

II

(Akty přijaté na základě Smlouvy o ES a Smlouvy o Euratomu, jejichž uveřejnění není povinné)

ROZHODNUTÍ

KOMISE

ROZHODNUTÍ KOMISE

ze dne 24. dubna 2007

**o podpůrném opatření, jež uplatnila Belgie ve prospěch společnosti InterFerryBoats
(C 46/05 (ex NN 9/04 a ex N 55/05))**

(oznámeno pod číslem K(2007) 1180)

(Pouze francouzské a nizozemské znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

(2009/608/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,

po vyzvání zúčastněných stran, aby předložily své připomínky
v souladu s uvedenými články,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

1.1 Případy NN 9/04 a N 55/05

(1) Dopisem ze dne 12. srpna 2003, zaevidovaným v Evropské komisi dne 20. srpna 2003 (TREN/A(03)27718), oznámily belgické orgány opatření na záchranu a restrukturalizaci, která vůči své dceřiné společnosti Inter Ferry Boats (IFB) uplatnila Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB/Národní společnost belgických železnic) prostřednictvím rámcové smlouvy uzavřené dne 7. dubna 2003 ve smyslu čl. 88 odst. 3 Smlouvy.

(2) Dne 13. října 2003 (D(03)17546) vyzvala Komise belgické orgány, aby poskytly Komisi další informace. Dne 12. prosince 2003 se konala s belgickými orgány k této otázce dvoustranná schůzka. V průběhu této schůzky byl Komisi předán restrukturalizační plán IFB.

(3) Belgické orgány odpověděly na dopis Komise dopisem ze dne 7. ledna 2004, zaevidovaným v Komisi dne 13. ledna 2004 (TREN/A(04)10708). Z tohoto dopisu vyplývá, že oznámená opatření byla odsouhlasena. V důsledku toho byl případ zaevidován pod číslem NN 9/04. Ke druhé schůzce došlo dne 30. dubna 2004. Belgické orgány zaslaly doplňující dokumenty, jež Komise požadovala při této schůzce, dopisem ze dne 15. června 2004, zaevidovaným v Komisi dne 21. června 2004 (TREN/A(04)23691).

(4) Dopisem ze dne 26. ledna 2005 (D(05)100339) vyzvala Komise belgické orgány, aby poskytly další informace, které byly předány dopisem ze dne 25. března 2005, zaevidovaným v Komisi dne 30. března 2005 (TREN/A(05)7712).

(5) Dopisem ze dne 28. ledna 2005 (SG(2005)A1133) sdělily belgické orgány Komisi záměr SNCB přistoupit k dalšímu navýšení kapitálu IFB, které se v dohodách oznámených dne 12. srpna 2003 neuvádělo. Komise zaevidovala tento případ jako oznámení pod číslem N 55/2005.

- (6) Dopisem ze dne 29. března 2005 (D(05)106199) vyzvala Komise belgické orgány, aby poskytly další informace, které byly předány dopisem ze dne 28. dubna 2005, zaevidovaným v Komisi dne 3. května 2005 (SG(2005)A(05)4155).
- (7) Dopisem ze dne 31. května 2005 (D(05)111096) vyzvala Komise belgické orgány, aby poskytly další informace, které byly předány dopisem ze dne 30. června 2005, zaevidovaným v Komisi dne 1. července 2005 (TREN/A(05)16598).
- (8) Dne 16. září 2005 se konala pracovní schůzka Komise a belgických orgánů. Na této schůzce Komise požádala belgické orgány, aby poskytly další informace, které byly předány elektronickou poštou dne 21. října 2005, zaevidovanou v Komisi dne 24. října 2005 (TREN/A(05)27067).
- (13) Dopisem ze dne 30. listopadu 2006, který Komise obdržela dne 5. prosince 2006 a zaevidovala pod číslem TREN/A/39219, předaly belgické orgány dopis pana Karla Vincka, který se týká této věci. Belgické orgány zaslaly tento dopis na podporu své teze, podle níž rozhodnutí SNCB v této věci nelze přičítat Belgii, ale jedině SNCB.
- (14) Dopisem ze dne 5. února 2007 (D(07)302095) vyzvala Komise belgické orgány, aby poskytly další informace. Belgie předala tyto informace dopisem ze dne 6. února 2007, zaevidovaným v Komisi dne 7. února 2007 (A(07)24246), dopisem ze dne 8. února 2007, zaevidovaným v Komisi dne 9. února 2007 (A(07)23613), dopisem ze dne 13. února 2007, zaevidovaným v Komisi dne 15. února 2007 (A(07)24201) a dopisem ze dne 15. února 2007, zaevidovaným v Komisi dne 16. února 2007 (A(07)24362).

1.2 Případ C 46/05

- (9) Dopisem ze dne 7. prosince 2005 informovala Komise Belгии o svém rozhodnutí zahájit proti předmětným opatřením řízení ve smyslu čl. 88 odst. 2 Smlouvy.
- (10) Rozhodnutí Komise o zahájení řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* ⁽¹⁾. Komise vyzvala zúčastněné strany, aby k předmětnému opatření předložily své připomínky. Od třetích zúčastněných stran Komisi žádné připomínky v této věci doručeny nebyly.
- (11) Belgie odpověděla na dopis o zahájení řízení dopisem ze dne 14. února 2006, zaevidovaným v Komisi dne 15. února 2006 pod číslem TREN/A/13934. Týmž dopisem ze dne 14. února 2006 vzala zpět své oznámení ze dne 28. ledna 2005.
- (12) Dne 1. června 2006 a 25. července 2006 se konaly pracovní schůzky oddělení Komise a belgických orgánů. Belgické orgány předaly Komisi další informace dopisem ze dne 29. června 2006, zaevidovaným Komisí téhož dne pod číslem TREN/A/25806, dopisem ze dne 20. září 2006, zaevidovaným téhož dne pod číslem TREN/A/32665, a elektronickou poštou ze dne 16. a 21. listopadu 2006, zaevidovanou pod čísly TREN/A/37638 a TREN/A/37981.
- (15) Dopisem ze dne 15. března 2007 (D(07)306248) a v průběhu pracovní schůzky, která se konala dne 16. března 2007, vyzvala Komise belgické orgány, aby poskytly další informace. Belgie předala tyto informace dopisem ze dne 30. března 2007 zaevidovaným v Komisi téhož dne (A(07)28411).

2. PODROBNÝ POPIS OPATŘENÍ NA ZÁCHRANU A RESTRUKTURALIZACI

2.1 Strany rámcové smlouvy o záchraně a restrukturalizaci IFB

2.1.1 IFB

2.1.1.1 Popis společnosti

- (16) IFB je akciová společnost podle belgického práva. SNCB vlastní 89,03 % akciového kapitálu. Dalšími akcionáři jsou CNC Transports, dceřiná firma patřící z 93,8 % SNCF (7,41 %), ICF (2,08 %) a EWS (English Welsh and Scottish Railway – 1,22 %).
- (17) IFB byla vytvořena dne 1. dubna 1998 sloučením těchto tří společností: Ferry Boats SA, Interferry SA a úseku „dráhy“ firmy Edmond Depaire Ltd. Jak Belgie prokázala výpisem z rejstříku společností, bylo toto sloučení druhem fúze absorpcí, při které Ferry Boats SA absorbovala Interferry SA; následně byl ke sloučenému subjektu přidán úsek drah firmy Edmond Depaire SA. IFB je tedy pokračovatelem právnické osoby Ferry Boats, která byla založena v roce 1923.

⁽¹⁾ Úř. věst. C 159, 8.7.2006, s. 2.

(18) IFB provádí hlavně dva druhy činnosti: logistiku pro železniční dopravu a pro kombinovanou dopravu (IFB Logistics) a provozování pevninských terminálů pro kombinovanou dopravu (IFB Terminals). Činnost podniku byla podrobně popsána v dopise o zahájení formálního vyšetřovacího řízení v bodech 16 až 29.

(19) K těmto činnostem je třeba přidat účasti a dceřiné firmy, které IFB vlastní nebo vlastnila v Belgii a v zahraničí ve firmách provozujících námořní a pevninské terminály, a rovněž v dopravních společnostech. Tyto účasti a dceřiné firmy byly podrobně popsány v bodě 30 a následujících dopisu o zahájení formálního vyšetřovacího řízení. Belgie informovala Komisi, že některé faktické informace obsažené v dopise o zahájení řízení buď nebyly zcela správné nebo se od té doby změnily. Faktické změny, k nimž došlo v době po zaslání dopisu o zahájení řízení, jsou popsány v následujících bodech. V ostatním odkazujeme na rozhodnutí o zahájení řízení (body 30 až 49).

(20) Podíly IFB v terminálech v Belgii. IFB se stáhla z terminálu v Zeebrugge. V bodě 39 dopisu o zahájení řízení se píše, že chtěla prodat své podíly zájmovému sdružení OCHZ. Ve skutečnosti společnost IFB prodala své podíly společnosti Hesse-Noord Natie, se kterou tento terminál společně provozovala.

(21) V bodě 41 dopisu o zahájení řízení se píše, že společnost IFB vlastní 16,76 % společnosti Dry Port Mouscron-Lille. Belgie informovala Komisi, že v důsledku navýšení kapitálu společnosti dne 29. června 2006, jehož se IFB neúčastnila, a rovněž po vstupu soukromého investora DELCATRANS do kapitálu společnosti, se její podíl snížil na 11,07 %.

(22) Podíl IFB v terminálech ve Francii. Společnost IFB prodala svůj 30 % podíl ve společnosti Nord France Terminal International OU (dále jen NFTI-ou) na podzim roku 2006 společnosti CMA-CGM. Po této transakci IFB vlastní ve Francii pouze 2 % podíl ve společnosti CNC transports, která byla od té doby přejmenována na Naviland Cargo.

2.1.1.2 Příslušné trhy a tržní podíly IFB

(23) Komise v rozhodnutí o zahájení řízení (body 50 až 54) konstatovala, že pro činnost IFB Logistique je nutno rozlišovat dva různé produktové trhy, tj. zasilatelskou činnost a logistickou činnost. Tyto trhy byly definovány jako vnitrostátní trhy a tržní podíl IFB Logistics byl vypočítán ve výši 2 % a 5 %.

(24) Pokud jde o trh terminálů, rozhodnutí o zahájení řízení (body 55 až 59) rozlišuje mezi pevninskými terminály

a námořními terminály. IFB mezitím zrušila všechny své podíly v námořních terminálech. Ani zúčastněné strany, ani Belgie nezpochybnila definici obsaženou v rozhodnutí o zahájení řízení.

(25) Trh železniční nákladní dopravy je vedlejším trhem těchto dvou trhů. Od roku 2003 byl otevřen pro mezinárodní nákladní dopravu z Belgie a do Belgie v souladu se směrnicí Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství⁽²⁾. Toto otevření mezinárodní nákladní dopravy doplnilo otevření vnitrostátní nákladní dopravy dne 1. ledna 2007 v souladu se směrnicí 91/440/EHS, které bylo v Belgii provedeno královským dekretem ze dne 13. prosince 2005.

2.1.2 SNCB

(26) Společnost SNCB byla založena belgickým zákonem ze dne 23. července 1926 o založení *Société Nationale des Chemins de Fer Belges*⁽³⁾. Od 14. října 1992⁽⁴⁾ je to nezávislý veřejný podnik a veřejnoprávní akciová společnost⁽⁵⁾.

(27) Belgický stát reformoval strukturu SNCB k 1. lednu 2005. Společnost byla rozdělena do tří různých společností:

— SNCB Holding, holdingová společnost, která vlastní 100 % podíl ve dvou ostatních společnostech, jimiž jsou:

— Infrabel, která je správcem železniční infrastruktury, a

— nová SNCB, jejímž úkolem je poskytování dopravních služeb.

Vlastníkem 100 % podílu ve společnosti SNCB Holding je belgický stát.

(28) Správními orgány SNCB jsou správní rada, řídicí výbor a delegovaný člen správní rady. Správní rada se skládá z 10 členů, včetně delegovaného člena správní rady. Členy správní rady jmenuje král formou usnesení projednaného v radě ministrů.

(2) Úř. věst L 237, 24.8.1991, s. 25.

(3) Moniteur Belge ze dne 24. července 1926.

(4) Datum vstupu v platnost královského nařízení ze dne 30. září 1992 o schválení první hospodářské smlouvy *Société nationale des chemins de fer belges* a stanovení opatření týkajících se této společnosti, *Moniteur Belge* ze dne 14. října 1992.

(5) V souladu s definicí podle zákona ze dne 21. března 1991, kterým se provádí reforma některých veřejných ekonomických podniků, *Moniteur Belge* ze dne 27. března 1991.

- (29) Belgickou vládu zastupuje ve správní radě vládní komisař. Vládní komisař může požádat belgické orgány, aby zrušily rozhodnutí správní rady ve věci, která je cizí plnění poslání veřejné služby, jestliže toto rozhodnutí „způsobuje [...] újmu realizaci úkolů veřejné služby“ (čl. 23 odst. 2 zákona).

2.2 Finanční obtíže společnosti IFB v letech 2001 a 2002

- (30) Je zapotřebí nejdříve analyzovat příčiny, které způsobily finanční obtíže, a poté popsat reakci vedoucích činitelů IFB a SNCB.

2.2.1 Finanční obtíže

- (31) Hlavní příčina nesnáží IFB spočívá ve finančních obtížích, s nimiž se v letech 2001 a 2002 potýkaly její podíly ve

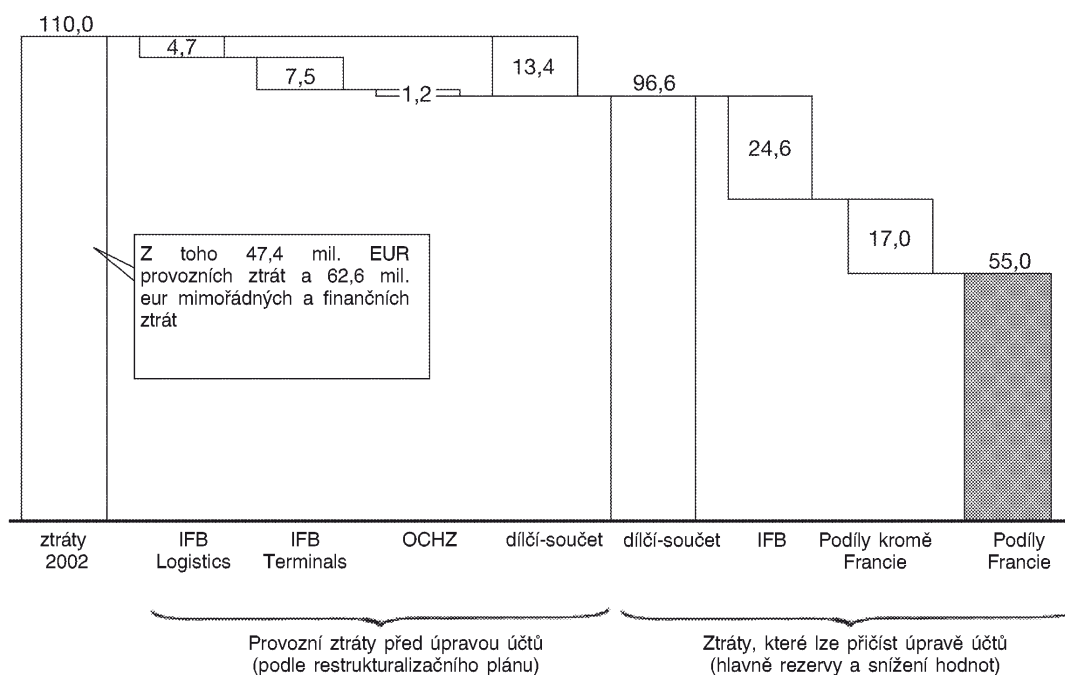
Francii, které se všechny nacházely v přístavu Dunkerque. Finanční obtíže se týkaly rovněž činnosti „IFB Logistics“ a „IFB Terminals“, které v roce 2002 skončily se ztrátou.

- (32) Jak ukazuje schéma 1, celková výše ztrát IFB za rok 2002 dosáhla 110 mil. EUR. 12,2 mil. EUR byly provozní ztráty před úpravou účtů v rámci IFB Logistics (4,7 mil. EUR) a IFB Terminals (7,5 mil. EUR). K tomu se přidala provozní ztráta 1,2 mil. EUR v rámci investičního podílu v OCHZ. Tyto ztráty v celkové výši 13,4 mil. EUR představovaly 12 % celkových ztrát. Ostatní ztráty v roce 2002, tj. 96,6 mil. EUR, pocházely ze snížení hodnoty a z rezerv v rámci nezbytné úpravy účtů v důsledku problémů, s nimiž se společnost potýkala ve Francii a v Belgii. 75 % tohoto snížení hodnoty a rezerv pocházelo z investičních podílů IFB. Z této části se 76 % týkalo investičních podílů ve Francii.

Schéma 1

Přehled ztrát v roce 2002

(v mil. EUR)



Zdroj: Restrukturalizační plán IFB, 24/03/2003; IFB Controlling.

2.2.2 Reakce vedení IFB a SNCB

(33) Od konce roku 2000 společnost IFB přestala platit faktury, které jí zasílala SNCB za poskytování vlakových služeb. V roce 2001 a zejména v roce 2002 IFB pokračovala v této praxi, kterou SNCB tolerovala. Tak se stalo, že koncem ledna 2003 měla IFB neuhrazené faktury SNCB v celkové hodnotě 63 mil. EUR. Neplacení těchto faktur vysvětluje, proč přes vážné finanční obtíže IFB dokázala přežít.

(34) Dne 21. května 2002 konstatovala správní rada IFB, že po ztrátách vzniklých od konce roku 2000 se vlastní kapitál snížil na méně než polovinu akciového kapitálu. V souladu s článkem 633 belgického zákoníku o společnostech svolala společnost IFB mimořádnou valnou hromadu akcionářů IFB.

(35) V průběhu této valné hromady SNCB jako většinový vlastník předložila závazek na podporu provozních výdajů IFB udělením zálohy ve výši 2,5 mil. EUR. Tento závazek SNCB byl schválen správní radou SNCB. Na základě tohoto závazku akcionáři rozhodli, že zatím bude činnost IFB pokračovat, a požádali společnost IFB, aby vypracovala komplexní restrukturalizační plán zahrnující dceřiné společnosti a řízení terminálů.

(36) Správní rada SNCB na své schůzi dne 19. července 2002 zhodnotila situaci své dceřiné společnosti IFB. Delegovaný člen správní rady IFB vylíčil situaci skupiny; poté správní rada učinila toto rozhodnutí: „Rada dává svůj souhlas s příspěvkem hotovosti ve výši 2,5 mil. EUR, který je nezbytný pro zabezpečení potřeb likvidity a zajištění kontinuity IFB do konce října 2002 (tato částka bude zřejmě představovat zálohu na pravděpodobné navýšení kapitálu).“

(37) Po schválení správní radou společnost SNCB vyplatila společnosti IFB v průběhu druhého pololetí 2002 zálohu ve výši 2 500 000 EUR podle tohoto kalendáře:

— 6.8.2002: vyplacení částky 1 000 000 EUR,

— 17.9.2002: vyplacení částky 1 000 000 EUR,

— 30.9.2002: vyplacení částky 500 000 EUR.

(38) Tato záloha byla úročena ve výši 3,1 %; byla beze zbytku vrácena v červenci 2003. Splátky probíhaly ve dvou etapách:

— dne 15. července 2003 IFB splatila z této sumy částku 1 500 000 EUR navýšenou o úroky ve výši 40 422,04 EUR,

— dne 23. července 2003 splatila IFB společnosti SNCB zůstatek ve výši 1 000 000 EUR navýšený o úroky ve výši 26 883,35 EUR.

(39) Dne 19. září 2002 delegovaný člen správní rady IFB uložil dvěma revizorům, aby vypracovali zvláštní zprávu s cílem vyhodnotit finanční situaci podniku. Vzhledem k závěrům této zprávy, předané IFB dne 4. prosince 2002 a vzápětí společnosti SNCB, dala správní rada SNCB dne 20. prosince 2002 svůj zásadní souhlas s upsáním navýšení kapitálu IFB. Dne 24. prosince 2002 schválila tento návrh rovněž mimořádná valná hromada akcionářů IFB.

(40) Vedení IFB vypracovalo s pomocí konzultanta McKinseyho restrukturalizační plán IFB. Tento restrukturalizační plán, který je podrobně popsán v bodech 73 až 86 stávajícího rozhodnutí, byl schválen správní radou IFB dne 23. března 2003.

(41) Dále pak vedení obou společností (IFB a SNCB) stanovilo podrobnosti záchrany a restrukturalizace IFB v „rámcové smlouvě o restrukturalizaci IFB“, kterou obě společnosti podepsaly dne 7. dubna 2003. Na druhé mimořádné valné hromadě akcionářů IFB vyslovili souhlas s pokračováním činnosti IFB na základě této rámcové smlouvy.

2.3 Opatření pro záchranu a restrukturalizaci dle „rámcové smlouvy mezi SNCB a IFB o restrukturalizaci IFB“ ze dne 7. dubna 2003

(42) Článek 2 rámcové smlouvy stanoví, že provádění schválených opatření mezi stranami bude probíhat ve dvou fázích – ve fázi záchrany a ve fázi restrukturalizace.

2.3.1 Způsoby a podmínky realizace záchranných opatření

(43) Článek 3 rámcové smlouvy stanoví tato záchranná opatření:

— poskytnutí vratné zálohy 5 mil. EUR,

- poskytnutí úvěrové facility v maximální výši 15 milionů a
- poskytnutí provizorní platební lhůty pro dluh IFB vůči SNCB ve výši 63 mil. EUR.
- (44) Trvání těchto opatření bylo omezeno na 12 měsíců; byla však prodloužena tichou dohodou stran až do dne navýšení kapitálu.
- (45) Úroková míra vratné zálohy a částek čerpaných z úvěrové facility se rovná referenční úrokové míře, kterou Komise používá pro státní podporu. Úroky budou kapitalizovány a jejich platba proběhne zároveň s platbou dlužných pohledávek.
- (46) Dluhy ve výši 63 mil. EUR jsou úročeny smluvním úrokem z prodlení ve výši 5,4 %. Úroky budou kapitalizovány a splaceny zároveň se zaplacením hlavní pohledávky.
- (47) Úroky, které IFB měla zaplatit společnosti SNCB z dluhů a úvěrové facility v roce 2002, činily 2,2 mil. EUR, v roce 20 033,9 mil. EUR, v roce 20 044,7 mil. EUR, v roce 20 055,2 mil. EUR a v roce 2006 by dosáhly 4,4 mil. EUR.
- (48) Článek 7 smlouvy stanoví, že IFB se vzdává promlčení svých dluhů vůči SNCB.
- (49) Soubor těchto opatření byl realizován hned po podepsání rámcové smlouvy, tj. 7. dubna 2003. IFB však vratnou zálohu nepoužila.
- 2.3.2 Způsoby a podmínky realizace restrukturalizačních opatření*
- (50) Článek 4 rámcové smlouvy nazvaný „způsoby poskytnutí souhrnu „restrukturalizačních opatření““ měl toto znění:
- „Strany potvrzují svůj záměr uplatnit následující opatření, budou-li tato opatření v souladu s restrukturalizačním plánem, který schválí obě jejich správní rady, belgický stát a popřípadě ES, a s výhradou, že budou schválena akcionáři IFB:
- kapitalizace vratné zálohy ve výši 5 mil. EUR,
- kapitalizace vyčerpané části úvěrové facility v maximální výši 15 mil. EUR [...],
- kapitalizace dluhů ve výši [...] 63 mil. EUR,
- případně a s podmínkou, že se v této věci shodnou obě strany, další navýšení kapitálu [...].“
- (51) Na realizaci tohoto navýšení kapitálu se uplatňuje odkládací podmínka stanovená v článku 5 rámcové smlouvy, totiž jeho schválení Komisí ve smyslu pravidel platných pro státní podpory. Článek 5 má toto znění:
- „Závazky kontrahované SNCB [...] podléhají následující odkládací podmínce. Strany požádají belgický stát, aby co nejdříve informoval ES o stávající rámcové smlouvě. Strany rovněž požádají belgický stát, aby v případě, že by se ES právem domnívalo v rámci tohoto sdělení, že [rámcová smlouva] zahrnuje poskytnutí státní podpory (ve smyslu článku 87 Smlouvy o založení ES), oznámil [rámcovou smlouvu] ve smyslu čl. 88 odst. 3 Smlouvy o ES. Aby ES mělo možnost zaujmout postoj, nezačne se [rámcová smlouva] každopádně provádět ve lhůtě 15 pracovních dnů ode dne oznámení ES. V případě, že [rámcová smlouva] by oprávněně byla kvalifikována Evropským společenstvím celkově jako státní podpora, nezačne se provádět dříve, než příslušná podpora bude ES explicitně nebo implicitně schválena, a bude se případně provádět v rozsahu a za podmínek vyložených v aktu schválení.
- V případě, že by ES částečně nebo úplně kvalifikovalo [rámcovou smlouvu] jako státní podporu, a za předpokladu a v míře, v níž by tato podpora byla prohlášena za neslučitelnou se společným trhem, budou strany jednat v dobré víře o proveditelnosti dalších opatření požadovaných vůči IFB, aniž by měly povinnost realizovat tato další nebo přizpůsobená opatření, budou-li okolnosti, za nichž by se podpora měla uskutečnit, považovány za naprosto neopodstatněné.“

- (52) Belgické občanské právo stanoví, že jakmile je splněna odkládací podmínka, je smlouva platná se zpětnou platností.

navýšení kapitálu o 5 milionů EUR vkladem v naturálních 47 % podílu SNCB ve společnosti TRW ⁽⁶⁾.

