

(a) Částka 49 milionů eur odpovídá přímým nákladům na restrukturalizaci, jako například odstupné při propouštění nebo náklady na ukončení činnosti dceřiných podniků ;

(b) Částka 121 milionů eur odpovídá potřebám na financování (nebo *cash-drain*) subjektů restrukturalizovaných v letech 2003 až 2005. V podstatě odpovídá upravenému EBITDA s ohledem na investice potřebné na restrukturalizaci, na finanční náklady a na určité mimořádné prvky. Komise se na základě

informací předaných belgickými orgány ujistila, že započítané investice převážně spočívají v investicích do informatiky a že jsou v každém případě nižší než výše odpisů. Investice do informatiky představují velmi důležitý prvek reorganizace a zvýšení produktivity skupiny. Belgické orgány ostatně potvrdily, že tyto investice nevedou k žádnému zvýšení kapacity. Komise se rovněž mohla ujistit, že mimořádné prvky zahrnují hlavně náklady spojené s restrukturalizací podniku; to se týká jeho reorganizace a opatření ke zvýšení produktivity (propouštění v centrálních místech, opatření k zjednodušení právních aspektů, další opatření ke zvýšení produktivity ...) potřebná pro zajištění návratu k životaschopnosti.

Je nutné poznamenat, že náklady spočívající v *cash-drain* během období restrukturalizace, tedy 150,9 milionu eur, jsou zde sníženy o očekávané pozitivní účinky restrukturalizace a vytvářejí kladné *cash-flow* tohoto období ve výši 29,9 milionů eur, tedy zde uvedené čisté náklady 121 milionů eur;

- (c) Ostatní finanční potřeby na konci roku 2005 musí být uhrazeny před převodem ABX-WW, aby bylo možné obnovit finanční strukturu skupiny. Vztahují se k dluhům vůči SNCB, které budou přeměněny na kapitál (60 milionů eur) a na příslušné úroky (8 milionů eur), k odstoupení od bankovních úvěrů během období let 2003 až 2005 ([...] milionů eur) a konečně k předpokládanému převzetí stávajících záruk a pohledávek zájemcem Yvan ([...] milionů eur) ;

- (d) Snížení potřeby provozního kapitálu vyplývá z lepšího řízení obchodních vztahů skupiny se zákazníky a s dodavateli a je z nákladů na restrukturalizaci odečteno.

(249) K financování těchto opatření skupina ABX uvolnila určité vlastní zdroje a vnější zdroje získané za tržních podmínek. Jsou převážně tvořeny prodejem aktiv třetím osobám (24,2 milionu eur), výše popsaným odkoupením aktivit restrukturalizovaných subjektů zdravými subjekty ABX a holdin- gem ABX-WW (22,6 milionu eur) a vzdání se pohledávek a naopak poskytnutí financí ze strany zdravých subjektů skupiny (10,6 + 6 milionů eur). Toto úsilí, jež bylo umožněno díky zdravým aktivitám skupiny, představuje skutečné přispění ze strany příjemce, kterým je skupina jako celek. K tomu se připojuje financování vložené zájemcem Yvan ([...] milionů eur). Jeho celkový vlastní příspěvek je [...] milionů eur.

(250) Z předcházející analýzy vyplývá, že podíl vlastního příspěvku příjemce je nejméně 43,4 % potřeb na

restrukturalizaci. V tomto případě se Komise domnívá, že je vhodné akceptovat vlastní příspěvek nižší než 50 %, a to zejména s ohledem na: zvláštní obtíže vyplývající z okolností restrukturalizace (na niž přímo závisí 13 000 pracovních míst v Evropě); velikost snížení kapacity (až o 50 %, vztahující se většinou na krátkodobé příspěvkové aktivity); riziko, že další snížení by mohlo ohrozit životaschopnost logistické sítě mezinárodní dopravy ABX-WW; skutečnost, že původní oznámení bylo provedeno za platnosti pokynů z roku 1999, které nestanovily minimální hodnoty; a privatizaci ABX-WW, která je rovněž určujícím prvkem životaschopnosti skupiny a možnosti obejít se v budoucnu ve skupině bez podpor.