- (53) Ve své odpovědi na dopis o zahájení řízení belgické orgány informovaly Komisi, že navýšení kapitálu se uskuteční přesně jak strany dohodly v rámcové smlouvě, bude-li Komisí schváleno. Provede se ve výši 95,3 mil. EUR a tato částka se skládá následovně:

(v mil. EUR)	
Kapitalizace úvěrové facility	15
Kapitalizace dluhů IFB vůči SNCB	63
Kapitalizace úroků vzniklých u úvěrové facility a dluhů v letech 2002 až 2006 (za rok 2006 pouze částečně)	17,3
Celkem	95,3

- (54) Belgické orgány informovaly Komisi, že navýšení se nebude týkat všech úroků vzniklých v roce 2006, aby bylo zajištěno, že poměr dluhů / vlastního kapitálu IFB odpovídá průměrné míře jeho soutěžitelů a nebude vyšší. Nezahrnuje ani vratnou zálohu, jelikož IFB tuto facilitu nevyužilo.

- (55) Ve své odpovědi na dopis o zahájení řízení belgické orgány rovněž informovaly Komisi, že berou zpět své oznámení ze dne 28. ledna 2005, v němž informovaly Komisi o záměru SNCB a IFB provést kromě toho, co bylo stanoveno v článku 4 rámcové smlouvy, dodatečně

- (56) Restrukturalizační plán stanovený v článku 4 byl předán Komisi na schůzce s belgickými orgány dne 12. prosince 2003. Jeho realizace začala od roku 2003 a byla dokončena na začátku roku 2005.

- (57) Restrukturalizační plán se skládá ze dvou částí, které odpovídají dvěma různým strategiím týkajícím se na jedné straně francouzských dceřiných společností skupiny a na druhé straně belgických aktivit IFB. Zvolenou strategií pro Francii bylo kompletní stažení investovaného kapitálu, zatímco strategií zvolenou pro Belgii je restrukturalizace společnosti pro zajištění kontinuity jejího provozu.

2.3.2.1 Zrušení investic do dceřiných společností provozujících terminály ve Francii

- (58) Jak je vysvětleno v tomto rozhodnutí a podrobněji v bodech 30 a dalších dopisu o zahájení řízení, IFB u svých francouzských dceřiných společností sledovala strategii prodeje investic. Tato politika byla završena v listopadu 2006 prodejem podílu v NFTI-ou.

- (59) Celkové náklady na zrušení investic v dceřiných společnostech IFB ve Francii představovaly 39,1 mil. EUR. Následující tabulka uvádí rozdělení těchto nákladů na pět dceřiných společností. V dalších bodech se vysvětluje podrobněji potřeba financování a čísla týkající se jednotlivých společností.

⁽⁶⁾ IFB již vlastní 0,9 % podíl v této společnosti, která provozuje terminály v Antverpách, Zeebrugge, Oostende, Charleroi, Liège, Bruselu, Etge, Genk a Muizen a poskytuje nákladní vlaky pro 11 členských států.

Prodej podílů ve francouzských společnostech:

(v mil. EUR)

	ACIMAR	NFTI-ou	IFB FRANCE	DPD	PODÍLY CELKEM
Snížení hodnoty pohledávek	3,9		0,8	2,8	7,5
Snížení hodnoty podílů		16,7	0,1	5,1	22,0
Navýšení kapitálu		1,7			1,7
Náklady celkem	3,9	18,5	0,8	7,9	31,1
Úroky k 30.6.2006					+ 7,7
Pohyb na běžném účtu 9.2002–12.2002					+ 0,5
Zvýšení hodnoty při prodeji SSTD					– 0,2
Náklady na zrušení investic ve francouzských společnostech celkem:					39,1

a) Potřeba financování

- (60) Tabulka byla sestavena na základě účetních výkazů ze dne 27. září 2002. Rozlišuje tyto částky:

- částku 31,1 mil. EUR odpovídající znehodnocení pohledávek, znehodnocení podílů, a rovněž navýšení kapitálu NFTI-ou ve výši 1,7 mil. EUR,
- částku 7,7 mil. EUR vzniklých úroků odpovídající výši úroků narostlých od konce roku 2002 do 30. června 2006 na částech vratné zálohy a platební lhůty, které sloužily k financování zrušení investic,
- částku –0,2 mil. EUR odpovídající zvýšení hodnoty při prodeji SSTD,
- částku 0,5 mil. EUR odpovídající rozdílu účetních výkazů k 27. září 2002 na jedné straně a výši reálné účetní ztráty hodnoty k 31. prosinci 2002 na druhé straně.

- (61) Tato poslední částka 0,5 mil. EUR odpovídá kapitálovému toku mezi francouzskými dceřinými společnostmi IFB a IFB od 27. září 2002 do konce roku 2002 a musela být zahrnuta do tabulky, aby byla reálná účetní ztráta hodnoty ke konci roku 2002 v souladu s celkovou potřebou vypočítanou podle situace k 27. září 2002. Co se týče potřeby financování IFB, tuto částku započítávat nelze; potřeba financování IFB týkající se zrušení investic do podílů ve francouzských společnostech je tedy 38,6 mil. EUR.

- (62) Potřebu financování pro zrušení investic do podílů IFB ve Francii financovala SNCB. IFB totiž použila 30,9 mil. EUR svého manévrovacího prostoru, který získala poskytnutím dočasné úvěrové facility 15 mil. EUR a dočasným nevymáháním existujících pohledávek řádově 63 mil. EUR pro financování zrušení investic. 7,7 mil. EUR financování odpovídá dlužným úrokům za tuto částku na základě rámcové smlouvy ze dne 7. dubna 2003, která stanoví, že úroky budou zaplacený až v okamžiku úhrady hlavní pohledávky (nebo kapitalizovány současně s hlavní pohledávkou).

b) Acimar

- (63) Společnost Acimar realizovala veškerý svůj obchodní obrát smlouvou o dopravě pro společnost Arcelor. Platnost této smlouvy skončila dne 31. prosince 2005; v okamžiku auditu IFB v druhé polovině roku 2002 ze smlouvy vyplývaly roční ztráty [...] (*). Protože pokusy o nové projednání této smlouvy se společností Arcelor skončily nezdarem, SNCB se rozhodla vyhlásit úpadek společnosti Acimar a požadovat soudní vyrovnání. IFB měla nežalovatelné pohledávky za společností Acimar v hodnotě 3,9 mil. EUR, které představují náklady na zrušení investic.

c) NFTI-ou

- (64) Pokud jde o NFTI-ou, společnost kontrolovanou společně společností IFB a společností Port Autonome de Dunkerque, která provozovala terminály v přístavu Dunkerque, SNCB rozhodla o zrušení investic prodejem svého podílu.

(*) Důvěrné údaje.

- (65) Podíl IFB v NFTI-ou znamenal pro IFB povinnost určenou doporučujícím dopisem, aby financovala podíl ztrát odpovídající jejímu podílu ve společnosti. Navíc byla IFB ručitelem bankovní půjčky společnosti u [...], jejíž hodnota byla 2,9 mil. EUR.
- (66) Pro zrušení svého podílu ve společnosti IFB vyjednávala s Port autonome de Dunkerque o zrušení závazků vyplývajících z doporučujícího dopisu. Na oplátku se IFB podílela na navýšení kapitálu NFTI-ou ve výši 1,7 mil. EUR, které bylo nezbytné pro pokračování činnosti společnosti, a postoupila část svých společenských podílů společnosti Port Autonome de Dunkerque za symbolickou cenu 1 euro. Po této operaci IFB již vlastnila pouze 30 % společenských podílů.
- (67) IFB a Port Autonome de Dunkerque poté hledaly a našly subjekt, který by převzal podíly IFB [...] – společnost CMA-CGM. Vzhledem k prodejní ceně představovaly celkové náklady na zrušení investic pro IFB 18,5 mil. EUR, z toho 1,7 mil. EUR na navýšení kapitálu a 16,7 mil. EUR na ztrátu hodnoty podílů.

d) IFB France

- (68) IFB France, která se pak změnila na AGEF, byla prodána společnosti NFTI-ou [...], což představovalo ztrátu hodnoty ve výši 0,1 mil. EUR. Protože IFB zrušila souběžně investice v NFTI-ou, prodej společnosti NFTI-ou má za výsledek zrušení investice prodejem IFB France. Před prodejem byla IFB nucena upustit od svých pohledávek za IFB France v hodnotě 0,8 mil. EUR. Celkové náklady na zrušení investice IFB France byly tedy 0,9 mil. EUR.

e) Dry Port Dunkerque

- (69) Podíl IFB v Dry Port Dunkerque se vyznačoval stejnou zvláštností jako její podíl v NFTI-ou: doporučující dopis zavazoval IFB, aby vyrovnávala provozní ztráty společnosti.
- (70) IFB zrušila investici do tohoto podílu likvidací kombinovanou s prodejem části aktiv, jmenovitě podílu ve výši 8,6 % v NFTI-ou, který vlastnila společnost Dry Port

Dunkerque. Zde na rozdíl od situace v NFTI-ou partneři IFB nemohli vyžadovat kontinuitu společnosti.

- (71) IFB nemohla realizovat své pohledávky za Dry Port Dunkerque (2,8 mil. EUR) a musela akceptovat znehodnocení svého podílu (5,1 mil. EUR). Celkové náklady na likvidaci představovaly tedy 7,9 mil. EUR.

f) SSTD

- (72) Společnost SSTD je zisková. Po ztrátě hlavního klienta a vzhledem ke strategickému rozhodnutí opustit francouzský trh se počátkem roku 2005 IFB rozhodla ji s mírným ziskem prodat.

2.3.2.2 Restrukturalizační plán pro pokračování belgických aktivit

- (73) IFB vypracovala pro belgické aktivity IFB restrukturalizační plán s konzultantem McKinseym. Tento restrukturalizační plán předpokládá dvě části:

— restrukturalizace činnosti „IFB Logistics“,

— restrukturalizace činnosti „IFB Terminals“.

Hlavní myšlenkou tohoto plánu je omezit činnosti IFB na její *core business* / hlavní podnikatelskou činnost, tj. na logistiku a provozování terminálů v Belgii, a zrušit a prodat činnosti, které nejsou pro ekonomickou životaschopnost hlavní podnikatelské činnosti nezbytné. Na tomto místě je zapotřebí popsat finanční výsledky restrukturalizace, a rovněž různá opatření přijatá pro dosažení těchto výsledků (obecná opatření, opatření zaměřená na logistickou činnost, opatření zaměřená na činnost terminálů, investice).

a) Finanční výsledky restrukturalizace

- (74) Po provedení úprav souvisejících s odpisy, ztrátou hodnoty a rezervami na rizika a náklady („provozní cash flow“) restrukturalizační plán předpokládal následující finanční výsledky, které byly dosaženými výsledky skutečně potvrzeny:

(v mil. EUR)

	2004	2005	2006 (1. pololetí)	Za dobu restrukturalizace celkem
Provozní cash flow – předpoklad	3,9	4,3	2,35	10,550
Provozní cash flow – výsledek	4,875	3,079	2,475	10,429

(75) Výhledové finanční výsledky IFB byly založeny hlavně na následujících informacích, které IFB znala v okamžiku schválení restrukturalizačního plánu:

- centralizace dopravy „Railbarge“ do jednoho terminálu a podstatné zvýšení objemů. Centralizace dopravy „Railbarge“ umožnila optimalizovat provozní model a zvýšit příjmy, jelikož manipulace prováděné dosud třetími osobami bylo možno integrovat do skupiny. Navíc se IFB podařilo získat nového významného zákazníka, CSAV, který od roku 2004 předpokládal objednávky v objemu 50 000 TEU,
- významné snížení stavu zaměstnanců a nákladů na údržbu. Tato opatření jsou popsána podrobněji v bodech 78 až 83 stávajícího rozhodnutí,
- nová dohoda týkající se provozování železničního terminálu Cirkeldyck, která umožnila předvídat rozsáhlou synergii s hraničním terminálem MSC Home Terminal,
- nárůst objemu terminálu v Muizenu v důsledku nové smlouvy uzavřené se společností Unilog,
- celkově velmi pozitivní výhledy pro trhy intermodální dopravy, která od začátku roku 2000 zaznamenala pozoruhodný růst.

b) Opatření přijatá pro restrukturalizaci

Všeobecná opatření

- (76) Uzavření nové pracovní kolektivní smlouvy na úrovni podniku a změna pracovního řádu umožnily dosáhnout vyšší míry aktivity (od 1. ledna 2004 se roční počet pracovních dnů zvýšil o 13 dnů) při nižších nákladech (od 1. října 2003 se snížila odměna za práci o víkendy a za práci na směny).
- (77) Administrativní a obchodní úseky byly soustředěny do Berchemu, což umožnilo zavřít závod v Gandu a snížit kapacitu závodu v Zeebrugge.
- (78) Tato opatření umožnila snížení počtu pracovníků, které bylo nezbytné pro snížení režijních nákladů IFB celkově asi o 2,55 mil. EUR ročně⁽⁷⁾. IFB totiž snížila stav

zaměstnanců z 210 PPS⁽⁸⁾ v září 2002 na 175 PPS na začátku roku 2006, což představuje snížení o 17 %. Podrobněji lze toto snížení popsat následovně:

- u terminálů provozovaných přímo (bez dceřiných společností) se počet zaměstnanců snížil ze 110 PPS v září 2002 na 96 PPS na začátku roku 2006, což představuje snížení o 13 %,
- pokud jde o logistickou činnost IFB, počet zaměstnanců se snížil ze 60 PPS v září 2002 na 49 PPS počátkem roku 2006, což představuje snížení o 19 %,
- počet zaměstnanců pracujících na úsecích marketingu a prodeje a na ostatních ústředních podpůrných úsecích (finance, lidské zdroje, atd.) se snížil ze 40 PPS v září 2002 na 31 PPS na začátku roku 2006, což je snížení o 23 %.

Restrukturalizace logistické činnosti

- (79) Restrukturalizační plán stanovil devět následujících opatření, jež měla umožnit zlepšení o 5,7 mil. EUR.

Opatření	Zisk
1. Efekt snížení objemu mzdových nákladů	[...]
2. Poradenství a <i>outsourcing</i>	[...]
3. Snížení hodnoty a mimořádné odpisy	[...]
4. Prodej nerentabilních odvětví North European Network	[...]
5. Ztráta objemu konvenční dopravy	[...]
6. Rozpuštění rezerv na údržbu vagonů	[...]
7. Nárůst intermodální dopravy	[...]
8. Revize smlouvy Railbarge (zvýšení cen a <i>reengineering</i> produktu)	[...]
9. Zvýšení provizí za zastupování (agent)	[...]
10. Snížení režijních nákladů	[...]

- (80) Při realizaci restrukturalizačního plánu, který byl dokončen koncem roku 2004, byla přijata další dvě opatření:

- u terminálu Cirkeldijck byla přehodnocena cena za manipulaci směrem nahoru,

⁽⁷⁾ Zvýšení počtu pracovních dnů za rok vedlo ke snížení nákladů asi o 0,6 mil. EUR ročně; soustředění administrativních a obchodních oddělení do Berchemu vedlo ke snížení nákladů asi o 0,2 mil. EUR ročně a snížení počtu pracovníků v rozsahu 35 PPS vedlo ke snížení nákladů o 1,75 mil. EUR ročně.

⁽⁸⁾ Pracovníků v přepočteném stavu.

— doprava byla podrobena celkové analýze a pak po dohodě se zákazníky přeorientována.

facility 15 mil. EUR a příslušných úroků 2,5 mil. EUR na akciový kapitál, stejně jako vklad v naturálních spočívající v podílu SNCB v TRW ve výši 5 mil. EUR nového akciového kapitálu představovalo státní podporu.

Restrukturalizace činnosti „IFB terminal“

(81) Restrukturalizace činnosti „IFB Terminal“, která byla dokončena v roce 2005, měla přinést 7 opatření, která jsou podrobněji popsána v bodech 103 až 107 rozhodnutí o zahájení řízení.

(88) Pokud tyto podpory představovaly podporu na posílení likvidity, Komise pochybovala, zda je lze prohlásit za slučitelné se společným trhem jako podpory na záchranu, protože byly poskytovány na období delší než 12 měsíců.

(82) Kromě původně předpokládaných opatření IFB Logistics provedla hloubkovou analýzu železničních produktů, která odhalila existenci nerentabilních produktů, jež vzápětí IFB přestala nabízet.

(89) Komise měla pochybnosti o tom, zda lze tento soubor podpor prohlásit za slučitelný se společným trhem jako podpory na restrukturalizaci.

(83) U ostatních produktů tato analýza poukázala na nutnost provést technická zlepšení. Tato zlepšení byla provedena zejména na úseku intermodální kontejnerové dopravy.

(90) Její pochybnosti se týkaly příslušné časové platnosti pokynů Společenství pro státní podpory na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích z roku 1999 ⁽⁹⁾ (dále jen „pokyny 1999“) a pokynů Společenství pro státní podpory na záchranu a restrukturalizaci podniků v obtížích z roku 2004 ⁽¹⁰⁾ (dále jen „pokyny 2004“), dostatečnosti přijatých opatření pro co největší zmírnění nepříznivých důsledků podpory na soutěžitele, a rovněž omezení podpory na přísné minimum a dostatečnosti vlastního příspěvku podniku IFB k podporám na restrukturalizaci.

Investice předpokládané v restrukturalizačním plánu

(84) Restrukturalizace Mainhub, a rovněž restrukturalizace Zomerweg, zahrnují nutnost nových investic [...], zejména investic do obnovy [...], a rovněž investic různého určení [...].

2.4 Popis důvodů, které vedly k zahájení řízení dne 7. prosince 2005

(85) Belgie ve svém oznámení byla toho názoru, že předmětná opatření nepředstavují státní podpory, jelikož je nelze přisoudit Belgii a každopádně proto, že SNCB jednala jako soukromý investor v tržní ekonomice.

(91) Belgie předala své komentáře dopisem ze dne 14. února 2006, který byl doplněn dopisy ze dne 29. června, 20. září 2006, 16. listopadu 2006 a 21. listopadu 2006.

(86) Komise měla pochybnosti v otázce, zda poskytnutí platební lhůty pro stávající dluhy ve výši 63 mil. EUR a jejich převedení, stejně jako převedení jejich úroků ve výši 11 mil. EUR na akciový kapitál, představuje státní podporu. Její pochybnosti se týkaly toho, zda lze přisoudit chování SNCB jejímu vlastníkovu, belgickému státu, a zda SNCB jednala tak, jak by jednal soukromý investor v tržní ekonomice.

(92) Ve své odpovědi Belgie znovu opakuje svůj postoj, podle něhož předmětná opatření nepředstavují podpory, jelikož je nelze přisoudit belgickému státu a protože SNCB postupovala stejně jako by postupoval soukromý investor v tržní ekonomice.

(87) Stejně tak měla Komise pochybnosti ve věci, zda poskytnutí vratné zálohy ve výši 5 mil. EUR a poskytnutí úvěrové facility ve výši 15 mil. EUR, převedení úvěrové

(93) Belgie je dále toho názoru, že kdyby předmětná opatření představovala státní podpory, bylo by je zapotřebí analyzovat na základě pokynů pro podpory na záchranu a restrukturalizaci z roku 1999, a nikoli na základě pokynů z roku 2004. Dále se Belgie domnívá, že opatření jsou slučitelná se společným trhem jako podpory na záchranu a restrukturalizaci.

⁽⁹⁾ Úř. věst. C 288, 9.10.1999, s. 2.

⁽¹⁰⁾ Úř. věst. C 244, 1.10.2004, s. 2.

3. KOMENTÁŘE BELGIE

- (94) Postoj Belgie lze shrnout následovně:

3.1 Přípomínky Belgie k postupu

- (95) Belgické orgány ve svém dopise s odpovědí informují Komisi, že vznášejí výhrady proti době trvání vyřízení věci. Jsou toho názoru, že mají legitimní důvěru co se týká legality prozatímního zachování záchranných opatření až do konečného rozhodnutí Komise o restrukturalizačním plánu.
- (96) Sdělení ze dne 12. srpna 2003 (zaevidované v Komisi pod číslem NN 9/04) a ze dne 28. ledna 2005 (zaevidované v Komisi pod číslem N 55/05) podle belgických orgánů měla za cíl poskytnout Komisi všechny údaje umožňující ověřit, zda opatření ze strany SNCB ve prospěch IFB obsahovala nebo neobsahovala státní podporu ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES. Podle belgických orgánů až v případě, kdy by příslušná opatření byla kvalifikována jako státní podpora, Komise měla být (a byla by) vyzvána k tomu, aby tato sdělení považovala za oznámení ve smyslu čl. 88, odst. 3 Smlouvy o ES.
- (97) Belgické orgány se dále domnívají, že zejména sdělení ze dne 12. srpna 2003 nepřipouštělo, že tato opatření pro záchranu a restrukturalizaci ve prospěch IFB představují státní podpory, a proto nelze záchranná opatření považovat za neoznamované státní podpory. Belgické orgány se domnívají, že tato opatření nepodléhala povinnosti předložení oznámení a povinnosti neprovádění ve smyslu čl. 88 odst. 3 Smlouvy o ES.
- (98) Belgické orgány uplatňují podobné zjištění pokud jde o sdělení ze dne 28. ledna 2005, kterým Belgie informovala Komisi o dalším navýšení kapitálu o 5 mil. EUR.

3.2 Neexistence „státní podpory“ ve smyslu čl. 87 odst. 1 Smlouvy o ES

3.2.1 Neexistence státních prostředků

- (99) Belgie je toho názoru, že ani opatření určená na záchranu, ani opatření určená na restrukturalizaci ve prospěch IFB, nebyla financována ze státních prostředků. SNCB údajně financovala tato opatření výlučně prostřednictvím svých vlastních zdrojů, aniž by jakýmkoliv způsobem mobilizovala státní prostředky.
- (100) Skutečnost, že SNCB je veřejný podnik ve smyslu článku 2 směrnice Komise 80/723/EHS ze dne 25. června 1980 o zprůhlednění finančních vztahů mezi členskými státy

a veřejnými podniky a o finanční průhlednosti uvnitř některých podniků⁽¹¹⁾ podle Belgie nestačí, aby bylo stanoveno, že předmětná opatření, která byla financována společností SNCB, byla financována ze státních prostředků. Belgie je toho názoru, že je nutno rozlišovat na jedné straně mezi vlastními zdroji SNCB, které pocházejí z příjmů z její činnosti, a na druhé straně mezi státními dotacemi na úkol poskytování veřejné služby SNCB. Jelikož státní dotace nebyly dostačující na financování veškerých výdajů vznikajících při plnění tohoto úkolu, Belgie učinila závěr, že je vyloučeno, že by SNCB použila státní prostředky na financování opatření ve prospěch IFB.

- (101) Belgie je toho názoru, že majetek SNCB není k dispozici belgickým orgánům, ale že je určen k předmětu podnikání SNCB. V důsledku toho se Belgie domnívá, že tento majetek není „k dispozici veřejným orgánům“, jak vyžaduje rozsudek *Stardust Marine*⁽¹²⁾.
- (102) A nakonec se Belgie domnívá, že jakékoliv snížení vlastního kapitálu SNCB z důvodu opatření ve prospěch IFB by nezpůsobilo státu žádnou „ztrátu“⁽¹³⁾, protože se v žádném případě nejedná o prostředky, které by jinak musely být vyplaceny do státního rozpočtu.

3.2.2 Nepřičitatelnost belgickému státu

- (103) Co se týče poskytnutí hotovostní zálohy 2,5 mil. EUR v druhém pololetí 2002, belgické orgány jsou toho názoru, že rozhodnutí SNCB o poskytnutí této zálohy nelze přisoudit belgickému státu.
- (104) Pro prokázání nepřičitatelnosti uplatňuje Belgie tyto argumenty:

— Strategické rozhodnutí SNCB restrukturalizovat podnik IFB, a nikoli jej prohlásit za podnik v úpadku, bylo nezávisle přijato řídicím výborem SNCB. Budoucnost společnosti IFB nebyla zejména předmětem studií objednaných koncem roku 2001 belgickou vládou pro společnost ABX, ani usnesení, jež belgická rada ministrů přijala ohledně ABX v roce 2002,

⁽¹¹⁾ Úř. věst. L 195, 29.7.1980, s. 35.

⁽¹²⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 16. května 2002, Francie/Komise (C-482/99, Sb. rozh. 2002, s. I-4397), rozsudek nazvaný „*Stardust Marine*“.

⁽¹³⁾ Rozsudek Soudu první instance ze dne 27. ledna 1998 ve věci T-67/94, Ladbroke Racing, Sb. rozh. 1998, s. I-1, bod 109, potvrzený rozsudkem Soudního dvora ze dne 16. května 2000 ve věci C-83/98 P, Ladbroke Racing, Sb. rozh. 2000, s. I-3271, bod 48.