(251) Existují i další prvky, které mohou pomoci dokázat, že trhy věří v uskutečnitelnost návratu k životaschopnosti v souladu s pokyny z roku 2004. Komise připomíná, že skupina ABX mohla například získat od jedné finanční instituce hotovostní úvěr ve výši [...] milionů eur, k němuž se vztahovala záruka SNCB, který nebyl zahrnut do předcházejícího výpočtu příspěvků příjemce z důvodu opatrnosti s ohledem na to, že Komise nemohla vzhledem k poplatkům placeným bance a SNCB vyloučit případný prvek podpory. Kromě toho soukromé banky i nadále skupině ABX poskytují bez dopisů o podpoře a bez veřejných záruk značné částky na krátkodobý úvěr.

(252) Komise se tedy domnívá, že podmínka, podle které musí být podpora omezena na minimum a podnik musí podstatně přispět na náklady své restrukturalizace ze svých vlastních prostředků, je prověřena.

6.2.5. Zásada jedné podpory

(253) Komise připomíná, že síť ABX vznikala od roku 1998 a že Komise nikdy před tímto rozhodnutím neřešila schvalování podpory na její restrukturalizaci.

(254) Komise se ostatně domnívá, že plánovaná privatizace skupiny ABX by měla nejen zajistit její návrat k dlouhodobé životaschopnosti, ale také zajistit zásadu „jedné podpory“, takže bude jednoznačně méně pravděpodobné, že do podniku, jenž se stane soukromým, bude směřovat další dávka z veřejných prostředků.

6.2.6. Závěr

(255) S přihlédnutím k výše uvedenému Komise dospěla k závěru, že podpory poskytnuté společností SNCB v rámci restrukturalizace skupiny ABX jsou slučitelné s kritérii pokynů z roku 1999 i z roku 2004 a že jsou tudíž slučitelné s čl. 87 odst. 3 Smlouvy. Bylo zvláště přihlédnuto k tomu, že zdravé složky skupiny ABX podstatně přispěly

k financování subjektů v obtížích a že skupina kromě těchto příspěvků podstatně snížila své kapacity jako kompenzaci podpory. Privatizace skupiny ABX navíc umožní nejen zajistit budoucí životaschopnost skupiny, ale rovněž zabrání případnému poskytování dalších státních podpor v její prospěch.

- (256) Komise konečně připomíná, že hlavní politické směry v oblasti státních podpor pro odvětví železniční dopravy, které oznámila ve svém rozhodnutí ze dne 2. března 2005 ve spisu č. N 386/2004, se budou zabývat horizontálním vyšetřováním otázek vyplývajících z neomezené záruky, kterou dostávají železniční podniky v některých členských státech,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

1. Podpory vyšetřované v tomto rozhodnutí, které Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) poskytla v rámci restrukturalizace skupiny ABX Logistics, jsou slučitelné se společným trhem za podmínek stanovených v článku 2.

2. Financování, která společnost SNCB použila na vyvázání se z části společnosti ABX Logistics (France), a další financování vyšetřovaná v tomto rozhodnutí, zejména kapitálové investice provedené v roce 2001 a „paralelní příspěvky“, nepředstavují státní podporu.

Článek 2

Komise podmiňuje schválení podpor na restrukturalizaci uvedených v čl. 1 odst. 1 prodejem skupiny ABX Logistics do [...] od oznámení tohoto rozhodnutí za tržní cenu nabyvateli, který není právně spojen se společností SNCB a který splní závazky týkající se kupních a finančních podmínek, navržené potenciálním kupcem a popsané v tomto rozhodnutí.

Článek 3

Belgie bude ve dvouměsíční lhůtě od oznámení tohoto rozhodnutí informovat Komisi o opatřeních, která přijala pro jeho splnění.

Článek 4

Toto rozhodnutí je určeno Belgickému království.

V Bruselu dne 7. prosince 2006.

Za Komisi

Jacques BARROT

místopředseda