- O poskytnutí zálohy IFB rozhodl řídicí výbor SNCB. Belgie připouští, že řídicí výbor rozhodl, že předloží toto opatření správní radě SNCB, ale je toho názoru, že poskytnutí hotovostní zálohy nevyžadovalo schválení správní radou SNCB, jelikož na základě delegování pravomocí správní rady řídicímu výboru byl tento výbor zmocněn zavázat SNCB na částky až do výše 2,5 mil. EUR,
- Tato záloha nebyla součástí restrukturalizačního plánu ani jiného plánu nebo opatření, které bylo předloženo belgickému státu nebo k němuž by se uskutečnila s belgickým státem jakákoliv konzultace,
- Další faktory, jako je poměrně nízká výše zálohy a její dočasný charakter rovněž potvrzují závěr, že poskytnutí této zálohy nelze přisoudit belgickému státu.
- (105) Co se týče neplacení faktur SNCB ze strany IFB, mají belgické orgány za to, že správní rada SNCB nebyla informována o skutečnosti, že IFB neplatila faktury společnosti SNCB již před prosincem 2002, tj. před okamžikem, kdy rozhodla o principu navýšení kapitálu IFB.
- (106) Belgické orgány se kromě jiného domnívají, že jednání nebo nejednání správní rady, řídicího výboru nebo delegovaného člena správní rady nelze přisuzovat belgickému státu, ať již to bylo před nebo po uzavření rámcové dohody. Dovození, že belgický stát se naprosto nevměšoval (ve smyslu judikatury „Stardust Marine“) do rozhodovacího procesu SNCB týkajícího se odsouhlasení opatření ve prospěch společnosti IFB.
- (107) Podle belgických orgánů jsou totiž opatření, která poskytla SNCB společnosti IFB, opatřeními týkajícími se dceřiné společnosti SNCB, která sama nevykonává úkoly veřejné služby a která není rovněž zapojená do výkonu úkolů veřejné služby SNCB. Činnosti IFB budou tedy výlučně obchodními činnostmi mimo jakéhokoliv úkolu veřejné služby. A podle belgických orgánů se tedy vymykají státní kontrole, jelikož v tom, co nespadá do úkolu veřejné služby, jsou belgické orgány povinny respektovat autonomii SNCB.
- (108) Co se týče úlohy vládního komisaře, belgické orgány říkají, že spis IFB jim nikdy nebyl předložen, a proto nebyly kompetentní zasáhnout vzhledem k tomu, že vládní komisař nikdy nevznášel připomínky k opatřením přijatým vůči IFB a že neuplatnil žádné opravné prostředky. Kromě toho tvrdí, že žádným způsobem nezasáhly do rozhodovacího procesu SNCB ohledně IFB, ani v období před uzavřením rámcové smlouvy, ani v následujícím období.
- (109) Co se týče tří indicií vytipovaných Komisí v dopise o zahájení řízení (body 143 až 150), tj. předložení restrukturalizačního plánu ke schválení belgickému státu, článků z tisku poukazujících na silný vliv belgické vlády na SNCB v průběhu roku 2003, a rozsahu, obsahu a podmínek rámcové smlouvy, belgické orgány jsou toho názoru, že tyto indicie nejsou dostačující na to, aby byla stanovena přičitatelnost ve smyslu judikatury *Stardust Marine*.
- (110) Pokud jde o schválení restrukturalizačního plánu belgickým státem, belgické orgány jsou toho názoru, že toto ustanovení rámcové smlouvy nemělo vůbec za cíl poskytnout belgickým orgánům jakoukoliv pravomoc posuzovat obsah restrukturalizačního plánu, ale bylo inspirováno faktem, že společnost SNCB si přála, aby byl restrukturalizační plán stejně jako rámcová smlouva sdělen Komisi.
- (111) Co se týče článků v tisku, belgická vláda je toho názoru, že neobsahují žádnou indicii o vměšování belgické vlády do této věci z těchto důvodů:
- v článku, který vyšel v *La Libre Belgique* dne 19. května 2003, vysvětluje tiskové oddělení SNCB, že Komise zatím o zelenou ve věci IFB požádána nebyla vzhledem k tomu, že „federální vláda se ještě vyjádří“. Podle belgické vlády se tyto komentáře týkají výlučně „sdělení“ opatření ve prospěch IFB belgickým státem Komisí,
- v článku, který vyšel v *La Libre Belgique* dne 18. prosince 2002 (ve verzi zveřejněné na stránkách www.cheminots.be), je pan Karel Vinck zmiňován takto: „Požaduje dostatečný manévrovací prostor pro řízení společnosti“. Podle belgických orgánů se zde jedná zřejmě o prohlášení, které se týká výlučně výkonu úkolů veřejné služby SNCB, a které má vyjádřit myšlenku, že belgické orgány jsou příslušné k tomu, aby dohodly s SNCB cíle, jež budou realizovány při výkonu úkolů veřejné služby prostřednictvím zákonem stanoveného nástroje, jímž je hospodářská smlouva, ale že realizace těchto cílů spadá do kompetence správní rady SNCB.

(112) A nakonec, belgické orgány předaly Komisi písemné prohlášení pana Karla Vincka, delegovaného člena správní rady SNCB v té době, v němž potvrzuje, že belgické orgány se nikterak nevměšovaly do poskytnutí SNCB opatření pro záchranu a restrukturalizaci společnosti IFB, které jsou předmětem tohoto spisu. Tento dopis podepsaný panem Vinckem dne 17. listopadu 2006 Komise obdržela dne 5. prosince 2006.

(113) Pokud jde o rozsah, obsah a podmínky rámcové smlouvy, belgické orgány opakují svůj postoj, podle něhož, ačkoliv se jedná o restrukturalizační opatření důležitá pro budoucnost IFB, belgické orgány neměly ani schvalovací, ani kontrolní pravomoc k podstatě věci, ani právo tuto věc připomínkovat.

3.2.3 Princip soukromého investora v tržní ekonomice

(114) Belgie je toho názoru, že podle uvažování, jež Komise rozvinula v rozhodnutí *ABX Logistics* ⁽¹⁴⁾, musí Komise

analyzovat odděleně na jedné straně prostředky, které SNCB přidělila IFB pro financování zrušení investic do francouzských dceřiných společností, a na druhé straně prostředky, které SNCB poskytla IFB na financování pokračování její činnosti v Belgii.

3.2.3.1 Zrušení investic do francouzských podílů

(115) V rozhodnutí *ABX Logistics* Komise zjevně potvrdila, že jelikož *ABX France* nebyla s to sama unést náklady na vyvázání, SNCB se zřejmě převzetím těchto nákladů chovala jako by se choval „rozumný soukromý investor v tržní ekonomice“.

(116) Belgie je toho názoru, že stejný závěr se nabízí, pokud jde o náklady na zrušení investic ze strany IFB v jejich francouzských podílech. Snaží se prokázat, že v každé z těchto společností IFB zvolila nejméně nákladný způsob.

(117) Pokud jde o *Acimar*, Belgie předložila tuto tabulku:

Acimar – Soudní vyrovnání po likvidaci

Finanční situace v roce 2002

(v mil. EUR)

	2001	2002
Obchodní obrát		
EBT		
Úhrn bilance (31.12.)		
Vlastní kapitál (31.12.)		

Náklady alternativ

(v mil. EUR)

	Provedení smlouvy	Soudní vyrovnání
Cash drain 1.1.2003–31.12.2005		
Ztráta hodnoty pohledávek 31.12.2002		
Celkem	– 14,7	– 3,9

Poznámky

- Pokusy podniknuté v průběhu roku 2002 dosáhnout přehodnocení smluvních podmínek neuspěly; smlouva měla trvat až do 31.12.2005.
- Realizace smlouvy zahrnovala významný roční cash drain.
- Za těchto okolností představovala žádost o soudní vyrovnání nejméně nákladnou možnost.
- V průběhu vyrovnání financoval provozní ztráty zákazník.
- Činnost společnosti *Acimar* byla ukončena k 1.9.2003.

⁽¹⁴⁾ Rozhodnutí ze dne 7. prosince 2005, věc C(2005) 4447 (Úř. věst. L 383, 28.12.2006, s. 21).

(118) Co se týče společnosti NFTI-ou, Belgie předložila tuto tabulku:

NFTI-ou – Postoupení

Finanční situace v roce 2002

(v mil. EUR)

	2001 (*)	2002
Obchodní obrat		
EBT		
Úhrn bilance (31.12.)		
Vlatní kapitál (31.12.)		

(*) od 1.5.2001 do 31.12.2001.

Náklady alternativ

(v mil. EUR)

	Pokračovat	Částečný prodej
Navyšení kapitálu + splacení úvěru ING		
Plán vyrovnání		
Aktualizovaný Cash drain (roční CH – 3,7 mil EUR) (100 % doporučující dopis)		
Znehodnocení podílu		
Ztráta hodnoty pohledávek 31.12.2002		
Prodejní cena (1 EUR) – podíl 30 %		
Celkem	– 36,2	– 18,5

Poznámky:

- Na základě „doporučujícího dopisu“ byla IFB povinna vložit vklady na běžný účet.
- IFB byla ručitelem za bankovní půjčku NFTI-ou, jejíž splacení ING požadovala.
- Za těchto okolností IFB vyjednala s druhým akcionářem, Port Autonome de Dunkerque („PAD“):
 - Navyšení kapitálu NFTI-ou, jehož část byla upsána společností IFB,
 - Osvobození IFB ze závazků vyplývajících z doporučujícího dopisu a závazek PAD hledat nabyvatele pro zůstatek podílu IFB v NFTI-ou prostřednictvím postoupení části podílu IFB v NFTI-ou společnosti PAD za symbolickou cenu, aby se tento podíl snížil na 30 % (včetně podílu drženého přes DPD).
- Prodej zbývajících podílu 30 % v současnosti probíhá.

(119) Belgie informovala Komisi, že se nikdy nepředpokládalo vyhlášení úpadku společnosti NFTI-ou vzhledem k tomu, že pokračování činnosti společnosti NFTI-ou nabízelo perspektivy rentability. Podle Belgie prodej podílu IFB ve výši 30 % společnosti CMA-CGM dne 2. listopadu 2006 [...] a úplné vrácení úvěrů poskytnutých formou záloh na běžný účet prokazuje životaschopnost této společnosti.

(120) Co se týče IFB France, která se pak transformovala na AGEF, Belgie předložila tuto tabulku:

IFB France (AGEF) – Postoupení společnosti NFTI-ou

Finanční situace v roce 2002

(v mil. EUR)

	2001	2002
Obchodní obrat		
EBT		
Úhrn bilance (31.12.)		
Vlastní kapitál (31.12.)		

Náklady alternativ

(v mil. EUR)

	Likvidace	Převod NFTI-ou
Odstoupení od pohledávek		
Znehodnocení podílu		
Zvýšení hodnoty z realizace převodu akcií		
Pasiva (14 ETP)		
Celkem	– 1,7	– 0,8

Poznámky:

- Vzhledem k riziku nucené likvidace nebo vyhlášení úpadku IFB jednala s PAD o postoupení cenných papírů IFB France společnosti NFTI-ou, ale prostřednictvím odstoupení od pohledávek ze strany společnosti IFB.
- Likvidace společnosti by způsobila mnohem vyšší náklady (znehodnocení podílu, riziko vyrovnání pasiva jako zakladatel a/nebo jediný skutečný řídicí subjekt).

(121) Pokud jde o Dry Port Dunkerque, Belgie předložila tuto tabulku:

Dry Port Dunkerque (DPD) – Likvidace s částečným prodejem

Finanční situace v roce 2002

(v mil. EUR)

	2001	2002
Obchodní obrat		
EBT		
Úhrn bilance (31.12.)		
Vlastní kapitál (31.12.)		

Náklady alternativ

(v mil. EUR)

	Pokračovat	Likvidace s částečným prodejem aktiv
Aktualizovaný Cash drain (roční CH – 0,5 mil. EUR) (100 % doporučující dopis)		
Ztráta hodnoty pohledávek		
Znehodnocení podílu		
Celkem	– 10,4	– 7,9

Poznámky:

- Doporučující dopis zavazoval IFB, aby vklady provedla na běžný účet, aby se vyrovnaly provozní ztráty DPD.
- Po zrušení investic v NFTI-ou se hledal kupec podílu v DPD, ale nepodařilo se jej nalézt.
- IFB jednala o likvidaci DPD dohodou prostřednictvím postoupení podílu 8,6 % v NFTI-ou za symbolickou cenu.

- (122) Pokud jde o SSTD, Belgie předložila následující tabulku:

SSTD: Prodej

Souvislosti:

- IFB vlastnila podíl 50 %
 - SSTD měla rentabilní činnost, v níž pokračovala až do začátku roku 2005
 - Na konci roku 2004 SSTD přišla o svého hlavního zákazníka (představoval 40 % jejího obchodního obrátu)
 - Tato ztráta dala podnět k rozhodnutí prodat podíl SSTD
 - Prodej se uskutečnil na začátku roku 2005 a byl proveden se zanedbatelným výnosem (pozitivní, avšak zanedbatelný dopad na potřeby financování)
- (123) Belgické orgány z toho vyvozují, že co se týče francouzských dceřiných společností, IFB zvolila nejlevnější řešení.

3.2.3.2 Restrukturalizace a pokračování činnosti IFB v Belgii

- (124) Pokud jde o financování restrukturalizace a pokračování činnosti IFB v Belgii, je Belgie toho názoru, že SNCB rovněž jednala jako by postupoval rozumný soukromý věřitel / investor v tržní ekonomice, protože finanční výsledek alternativního řešení – zrušení činnosti v Belgii – by pro SNCB byl mnohem méně přitažlivý, protože nákladnější.
- (125) Belgie pro ilustraci uváděných nákladů na likvidaci činnosti IFB v Belgii a uváděných nákladů na pokračování činnosti prostřednictvím navýšení kapitálu předložila následující výpočty.

a) Čisté náklady pro SNCB za předpokladu, že by IFB v roce 2003 vyhlásila úpadek

- (126) Belgie určila čistou aktualizovanou hodnotu IFB na základě bilance IFB ke dni 31. prosince 2002. Podle belgických orgánů by hodnota majetku IFB, která by mohla být realizována za předpokladu vyhlášení úpadku IFB v lednu 2003, zahrnovala jednak hmotný majetek a jednak finanční majetek (podíly).
- (127) Pokud jde o hmotný majetek, Belgie uvádí částku 6,9 mil. EUR. Pro odůvodnění tohoto výpočtu Belgie odkazuje na studii „*Bankruptcy auctions: costs, debt recovery, and firm survival*“⁽¹⁵⁾, která vyvozuje, že míra navrácení veškerých pohledávek v případě úpadku je v průměru 33 %. Při výpočtu aktiv, které by se podařilo kompenzovat, Belgie uplatnila tuto míru na hmotný majetek, který byl uvedený v bilanci IFB v celkové výši 20,9 mil. EUR (s vyloučením rozestavěného majetku ve výši 1,9 mil. EUR, u něhož byla zvolena nulová míra navrácení).
- (128) Pokud jde o finanční majetek (podíly), vycházela Belgie z hodnoty 1,9 mil. EUR, což odpovídá celkové účetní hodnotě v bilanci IFB k 31. prosinci 2002.

⁽¹⁵⁾ Karin S. Thorburn, Tuck School of Business Administration of Dartmouth College, zveřejněna v *Journal of Financial Economics* (č. 58, 2000) a realizována na základě analýzy 263 podniků ve Švédsku.

(129) Pokud jde o oběžná aktiva, Belgie navrhuje následující odhadované hodnoty:

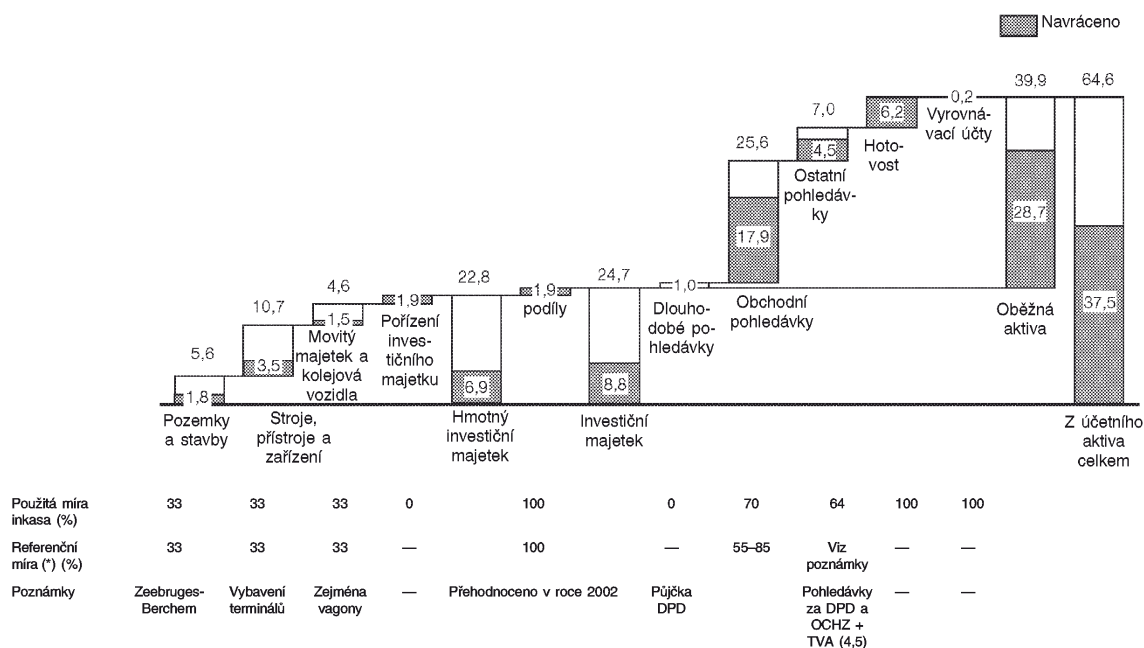
- obchodní pohledávky IFB: jednalo se celkem o 25,6 mil. EUR, z toho by se mělo vrátit 18 milionů, což odpovídá míře navrácení 70 % u krátkodobých pohledávek. Tato míra je založena na průměru stanoveném ve studii „Liquidation of Ormet Corporation“⁽¹⁶⁾,
- ostatní pohledávky IFB: šlo celkem o 7 mil. EUR, z toho by se mohlo získat zpět 4,5 mil. Částku 7 mil. EUR lze dále rozdělit na 2,5 milionů pohledávek za dceřinými firmami DPD a OCHZ a 4,5 milionů DPH. Míra navrácení 100 % se předpokládá u pohledávky DPH, míra navrácení 0 % se předpokládá u obou dceřiných firem,
- hotovost a vyrovnávací účty: celkem šlo o 6,4 mil. EUR, z toho by se všechno mělo získat zpět.

(130) Použití všech těchto koeficientů vede za předpokladu úpadku/likvidace IFB k celkovému navrácení 37,5 mil. EUR, jak uvádí schéma 2.

Schéma 2

Vymáhání aktiv

(v mil. EUR)



(*) Založena na míře inkasa zaručených půjček spojených s některými druhy půjček a na článku K. S. Thornburnové.

Pramen: Judikatura USA: K. S. Thornburnová (2000): „Bankruptcy auctions: costs, debt recovery and firm survival“. Journal of Financial Economics.

⁽¹⁶⁾ (Ormet Corporation vyhlásila úpadek dne 30. ledna 2004 a předložila plán reorganizace příslušným soudům v září 2004). Belgické orgány upozorňují, že tato míra je podstatně vyšší než 33 % míra, kterou používá profesorka Thornburnová ve výše zmiňované studii.

(131) Belgické orgány dále od částky, kterou je naděje navrátit, odečetly pasiva IFB. Pasiva by dosahovala celkem 76,9 mil. EUR, bez započtení dluhů 63 mil. EUR vůči SNCB na základě neuhrazených faktur za léta 2000–2002. Podrobněji jsou popsána níže:

a) sociální pasiva: celkem se odhaduje 2,9 mil. EUR za všechny zaměstnance IFB po odečtení pracovníků SNCB detašovaných u IFB;

b) daně, mzdy a sociální zabezpečení: celkem 1,4 mil. EUR splatných, nikoli zaplacených (výťah z rozvahy k 1. lednu 2003);

c) rezervy a odložené daně: byla zvolena částka 34,7 mil. EUR z celkových 40,8 mil. EUR převzatých z pasiv rozvahy k 31. prosinci 2002. Tento rozdíl se vysvětluje následujícími položkami, které by se nevyvalily v případě likvidace IFB:

— údržba terminálů: 3,3 mil. EUR,

— údržba pro logistickou činnost: 0,9 mil. EUR,

— rezervy na restrukturalizaci pracovníků: 1,9 mil. EUR;

d) finanční dluh IFB v celkové výši 15 mil. EUR. Finanční dluh ve výši 15 mil. EUR, kontrahovaný u úvěrových ústavů [...], byl zajištěný obchodními pohledávkami IFB. Z tohoto důvodu a s ohledem na zabezpečení kreditu SNCB na bankovním trhu, je jasné, že tento dluh by byl rovněž splacen úvěrovým ústavům před případným uhrazením pohledávek SNCB;

e) obchodní dluh vůči jiným subjektům než SNCB v celkové výši 22,9 mil. EUR.

Z předchozích výpočtů by vyplynulo, že hodnota čistého aktiva IFB pro SNCB by zřejmě dosáhla, kromě dluhů vůči SNCB, –39,4 mil. EUR, tedy hodnotu získaných aktiv (37,5 mil. EUR), od nichž by se odečetla celková výše závazků pasiva, jímž je nutno dostát (76,9 mil. EUR), kromě dluhů vůči SNCB.

(132) Belgické orgány jsou toho názoru, že v případě likvidace, aby se zabránilo velmi vážnému poškození jejího obchodního jména, by SNCB vzala na sebe náklady na záporné čisté aktivum IFB. V tomto ohledu zdůrazňují, že věřitelé IFB jsou většinou rovněž zákazníci, dodavatelé, věřitelé, dlužníky nebo partnery SNCB.

(133) Kromě toho zastavení činnosti IFB by podle belgické vlády znamenalo velké sociální pasiva pro SNCB, která lze odhadnout na 530 PPS (pracovníků v přepočteném stavu) ⁽¹⁷⁾. Těchto 530 PPS lze dále rozdělit takto:

— na jedné straně asi 50 pracovníků SNCB detašovaných v IFB, které by v případě úpadku bylo zapotřebí opět umístit v rámci SNCB,

⁽¹⁷⁾ Odhad sociálních pasiv nebere v potaz dopad, jaký by měl úpadek IFB na hospodářské zájmové sdružení (HZS) OCHZ pro sociální pasiva IFB. Úpadek jednoho člena HZS totiž vede plnoprávně k rozpuštění příslušného HZS.

- na druhé straně asi 480 PPS SNCB, jejichž činnost závisela na pokračování činnosti IFB. Tento odhad vyplývá z následujícího výpočtu. Podíl IFB na celkovém obchodním obratu divize Marchandises SNCB činí 8,1 %. Tento poměr aplikovaný na všechny zaměstnance SNCB zaměstnané přímo i nepřímo v divizi Marchandises k 31.12.2002 udává, že asi 609 PPS záviselo na činnosti IFB. Z těchto 609 PPS se předpokládalo, že 129, tj. 21 %, by si mohlo udržet práci i přes úpadek IFB v důsledku specifických iniciativ SNCB zaměřených na převzetí části dopravy, kterou předtím prováděla IFB. Tento poměr 21 % odpovídá podílu pracovních míst společnosti Sabena, jež bylo možno zachránit zahájením činnosti SN Brussels Airlines při pádu společnosti Sabena.
- (134) Belgická vláda je toho názoru, že jelikož v té době SNCB finalizovala přípravu svého podnikatelského plánu „MOVE 2007“, který plánoval v letech 2003 až 2007 zrušení 10 000 pracovních míst, tj. téměř čtvrtinu jejího stavu zaměstnanců, byly možnosti přeřazení nadbytečných pracovníků po ukončení činnosti IFB prakticky nulové, ať už šlo o detašované pracovníky, kteří by se vrátili do SNCB, nebo o pracovníky zajišťující činnost divize Marchandises, kteří by zůstali SNCB.
- (135) Proto belgická vláda navrhuje přidat k přímým nákladům záporných čistých aktiv IFB rovněž náklady na nadbytečné pracovníky, které by tím vznikaly SNCB po dobu nejméně 5 let v rozmezí let 2003 až 2007. Při průměrných úplných mzdových nákladech 46 200 eur na PPS ročně [...], by celkové náklady těchto sociálních pasiv dosáhly 122,4 mil. EUR.
- (136) Pro odůvodnění tohoto výpočtu Belgie vysvětluje především, že pracovníky SNCB, kteří by se stali nadbytečnými po zrušení činnosti IFB, nebylo možno propustit vzhledem k tomu, že tito pracovníci měli statut „statutárních zaměstnanců“⁽¹⁸⁾.
- (137) Po pracovní poradě konané dne 1. června 2006 předaly belgické orgány Komisi méně pesimistický scénář pro výpočet čistých aktiv a sociálních pasiv, které by v případě likvidace IFB musela SNCB ustát. Tento scénář navrhuje dvě následující změny:
- SNCB by nehradila všechny dluhy, ale pouze dluhy věřitelů, kteří byli zákazníci [...], dodavateli [...] nebo partnery [...] společnosti SNCB; za takového předpokladu by výše pasiv IFB, kterou by SNCB hradila, činila 13 mil. EUR [...],
- subjekt, který by převzal činnost IFB, by i nadále používal z velké části služby SNCB; za takového předpokladu by si 79 % ze 609 PPS zaměstnaných společností SNCB a přidělených jako nepřímá pomoc pro činnost IFB mohlo udržet svou práci; za takového předpokladu by se sociální vícenáklady k tíži SNCB by omezily na 41,1 mil. EUR (tato částka odpovídá mzdovým nákladům na 50 PPS detašovaných ze společnosti SNCB u IFB a rovněž již zmiňovaným 21 % ze 609 PPS).

⁽¹⁸⁾ Statutární pravidla SNCB totiž nestanovila možnost propuštění statutárních pracovníků, pouze během stáží nebo v rámci disciplinárního řízení.

- (138) Celkové náklady vznikající SNCB v případě likvidace IFB dle těchto dvou scénářů podle odhadu belgických orgánů jsou uvedeny v následující tabulce:

	Čisté náklady – částky uvedené v odpovědi	Rozdíl při „optimis- tických“ předpokla- dech	Čisté náklady – upravené částky
Účetní aktiva celkem	64,6		64,6
Nekrytá aktiva	– 27,1		– 27,1
Sociální náklady	– 2,9		– 2,9
Daně, platy a sociální zabezpečení	– 1,4		– 1,4
Rezervy a odložené daně	– 34,7		– 34,7
Prioritní pohledávky a jiné finanční dluhy	– 15		– 15
Dluhy z obchodního styku jiné než SNCB	– 22,9	9,9	– 13
Hodnota získaná zpět	– 39,4		– 29,5
Sociální pasiva pro SNCB	– 122,4	81,3	– 41,1
Čisté náklady úpadku vyhlášeného společností IFB pro SNCB	– 161,8		– 70,6

b) Hodnocení IFB ve scénáři předpokládajícím pokračování činnosti

- (139) Belgie navrhuje vypočítat hodnotu IFB pro předpoklad „pokračování činnosti“ podle metodiky aktualizovaných volných cash-flows („discounted cash flows“ či „DCF“). Pro tuto analýzu byly zvoleny následující parametry:
- (140) Analýza DCF za 10 let je založena na rozvaze IFB k 31. prosinci 2002, a rovněž na restrukturalizačním plánu vypracovaném v únoru-březnu 2003, který zahrnuje projekce až do roku 2005. Na rok 2006, což je okamžik, kdy restrukturalizace IFB zajišťuje stabilizaci podniku, byl provozní výsledek hospodaření stanoven na úrovni 3,2 % obchodního obrátu. Od roku 2006 předpokládá pracovní hypotéza roční růst ve výši 3 % obchodního obrátu, což při konstantní marži vede k 3 % míře růstu výsledku před zdaněním. Volné cash flow, které z toho vyplývají, jsou aktualizovány 8 % váženým průměrem kapitálových nákladů (WACC). Hodnota terminálů byla vypočtena s předpokladem 3 % stálého růstu.
- (141) Tyto výpočty vedou k hodnocení podniku kolem 29,1 mil. EUR (kromě podílů a rezerv), jak ukazuje schéma 4.

Schéma 4

Hodnota IFB na základě aktualizovaný peněžních toků – předpoklady a výsledky

(v mil. EUR)

Předpoklady					
— Peněžní toky se kalkulují na základě výsledků před zdaněním, které jsou zahrnuty do restrukturalizačního plánu, jehož výhledy jdou až do konce roku 2005 — Výsledky byly upraveny takto: — v roce 2006 předpokládaná čistá marže 3,2 % (*) (což odpovídá výsledky před zdaněním ve výši 1 800 000 EUR) — od roku 2006 předpokládaná míra růstu hospodářského výsledku před zdaněním 3 % — žádné daně — platby úroků 527 000 EUR v roce 2003 se pokládají za stálé a připočítávají se k výsledku — odpisy se pokládají za stálé na základě údajů roku 2002 a připočítávají se k výsledku — kapitálové náklady se považují za stálé na základě odpisů; odečítají se jako protíváha odpisů — vývoj provozních prostředků se zakládá na 3 % míře růstu od roku 2004 — peněžní toky jsou kalkulovány na 10 let a jsou aktualizovány dle 8 % váženého průměru kapitálových nákladů (**)					
(*) průmyslová praxe. (**) EBITDA. (***) Čistá aktualizovaná hodnota.					

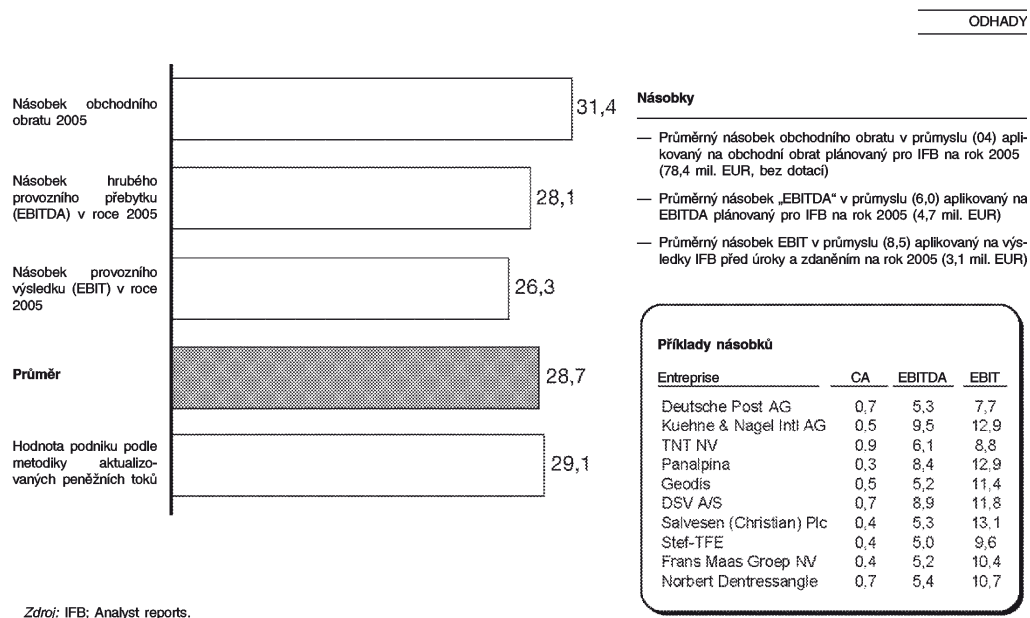
Analyza peněžních toků	2003	2004	2005	2006	2012
— Hospodářský výsledek před zdaněním	(5 100)	200	1 000	1 800	2 149
— Daně	—	—	—	—	—
— Plus platby úroků	527	527	527	527	527
— Hospodářské výsledky před úroky a zdaněním	(4 573)	727	1 527	2 327	2 676
— Plus odpisy	6 286	6 286	6 286	6 286	6 286
— Hrubý provozní přebytek (**)	1 713	7 013	7 813	8 613	8 962
— Investice					
— do kapitálových nákladů	(6 286)	(6 286)	(6 286)	(6 286)	(6 286)
— provozních prostředků	996	(281)	(290)	(299)	(357)
— Volné peněžní toky	(3 577)	446	1 237	2 028	2 320
— ČAH (***) volných peněžních toků	6 962				
— Aktualizovaná konečná hodnota	22 135				
— Hodnota podniku	29 096				

- (142) Podle belgické vlády analýza založená na ukazatelích násobků (podle výsledků dosažených v roce 2005) potvrzuje hodnocení získané na základě metodiky DCF. Hodnocení „násobky“ (s ukazateli násobků opatrnějšími než jsou průměry v odvětví) totiž uvádí hodnotu podniku kolem 28,7 mil. EUR, jak se uvádí na schématu 5.

Schéma 5

Hodnota podniku IFB

(v mil. EUR)



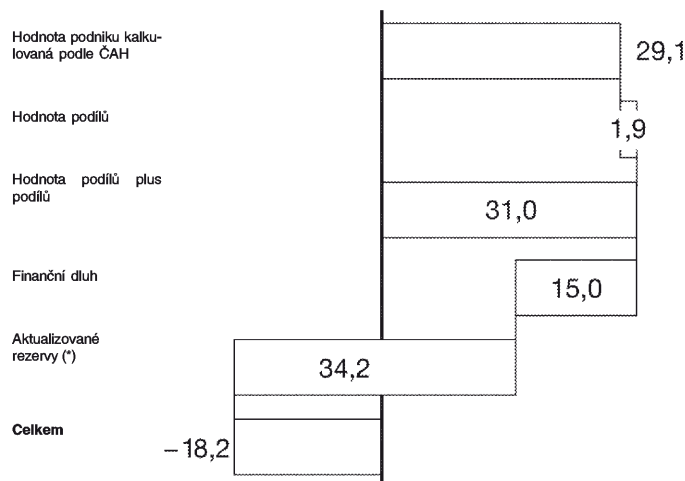
- (143) Belgická vláda je toho názoru, že skutečné výsledky, jichž dosáhla IFB v letech 2003, 2004 a 2005, také potvrzují, že hodnocení DCF a předpoklady, na nichž spočívalo, bylo realistické.
- (144) Belgická vláda je toho názoru, že k hodnotě IFB, vypočítané bez podílů a rezerv, je zapotřebí připočítat podíly, které společnost IFB vlastní, tedy 1,9 mil. EUR, jak jsou zaúčtovány v aktivech rozvahy IFB k 31. prosinci 2002.
- (145) Celková hodnota podniku IFB, včetně podílů, by ke dni 31. prosince 2002 činila tedy 31 mil. EUR.
- (146) Podle belgické vlády je třeba od této hodnoty podniku odečíst hodnotu rezerv odhadovanou na 34,2 mil. EUR ⁽¹⁹⁾, a rovněž finanční dluh představující 15 mil. EUR.
- (147) Z toho by za předpokladu pokračování činnosti pro podíl SNCB v IFB vyplývala čistá hodnota – 18,2 mil. EUR. Tento výpočet je znázorněn na schématu 6.
- (148) Stejně jako v předchozích odhadech nákladů, které by nesla SNCB v případě likvidace IFB, ani výše uvedená kalkulace nebere v potaz dluhy ve výši 63 mil. EUR vyplývající z nezaplacených faktur v letech 2000–2002.

⁽¹⁹⁾ Tato hodnota pochází z aktualizace peněžních toků souvisejících s rezervami 40,8 mil. EUR plánovanými v rozvaze k 31.12.2002.

Schéma 6

Hodnocení investičního řešení, leden 2003

(v mil. EUR)



(*) ČAH veškerých rezerv obsažených v bilanci ke konci roku 2002 odvedených v letech 2003–2006.

Pramen: IFB.

c) Porovnání obou scénářů a závěr

(149) Podle analýzy provedené belgickou vládou by tyto scénáře vedly k následujícím výsledkům:

- čistý náklad úpadku a likvidace IFB by pro SNCB znamenal čistou ztrátu ve výši 161,8 mil. EUR (sníženou v revidovaném odhadu na 70,6 mil. EUR),
- rozhodnutí investovat 15 mil. EUR s cílem umožnit IFB pokračovat v činnosti vedlo ke značnému snížení ztráty hodnoty pro SNCB, která pak činila pouze 18,2 mil. EUR, což představuje zisk 143,6 mil. EUR oproti scénáři úpadku a likvidace (52,4 mil. EUR ve srovnání s revidovaným scénářem).

(150) Proto se tedy belgická vláda domnívá, že SNCB odsouhlasením předmětných opatření jednala jako by jednala soukromý investor v tržní ekonomice.

3.2.4 Nedošlo k narušení hospodářské soutěže

(151) A nakonec se Belgie domnívá, že pokud jde o část opatření, která slouží k financování zrušení investic do francouzských dceřiných společností, nelze pomoc, která je přísně omezena na skutečně vzniklé náklady v důsledku zastavení činnosti, považovat za pomoc, která by vedla k narušení hospodářské soutěže. A tato část financování by se tedy rovněž z tohoto důvodu vymykala z působnosti čl. 87 odst. 1.

3.3 Slučitelnost záchranných opatření s pokyny**3.3.1 IFB není nově zřízený podnik**

(152) Belgie je toho názoru, že jelikož IFB byla zřízena v roce 1923 a v roce 1998 získala prostřednictvím fúze absorpcí společnost, a rovněž odvětví činnosti (viz popis v části 2 tohoto rozhodnutí), je zjevně nesporné, že IFB má právní subjektivitu již více než 80 let a nelze ji tedy považovat za „nově zřízený podnik“.

3.3.2 Záchranná opatření jsou slučitelná s pokyny z roku 1999

- (153) Podle belgické vlády by doba trvání záchranných opatření překračující dvanáct měsíců neměla mít za následek vyloučení jejich slučitelnosti se společným trhem na základě pokynů z roku 1999. Belgie je toho názoru, že SNCB udržovala záchranná opatření za jediným účelem, a to pokrýt období nezbytné pro Komisi, aby učinila konečné rozhodnutí v posuzované věci.
- (154) Jelikož bod 24 pokynů z roku 1999 stanoví, že povolení záchranných opatření je platné až dokud Komise nerozhodne o restrukturalizačním plánu, belgické orgány žádají Komisi, aby nepoužívala délku svého vlastního schvalovacího řízení záchranných opatření na zpochybnění doby trvání opatření a aby na základě bodu 24 pokynů z roku 1999 záchranná opatření schválila.
- (155) Belgické orgány jsou toho názoru, že pozastavení navýšení kapitálu po dobu řízení Komise předpokládalo nutně, že dočasně a prozatímně bude udržena platební lhůta udělená IFB v rámci záchranných opatření, protože jedinou alternativou by bylo vyhlášení úpadku. A konečně podle belgických orgánů Komise v průběhu vyřizování spisu nikdy nevznesla výhrady vůči dočasnému udržování záchranných opatření.

3.3.3 Restrukturalizační opatření jsou slučitelná s pokyny z roku 1999

3.3.3.1 Použitelnost pokynů z roku 1999

- (156) Belgie je toho názoru, že závazek SNCB upsat navýšení kapitálu IFB je nutno analyzovat v rámci pokynů z roku 1999, a nikoliv z roku 2004.
- (157) Pro odůvodnění tohoto názoru Belgie zdůrazňuje, že obě podmínky, které Komise stanovila v bodě 240 rozhodnutí o zahájení řízení pro uplatnění pokynů z roku 1999, jsou splněny. Připomínáme, že v bodě 240 rozhodnutí o zahájení řízení Komise dospěla k závěru, že pokud jde o výklad bodů 102 až 104 pokynů z roku 2004 v této věci „rozhodne-li se SNCB neudělovat opětovně výhodu IFB a kdyby byl poskytnut důkaz o tom, že SNCB se zavázala přeměnit své pohledávky na kapitál před zveřejněním pokynů z roku 2004, Komise by měla ve svém konečném rozhodnutí posuzovat podpory, které poskytla SNCB společnosti IFB, na základě pokynů z roku 1999“.
- (158) Pokud jde o první podmínku, Belgie připomíná, že ve své odpovědi na dopis o zahájení řízení vzala zpět dodatečné navýšení kapitálu oznámené dne 28. ledna 2005, a tedy první podmínka je splněná.
- (159) Pokud jde o druhou podmínku, Belgie je toho názoru, že nelze zpochybňovat, že aktuálně navrhované navýšení kapitálu IFB by bylo provedeno s odkládací podmínkou až do souhlasu Komise, jak se strany dohodly v rámcové smlouvě ze dne 7. dubna 2003.

(160) Pro zdůraznění tohoto bodu upozorňují belgické orgány Komisi na:

- bod 4 preambule rámcové smlouvy ze dne 7. dubna 2003, který potvrzuje, že správní rada SNCB již schválila upsání navýšení kapitálu IFB,
- článek 4 téže smlouvy, který potvrzuje vzájemný záměr stran přistoupit k navýšení kapitálu IFB.

(161) Pokud jde o druhý bod, belgické orgány připomínají, že v belgickém právu (právu platném pro rámcové smlouvy), smlouva vzniká jedině ze svobodné vůle smluvních stran a že v daném případě článek 4 rámcové smlouvy výslovně potvrzuje naprosto jednoznačně souhlasnou vůli SNCB a IFB přistoupit k navýšení kapitálu IFB cestou přeměny pohledávek SNCB za IFB na kapitál zpětně k 7. dubnu 2003.

(162) Belgické orgány připomínají, že v belgickém právu jsou povinnosti, na něž je uvalena odkladná podmínka, i nadále plně závazné, a že realizace odkladné podmínky má zpětný účinek na smlouvu, která nabývá účinnosti dnem podpisu.

3.3.3.2 Opatření k co největšímu zmírnění nepříznivých dopadů na hospodářskou soutěž

(163) Belgické orgány obecně prosazují, že tržní podíly IFB jsou výrazně nižší než 10 % na trzích, kterých se tento případ týká. Proto se domnívají, že protikonkurenční účinky vyplývající z posuzovaných státních podpor nelze považovat za významné. Připomínají zejména, že na základě bodu 36 pokynů z roku 1999 „*je-li podíl nebo jsou-li podíly na (příslušném) trhu podniku (příjemce podpory) zanedbatelné, má se za to, že k nepřipustnému narušení hospodářské soutěže nedošlo*“⁽²⁰⁾, a že pro uplatnění čl. 81 odst. 1 Smlouvy Komise pokládá antikonkurenční účinky dohod uzavřených podniky majícími tržní podíly nižší než 10 % za bezvýznamné⁽²¹⁾.

(164) Pokud se týče zvláště činnosti IFB Logistics a IFB Terminals, belgické orgány vznášejí tyto připomínky:

(165) Zmírňující opatření na trhu překládky nákladů. Belgická vláda připomíná, že podíl IFB na trhu terminálů Antverpského regionu je nižší než 7 % a že trh terminálů Antverpského regionu zaznamenal v letech 2002–2005 průměrný nárůst 10,7 % ročně, zatímco objemy přepravované společností IFB se zvýšily v průměru ročně pouze o 4,1 %.

(166) Belgická vláda dodává, že realizací restrukturalizačního plánu IFB snížila významným způsobem svou překládkovou kapacitu jak se popisuje v části 2 dopisu o zahájení řízení (body 25 až 29). Vzhledem k okolnosti, že s výjimkou terminálu DPD jsou všechna prodaná aktiva k dnešnímu dni nadále provozována, jsou belgické orgány toho názoru, že tyto prodeje je třeba považovat za reálná a podstatná kompenzační opatření. Podle belgické vlády tyto prodeje dohromady představují snížení kapacity IFB z 1,5 mil. TEU v roce 2002 na 1,1 mil. TEU koncem roku 2005, což je pokles o 27 %.

⁽²⁰⁾ Viz pokyny z roku 1999, bod 36.

⁽²¹⁾ Viz zejména pokyny týkající se provádění čl. 81, odst. 3 Smlouvy o ES, Úř. věst. C 101, 27.4.2004, s. 97, zejména bod 24.

- (167) Belgické orgány dodávají, že realizaci restrukturalizačního plánu IFB neprovázela cenová opatření, která by měla za cíl nebo účinek zvýšení tržního podílu IFB. Podotýkají, že IFB zvýšila své ceny v průměru o 4,2 % ⁽²²⁾, zatímco průměrná roční míra inflace v průmyslu byla 1,9 %.
- (168) *Zmírňující opatření na trhu logistiky.* Dopis o zahájení řízení uplatňuje názor (odstavce 258–260), že „navrhovaná“ opatření se údajně netýkají trhu logistiky a že IFB by mohla zvýšit svůj objem na tomto trhu. Belgické orgány na prokázání toho, že na trhu logistiky byla přijata dostatečná zmírňující opatření, zdůrazňují pět argumentů.
- (169) V první řadě IFB zřejmě přijala opatření, která vedla ke snížení její kapacity na trhu logistiky. Celkový počet vagonů, které IFB vlastní nebo které si dlouhodobě pronajímá, se totiž snížil ze 744 jednotek v roce 2002 ⁽²³⁾ na 377 jednotek počátkem roku 2006 ⁽²⁴⁾. Jednalo by se tedy o 49 % snížení.
- (170) Snížení logistické kapacity IFB pak vyplývá rovněž ze skutečnosti, že podíl IFB ve společnosti CNC (dnes Naviland Cargo) se rozpustil a z 10 % v roce 2002 se snížil na současná 2 %.
- (171) Za druhé, belgické orgány jsou toho názoru, že podíl IFB na trhu logistiky je výrazně nižší než 5 %, kdybychom měli omezit zeměpisnou šíři tohoto trhu na belgické území. Na základě bodu 36 pokynů by pak bylo třeba položit otázku, zda lze antikonkurenční účinky vyplývající z předmětných státních podpor považovat za citelné. Podle belgických orgánů IFB nelze nikterak považovat za schopnou vykonávat citelný vliv na hospodářskou soutěž na trhu logistiky. Z téhož důvodu by se narušení hospodářské soutěže vyplývající z podpory ve prospěch IFB dalo podle belgické vlády ztížiti považovat za citelné, takže zjevně stačí velmi omezená opatření, aby se zmírnily nepříznivé důsledky pro soutěžitele IFB.
- (172) Za třetí, belgické orgány navrhuji podívat se blíže na vývoj logistické činnosti IFB, aby se radikálně vymezilo tvrzení Komise, podle něhož IFB v posuzovaném období údajně „*dokázala významně zvýšit svůj podíl na trhu*“. Podle belgických orgánů je totiž zapotřebí vzít v úvahu tyto skutečnosti:
- na úseku kombinované (intermodální) dopravy zaznamenaly objemy přepravované společností IFB v letech 2002–2005 roční nárůst řádově 9,9 %, což je méně než průměrný roční nárůst 12 % zaznamenaný v regionu ARA ve stejném období,
 - na úseku konvenční dopravy je IFB naprosto okrajovým subjektem, i za předpokladu, že trh bude omezen na Belgii. Podíl IFB jak v objemovém, tak i v hodnotovém vyjádření, je nižší než 1 %.
- (173) Nárůst obchodního obrátu IFB v logistické činnosti podle belgické vlády lze totiž částečně vysvětlit růstem úseku „bulk“ (přepravy volně loženého zboží). V roce 2003 představoval obchodní obrát IFB realizovaný v dopravě volně loženého zboží pouze 3,3 mil. EUR. Avšak v roce 2004 IFB získala dvě smlouvy na přepravu volně loženého zboží. Na prvním místě to byla smlouva na přepravu uhlí [...], která zajistila v roce 2004 obchodní obrát [...] a v roce 2005 [...]. Na druhém místě pak smlouva na přepravu volně ložených granulátů, která vedla ke zvýšení obchodního obrátu v roce 2004 [...] a v roce 2005 [...]. IFB měla na těchto dvou smlouvách ziskovou marži, což jen potvrzuje, že ze strany IFB nebyly uplatněny praktiky narušující hospodářskou soutěž.

⁽²²⁾ Průměr zvýšených cen byl získán tak, že terminály byly vyváženy na základě jejich obchodního obrátu.

⁽²³⁾ IFB byla vlastníkem 368 vagonů a uzavírala dlouhodobé pronájmy na dalších 376 vagonů.

⁽²⁴⁾ Na začátku roku 2006 byla IFB vlastníkem 204 vagonů a uzavírala smlouvy na dlouhodobý pronájem dalších 173 vagonů.

(174) Za čtvrté, belgická vláda je toho názoru, že skutečnost, že IFB otevřela své terminály soutěžitelům na trhu logistiky, je nutno rovněž považovat za důležité zmírňující opatření.

(175) Za páté, belgická vláda se domnívá, že omezené narušení hospodářské soutěže, které by bylo možno brát jako důsledek podpory na restrukturalizaci IFB, je ještě více sníženo těmito faktory:

- liberalizace přepravy zboží po železnici v Belgii. Belgické orgány totiž v souladu s platnými evropskými pravidly otevřely tento trh pro hospodářskou soutěž (od března 2003 pro mezinárodní přepravy, pak od 1. ledna 2007 následovala naprostá liberalizace) ⁽²⁵⁾. Toto otevření zjevně záhy projevilo své účinky, jak se ukazuje na činnosti společnosti DLC a nejnověji Fret SNCF. Ve svém rozhodnutí N 386/2004, Fret SNCF, by Komise považovala takovou liberalizaci za kompenzační opatření pro soutěžitele,
- někteří další soutěžitelé SNCB/IFB (mimo jiné Rail4Chem, Railion Nederland, TrainSport, DFG, EWS, Connex a ACTS) již získali nebo s velkou pravděpodobností záhy získají provozní licence,
- SNCB (B-Cargo) již v současné době poskytuje služby trakce soutěžitelům IFB, ať už jde o dodavatele kombinované (intermodální) dopravy jako jsou HUPAC, CNC (Naviland Cargo), Conliner, Danzas/DHL Express Cargo a ICF, nebo o poskytovatele služeb „forwarding“ jako jsou Transfesa, K+N, Nauta, NTR, Panalpina, Rail&Sea, Railog, Chemfreight, Rhenania, TMF, Gondrand, RME Chem, RME fret a East Rail Expedition,
- jak Komise konstatovala ve svém rozhodnutí ve věci N 386/2004, Fret SNCF, podmínky mezi kolejovou a silniční dopravou nejsou k újmě železnic stejné.

(176) Podle belgické vlády vedla liberalizační opatření k podstatnému zvýšení kapacit na trhu logistiky, jak lze prokázat na činnosti soutěžitelů IFB v letech 2003–2005. Podle belgické vlády se hospodářská soutěž soustředila na intermodální úsek, kde v tomto období otevřeli soutěžitelé IFB celkem 12 nových spojů.

3.3.3.3 Omezení navýšení kapitálu na minimum

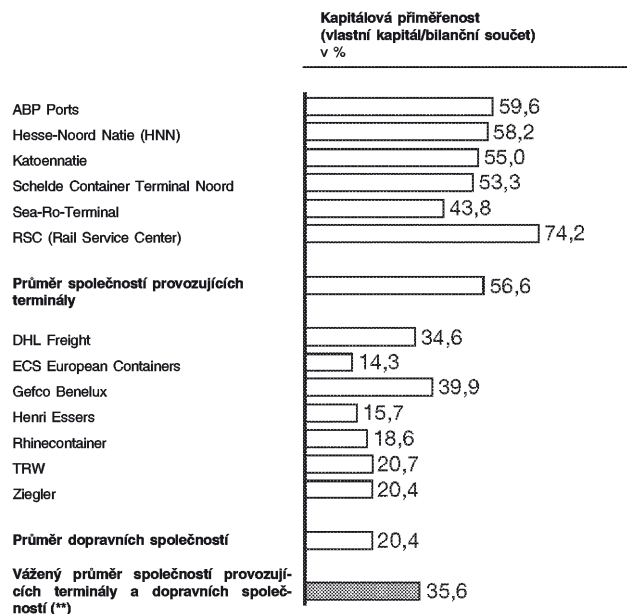
(177) Podle belgické vlády provedly SNCB a IFB hloubkovou analýzu kapitálových potřeb IFB na základě hospodářských výsledků k 31. prosinci 2005 a předpokladů na rok 2006. Cílem bylo umožnit IFB pokračovat v činnosti na trhu překládky nákladů a na trhu logistiky s kapitálovou přiměřeností srovnatelnou s jejími soutěžiteli na těchto trzích.

(178) Pokud jde o informace předané před rozhodnutím o zahájení řízení (viz body 265 až 269), SNCB a IFB shromáždily dodatečné údaje o průměrné kapitálové přiměřenosti jednak soutěžitelů IFB provozujících terminály a jednak dopravních společností, které jsou s IFB v hospodářské soutěži. Kapitálová přiměřenost (kterou je nutno chápat jako poměr mezi vlastním kapitálem a bilančním součtem) uvedených společností je uvedena na schématu 16.

⁽²⁵⁾ Toto úplné otevření trhů, které je stanoveno směrnicí 91/440/ES, bylo provedeno královským nařízením ze dne 13. prosince 2005.

Schéma 16

Kapitálová přiměřenost – vzorek srovnatelných společností, 2004 (*)



(*) Za ABP, HNN a terminál Sea-Ro byly použity údaje za rok 2003, jelikož jejich roční závěrka za rok 2004 nebyla ještě zveřejněna.

(**) Vážený na základě použití aktiv IFB (48 % terminály, 52 % doprava).

Zdroj: Belfirst; Amadeus; IFB.

- (179) Ze schématu 16 by vyplývalo, že střední kapitálová přiměřenost subjektů provozujících terminály je 56,6 %, zatímco střední kapitálová přiměřenost dopravních společností je 20,4 %. Jelikož IFB působí v obou odvětvích, měla by být na základě zmíněných referenčních kritérií („benchmarks“) kapitálová přiměřenost IFB alespoň 35,6 %. Toto procento bylo vypočteno vážením provozních investičních aktiv IFB následujícím způsobem:

- 42 % provozních vázaných aktiv IFB (měřeno čistou účetní hodnotou, tj. po odpisech a snížení hodnoty) je určeno na činnosti terminálů,
- 58 % provozních vázaných aktiv IFB je určeno na činnost dopravy („logistika“).

- (180) Belgické orgány připomínají, že cílová kapitálová přiměřenost IFB rovněž odpovídá reálné kapitálové přiměřenosti takových společností jako Gosselin (38,9 %) a Hupac (34,9 %), které stejně jako IFB kombinují provozování terminálů s logistickou činností.

- (181) Na základě cílové kapitálové přiměřenosti IFB ve výši 35,6 % a celkového dluhu ve výši 128,1 mil. EUR (odhad k 30. červnu 2006) by mělo navýšení kapitálu IFB podle výpočtů belgických orgánů tedy zahrnovat konverzi dluhu na kapitál ve výši nejméně 95,3 mil. EUR.

3.3.3.4 Vlastní příspěvek IFB

- (182) Podle belgických orgánů představuje celkový příspěvek SNCB na restrukturalizaci IFB 95,3 mil. EUR, tedy výši plánovaného navýšení kapitálu. Od této částky by bylo zapotřebí odečíst částky, které byly věnovány na francouzskou část skupiny, tedy 39,1 mil. EUR. Zůstatek, tedy 56,2 mil. EUR, by tedy představoval příspěvek SNCB na restrukturalizaci nefrancouzských aktivit skupiny.

(183) Dále belgické orgány upřesňují, že potřeby financování nefrancouzských aktivit IFB po dobu restrukturalizace (od 1. ledna 2003 do 30. června 2006) představovaly 106,3 mil. EUR. Z těchto potřeb bylo 56,2 mil. EUR společností SNCB a 50,1 mil. EUR z vlastních zdrojů IFB. Příspěvek IFB k celkovým nákladům restrukturalizace činnosti v Belgii by tak činil 47,1 %.

(184) Následující tabulka ukazuje podrobnosti financování:

Potřeby a zdroje financování

(předpoklad, kdy by přeměna pohledávky 63 mil. EUR představovala „náklad“ restrukturalizace)

(tis. EUR)

	Restrukturalizovaná část	Zrušení investic ve Francii	Celkem
období: 1.1.2003–30.6.2006			
A POTŘEBY FINANCOVÁNÍ			
A.1 Náklady na restrukturalizaci			
A.1.1 Hrubá provozní ztráta („cash drain“) bez účinku zvýšení produktivity (ekvivalent hrubé provozní ztráty za rok 2002; 6měsíční část za rok 2006)	– 27 916		– 27 916
A.1.2 Mimořádné náklady	– 32		– 32
A.2. Potřeba kapitálu v průběhu restrukturalizace			
A.2.1 Změna potřeb provozního kapitálu (zvýšení)	– 7 685	– 8 000	– 15 685
A.2.2 Investice do obnovy nefinančního investičního majetku	– 6 611		– 6 611
A.2.3 Investice do finančního investičního majetku (podílů)	– 782	– 1 700	– 2 482
A.3 Splátky dluhů a úroků			
A.3.1 Ve prospěch věřitelů (finančních) jiných než SNCB			
A.3.1.1 Platba úroků	– 2 351		– 2 351
A.3.1.2 Splátky dluhů	– 16 559		– 16 559
A.3.2 Ve prospěch SNCB			
A.3.2.1 Splacení dluhu zpřed roku 2003	– 33 200	– 29 900	– 63 000
A.3.2.2 Platba úroků vzniklých k 30.6.2006 na dluhu zpřed roku 2003	– 5 800	– 5 200	– 11 000
A.3.2.3 Platba úroků vzniklých k 30.6.2006 na úrokové facilitě	– 2 200	– 300	– 2 500
A.3.2.4 Platba úroků za druhé pololetí 2005 a první pololetí 2006	– 3 100	– 2 100	– 5 200
A.4 Daně (vyrovnání za daňové období 1999)	– 77		– 77
Celkem (A.1 + A.2 + A.3 + A.4)	– 106 313	– 47 100	– 153 413

(tis. EUR)			
	Restrukturalizovaná část	Zrušení investic ve Francii	Celkem
B ZDROJE FINANCOVÁNÍ			
B.1. Financování společností SNCB			
B.1.1 Úvěrová facilitata (k následné přeměně na kapitál)	13 300	1 700	15 000
B.1.2 Navýšení kapitálu (navíc k přeměně úvěrové facility)	42 920	37 380	90 300
Celkový příspěvek SNCB (dílčí součet B.1.)	56 220	39 080	95 300
B.2 Financování z vlastních zdrojů IFB			
B.2.1 Zvýšení produktivity:			
B.2.1.1 Částečné nebo úplné odstranění hrubé provozní ztráty z rubriky A.1.1	25 167		26 167
B.2.1.2 Hrubý provozní přebytek v letech 2004, 2005 a 2006	10 429		10 429
B.2.2 Finanční příjmy	1 368		1 368
B.2.3 Změna potřeb provozního kapitálu (snížení)	2 687		2 687
B.2.4 Prodej nefinančního investičního majetku (zejména terminálu OCHZ v roce 2004)	4 771		4 771
B.2.5 Prodej finančního investičního majetku (podílů)	1 267	8 020	9 287
B.2.6 Finanční dluh kontrahovaný u úvěrových institucí	3 300		3 300
B.2.7 Mimořádné příjmy	1 105		1 105
Celkový příspěvek IFB(dílčí součet B.2)	50 093	8 020	58 113
Zdroje celkem (B.1 + B.2)	106 313	47 100	153 413
Financování společností SNCB v % z celku	52,9 %		
Financování společností IFB v % z celku	47,1 %		
VLASTNÍ PŘÍSPĚVEK SOUKROMÝ INVESTOR			

(185) K této tabulce Belgie předkládá následující upřesnění.

(186) Potřeby financování zahrnují tyto kategorie:

- přímé náklady na restrukturalizaci (sekce A.1): tyto náklady zahrnují hlavně kumulovanou hrubou provozní ztrátu („cash drain“) bez ohledu na zvýšení produktivity. Když nebereme v úvahu nárůst produktivity, který IFB dosáhla v průběhu realizace svého restrukturalizačního plánu, hrubá provozní ztráta v roce 2003, 2004 a 2005 by byla stejná jako v roce 2002, tedy roční částka k financování 8 mil. EUR, jak ukazuje následující tabulka. Potřeba financování na rok 2006 byla omezena na polovinu této částky s předpokladem navýšení kapitálu k 30. červnu 2006. Dohromady za celou dobu restrukturalizace činila hrubá provozní ztráta, která by vznikla IFB bez zvýšení produktivity, 27,9 mil. EUR,

(v tis. EUR)

	2002	2003	2004	2005 výhled	2006 rozpočet (do 30.6.)	Období od 2003 do 30.6.2006 celkem
Provozní výsledek	(47 357)	(2 960)	5 740	3 007	1 213	
+ Odpisy a snížení hodnoty investičního majetku	6 286	5 139	2 585	1 605	802	
+ Snížení hodnoty oběžných aktiv	6 433	(258)	(1 851)	(554)	0	
+ Rezervy	26 662	(4 670)	(1 599)	(980)	460	
Hrubý provozní výsledek	(7 976)	(2 749)	4 875	3 079	2 475	7 680
Hrubá provozní ztráta („cash drain“) bez účinku nárůstu produktivity		(7 976)	(7 976)	(7 976)	(3 988)	(27 916)

- potřeba kapitálu v průběhu restrukturalizace (změny provozního kapitálu a investice v průběhu restrukturalizace, oddíl A.2): tyto náklady spočívají v investicích, které jsou nutné po dobu restrukturalizace. Zvýšení provozních prostředků bylo zapotřebí, aby se financovaly průběžné práce, absorboval rozdíl mezi pohledávkami a dluhy z obchodního styku a udržela dostatečná likvidita. Investice do obnovy hmotného investičního majetku byly nezbytné, aby mohla pokračovat činnost IFB po dobu realizace restrukturalizačního plánu. Neměly za cíl rozšířit kapacitu IFB, ale spíše investovat do obnovy aktiv, jejichž životnost končila a byly úplně odepsané, a rovněž do různého, tedy nákupu automobilů, počítačů, drobných stavebních renovací atd. Investice ve výši 0,6 mil. EUR do finančního majetku v roce 2004 souvisela s restrukturalizací dceřiné společnosti IFB Maritime Germany: IFB Maritime Germany byla absorbována společností Haeger & Schmidt International a podíl ve společnosti RKE, který vlastnila společnost Haeger & Schmidt International, byl převeden na společnost IFB,
- splácení dluhů a úroků (sekce A.3): kromě úroků a splátek finančních dluhů úvěrovým ústavům tato kategorie představuje úroky a splátky dluhů vůči SNCB. Dluh 33,2 mil. EUR je část dluhu 63 mil. EUR, která nesouvisí s francouzskými dceřinými společnostmi. Úroky ve výši 1,4 mil. EUR splatné v roce 2006 jsou úroky, které nebudou součástí navýšení kapitálu (aby se navýšení kapitálu omezilo na minimum). Ostatní úroky (celkem ve výši 9,7 mil. EUR) jsou součástí navýšení kapitálu. Všechny tyto úroky jsou úroky z dluhů souvisejících s nefrancouzskými aktivitami IFB,
- daně (oddíl A.4): daně zaplacené v roce 2004 jsou vyrovnáním za zdaňovací období 1999.

(187) Podle Belgie byly tyto potřeby financování částečně kryty společností IFB a částečně společností SNCB. Co se týče příspěvku IFB (oddíl B.2), Belgie poskytla následující doplňující informace:

— v průběhu restrukturalizace IFB dosáhla významných nárůstů produktivity (viz oddíl B.2.1). Tento růst zlepšil hrubý provozní výsledek v takové míře, že ztráta za rok 2002 byla v roce 2003 odstraněna částečně a v roce 2004, 2005 a 2006 zmizela úplně. Kromě toho byl v roce 2004 a 2005 dosažen přebytek, a tak by tomu mělo být i v roce 2006. Tyto výsledky potvrzují odhady sestavené na základě údajů, které společnost IFB znala při vypracování restrukturalizačního plánu (viz body 74 a 75 tohoto rozhodnutí),

— různé finanční příjmy (oddíl B.2.2): představují 1,4 mil. EUR. Tyto finanční příjmy pocházejí z úroků, které vznikly IFB na bankovních účtech. Tyto příjmy se daly předvídat při vypracování restrukturalizačního plánu, jelikož odpovídají úrokům „EURIBOR“, které IFB mohla rozumně očekávat na svých účtech v odhadech svého restrukturalizačního plánu,

— mimořádné příjmy (oddíl B.2.8): představují 1,1 mil. EUR. Tyto mimořádné příjmy pocházejí z přírůstku hodnoty, který IFB dokázala realizovat při prodeji 263 vagonů EAOS [...]. V roce 2003 při přípravě restrukturalizačního plánu se tyto přírůstky hodnoty daly předpokládat, jelikož trh vagonů EAOS zaznamenal vysokou poptávku z důvodu zvýšené poptávky po těchto vagonech ve východní Evropě,

— v roce 2004 a 2005 IFB uvolnila asi 2,7 mil. EUR snížením své potřeby provozního kapitálu (oddíl B.2.3),

— IFB financovala náklady na restrukturalizaci částečně z prodeje aktiv (oddíly B.2.4 a B.2.5). Kromě prodeje různých aktiv poměrně malého významu tvoří tuto část příspěvku vyřazení aktiv používaných na terminálu OCHZ v roce 2004. Spoluvlastnická práva (50 %) na tato aktiva používaná OCHZ byla prodána [...] (viz řádek B.2.4 v roce 2004) a IFB získala dodatečnou částku 0,9 mil. EUR v provozním kapitálu OCHZ (viz řádek B.2.5 za rok 2004),

— v roce 2003 IFB získala bankovní půjčku ve výši 2 mil. EUR u ING Bank (viz řádek B.2.6). V roce 2006 IFB financovala nákup „reach stackers“ prostřednictvím externí půjčky ve výši 1,3 mil. EUR.

(188) Belgie je toho názoru, že přispěla k restrukturalizačnímu plánu ze svých vlastních zdrojů, jak vyžadují pokyny z roku 1999.

4. HODNOCENÍ

4.1 Hodnocení podpůrného charakteru opatření pro záchranu a restrukturalizaci

(189) 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 podniky nebo určitá odvětví výroby, jsou, pokud ovlivňují obchod mezi členskými státy, neslučitelné se společným trhem.

4.1.1 Podpora poskytnutá státem nebo ze státních prostředků

(190) Nejdříve vzniká otázka, zda finanční podpora SNCB společnosti IFB byla „poskytnuta státem nebo ze státních prostředků“. Podle judikatury *Stardust Marine* Soudního dvora Evropských společenství⁽²⁶⁾, je toto kritérium splněno, jestliže se na jedné straně jedná o státní prostředky a na druhé straně lze jejich poskytnutí přisoudit státu, tedy Belgii.

4.1.1.1 Státní prostředky

(191) Komise konstatuje, že SNCB je veřejný podnik ve smyslu článku 2 směrnice 80/723/EHS: belgický stát vlastní 100 % upsaného kapitálu SNCB a správní rada, stejně jako delegovaný člen správní rady, je jmenována králem prostřednictvím nařízení projednaného radou ministrů. Tím jsou splněna kritéria čl. 2 odst. 2 písm. a) a c) uvedené směrnice.

(192) V této souvislosti „je zapotřebí připomenout, že z judikatury Soudního dvora již vyplývá, že článek 87 odstavec 1 ES zahrnuje všechny peněžní prostředky, které mohou veřejné orgány skutečně použít k podpoře podniků [...]. Proto, i když částky odpovídající posuzovanému opatření nejsou trvale ve vlastnictví státní pokladny, skutečnost, že jsou neustále pod veřejnou kontrolou, a tedy k dispozici příslušným vnitrostátním orgánům, je dostačující, aby byly kvalifikovány jako státní prostředky.“⁽²⁷⁾

(193) Proto Komise v dopise o zahájení řízení vyslovila názor (body 136 až 138), že částky, které byly dány k dispozici společnosti IFB, měly být kvalifikovány jako státní prostředky.

⁽²⁶⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 16. května 2002, Francie/Komise, již zmíněný v poznámce pod čarou 12, bod 37.

⁽²⁷⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 16. května 2002, Francie/Komise, již zmíněný v poznámce pod čarou 12, bod 37.

(194) Belgie popírá skutečnost, že veškeré prostředky, jimiž disponuje SNCB, představují státní prostředky. Komise odpovídá na tři argumenty, předložené Belgií, takto:

(195) Navrhované rozlišení mezi prostředky SNCB přidělenými na úkoly veřejné služby a prostředky přidělenými na komerční aktivity, se ve světle rozsudku *Stardust Marine* jeví nepatřičným. Tento rozsudek se totiž týkal prostředků veřejné banky, což právě prokazuje, že prostředky veřejného podniku vyčleněné na komerční aktivity mohou být rovněž státními prostředky.

(196) Argument, podle něhož majetek SNCB není k dispozici Belgii, ale byl by přidělen předmětu podnikání SNCB, nelze rovněž přijmout. Skutečnost, že Belgie vlastní 100 % kapitálu SNCB, že tento kapitál je neustále pod veřejnou kontrolou a že stát může kdykoliv rozhodnout o privatizaci SNCB, totiž ukazuje, že její majetek je k dispozici belgickému státu. Komise mimo jiné připomíná, že belgický stát jmenuje členy dozorčí rady, a rovněž delegovaného člena správní rady, čímž mu svěřuje jistou kontrolu nad podnikem.

(197) Argument, podle něhož údajně opatření SNCB ve prospěch společnosti IFB nevedou ke ztrátám na majetku belgického státu, je fakticky nesprávný: jelikož je Belgie vlastníkem SNCB, každá špatná investice, která snižuje hodnotu SNCB, snižuje rovněž majetek belgického státu.

(198) Komise tedy dospěla k závěru, že posuzovaná opatření byla financována ze státních prostředků.

4.1.1.2 Přičitatelnost

(199) Pokud jde o nutnost, že opatření lze připočíst příslušnému státu, rozsudek *Stardust Marine* upřesňuje, že „... samotná skutečnost, že veřejný podnik je pod státní kontrolou, nestačí k tomu, aby jím přijatá opatření, jako jsou například předmětná opatření k finanční podpoře, byla přisouzena státu. Je nutno ještě posoudit, zda byly státní orgány tak či onak zapojeny do schválení těchto opatření ...“⁽²⁸⁾.

(200) Z judikátu Soudního dvora tedy vyplývá, že kritérium přičitatelnosti státu musí Komise zkoumat případ od případu. Soudní dvůr připouští, že zpravidla „bude pro třetí osobu velmi nesnadné právě z důvodu privilegovaných vztahů mezi státem a veřejným podnikem prokázat v konkrétním případě, že podpůrná opatření přijatá

takovým podnikem byla skutečně schválena na pokyn veřejných orgánů.“ Podle téhož judikátu „... nutno připustit, že přičitatelnost podpůrného opatření přijatého podnikem státu lze vydedukovat ze souboru indicií vyplývajících z okolností daného případu a ze souvislostí, za nichž k tomuto opatření došlo.“⁽²⁹⁾.

(201) Soudní dvůr dále objasňuje, jaká kritéria lze použít pro prokázání přičitatelnosti:

„Přičitatelnost podpůrného opatření přijatého veřejným podnikem státu lze vydedukovat ze souboru indicií vyplývajících z okolností daného případu a ze souvislostí, za nichž k tomuto opatření došlo. V tomto ohledu Soudní dvůr již vzal v úvahu skutečnost, že předmětná organizace nemohla učinit zpochybňované rozhodnutí, aniž by přihlédla k požadavkům veřejných orgánů (viz zejména zmíněný rozsudek *Van der Kooy* e.a. / Komise, bod 37) nebo že kromě organických svazků spojujících veřejné podniky se státem musely tyto podniky, jejichž prostřednictvím byly podpory přiděleny, přihlížet ke směrnicím vydaných orgánem nazvaným *comitato interministeriale per la programmazione economica (CIPE)* (zmiňované rozsudky ze dne 21. března 1991, *Itálie/Komise*, C-303/88, body 11 a 12, a rovněž *Itálie / Komise*, C-305/89, body 13 a 14).

Pro závěr, že podpůrné opatření přijaté veřejným podnikem lze přičíst státu, by mohly být vhodné i případné další indicie, například integrace podniku do struktur veřejné správy, povaha jeho činnosti a její výkon na trhu za běžných podmínek hospodářské soutěže se soukromými subjekty, právní status podniku, zda je veřejnoprávní nebo se řídí společným právem upravujícím společností, intenzita patronátu, který nad hospodařením podniku vykonávají veřejné orgány nebo jakákoliv další indicie poukazující v konkrétním případě na zapojení veřejných orgánů nebo na nepravděpodobnost nezapojení do schvalování opatření zejména s ohledem na jeho rozsah, na jeho obsah nebo na podmínky, které obsahuje.“⁽³⁰⁾.

(202) V dopise o zahájení řízení (body 140 až 150) Komise v otázce, zda lze nebo nelze přisoudit toto opatření státu, rozlišovala mezi obdobími, které předcházelo uzavření rámcové smlouvy ze dne 7. dubna 2003 a obdobími, které následovalo po této smlouvě. S ohledem na připomínky Belgie se jeví vhodnějším rozlišovat tři různá období:

⁽²⁸⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 16. května 2002, *Francie/Komise*, již zmiňovaný v poznámce pod čarou 12, body 52 a 55.

⁽²⁹⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 16. května 2002, *Francie/Komise*, již zmiňovaný v poznámce pod čarou 12, body 53 a 54.

⁽³⁰⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 16. května 2002, *Francie/Komise*, již zmiňovaný v poznámce pod čarou 12, body 55 až 57.

— období do 19. července 2002 (datum rozhodnutí správní rady SNCB, že schválí poskytnutí hotovostní zálohy a akceptuje, že navýšení kapitálu pro IFB je „pravděpodobné“),

— období od 19. července 2002 do 20. prosince 2002 (datum rozhodnutí správní rady SNCB, že schválí princip navýšení kapitálu IFB a pověří řídicí výbor, aby vyjednával rámcovou smlouvu ze dne 7. dubna 2003),

— období po 20. prosinci 2002.

Období, které předcházelo rozhodnutí správní rady ze dne 19. července 2002

(203) Co se týče období, které předcházelo tomuto rozhodnutí správní rady, vzniká otázka, zda lze toleranci, kterou prokázalo vedení SNCB (řídicí výbor) tím, že nevyžadovalo od IFB placení za poskytované dopravní služby od roku 2000, přičíst belgickému státu. Ve svém dopise o zahájení řízení (body 141 a 142) Komise vznáší pochybnosti o tom, že by rozhodnutí o dopuštění soustavného neplacení faktur od konce roku 2000 do začátku roku 2003 bylo přijato bez zásahu belgických orgánů.

(204) Podle odpovědi belgické vlády byla správní rada SNCB informována o této praxi až 19. července 2002; současně byl informován vládní komisař. Komise neobdržela připomínky od třetích stran.

(205) Komise nalezla v zápisech z rozpravy ve sněmovně a v senátu ze dne 6. března 2002, 24. ledna 2002 a 28. února 2002 zmínky o IFB v souvislosti s širší rozpravou poslanců a senátorů o otevření trhu železniční dopravy a o kauze ABX. Proto požádala belgickou vládu, aby jí předala studie Boston Consulting Group a Team Consult, které byly zmíněny při těchto rozpravách, a rovněž usnesení belgické vlády ze dne 22. února 2002, které bylo rovněž předmětem rozpravy.

(206) Analýza těchto dokumentů neumožnila zjistit indicie o tom, že by belgická vláda ovlivňovala rozhodování SNCB o budoucnosti IFB.

(207) Pak ale vzniká otázka, zda toleranci vedení veřejného podniku tak, jak ji popisuje bod 203 tohoto rozhodnutí, lze přisoudit belgickému státu, když nejsou známky o specifickém zasahování ze strany státní správy do vzniklé situace.

(208) Podle zákona z roku 1993, kterým se zřizuje SNCB jako veřejnoprávní akciová společnost, totiž vedení SNCB, tj. delegovaný člen správní rady a členové řídicího výboru, řídí podnik samostatně, bez zasahování orgánů veřejné správy. Pak ovšem, když nejsou konkrétní indicie o zásahu státu do řízení ve věci IFB, musí Komise dospět k závěru, že rozhodnutí vedení SNCB o tolerování neplacení faktur IFB v době od konce roku 2000 do července 2002 nelze přisoudit belgickému státu.

Období od rozhodnutí správní rady ze dne 19. července 2002 do rozhodnutí správní rady ze dne 20. prosince 2002

(209) Po 19. červenci 2002 věděla správní rada, a v jejím rámci i vládní komisař, který představuje zájmy Belgie ve správní radě SNCB, že IFB neplatí faktury již od konce roku 2000, a schválila poskytnutí zálohy IFB ve výši 2,5 mil. EUR v průběhu druhého pololetí roku 2002.

(210) Komise musí v tomto ohledu ověřit, zda kritéria stanovená judikátem *Stardust Marine* umožňují přisoudit toto rozhodnutí správní rady SNCB Belgii. Jinými slovy, v daném případě jde o ověření toho, zda přítomnost vládního komisaře ve správní radě, nehledě na jeho konkrétní nezasahování do posuzovaného opatření, umožňuje přesto přičíst rozhodnutí belgickému státu. Z údajů, které má Komise k dispozici, však vyplývá, že ani vyšetřování v dané věci, ani připomínky třetích stran nevedly ke zjištění indicií napovídajících, že belgická vláda usilovala o ovlivnění rozhodnutí správní rady ze dne 19. července 2002. Jelikož SNCB je samostatný veřejný podnik, který má status veřejnoprávní akciové společnosti, uplatňuje vůči belgickému státu samostatnost v řízení. Co se týče přítomnosti vládního komisaře ve správní radě SNCB, Komise poznamenává, že úloha komisaře byla omezena (viz rovněž zprávu Účetního dvora v této věci⁽³¹⁾); vládní komisař mohl zasáhnout vůči rozhodnutí ze dne 19. července 2002 pouze kdyby mohlo poškodit realizaci úkolů veřejné služby SNCB. Vzhledem k výši podpory (2,5 mil. EUR) a k formě podpory (úročená hotovostní záloha), je nutno konstatovat, že rozhodnutí nebylo takového rázu, aby poškodilo realizaci úkolů veřejné služby SNCB.

⁽³¹⁾ Účetní dvůr: Řádné používání státních prostředků společností S.N.C.B.; audit provedený na základě usnesení Poslanecké sněmovny ze dne 11. května 2000; Brusel, květen 2001.

(211) Komise učinila závěr, že vzhledem k těmto údajům nelze poskytnutí půjčky SNCB společnosti IFB ve výši 2,5 mil. EUR na udržení obchodní činnosti bez jakékoliv spojitosti s veřejnou službou přisoudit belgickému státu.

(212) Komise dospěla k závěru, že daný případ neobsahuje indicie o integrování do veřejné správy, povaze činnosti a statutu, které by umožňovaly stanovit, že rozhodnutí správní rady ze dne 19. července 2002 o poskytnutí zálohy 2,5 mil. EUR společnosti IFB lze přisoudit belgickému státu.

Období, které následovalo po rozhodnutí správní rady ze dne 20. prosince 2002

(213) Správní rada dne 20. prosince 2002 rozhodla, že uzavře s IFB rámcovou smlouvu, která měla zahrnovat opatření pro záchranu, a rovněž opatření pro restrukturalizaci, a vyústit do navýšení kapitálu IFB.

(214) Analýza spisu, kterou Komise provedla v dopise o zahájení řízení (body 143 až 150), vedla ke zjištění třech konkrétních indicií poukazujících na to, že tato záchranná a restrukturalizační opatření ve prospěch IFB lze přisoudit belgickému státu. Těmito indiciemi jsou:

— předložení restrukturalizačního plánu belgickému státu ke schválení,

— články v tisku, poukazující na silný vliv belgické vlády na SNCB v roce 2003,

— rozsah, obsah a podmínky rámcové smlouvy ze dne 7. dubna 2003.

(215) Ve své odpovědi na dopis o zahájení řízení belgické orgány popírají, že by tyto tři indicie byly dostačující,

aby bylo stanoveno, že opatření lze přisoudit státu ve smyslu judikatury *Stardust Marine*. Komise dále v textu znovu opakuje obsah indicií a vysvětluje, proč argumenty belgické vlády přijmout nelze.

a) Schválení veřejnými orgány (bod 56 rozsudku *Stardust Marine*)

(216) Ve svých rozsudcích *Van der Kooy* ⁽³²⁾, *Itálie/Komise* ⁽³³⁾ a *Komise/Francie* ⁽³⁴⁾ Soudní dvůr vyvodil přičitatelnost podpory ze skutečnosti, že podpora byla předložena ke schválení orgánům veřejné správy. V rozsudku *Van der Kooy* tento prvek sám o sobě stačil na stanovení přičitatelnosti; v rozsudcích *Itálie/Komise* a *Komise/Francie* je schválení kombinováno s jinými prvky, které poukazují na vliv orgánů veřejné správy. ⁽³⁵⁾ Rozhodnutí *Space Park Development GmbH*, které bylo prvním rozhodnutím Komise uplatňujícím rozsudek *Stardust Marine*, vyvozuje, že podporu lze přisoudit státu rovněž ze skutečnosti, že předmětná půjčka měla získat schválení zemských orgánů Brém ⁽³⁶⁾. Proto předložení opatření členskému státu ke schválení představuje indicii přičitatelnosti.

(217) V daném případě tedy článek 2 rámcové smlouvy zavazuje správní rady SNCB a IFB, aby předložily restrukturalizační plán ke schválení belgickému státu ⁽³⁷⁾. To představuje tudíž první indicii o tom, že rozhodnutí SNCB restrukturalizovat IFB lze přisoudit belgickému státu.

(218) Belgická vláda argumentuje, že na rozdíl od toho, co stanovila rámcová smlouva, SNCB a IFB nakonec restrukturalizační plán ke schválení belgické vládě nepředložily, jelikož by se tím narušila komerční autonomie SNCB.

⁽³²⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 2. února 1988, *Kwekerij Gebroeders van der Kooy BV e.a. / Komise* (C-67/85, C-68/85 a 70/85, Sb. 1988, s. 219).

⁽³³⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 21. března 1991, *Itálie/Komise* (C-303/88, Sb. 1991, s. I-1433, a C-305/89, Sb. 1991, s. I-1603).

⁽³⁴⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 30. ledna 1985, *Komise/Francie* (290/83, Sb. 1985, s. 439).

⁽³⁵⁾ Jako je jmenování vedoucích pracovníků státem v rozsudcích *Komise/Itálie*, financování veřejnou institucí, podmínky poskytnutí pomoci, které odpovídají podmínkám poskytnutí běžné státní podpory, prezentování podpory vládou jako součásti souboru státních opatření v rozsudku *Komise/Francie*.

⁽³⁶⁾ Rozhodnutí Komise ze dne 17. září 2003 o státní podpoře Německa ve prospěch společnosti *Space Park Development GmbH*, Úř. věst. L 61, 27.2.2004, s. 66, bod odůvodnění 30.

⁽³⁷⁾ Připomínáme, že znění článku 4 je následující: Strany potvrzují svůj záměr provést následující opatření, budou-li v souladu s plánem restrukturalizace, který schválí obě správní rady, belgický stát a v případě potřeby ES, a s výhradou schválení akcionáři IFB.

- (219) Jak již bylo vysvětleno v dopise o zahájení řízení (body 146 a 147), tato faktická situace nemá za následek, že by tato indicie přičitatelnosti přestala platit: zdá se vyloučené, že by obě smluvní strany, SNCB a IFB, zařadily takovou doložku do smlouvy, kdyby v tomto směru nebylo vlivu belgické vlády.
- (220) Skutečnost, že belgická vláda tvrdí, že ve věci restrukturalizace nebyla formálně konzultována, nestačí na vyloučení neformálního vlivu belgické vlády při přípravě rámcové smlouvy ze dne 7. dubna 2003, ani na vyloučení toho, že ke schválení došlo. Jak totiž Soudní dvůr konstatoval v rozsudku *Stardust Marine* „... zejména z důvodu privilegovaných vztahů, které existují mezi státem a veřejným podnikem, bude pro třetí osobu velmi nesnadné prokázat v konkrétním případě, že podpůrná opatření přijatá takovým podnikem byla ve skutečnosti učiněna na pokyn orgánů veřejné správy.“ Proto pak pouhá skutečnost, že smlouva uzavřená mezi stranami stanoví schválení belgickým státem, představuje silnou indicii implikace belgické vlády.
- (221) Ve své odpovědi na dopis o zahájení řízení belgická vláda vysvětluje, že doložka v článku 2 rámcové smlouvy se netýkala samotného restrukturalizačního plánu, ale sdělení, kterým se Belgie chystala oznámit rámcovou smlouvu Komisi.
- (222) Komise má za to, že tento argument není přesvědčivý: kdyby strany rámcové smlouvy měly na mysli její pouhé oznámení Belgií Komisi, napsaly by to výslovně v článku 2 smlouvy. Výklad, který navrhuje belgická vláda, je s písmem smlouvy v rozporu.
- (223) Komise proto učinila závěr, že článek 2 smlouvy zahrnuje schválení opatření belgickými orgány a představuje indicii, že předmětná opatření lze přisoudit belgickému státu.
- b) Články v tisku
- (224) Další indicie, které mluví ve prospěch zasahování belgické vlády v této věci, se nacházejí rovněž v tiskových člancích⁽³⁸⁾. Například článek, který vyšel v *La Libre Belgique* dne 19. května 2003⁽³⁹⁾ cituje tiskové oddělení SNCB, jež vysvětluje, že ke dni 19. května 2003 Belgie zatím neoznámila záchranná opatření Komisi, ačkoliv rámcová smlouva byla podepsána dne 7. dubna 2003, skutečností, že „federální vláda má k tomu co říci“. V článku, který vyšel v březnu 2003 na webových stránkách www.cheminots.be, je Karel Vinck, v té době delegovaný člen správní rady SNCB, citován ve věci ABX a IFB takto: „Požaduje pro řízení společnosti dostatečný manévrovací prostor“. To napovídá, že vedení SNCB mělo za to, že stát zasahoval do těchto věcí příliš.
- (225) Belgie tuto indicii vyvrací. Pokud jde o článek v *La Libre Belgique*, argumentuje po způsobu článku 2 rámcové smlouvy, že federální vláda se měla vyjádřit pouze ke sdělení belgické vlády Komisi, jímž by byla oznámena rámcová smlouva. Avšak znění tiskového článku a tiskového komuniké SNCB je jasné. Kdyby tiskové oddělení SNCB chtělo říct, že belgická vláda měla pouze schválit předávací text Komisi, bylo by uvedlo, že problém, který se řeší, je čistě otázkou formy, nikoliv obsahu.
- (226) Pokud jde o slova vyřčená Karlem Vinckem, jsou belgické orgány toho názoru, že se omezovala na řízení úkolů veřejné služby. To se zdá málo věrohodné, protože byl tážán zejména ve věci ABX a IFB, které, jak uznává i sama belgická vláda, se týkají obchodních aktivit SNCB, a nikoliv úkolu veřejné služby.
- c) Rozsah, obsah a podmínky rámcové smlouvy
- (227) V obecnější rovině Komise připomíná, že důsledkem bodu 56 zmiňovaného rozsudku *Stardust Marine*, podle něhož při rozhodování o tom, zda opatření lze přisoudit členskému státu, je nutno vzít v úvahu „jakoukoliv další indicii poukazující v konkrétním případě na zapojení orgánů veřejné správy nebo na nepravděpodobnost nezapojení do schvalování opatření, rovněž s ohledem na jeho rozsah, obsah nebo podmínky, které obsahuje“, je, že rozsah, obsah a podmínky rámcové smlouvy představují další indicie přičitatelnosti.
- (228) Belgie tuto třetí indicii vyvrací opakováním, že SNCB byla údajně při přijetí veškerých svých rozhodnutí naprosto nezávislá s výjimkou řízení veřejných služeb.

⁽³⁸⁾ Články z tisku mohou představovat indicie přičitatelnosti, viz rozhodnutí *ABX Logistics*, Úř. věst. C 9, 14.1.2004, S. 12; *Sniace SA*, Úř. věst. L 108, 30.4.2003, s. 35.

⁽³⁹⁾ „Inter Ferry Boats coupée en 2 branches“, on-line dne 19. května 2003 na www.lalibre.be

(229) Komise je toho názoru, že zákon z roku 1993, kterým se upravuje status SNCB jako veřejnoprávní akciové společnosti, jistě dává SNCB určitou autonomii při provádění komerční činnosti. Přesto však Komise připomíná, že vládní komisař je přítomen na každé schůzi správní rady a může se obrátit na belgické orgány se stížností s cílem zrušit rozhodnutí správní rady o věci jiné než je plnění úkolu veřejné služby, pokud toto rozhodnutí „způsobuje [...] újmu realizaci úkolu veřejné služby.“

(230) Jak již bylo vysvětleno, Komise má za to, že rozhodnutí poskytnout hotovostní zálohu ve výši 2,5 mil. EUR nemohlo být předmětem stížnosti vládního komisaře, neboť vzhledem ke své výši a formě nemohla způsobit újmu realizaci úkolu veřejné služby.

(231) Jiným způsobem je nutno hodnotit rozhodnutí investovat téměř 100 mil. EUR do společnosti na pokračí úpadku. Toto rozhodnutí mělo vést vládního komisaře k tomu, aby zasáhl nebo aby alespoň informoval belgické orgány, aby formálně či neformálně zasáhly, jak učinil například v roce 2000 u investic do ABX, italské divize.

(232) Komise se proto domnívá, že rozsah, obsah a podmínky rámcové smlouvy, spolu s přítomností a pravomocemi vládního komisaře, rovněž představují indicie přičitatelnosti.

d) Závěr

(233) V důsledku tohoto Komise učinila závěr, že předmětná opatření lze přisoudit belgickému státu pokud se týká období, které následovalo po rozhodnutí správní rady SNCB ze dne 20. prosince 2002.

(234) Je tedy zapotřebí analyzovat, zda opatření přijatá SNCB ve věci IFB po 20. prosinci 2002 poskytla příjemci výhodu, nebo zda naopak SNCB postupovala stejně jako by postupoval rozumný investor v tržní ekonomice.

4.1.2 Výhoda pro příjemce podpory s uplatněním zásady rozumného investora v tržní ekonomice

(235) Je nutno analyzovat, zda rozhodnutí správní rady SNCB ze dne 20. prosince 2002 o navýšení kapitálu IFB konverzí splatných pohledávek a o poskytnutí záchranných opatření, které vedlo SNCB k tomu, že dne 7. dubna 2003 podepsala s IFB rámcovou smlouvu, vytvořilo ekonomické zvýhodnění pro IFB nebo zda je toto rozhodnutí výsledkem hodnocení jaké by učinil soukromý investor v tržní ekonomice.

(236) Protože rozhodnutí SNCB, že již nebude od IFB vyžadovat úhradu svých faktur od konce roku 2000 do prosince 2002, stejně jako rozhodnutí SNCB, že poskytne zálohu 2,5 mil. EUR, nelze přisoudit Belgii, není zapotřebí analyzovat tato rozhodnutí dopodrobna.

(237) Připomeňme, že opatření pro záchranu spočívala:

— v poskytnutí odkladu splátek dluhu ve výši 63 mil. EUR,

— v poskytnutí úvěrové facility ve výši 15 mil. EUR,

— v poskytnutí vratné zálohy ve výši 5 mil. EUR.

(238) Restrukturalizační opatření zahrnovala zrušení investic do dceřiných společností ve Francii a restrukturalizaci a pokračování činnosti v Belgii. Financování těchto opatření bylo nejdříve zajištěno záchrannými opatřeními a restrukturalizační plán stanovil, že financování by pokračovalo konverzí následujících pohledávek na akciový kapitál:

— konverze dluhů 63 mil. EUR, pro něž byl poskytnut odklad splátek, na akciový kapitál,

— konverze úvěrové facility 15 mil. EUR na akciový kapitál,

— konverze úroků z kapitalizovaných odložených splátek a z úvěrové linky na akciový kapitál.

(239) Pro stanovení, zda SNCB postupovala stejně jako by postupoval soukromý investor v tržní ekonomice, je zapotřebí zhodnotit, zda by za podobných okolností soukromý investor srovnatelné velikosti jako SNCB, který by se nacházel ve srovnatelné situaci jako SNCB, mohl dospět k tomu, že by postupoval stejným způsobem⁽⁴⁰⁾.

⁽⁴⁰⁾ Rozsudek ze dne 21. března 1991, *Itálie/Komise*, C-305/89, body 19 a 20.

(240) Soudní dvůr upřesnil, že není-li chování soukromého investora nutně chováním běžného investora vkládajícího kapitál pro účely jeho rentabilizace ve více či méně krátkodobém výhledu, musí být alespoň chováním soukromého holdingu nebo soukromé skupiny podniků, která sleduje celkovou nebo odvětvovou strukturální politiku a která se řídí perspektivami rentability v dlouhodobějším výhledu⁽⁴¹⁾. Soudní dvůr upřesnil, že Komise je povinna „provést úplnou analýzu všech relevantních elementů sporné operace a jejich souvislostí“, aby zjistila, zda stát postupoval stejně, jako by postupoval obezřetný investor v tržní ekonomice⁽⁴²⁾.

(241) Belgie ve své odpovědi na dopis o zahájení řízení vyslovila názor, že rozhodnutí SNCB požádat IFB, aby zrušila investice ve francouzských dceřiných společnostech skupiny, a rovněž rozhodnutí SNCB požádat IFB, aby činnost v Belgii restrukturalizovala a pokračovala v ní, odpovídají rozhodnutím, jaká by učinil soukromý investor v tržní ekonomice.

(242) Komise se však domnívá, že správná otázka nezní tak, zda IFB zrušením investic v dceřiných společnostech ve Francii a restrukturalizací a pokračováním činnosti v Belgii postupovala stejně jako investor v tržní ekonomice, ale zda rozhodnutí SNCB o tom, že bude financovat tato dvě opatření, je rozhodnutím, které by učinil soukromý investor.

(243) V letech 2002/2003 SNCB tedy měla rozhodnout, zda ve svém úhrnu bylo méně nákladné financovat restrukturalizaci IFB (zahrnující zrušení investic v dceřiných společnostech ve Francii a pokračování činnosti v Belgii) nebo zda bylo méně nákladné vyhlásit úpadek IFB. Komise v praxi trvale zastává názor, že soukromý investor by pokračoval v činnosti dceřiné společnosti, pokud by ze srovnání nákladů na likvidaci dceřiné společnosti a nákladů na restrukturalizaci dceřiné společnosti vyplynulo, že náklady na likvidaci jsou vyšší než náklady na restrukturalizaci⁽⁴³⁾.

(244) Je tedy zapotřebí nejdříve zjistit, jaké náklady by pro SNCB představovaly oba tyto scénáře, tj. restrukturalizace a likvidace IFB.

⁽⁴¹⁾ Rozsudek ze dne 21. března 1991, *Itálie/Komise*, C-305/89, body 19 a 20.

⁽⁴²⁾ Rozsudek ze dne 6. března 2003, *WestLB Girozentrale/Komise* (T-228/99 a T-233/99, Sb. 2003, s. II-435). Bod 2251.

⁽⁴³⁾ Viz rozhodnutí Komise ze dne 7. prosince 2005, věc C 53/03, *Belgie, Restrukturalizace společnosti ABX Logistics*, bod 196 a následující.

4.1.2.1 Náklady na restrukturalizaci IFB

(245) V prvním scénáři SNCB věnuje 95,3 mil. EUR na financování restrukturalizace IFB tak, že se vzdá splacení pohledávek, které jsou konvertovány na kapitál. Po restrukturalizaci vlastní 100 % podniku, jehož hodnota je odhadována na 31 mil. EUR, avšak má 34,2 mil. EUR rezerv a 15 mil. EUR finančních dluhů (kromě dluhů vůči SNCB) a má tedy čistou hodnotu podniku –18 mil. EUR. Komise hodnotí tyto odhady, zakládající se na uznávaných metodách, jako reálné.

(246) Komise tedy konstatuje, že za předpokladu prodeje IFB by SNCB mohla získat pouze zápornou cenu prodeje.

4.1.2.2 Hypotetické náklady likvidace IFB

(247) Ve druhém scénáři se SNCB rovněž vzdá toho, že by se jí vrátilo jejich 95 mil. EUR v pohledávkách. Belgie na základě údajů, které byly k dispozici při uzavření rámcové smlouvy dne 7. dubna 2003, odhaduje mimo jiné, že likvidace belgických aktivit IFB by přinutila SNCB vynaložit další náklady v rozsahu 70,6 až 161,8 mil. EUR. Tato částka by odpovídala částkám, které by normálně mohly být získány zpět likvidačními aktivy (37,5 mil. EUR), od nichž jsou odečteny náklady vzniklé likvidačními pasivy IFB (67 až 76,9 mil. EUR) a náklady na zaměstnance SNCB, kteří by se stali nadbytečnými (41,1 až 122,4 mil. EUR) po zastavení činnosti IFB.

(248) Komise tuto analýzu nesdílí. Především popírá, že by SNCB měla platit veškerá pasiva IFB. A pak nesouhlasí s vyšší sociálních vícenákladů, které Belgie vypočítala.

Odpovědnost SNCB za pasiva IFB

(249) Na rozdíl od toho, co tvrdí Belgie, skutečnost, že IFB měla čisté aktivum (hodnotu kompenzovaných aktiv sníženou o hodnotu vymahatelných pasiv) záporné, neznamená, že v případě úpadku by SNCB musela uhradit příslušné zbývající pasivum. Komise vlastně připomíná, že v zásadě společnost jako IFB odpovídá za své závazky svým vlastním firemním majetkem. Odpovědnost akcionářů za závazky společnosti běžně nepřekračuje akciový kapitál společnosti a netýká se vlastního majetku jednotlivých akcionářů. Pouze ve výjimečných případech a za velmi přísných podmínek některé vnitrostátní zákonné úpravy počítají pro třetí osoby s možností, aby se obrátily na akcionáře⁽⁴⁴⁾.

⁽⁴⁴⁾ Viz rozhodnutí o rozšířeném řízení C 53/03, *Belgie, ABX Logistics*, bod 61.

(250) Za předpokladu úpadku IFB by SNCB tedy ztratila svůj akciový kapitál, ale nemusela by vyplácet ostatní věřitele IFB. Náklady úpadku IFB pro SNCB jednájící z pozice akcionáře by tedy a priori byly nulové, a nikoli 29,5 až 39,4 mil. EUR, jak tvrdí belgické orgány.

(251) Ve své rozhodovací praxi Komise nicméně uznává, že podnik v situaci SNCB by mohl být nucen uhradit náklady z jiného titulu než z titulu akcionáře⁽⁴⁵⁾. V daném případě by šlo zejména o následující náklady:

— jako věřitel SNCB ztratí své pohledávky za IFB nejméně v poměru svého podílu na pasívech IFB, jež nejsou kryta aktivy; Komise může akceptovat, že vzhledem k úloze SNCB při likvidaci IFB toto riziko může být vyhodnoceno až do výše celkové částky pohledávek, které SNCB vlastní za IFB, tedy 95 mil. EUR,

— jako mateřský podnik; Komise může akceptovat, že pro záchranu jména by od SNCB bylo rozumné, kdyby převzala část neuhrazených dluhů dodavatelům IFB, kteří jsou rovněž dodavateli SNCB.

(252) Je nutno tedy odhadnout maximální částku, kterou by SNCB mohla nakonec uhradit z této pozice. V tomto ohledu sama Belgie odhaduje, že vícenáklady vynaložené SNCB z tohoto titulu by neměly převýšit 13 mil. EUR. Ve skutečnosti by reálné vícenáklady mohly být nižší, neboť věřitelé IFB by nejdříve získali zpět část svých pohledávek z likvidace IFB a SNCB by jim pak uhradila jen zůstatek. Částku 13 mil. EUR je tedy třeba považovat za maximální hranici.

Výše sociálních vícenákladů pro SNCB

(253) Komise je v zásadě toho názoru, že soukromý investor v tržní ekonomice, který se má rozhodnout mezi restrukturalizací své dceřiné společnosti a jejím úpadkem, může brát v potaz náklady na snížení stavu zaměstnanců, kdyby toto snížení stavu bylo přímým a nevyhnutelným důsledkem vyhlášení úpadku dceřiné společnosti.

(254) Belgie dospěla k závěru, že vyhlášení úpadku IFB by zanechalo SNCB s nadstavem 530 zaměstnanců, z nichž 50 bylo detašováno u IFB a 480 bylo zaměstna-

ných v rámci SNCB v činnostech, jejichž pokračování záviselo na činnosti IFB. Snížení stavu zaměstnanců SNCB o 530 osob by představovalo náklady ve výši 122,4 mil. EUR, tedy 230 000 EUR na osobu. Podrobnosti této kalkulace jsou vysvětleny v části 3 tohoto rozhodnutí.

(255) Komise je toho názoru, že není reálné uvažovat, že SNCB by mohla získat zpět pouze 21 % přeprav, které předtím prováděla IFB. Především, jak i Belgie uznává ve své odpovědi na rozhodnutí o zahájení řízení, trhy, na kterých působí IFB, jsou v plném rozkvětu (růst 11 % na úseku překládky zboží, růst 12 % na úseku kombinované dopravy). Jeví se tudíž pravděpodobným, že soutěžitelé IFB by koupili aktiva IFB, aby pokračovali v jejich činnostech.

(256) Za tohoto předpokladu by kupec IFB potřeboval dopravní služby železniční nákladní dopravy. Vzhledem k velmi silné pozici SNCB na trhu mezinárodní dopravy zboží z Belgie a jejím monopolu (do 1. ledna 2007) na vnitrostátním trhu přepravy zboží v Belgii, má Komise za to, že nabyvatel IFB by si zvolil za železničního dopravce alespoň pro část těchto potřeb SNCB. Pak tedy by SNCB i za předpokladu úpadku IFB mohla získat zpět velkou část železničních přeprav vykonávaných IFB.

(257) Kromě toho Komise pozoruje, že trhy železniční dopravy rostou. Proto se zdá rozumným uznat, že SNCB by mohla růst stejnou rychlostí jako trh, což by jí umožnilo znovu postupně zapojit všech 50 zaměstnanců, detašovaných u IFB.

(258) Závěrem: Komise má za to, že Belgie nedokázala prokázat přesvědčivým způsobem, že SNCB by měla nadstav 480 zaměstnanců v případě úpadku IFB a že by nemohla znovu zapojit 50 zaměstnanců detašovaných u IFB.

(259) Na základě informací předaných Belgií je Komise toho názoru, že ve druhém scénáři se SNCB rovněž vzdá (stejně jako v prvním scénáři) úhrady svých pohledávek v maximální výši 95,3 mil. EUR a kromě toho vynaloží náklady maximálně ve výši 13 mil. EUR.

4.1.2.3 Závěr

(260) Jelikož SNCB se v obou scénářích vzdala svých pohledávek za IFB ve výši 95,3 mil. EUR, Belgie neprokázala,

⁽⁴⁵⁾ Viz rozhodnutí Komise ze dne 7. prosince 2005, věc C 53/03, Belgie, Restrukturalizace společnosti ABX Logistics, bod 204 a následující.

že volbou prvního scénáře (financování restrukturalizace) vedoucího SNCB k udržení podniku, jehož hodnota je záporná a odhaduje se na -18 milionů EUR, SNCB učinila ekonomicky promyšlenou volbu oproti druhému, likvidačnímu, scénáři, při kterém se jediné vícenáklady prokázané v rámci tohoto řízení odhadují maximálně na 13 mil. EUR.

- (261) Komise učinila závěr, že Belgie neprokázala, že SNCB postupovala jako soukromý investor, když učinila rozhodnutí, které lze přisoudit belgickému státu, že bude financovat restrukturalizaci a pokračování činnosti IFB v Belgii a zrušení investic IFB ve Francii.

4.1.3 Narušení hospodářské soutěže a dopad na výměnu mezi členskými státy

- (262) Komise musí analyzovat situaci na příslušném trhu, tržní podíly příjemce podpory na tomto trhu, a rovněž dopad, jaký bude mít finanční podpora na situaci v hospodářské soutěži ⁽⁴⁶⁾.

- (263) V daném případě byla finanční pomoc poskytnuta podniku působícímu na trzích otevřených pro hospodářskou soutěž, který hospodářsky soutěží s jinými subjekty několika členských států, jak se poukazuje v části 2 tohoto rozhodnutí. Finanční pomoc tedy narušuje nebo by mohla narušit hospodářskou soutěž a mohla by mít nebo má dopad na obchodní výměnu mezi členskými státy.

- (264) Belgická vláda v dopise, kterým odpověděla na zahájení řízení, popírá, že tato dvě kritéria čl. 87 odst. 1 byla splněna, neboť Komise prý nepředložila žádný důkaz, jež by prokázal takové narušení hospodářské soutěže.

- (265) Komise upozorňuje belgické orgány na skutečnost, že čl. 87 odst. 1 odkazuje na hrozbu narušení. Komise tudíž nemusí přinášet důkaz narušení hospodářské soutěže, ale musí přesvědčivě vysvětlit riziko takového narušení, což učinila v dopise o zahájení řízení (body 212 a 213), a rovněž v tomto rozhodnutí.

4.1.4 Závěr: existence státní podpory

- (266) Závěrem: Komise je toho názoru, že financování restrukturalizace IFB (v Belgii) a ukončení její činnosti ve Francii společností SNCB formou konverze dluhů na kapitál ve výši 95,3 mil. EUR představuje státní podporu.

⁽⁴⁶⁾ Rozsudek Soudního dvora ze dne 13. března 1985, *Nizozemské království a Leeuwarder Papierwarenfabriek / Komise*, (spojené věci 296/82 a 318/82, Sb. 1985, s. 809), bod 24.

4.2 Slučitelnost podpory

- (267) Čl. 87 odst. 3 písm. c) Smlouvy o ES stanoví, že „za slučitelné se společným trhem lze považovat podpory, které mají usnadnit rozvoj určitých hospodářských činností nebo hospodářských oblastí, pokud nemění podmínky obchodu v takové míře, jež by byla v rozporu se společným zájmem.“

- (268) Podpora poskytnutá Belgií prostřednictvím SNCB by mohla být slučitelná se společným trhem na základě čl. 87 odst. 3 písm. c) v souladu s jeho výkladem Komisí v pokynech z roku 1999 a z roku 2004.

4.2.1 Slučitelnost podpor z titulu podpor na záchranu

- (269) Jako podpory na záchranu by mohla být slučitelná pouze opatření spočívající v podpoře na posílení likvidity. V tomto případě jsou podporami na posílení likvidity poskytnutí platební lhůty, úvěrové facility a vratné zálohy.

- (270) Nejdříve vzniká otázka, jaká verze pokynů je použitelná. Poslední verze těchto pokynů vstoupila v platnost dnem 10. října 2004. V bodě 7 uvádí „datum použitelnosti a doba trvání“:

„(102) Komise bude používat tyto pokyny ode dne 10. října 2004 do 9. října 2009.“

- (103) Oznámení zezvidovaná v Komisi do 10. října 2004 budou posuzována z pohledu kritérií, která platila v okamžiku oznámení.

- (104) Komise prověří, zda se podpory na záchranu či restrukturalizaci poskytnuté bez schválení Komise, a tedy v rozporu s čl. 88 odst. 3 Smlouvy slučují se společným trhem na základě těchto pokynů, pokud je část nebo celá podpora poskytnuta po jejich zveřejnění v *Úředním věstníku Evropské unie*. Ve všech ostatních případech bude postupovat podle pokynů platných v době, kdy byla podpora poskytnuta.“

- (271) Podpory na posílení likvidity byly poskytnuty dne 7. dubna 2003 uzavřením rámcové smlouvy mezi IFB a SNCB. K jejich poskytnutí došlo bez předběžného oznámení Komisi a tedy s porušením čl. 88 odst. 3 Smlouvy o ES. Hodnocení jejich slučitelnosti jako podpor na záchranu se tedy bude provádět na základě pokynů z roku 1999.

(272) Bod 23 pokynů z roku 1999 definuje pět následujících podmínek pro to, aby podpora na záchranu mohla být slučitelná se společným trhem:

„Podpora na záchranu musí:

- a) obsahovat podporu likvidity ve formě záruk za půjčky nebo půjček. V obou případech musí být půjčka poskytnuta s úrokovou sazbou přinejmenším srovnatelnou s úrokovými sazbami půjček pro zdravé podniky, zejména s referenčními úrokovými sazbami přijatými Komisí;
- b) být spojena s půjčkami, které mají být splaceny v období ne delším než dvanáct měsíců po vyplacení poslední splátky podniku; splacení půjčky související s podporou na záchranu může být případně kryto podporou na restrukturalizaci, kterou by později Komise schválila;
- c) být oprávněna na základě vážných sociálních důvodů a nesmí mít závažné účinky přelévání („spillover“) na ostatní členské státy;
- d) být při oznámení doprovázena závazkem dotyčného členského státu, že nejpozději do šesti měsíců po schválení opatření podpory na záchranu předloží Komisi restrukturalizační nebo likvidační plán, nebo prokáže, že půjčka je plně splacena a/nebo že záruka je ukončena;
- e) být omezena na částku nezbytnou k udržení podniku v provozu po dobu, během níž je podpora schvalována (například na pokrytí mzdových a platových nákladů nebo obvyklých dodávek).“

(273) Doba splácení stanovená rámcovou smlouvou je dvanáct měsíců. Avšak belgická vláda informovala Komisi, že strany dobu prodloužily tichou dohodou až do okamžiku navýšení kapitálu.

(274) Z pohledu této informace Komise byla v rozhodnutí o zahájení řízení toho názoru (body 232 a 233), že kritérium bodu 23 písm. b) splněno nebylo a že podpory likvidity nelze schválit jako podpory na záchranu.

(275) Belgie popírá takové právní hodnocení s uplatněním tří argumentů. Za prvé má za to, že SNCB udržovala záchraná opatření za jediným účelem, aby umožnila Komisi uzavřít posuzování věci NN 9/2004. Využívá bod 24 pokynů, který stanoví, že schválení záchraných opatření zůstává v platnosti až dokud Komise nerozhodne o restrukturalizačním plánu. Proto belgické orgány žádají Komisi, aby se neodvolávala na délku svého vlastního schvalovacího řízení záchraných opatření pro popření délky zachování těchto opatření a aby schválila na základě bodu 24 pokynů z roku 1999 záchraná opatření až dokud Komise nerozhodne o restrukturalizačním plánu.

(276) Komise má za to, že tento argument je irelevantní. Bod 24 pokynů z roku 1999 totiž uvádí, že „Podpora na záchranu bude zpočátku schválena pro období nejdéle šesti měsíců nebo, pokud dotyčný členský stát předložil během tohoto období restrukturalizační plán, do doby, než Komise rozhodne o plánu. Za náležitě opodstatněných výjimečných okolností a na žádost dotyčného členského státu může Komise počáteční šestiměsíční období prodloužit.“

(277) Komise poznamenává, že Belgie realizovala podpory na restrukturalizaci dne 7. dubna 2003. Šestiměsíční lhůta pro předložení restrukturalizačního plánu uplynula tedy dnem 6. října 2003. Jelikož belgické orgány předložily Komisi restrukturalizační plán na schůzce dne 12. prosince 2003, nedodržely lhůtu stanovenou bodem 24 pokynů.

(278) Druhý argument belgických orgánů, podle něhož údajně poskytly Komisi každý potřebný údaj pro rozhodování o záchraných opatřeních svým sdělením ze dne 12. srpna 2003, taky není relevantní. Skutečnost, že Komise žádala o další informace potom ještě několikrát totiž poukazuje na to, že informace poskytnuté Belgií nebyly úplné.

(279) Pokud jde o argument belgických orgánů, podle něhož Komise údajně nikdy neměla výhrady k dočasnému zachování záchraných opatření, stačí připomenout, že Komise ve svých dopisech ze dne 13. října 2003 a ze dne 26. ledna 2005 zahrnuje následující upozornění: Komise obrací „pozornost belgických orgánů na odkladnou doložku realizace čl. 88 odst. 3 Smlouvy o ES, která je stanovena v článku 3 nařízení Rady (ES) č. 659/99, která zakazuje provádět jakoukoliv novou

podporu, dokud Komise nerozhodne nebo neměla rozhodnout o jejím schválení. Kromě toho si dovoluji připomenout belgickým orgánům, že ve smyslu článku 14 uvedeného nařízení by příjemce každé podpory udělené s porušením této doložky mohl být požádán, aby ji vrátil.“

- (280) Komise tedy učinila závěr, že podpory likvidity, které SNCB udělila IFB, překročily 12měsíční lhůtu stanovenou v bodě 23 písm. b) pokynů z roku 1999 a že belgické orgány nepředložily Komisi restructuralizační plán v šestiměsíční lhůtě jak stanoví bod 24 pokynů z roku 1999. Podpory udělené ze strany SNCB tedy nemohou být schváleny jako podpory na záchranu. Avšak mohly by být slučitelné se společným trhem jako podpory na restructuralizaci.

4.2.2 Slučitelnost podpor na restructuralizaci

- (281) Opětovně vzniká otázka, jaká verze pokynů je použitelná. V rozhodnutí o zahájení řízení (bod 240) Komise byla toho názoru, že pokud SNCB rozhodne, že neposkytne IFB novou výhodu a bude-li poskytnut důkaz, že SNCB se zavázala konvertovat své pohledávky na kapitál před zveřejněním pokynů z roku 2004, Komise by měla posuzovat ve svém závěrečném rozhodnutí poskytnuté podpory SNCB IFB na základě pokynů z roku 1999.
- (282) Belgické orgány ve své odpovědi na dopis o zahájení řízení informovaly Komisi, že SNCB se vzdala vkladu v naturálních svého podílu do společnosti TRW v IFB, a bere zpět své oznámení ze dne 28. února 2005. Komise pak tedy konstatuje, že SNCB se rozhodla, že neudělí novou výhodu IFB, ale omezí se na konverzi svých pohledávek na kapitál.
- (283) Je zapotřebí určit, zda se SNCB zavázala ke konverzi svých pohledávek na kapitál před zveřejněním pokynů z roku 2004. Belgické orgány ve své odpovědi na dopis o zahájení řízení poukázaly na to, že v belgickém právu byl závazek SNCB konvertovat pohledávky na kapitál pevný od 7. dubna 2003, okamžikem uzavření rámcové smlouvy, a skutečnost, že tento závazek byl podřízen odkladné podmínce, to znamená oznámení Komisi a schválení Komisí, neměla za následek, že by tento závazek přestal být pevný a konečný. Jak totiž prokázaly belgické orgány, bude-li splněna tato odkladná podmínka, bude to mít zpětný

účinek. Závazek SNCB konvertovat své pohledávky na kapitál je tedy pevný ode dne 7. dubna 2003.

- (284) Jelikož byly splněny obě podmínky, Komise došla k závěru, že je namístě na tento případ použít pokyny z roku 1999. Tento závěr je ostatně v souladu s analýzou předloženou v rozhodnutí o zahájení řízení (bod 240), kde Komise učinila závěr:

„[...] rozhodne-li SNCB, že neposkytne novou výhodu IFB a kdyby byl poskytnut důkaz, že SNCB se zavázala konvertovat své pohledávky na kapitál před zveřejněním pokynů z roku 2004, Komise by měla posuzovat ve svém konečném rozhodnutí poskytnuté podpory SNCB společnosti IFB na základě pokynů z roku 1999.“⁽⁴⁷⁾

- (285) Aby podnik mohl získat podpory na restructuralizaci, musí být nejdříve způsobilý pro uplatnění pokynů. Aby byl způsobilý, musí to být podnik, který má nesnáze. Pokyny z roku 1999 v tomto ohledu uvádějí (body 4 a 5):

„(4) [...] Pro účely těchto pokynů [...] Komise považuje za podnik v nesnázích takový podnik, který není schopen prostřednictvím zdrojů svých či prostředků získaných od svých vlastníků/akcionářů nebo věřitelů zastavit ztráty, které ho bez vnějšího zásahu orgánů veřejné moci během krátkého či střednědobého období téměř jistě přivedou k úpadku.

- (5) Pro účely těchto pokynů se podnikem v nesnázích bez ohledu na jeho velikost rozumí zejména:

- a) společnost s ručením omezeným, pokud zmizela více než polovina upsaného kapitálu a více než čtvrtina tohoto kapitálu se ztratila během předchozích 12 měsíců.“

⁽⁴⁷⁾ Rozhodnutí o zahájení formálního vyšetřovacího řízení – státní podpora C 46/05, bod 240.

(286) Jak již bylo ukázáno v rozhodnutí o zahájení řízení (bod 225), účetní závěrka IFB za rok 2002 ukazuje upsaný kapitál 48 mil. EUR a průběžné ztráty před zdaněním 50 mil. EUR. Proto když SNCB rozhodla v dubnu 2003 o poskytnutí podpor, akciový kapitál byl již ztracen. Jelikož v té chvíli zmizela více než polovina upsaného kapitálu, z toho více než čtvrtina v průběhu posledních dvanácti měsíců, IFB je podnik v nesnázích ve smyslu bodů 4 a 5 pokynů.

(287) Kromě toho podnik nesmí být nově založeným podnikem. V tomto ohledu pokyny z roku 1999 uvádějí (bod 7):

„(7) Pro účely těchto pokynů není nově vzniklý podnik způsobilý pro podporu na záchranu nebo restrukturalizaci, i když je jeho počáteční finanční situace nejistá. Tak je tomu například v případě, jestliže nový podnik vznikne na základě likvidace předcházejícího podniku nebo jestliže pouze převezme aktiva takového podniku.“

(288) Jak je popsáno v části 2 tohoto rozhodnutí, IFB byla založena dne 1. dubna 1998 fúzí společnosti FerryBoats SA se společností InterFerry SA a vložení divize „železnice“ společnosti Edmond Depaire SA do fúzovaného subjektu. V dopise o zahájení řízení (body 218 až 223) Komise přednesla pochybnosti v otázce, zda nový podnik IFB byl pokračovatelem právnické osoby jedné z těchto tří společností nebo zda byl nově založen v roce 1998.

(289) Ve své odpovědi na dopis o zahájení řízení belgické orgány tvrdily, že IFB je pokračovatelem právnické osoby společnosti FerryBoats SA, která byla zapsána do rejstříku v roce 1923. Komise tedy učinila závěr, že IFB není nově založený podnik ve smyslu bodu 7 pokynů z roku 1999.

(290) Bod 3.2.2 pokynů z roku 1999 vyjmenovává podmínky pro schválení podpory na restrukturalizaci. Tyto podmínky jsou následující:

— restrukturalizační plán musí v rozumné době umožnit obnovu dlouhodobé životaschopnosti podniku,

— je zapotřebí přijmout opatření k co největšímu zmírnění nepříznivých důsledků podpory pro soutěžitele,

— podpora se musí omezovat na přísné minimum nezbytné k provedení restrukturalizace,

— Komise musí být umožněno, aby se na základě pravidelných a podrobných zpráv ujistila o řádném průběhu restrukturalizačního plánu,

— podpory na restrukturalizaci smí být poskytnuty pouze jednou.

4.2.2.1 Restrukturalizační plán obnovující ekonomickou životaschopnost podniku

(291) Co se týká restrukturalizačního plánu obnovujícího ekonomickou životaschopnost podniku, pokyny z roku 1999 uvádějí:

„(31) Poskytnutí podpory je podmíněno provedením restrukturalizačního plánu, který musí být schválen Komisí v případě veškerých jednotlivých podpor.“

(32) Restrukturalizační plán, jehož trvání musí být co nejkratší, musí obnovit dlouhodobou životaschopnost podniku během rozumné doby a na základě reálných předpokladů, pokud jde o budoucí provozní podmínky. Podpora na restrukturalizaci musí být tedy spojena s životaschopným restrukturalizačním plánem, který dotýčný členský stát sám vypracuje. Plán musí být Komisi předložen s uvedením dostatečných podrobností a musí zahrnovat zejména průzkum trhu. Zlepšení životaschopnosti musí vycházet především z vnitřních opatření obsažených v restrukturalizačním plánu a může být založeno na vnějších faktorech jako jsou rozdíly v cenách a poptávce, na které nemá podnik žádný podstatný vliv, pokud jsou obecně uznány tržní předpoklady. Restrukturalizace musí zahrnovat ukončení činností, které by byly i po restrukturalizaci nadále ze strukturálního hlediska ztrátové.

(33) Restrukturalizační plán by měl popsat okolnosti, které vedly k nesnázím podniku a poskytnout tak základ pro posouzení, zda jsou navrhovaná opatření vhodná. Měl by zohlednit mimo jiné současný stav a budoucí vyhlídky ve vztahu k nabídce a poptávce na relevantním trhu výrobků se scénáři, které odrážejí nejlepší, nejhorší a střední předpoklady a konkrétní silné a slabé stránky podniku. To by mělo podniku umožnit přechod k nové struktuře, která nabízí vyhlídky na dlouhodobou životaschopnost a umožňuje podniku stát na vlastních nohou.

- (34) Restrukturalizační plán by měl zajistit obrat, který umožní podniku po ukončení jeho restrukturalizace pokrýt veškeré jeho náklady, včetně odpisů a finančních poplatků. Očekávaná návratnost kapitálu by měla být taková, aby restrukturalizovanému podniku umožnila soutěžit na trhu samostatně.“
- (292) Komise ve svém rozhodnutí o zahájení řízení učinila závěr (body 242 až 247), že Belgie předložila restrukturalizační plán, který splňoval kritéria stanovená pokyny a toto kritérium tedy nezpochybnila. Po zahájení řízení Komise neobdržela připomínky zainteresovaných stran, které by tento závěr popíraly.
- (293) Komise připomíná, že podnik IFB byl s to prokázat svou ekonomickou životaschopnost jak ve svém restrukturalizačním plánu předloženém v roce 2003, tak i ve výsledcích dosažených od té doby. V důsledku toho Komise učinila závěr, stejně jako v rozhodnutí o zahájení řízení (bod 271), že kritérium „restrukturalizační plán obnovující ekonomickou životaschopnost podniku“ bylo splněno.
- (294) Ovšem jak vyplývá z bodu 290 tohoto rozhodnutí, restrukturalizační plán zajišťující ekonomickou životaschopnost podniku není dostačující podmínkou; je zapotřebí rovněž zajistit, aby podpora nevedla k nepatřičnému narušení hospodářské soutěže.
- 4.2.2.2 Prevence nepřipustného narušení hospodářské soutěže**
- (295) Co se týče prevence nepřipustného narušení hospodářské soutěže, pokyny z roku 1999 uvádějí (body 35 až 39):
- „(35) Musí být přijata opatření, která co nejvíce zmírní všechny nepříznivé účinky podpory na soutěžitele. Jinak by měla být podpora považována za podporu ‚v rozporu se společným zájmem‘, a tedy neslučitelnou se společným trhem.
- (36) Tato podmínka má obvykle formu omezení přítomnosti společnosti na jejím trhu či trzích po skončení období restrukturalizace. Pokud je velikost relevantního trhu (trhů) na úrovni Společenství nebo EHP zanedbatelná nebo podíl podniku na relevantním trhu (trzích) je zanedbatelný, má se za to, že nedochází k nepřipustnému narušení hospodářské soutěže. Tato podmínka by neměla být běžně použitelná na malé nebo střední podniky, pokud není stanoveno jinak pravidly o státní podpoře v příslušném odvětví.
- (37) Povinné omezení nebo snížení přítomnosti společnosti na relevantním trhu (trzích) představuje kompenzační faktor ve prospěch jejich soutěžitelů. Mělo by být v poměru k rušivým vlivům podpory a zejména k relativní důležitosti podniku na jeho trhu či trzích. Komise určí rozsah omezení nebo snížení na základě průzkumu trhu připojeného k restrukturalizačnímu plánu a, pokud byl postup již zahájen, na základě informací dodaných zainteresovanými stranami. Snížení přítomnosti podniku se provede prostřednictvím restrukturalizačního plánu a podmínek s ním spojených.
- (38) Lze uvažovat o zmírnění potřeby kompenzačních opatření, jestliže by takové snížení nebo omezení mohlo způsobit zjevné zhoršení struktury trhu, například nepřímým vlivem na vytvoření monopolní nebo oligopolní situace.
- (39) Kompenzační opatření mohou mít různé formy podle toho, zda podnik působí na trhu s přebytkem kapacity či nikoliv. [...]“
- (296) Před rozhodnutím o zahájení řízení belgické orgány vysvětlovaly, že pro co největší zmírnění nepříznivých důsledků podpory na soutěžitele společnost IFB přijala dvě opatření:
- stažení svých hospodářských aktivit v překládce zboží ve Francii,
- zavření terminálu Bressouc v Belgii a prodej podílů v terminálech v Bruselu a v Zeebrugge v Belgii.
- (297) Komise ve svém rozhodnutí o zahájení řízení (body 252 až 265) vznesla pochybnosti, zda tato opatření byla dostačující pro co možná největší zmírnění nepříznivých důsledků podpory na soutěžitele. Tyto pochybnosti se týkaly obou odvětví, v nichž IFB pokračovala v činnosti, to znamená belgického trhu překládky zboží a belgického trhu logistiky.
- a) Trh belgické překládky zboží**
- (298) Obě opatření zmiňovaná v dopise o zahájení řízení (bod 260) se týkala trhu belgické překládky zboží. V dopise o zahájení řízení (bod 262 až 264) Komise vznesla pochybnosti, zda tato opatření byla dostačující, zejména vzhledem ke skutečnosti, že společnost TRW, o níž se plánovalo, že SNCB by vložila svůj podíl do IFB, vlastnila významné podíly v terminálech v Bruselu a v Zeebrugge, a že IFB vlastní menšinové podíly ve významném počtu belgických terminálů.

- (299) Belgická vláda ve své odpovědi na dopis o zahájení řízení předkládá několik argumentů pro vyvrácení pochybností Komise. Zdůrazňuje především, že IFB zaznamenala menší růst než trh (IFB růst 4,1 %, terminály v přístavu Antverpy nárůst 10,7 %, terminály v regionu ARA 12 % růst). Komise má za to, že tato dodatečná informace umožňuje učinit závěr, že po realizaci restrukturalizačního plánu se váha IFB na trhu snížila.
- (300) Belgie dále poukazovala na to, že IFB snížila svou kapacitu na trhu překládky zboží z 1,5 milionů TEU v roce 2002 na 1,1 milionů TEU ke konci roku 2005. Komise má za to, že toto snížení kapacity představuje významné opatření ke zmírnění důsledků.
- (301) A konečně Belgie informovala Komisi, že vklad TRW do IFB se realizovat nebude. Komise je toho názoru, že tato poslední změna je významná, jelikož jejím důsledkem je, že uzavření Bressout a prodej podílů v Bruselu a v Zeerbrugge vede ke skutečnému snížení přítomnosti IFB na belgickém trhu překládky zboží.
- (302) Vzhledem k těmto argumentům a vzhledem k tomu, že tržní podíl IFB se snížil, je Komise toho názoru, že Belgie poskytla důkaz, že v odvětví překládky zboží byla přijata dostatečná opatření pro co možná největší zmírnění nepříznivých důsledků podpory na soutěžitele.
- b) Belgický trh logistiky**
- (303) Ve svém dopise o zahájení řízení (body 257 až 259) Komise upozornila, že navrhovaná opatření se netýkají trhu logistiky. Komise tedy byla toho názoru, že neexistence navrhovaných opatření pro trh logistiky, stejně jako skutečnost, že trh se neustále mění a fakt, že IFB dokázala zvýšit svůj objem významným způsobem, vytvářejí pochybnosti o tom, zda Belgie omezila v co možná největší míře nepříznivé důsledky pro hospodářskou soutěž co se týče logistických činností IFB.
- (304) Belgická vláda ve své odpovědi na dopis o zahájení řízení předložila pět argumentů s cílem prokázat, že IFB na rozdíl od tvrzení Komise v dopise o zahájení řízení přijala dostatečná opatření pro omezení narušení hospodářské soutěže (podrobnosti viz v popise v části 3 stávajícího rozhodnutí, body 177 až 187). Tyto argumenty lze shrnout následovně:
- snížení kapacity vagonů provozovaných IFB o 49 %,
 - tržní podíl IFB menší než 5 %,
 - nižší růst než trh celkem (IFB 9,9 %, naproti tomu trh v průměru 12 %),
 - nárůst způsobený hlavně dopravou volně loženého zboží, což je úsek, na němž IFB do roku 2002 moc zastoupena nebyla,
 - liberalizace trhu železniční nákladní dopravy od roku 2007 zvýší konkurenční tlak ještě více.
- (305) Komise konstatuje, že všech pět argumentů, které belgická vláda předložila, je přesvědčivých. Pokud jde o první argument, má za to, že belgická vláda prokázala, že IFB snížila svou logistickou kapacitu snížením provozovaných vagonů o 49 %, což umožňuje omezit narušení hospodářské soutěže, které vyvolalo posuzované opatření. Pokud jde o druhý argument, Komise souhlasí s belgickou vládou, že tržní podíly IFB na trhu logistiky se snížily ve smyslu bodu 36 pokynů z roku 1999. Pokud jde o třetí argument, Komise je toho názoru, že vysvětlení poskytnuté Belgií pro podrobnější rozlišení zvýšení obchodního obrátu IFB ukazuje, že IFB Logistics rostla pomaleji než její soutěžitelé a že nejvýznamnější růst se týkal úseku, v němž je IFB zastoupena pouze okrajově. Pokud jde o čtvrtý argument, Komise je toho názoru, že ačkoli rozhodnutí otevřít své terminály soutěžitelům muselo pravděpodobně vycházet rovněž z ekonomických úvah, mělo nicméně za důsledek posílení otevření trhů, na nichž IFB působí a rovněž může omezit negativní účinky podpory. Pokud jde o pátý argument, Komise uznává, že situace IFB vykazuje podobnost se situací SNCF fret v té míře, v jaké IFB stejně jako SNCF fret působí na úseku „železniční doprava“ a „kombinovaná doprava“, které jsou od 1. ledna 2007 úplně liberalizovány ⁽⁴⁸⁾.
- (306) Komise učinila závěr, že Belgie přinesla důkaz, že na úseku logistiky byla přijata dostatečná opatření k co možná největšímu zmírnění nepříznivých důsledků podpory na soutěžitele.

⁽⁴⁸⁾ Toto úplné otevření trhů, které je stanoveno směrnicí 91/440/ES, bylo realizováno královským dekretem ze dne 13. prosince 2005.

c) **Závěr**

- (307) Komise učinila závěr, že belgické orgány poskytly důkaz, že přijaly dostatečná opatření k co možná největšímu zmírnění nepříznivých důsledků podpory na soutěžitele na obou posuzovaných trzích.

4.2.2.3 Podpora omezená na minimum

- (308) Pokud jde o omezení podpory na minimum, pokyny z roku 1999 uvádějí (body 40 a 41):

„(40) Výše a intenzita podpory musí být omezena na přísné minimum potřebné pro umožnění restrukturalizace s přihlédnutím k dostupným finančním zdrojům společnosti, jejich akcionářů nebo obchodní skupiny, k níž náleží. Očekává se, že příjemci podpory významně přispějí k restrukturalizačnímu plánu ze svých vlastních zdrojů, včetně prodeje aktiv, která nejsou nezbytně důležitá pro přežití podniku, nebo z vnějšího financování za tržních podmínek. Pro omezení rušivého vlivu musí být výše podpory nebo forma, v níž je podpora poskytnuta, taková, aby se zamezilo poskytnutí přebytné hotovosti podniku, která by mohla být užita k agresivním, trh narušujícím činnostem, které nesouvisí s procesem restrukturalizace. Komise v souladu s tím přezkoumá úroveň pasiv podniku po restrukturalizaci včetně situace po jakémkoli odložení nebo snížení jeho dluhů, zejména v souvislosti s pokračováním jeho podnikání po kolektivním úpadečném řízení zahájeném proti němu podle vnitrostátního práva. Žádná část podpory nesmí být použita na financování nových investic, které nejsou nezbytné pro obnovení životaschopnosti podniku.

(41) V každém případě je nutno Komisi prokázat, že podpora bude využita pouze k obnovení životaschopnosti podniku a že neumožní příjemci během provádění restrukturalizačního plánu rozšířit výrobní kapacitu, s výjimkou případu, kdy je toto rozšíření nezbytné pro obnovení životaschopnosti bez nepřipustného narušení hospodářské soutěže.“

- (309) Je tedy zapotřebí nejdříve ověřit, zda je podpora omezena na minimum a poté, zda IFB náležitě přispěla svým dílem.

a) **Omezení podpory na minimum**

- (310) S cílem prokázat, že podpora je omezena na přísné minimum belgická vláda vysvětluje, že navýšení kapitálu

se omezuje na obnovu akciového kapitálu IFB, který se ocitl v záporných číslech v důsledku ztrát zaznamenaných v letech 2001 a 2002, a to ve výši, která společnosti umožní opětovně dosáhnout ekonomickou životaschopnost. Jak je vysvětleno v části 2 tohoto rozhodnutí, kapitálová přiměřenost, tj. poměr vlastního kapitálu / pasiv společnosti IFB bude po navýšení kapitálu 35,6 %.

- (311) Ve svém rozhodnutí o zahájení řízení (bod 268) Komise konstatovala, že navýšení kapitálu bylo o 20 mil. EUR nižší než doporučoval konzultant McKinsey v restrukturalizačním plánu; kromě toho Komise poznamenala (bod 268), že kapitálová přiměřenost plánovaná pro IFB byla nižší než mají terminálové společnosti a rovněž, i když v menší míře, než mají společnosti se smíšenými hospodářskými činnostmi.

- (312) Přesto však konstatovala, že tato přiměřenost byla vyšší, než je průměr zaznamenaný u dopravních společností. Vzhledem k tomu učinila závěr, že nemá k dispozici dostatek informací, aby mohla s konečnou platností dospět k tomu, že podpora byla omezena na přísné minimum.

- (313) Komise je toho názoru, že pro zjištění, že podpora byla omezena na minimum, je nutno nejdříve ověřit, zda kapitálová přiměřenost IFB, která zachovává hospodářské činnosti v Belgii, nepřekračuje průměr jejich soutěžitelů a poté, zda IFB zrušila své investice ve Francii za co nejmenších nákladů.

i) *Kapitálová přiměřenost nepřevyšující průměr soutěžitelů*

- (314) Belgie ve své odpovědi na dopis o zahájení řízení poskytla doplňující informace. Nejdříve vypočítala ukazatel kapitálové přiměřenosti šesti terminálových společností, které jsou s IFB nejvíce srovnatelné, a kapitálovou přiměřenost šesti logistických společností, které jsou nejvíce srovnatelné s IFB. Pak vypočítala průměr tak, že vyvážila průměrný ukazatel terminálových společností a logistických společností na základě poměrné váhy těchto dvou činností v rámci IFB. Z toho vyplynula průměrná kapitálová přiměřenost 35,6 %, což odpovídá kapitálové přiměřenosti IFB po plánovaném navýšení kapitálu.

- (315) Belgie kromě toho prokázala, že dva nejpřímější konkurenti IFB, společnosti Gosselin a Hupac, mají velmi blízkou kapitálovou přiměřenost (38,9 %, respektive 34,9 %).

(316) Se zřetelem na doplňující informace, které Belgie poskytla, a vzhledem k tomu, že navýšení kapitálu bylo oproti původnímu doporučení sníženo ze 120 mil. EUR podle plánu McKinseyho z prosince 2003 na 95,3 mil. EUR, Komise je toho názoru, že navýšení kapitálu je omezeno na to nejnutnější.

ii) *Zrušení investic ve Francii s co nejnižšími náklady*

(317) Pokud jde o zrušení investic do dceřiných společnostech IFB ve Francii, Komise navíc ověřila, že IFB vždy zvolila nejlevnější řešení, aby omezila náklady na vyvážení z investic, a tedy podporu, na minimum.

a) **Acimar**

(318) Soudní stažení investovaného kapitálu ze společnosti Acimar cestou soudního vyrovnání stálo 3,9 mil. EUR (viz část 2 stávajícího rozhodnutí). Komise konstatuje, že Belgie prokázala, že alternativní řešení, to znamená pokračování v těchto hospodářských činnostech, by vyžadovalo financování ročního cash-drain až do konce roku 2005 ze strany IFB, které by představovalo celkovou ztrátu 10,8 mil. EUR bez jakékoliv jistoty, že bude možno získat zpět pohledávky 3,9 mil. EUR, od nichž bylo nutno upustit v soudním vyrovnání.

(319) Komise tedy učinila závěr, že v případě Acimar IFB zvolila nejméně nákladné řešení.

b) **NFTI-ou**

(320) Pokud jde o NFTI-ou, společnost kontrolovanou společně IFB a společností Port Autonome de Dunkerque, která provozovala terminály v přístavu Dunkerque, IFB zkoumala dvě možnosti: pokračovat v činnosti nebo stáhnout investovaný kapitál prodejem svého podílu. Stažení investovaného kapitálu představovalo náklad 18,5 mil. EUR (viz podrobný popis v části 2 stávajícího rozhodnutí).

(321) Co se týká alternativního řešení, tj. pokračovat v činnosti, Belgie ve své odpovědi prokázala, že by to způsobilo ztráty ve výši 36,2 mil. EUR (viz podrobný popis v části 3 stávajícího rozhodnutí).

(322) Vzhledem k nákladům obou řešení je Komise toho názoru, že IFB zvolila méně nákladné řešení.

c) **IFB France**

(323) Postoupení IFB France, z níž se stala následně AGEF, společnosti NFTI-ou, stálo 0,9 mil. EUR (viz podrobný

popis v části 2 stávajícího rozhodnutí). Vzniká však otázka, zda by pro IFB nebylo levnější, kdyby vyhlásila úpadek IFB France.

(324) Stejně jako v případě prodeje by IFB musela upustit od svých pohledávek za IFB France v hodnotě 0,8 mil. EUR. Belgie ovšem tvrdí, že vyhlášení úpadku by vedlo k dalším nákladům: IFB by nemohla získat prodejní cenu 0,1 mil. EUR, což by způsobilo snížení hodnoty jejího podílu, a na základě francouzského práva o společnostech by IFB musela vyplatit celkem 0,8 mil. EUR 14 zaměstnancům, kteří by přišli o práci po vyhlášení úpadku.

(325) Komise je toho názoru, že Belgie nepřinesla důkaz tohoto rizika vyrovnání pasiv. Proto Komise musí tento argument odmítnout⁽⁴⁹⁾. Komise tedy učinila závěr, že prodej IFB France stál nejméně tolik jako pokračování její činnosti.

(326) Komise tedy učinila závěr, že IFB zvolila jedno ze dvou nejméně nákladných řešení.

d) **Dry Port Dunkerque**

(327) Pokud jde o Dry Port de Dunkerque, bylo rozhodnuto společnost likvidovat s tím, že předtím bude část aktiv, to znamená podíl ve výši 8,6 % ve společnosti NFTI-ou, prodána. To stálo 7,9 mil. EUR (viz podrobný popis v části 2 stávajícího rozhodnutí).

(328) Při alternativním scénáři, tj. pokračování v činnosti, by IFB musela financovat roční cash drain způsobený ztrátami společnosti, což by představovalo dodatečné náklady 2,6 mil. EUR.

(329) Z toho vyplývá, že likvidace byla méně nákladným řešením.

e) **SSTD**

(330) Vzhledem ke strategickému rozhodnutí odejít z francouzského trhu odpovídalo rozhodnutí prodat SSTD za 0,2 mil. EUR (viz podrobný popis v části 2 výše) řešení, které bylo pro IFB nejvýhodnější.

⁽⁴⁹⁾ Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 14. září 1994, Španělsko/Komise, rozsudek nazvaný „Hytasa“ (C-278/92, C-279/92 a C 208/92, Sb. 1999, s. I-4103), bod 22, a rozhodnutí Komise ze dne 22. července 1998 ve věci SDBO.

f) **Závěr**

- (331) Komise učinila závěr, že IFB zrušila své podílové investice ve Francii s nejmenšími možnými náklady a že proto financování, jež SNCB vydělila na profinancování tohoto stažení kapitálu nezbytného pro životaschopnost zbývající části IFB, bylo omezeno na možné minimum.

b) **Vlastní příspěvek příjemce podpory**

- (332) Bod 40 pokynů z roku 1999 uvádí, že:

„Očekává se, že příjemci podpory významně přispějí k restrukturalizačnímu plánu ze svých vlastních zdrojů, včetně prodeje aktiv, která nejsou nezbytně důležitá pro přežití podniku, nebo z vnějšího financování za tržních podmínek.“

- (333) V dopise o zahájení řízení (bod 270) Komise připomněla, že podle restrukturalizačního plánu IFB zřejmě nepřinese významný vlastní příspěvek ke své restrukturalizaci, a proto má Komise pochybnosti o tom, zda IFB přispěje na svou restrukturalizaci dostatečným způsobem.
- (334) Belgie ve své odpovědi na dopis o zahájení řízení vysvětlila podrobně, co pokládá za vlastní příspěvek IFB k restrukturalizaci (viz popis v části 3 tohoto rozhodnutí, body 194 až 201).
- (335) K vysvětlení Belgie má Komise následující hodnocení:

i) **Náklady na restrukturalizaci**

- (336) Komise nejdříve určila celkové náklady na restrukturalizaci očištěné od nárůstu produktivity a od snížení potřeb provozního kapitálu.

Čisté náklady na restrukturalizaci	
Čistá provozní ztráta	2,749
Mimořádné náklady	0,032
Zvýšení potřeb provozního kapitálu	12,998
Investice do obnovy nefinančního majetku	6,611
Investice do finančního majetku	1,882
Úhrada úroků jiným podnikům než SNCB	2,351
Úhrada finančního dluhu	16,599
Částečná úhrada dluhu a úroků SNCB	81,7
Daňové závazky	0,077
Celkem	125,56

- (337) V tomto ohledu je Komise toho názoru, že v souladu s její rozhodovací praxí⁽⁵⁰⁾ je odůvodněné zvolit náklady tak, jak jsou ve výše uvedené tabulce, nikoliv náklady v podobě prezentované Belgií (viz tabulka uvedená v bodě 184), a to zejména z těchto důvodů:

— provozní ztráta („cash drain“). Belgie zahrнула do restrukturalizačních nákladů jako „hrubou provozní ztrátu“ 27,916 mil. EUR. Komise je toho názoru, že v souladu s její rozhodovací praxí⁽⁵¹⁾ je třeba do nákladů na restrukturalizaci zahrnout pouze čistou provozní ztrátu. Tyto náklady lze získat tak, že od hrubé provozní ztráty v průběhu restrukturalizace (27,916 mil. EUR) se odečte nárůst produktivity v průběhu restrukturalizace (25,167 mil. EUR). V důsledku toho činí čistá provozní ztráta 2,749 mil. EUR,

— změny potřeb provozního kapitálu. Belgie zmiňuje v části „náklady“ a v části „vlastní příspěvek“ změny potřeb provozního kapitálu⁽⁵²⁾. Podle rozhodovací praxe Komise⁽⁵³⁾ je třeba do nákladů na restrukturalizaci započítat pouze čisté zvýšení potřeb provozního kapitálu, které představuje 12,998 mil. EUR⁽⁵⁴⁾,

— převody v rámci skupiny. Belgie zahrнула do nákladů na restrukturalizaci v rubrice „investice do finančního majetku“ převody v rámci skupiny související s centralizací belgických podílů skupiny. Šlo o tyto převody: akcie RKE (belgický podnik podrobně popsán v části 2 bod 47 dopisu o zahájení řízení), vlastněné společností Haeger & Schmidt International (dceřiná společnost 100 % IFB v Německu, která je rovněž podrobně popsána v části 2 bod 47 dopisu o zahájení řízení) byly převedeny na IFB, která je nyní vlastní přímo a nikoli přes společnost Haeger & Schmidt International. Cena tohoto převodu představovala 1,6 mil. EUR a byla vyrovnána platbou v

⁽⁵⁰⁾ Viz rozhodnutí Komise ze dne 5. prosince 2005, *ABX Logistics*, věc C 53/03, bod 247.

⁽⁵¹⁾ Viz rozhodnutí Komise ze dne 5. prosince 2005, *ABX Logistics*, věc C 53/03, bod 247.

⁽⁵²⁾ Změny směrem nahoru se vysvětlují potřebou financovat rozpracované věci a absorbovat rozdíl mezi pohledávkami a závazky z obchodního styku a udržovat dostačující likviditu na začátku období restrukturalizace. Ke změnám směrem dolů došlo uprostřed a ke konci doby restrukturalizace: v letech 2004 a 2005 IFB např. uvolnila asi 2,7 mil. EUR snížením svých potřeb provozních prostředků. Bylo to umožněno díky získání částky 0,9 mil. EUR v provozních prostředcích OCHZ při prodeji 50 % podílu v této společnosti, a rovněž v důsledku zkrácení platební lhůty zákazníkům od roku 2004 ve srovnání s rokem 2003 v kombinaci s nezměněnou platební politikou dodavatelům.

⁽⁵³⁾ Viz rozhodnutí Komise ze dne 5. prosince 2005, *ABX Logistics*, věc C 53/03, bod 247.

⁽⁵⁴⁾ Tento výsledek byl získán takto: 7,685 mil. EUR (zvýšení v Belgii) + 8,000 (zvýšení ve Francii) – 2,687 mil. EUR (snížení), viz tabulka uvedená v části 3, bod 184.

hotovosti ve výši 0,6 mil. EUR a snížením pohledávek (běžný účet) IFB za Haeger & Schmidt International o 1 mil. EUR.

Komise je toho názoru, že tento převod, který představuje převod v rámci skupiny IFB, nelze započítat jako náklad na restrukturalizaci, neboť na úrovni skupiny je finančně neutrální. Náklad 0,6 mil. EUR pro IFB totiž odpovídá lepšímu výsledku Haeger & Schmidt International o 0,6 mil. EUR, který se objeví v konsolidovaných účtech skupiny jako zvýšení zisku.

ii) *Financování SNCB a vlastní podíl IFB*

(338) SNCB financuje restrukturalizaci ve výši 95,3 mil. EUR. Jak je prokázáno v bodech 199 až 237, toto financování lze přisoudit Belgii. Provede se tak, že na kapitál bude konvertována úvěrová facilit a pohledávky, pro něž byla udělena platební lhůta, stejně jako příslušné úroky.

(339) Na rozdíl od bodu 43 pokynů z roku 2004, pokyny z roku 1999 nevylučují, aby vlastní příspěvek podniku spočíval v budoucích ziscích. Komise je toho názoru, že v rámci pokynů z roku 1999 mohou budoucí zisky představovat vlastní příspěvek, byly-li tyto zisky předvídatelné v okamžiku přípravy restrukturalizačního plánu.

(340) IFB bude přispívat ke své vlastní restrukturalizaci prostřednictvím zisků předpokládaných v letech 2004, 2005 a 2006, které měly dosáhnout celkově 10,5 mil. EUR. Jak již bylo vysvětleno, předpoklad těchto zisků byl založen na faktických prvcích, které IFB znala v okamžiku zpracování restrukturalizačního plánu, jako jsou např. uzavření nových důležitých smluv, snížení mzdových nákladů v důsledku snížení počtu pracovních sil a synergie předpokládaná restrukturalizačním plánem. Komise proto učinila závěr, že tyto budoucí zisky byly předvídatelné v okamžiku přípravy restrukturalizačního plánu.

(341) IFB bude dále přispívat ze svých finančních příjmů plynoucích z úroků připsaných na bankovních účtech IFB, které celkem dosahují 1,4 mil. EUR. Jak je popsáno v bodě 187, tyto budoucí příjmy byly předvídatelné v okamžiku přípravy restrukturalizačního plánu.

(342) Prodejem „nefinančního“ investičního majetku soukromým podnikům IFB přispěje ve výši 4,771 mil. EUR. Kromě prodeje různých aktiv v celkem nevelkém rozsahu, představujícím dohromady 0,271 mil. EUR, tvoří tuto část příspěvku hlavně vyřazení aktiv používaných na terminálu OCHZ v roce 2004. Spoluvlastnická práva (50 %) na tato aktiva používaná v OCHZ byla postoupena za cenu 4,5 mil. EUR.

(343) Prodejem „finančního“ investičního majetku, tj. prodejem menšinových podílů soukromým podnikům, IFB zmobilizuje 9,287 mil. EUR. Tyto příjmy byly výsledkem zrušení investic do

— Autocare Europe a IFB France v roce 2003,

— GIE OCHZ, Brussels Port Invest SA a Brussels Terminal Intermodal SA v roce 2004 a

— CNC Ferry Boats Intermodal v roce 2005.

Jak je popsáno v bodě 187, tyto budoucí příjmy byly předvídatelné v okamžiku přípravy restrukturalizačního plánu.

(344) Komise je toho názoru, že Belgie prokázala, že právě popsaným prodejem soukromým podnikům IFB redukovala své činnosti na hlavní podnikatelskou činnost (*core business*).

(345) Prostřednictvím úvěrů kontrahovaných se soukromými úvěrovými institucemi IFB dokázala mobilizovat 3,3 mil. EUR v roce 2003 a 2006. Tyto úvěry byly podrobně popsány v bodech 75 až 79 rozhodnutí o zahájení řízení. Byly získány za tržních podmínek a aniž by SNCB nebo belgický stát bankovním institucím poskytly záruky.

(346) A konečně IFB přispívá ve výši 1,105 mil. EUR, které pocházejí z mimořádných příjmů. Tyto mimořádné příjmy odpovídají zvýšení hodnoty dosaženému při prodeji nefinančního majetku (hlavně EAOS-vagonů a kolejových vozidel na terminálech).

(347) Komise učinila závěr, že vlastní příspěvek IFB do nákladů na restrukturalizaci činí 24,927 mil. EUR. Následující tabulka shrnuje všechny příspěvky IFB:

Zisky 2004 až 2006	10,429
Finanční příjmy	1,368
Prodej nefinančního majetku	4,771
Prodej finančního majetku	9,287
Úvěry od soukromých bank	3,300
Mimořádné příjmy	1,105
Celkem	30,26

Závěr o vlastním příspěvku

- (348) Úhrnem lze o celkových nákladech na restrukturalizaci IFB, které činily 125,56 mil. EUR, říct, že SNCB je uhradila ze 76 %, tj. ve výši 95,3 mil. EUR. Toto financování lze přisoudit belgickému státu. Samotná společnost IFB vynaložila 30,26 mil. EUR, tj. 24 % těchto nákladů.
- (349) V daném případě Komise připomíná, že pokyny z roku 1999 neukládají minimální úroveň vlastního příspěvku, ale pouze významný příspěvek. Avšak vyžadují-li pokyny z roku 2004, které se v daném případě neuplatňují, vlastní příspěvek nad 50 %, Komise pokládá za užitečné připomenout mimořádně obtížné souvislosti restrukturalizace (na níž přímo závisí 250 pracovních míst v Belgii); rozsah omezení kapacit (omezení objemu železničních vagonů o 49 %; prodej několika terminálů); a důležitost kombinované dopravy – trhu, na němž IFB hlavně působí – v dopravní politice Evropské unie.
- (350) Komise dospěla k závěru, že 24 % podíl za těchto okolností představuje významný podíl, rovněž s ohledem na velikost podniku IFB a na jeho zničující finanční situaci před restrukturalizací.

**4.2.2.4 Výroční zpráva a „jednou a dost“
(one time, last time)**

- (351) Pokyny z roku 1999 v bodech 45 a 48 uvádějí:
- „(45) Komise musí mít možnost se ujistit prostřednictvím podrobných pravidelných zpráv předkládaných dotyčným členským státem, že restrukturalizační plán je řádně prováděn.
- (48) Aby se zabránilo nespravedlivé pomoci podnikům, podpora na restrukturalizaci by měla být poskytnuta pouze jednou. Pokud členský stát oznamuje Komisi plánovanou podporu na restrukturalizaci, musí uvést, zda dotyčný podnik v minulosti již obdržel podporu na restrukturalizaci, včetně podpory poskytnuté před vstupem těchto pokynů v platnost a včetně jakékoli neoznamované podpory. Pokud je tomu tak a pokud od ukončení restrukturalizačního období uplynulo méně než 10 let nebo bylo zastaveno provádění plánu, Komise obvykle povolí další podporu na restrukturalizaci jen za výjimečných a nepředvídatelných okolností,

za které není společnost odpovědná. Nepředvídatelná okolnost je taková, kterou nebylo možné předvídat v době, kdy byl restrukturalizační plán vypracován.“

- (352) Jak již bylo konstatováno v rozhodnutí o zahájení řízení (bod 271), belgická vláda souhlasila, že bude Komisi poskytovat výroční zprávu, aby Komise měla možnost vyhodnotit, zda se restrukturalizační plán provádí v souladu se závazky belgických orgánů.
- (353) Jak bylo rovněž konstatováno v rozhodnutí o zahájení řízení (bod 271), kritérium „one time, last time“ bylo dodrženo.

5. ZÁVĚRY

- (354) Komise konstatuje, že Belgie začala protiprávně provádět část předmětných opatření a porušila přitom čl. 88 odst. 3 Smlouvy o ES. Nicméně přezkoumání opatření prokázalo, že částečně tato opatření nepředstavovala podporu a že zbývající část byla slučitelná se společným trhem,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Financování restrukturalizace činnosti InterFerryBoats SA v Belgii a financování zrušení investic InterFerryBoats SA ve Francii ve výši 95,3 mil. EUR společností Société nationale des chemins de fer belges, přičitatelné Belgii a jí provedené, představuje státní podporu na restrukturalizaci, která je slučitelná se společným trhem.

Článek 2

Toto rozhodnutí je určeno Belgickému království.

V Bruselu dne 24. dubna 2007.

Za Komisi
Jacques BARROT
místopředseda