

ENTSCHEIDUNG DER KOMMISSION

vom 7. Dezember 2005

über die staatliche Beihilfe, die Belgien zugunsten von ABX Logistics gewährt hat (C 53/2003 (ex NN 62/2003))

(Bekanntgegeben unter Aktenzeichen K(2005) 4447)

(Nur der französische und der niederländische Text sind verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

(2006/947/EG)

DIE KOMMISSION DER EUROPÄISCHEN GEMEINSCHAFTEN,

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Gemeinschaften, insbesondere auf Artikel 88 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a),

nach Aufforderung der Beteiligten zur Äußerung gemäß den genannten Artikeln⁽¹⁾ und unter Berücksichtigung ihrer Stellungnahme,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. DAS VERFAHREN

- (1) Mit Schreiben vom 28.11.2002, das bei der Kommission am 29.11.2002 registriert wurde (Nr. DG Tren/A 71122), melden die belgischen Behörden eine Rettungsbeihilfe zugunsten von ABX Logistics (Tochterunternehmen F, D, NL und Gruppe) an. Diese Beihilfe (Dossier N 769/2002) wurde mit Entscheidung der Kommission vom 21.01.2003 genehmigt.
- (2) Mit Schreiben vom 17. Februar 2003, das noch am gleichen Tag unter der Nummer TREN A/13396 registriert wurde, hat Belgien einen Plan zur Umstrukturierung des Unternehmens ABX Logistics angemeldet. Mit dieser Anmeldung sowie durch andere ihr zugehende Informationen wurde die Kommission darüber in Kenntnis gesetzt, dass Belgien über den angemeldeten Umstrukturierungsplan hinaus dem Unternehmen ABX Logistics gewisse öffentliche Gelder zur Verfügung gestellt hatte. Insbesondere mit Schreiben vom 7. Mai 2003 übermittelte Belgien der Kommission zusätzliche Informationen.
- (3) Mit Schreiben vom 24. Juli 2003 (Nr. SG (2003) D/231003) teilte die Kommission Belgien ihren Beschluss mit, mit Blick auf diese Maßnahmen das Verfahren (Nr. C 53/03) nach Artikel 88 Absatz 2 EG-Vertrag einzuleiten.
- (4) Nach Einigung über die Unkenntlichmachung der vertraulichen Angaben wurde der Beschluss der Kommission über die Einleitung des Verfahrens im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht⁽²⁾. Die Kommission hat alle Beteiligten zur Äußerung zu den genannten Maßnahmen aufgefordert.
- (5) Mit Schreiben vom 29. August 2003 (Nr. GAB. Loyola de Palacio entrada n° 2805) haben die belgischen Behörden ihre Bemerkungen zur Einleitung des Verfahrens vorgelegt.
- (6) Bei der Kommission gingen Stellungnahmen beteiligter Dritter zu diesem Thema ein. Sie wurden Belgien mit Schreiben vom 18. Februar 2004 (Nr. D (2004) 2823) mit der Möglichkeit übermittelt, sich hierzu zu äußern; diese Äußerungen gingen mit Schreiben vom 18. März 2004 (Nr. A/15992) ein.
- (7) In der Zwischenzeit haben die belgischen Behörden mit Schreiben vom 12. Dezember 2003 (Nr. A/37839), 19. Dezember 2003 (Nr. A/38582) und 12. November 2004 (Nr. A/35928) zusätzliche Angaben übermittelt und die neueste Fassung des Umstrukturierungsplans für ABX eingereicht, und zwar insbesondere mit Schreiben vom 14. Januar 2005 (Nr. A/2010), 24. Februar 2005 (Nr. A/4889) und 14. März 2005 (Nr. A/6690). Zusätzliche Angaben gingen insbesondere mit Schreiben vom 18. August 2005, 31. August 2005, 2. September 2005 und 26. September 2005 ein.
- (8) Mit Schreiben vom 4. Mai 2005 hat die Kommission Belgien über ihren Beschluss informiert, das Verfahren Nr. C 53/03 auch auf die neuen notifizierten Angaben auszudehnen. Nach Einigung über die Unkenntlichmachung der vertraulichen Angaben wurde der Beschluss der Kommission über die Einleitung des Verfahrens im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaften* veröffentlicht⁽³⁾. Die Kommission hat alle Beteiligten zur Stellungnahme zu den genannten Maßnahmen aufgefordert.
- (9) Die Kommission hat Stellungnahmen zu diesem Thema von den belgischen Behörden sowie betroffenen Dritten erhalten. Mit Schreiben vom 18. Juli 2005 hat sie die Bemerkungen Dritter an Belgien weitergeleitet und Belgien die Möglichkeit eingeräumt, sich hierzu zu äußern; diese Äußerungen gingen mit Schreiben vom 18. August 2005 ein. Diesem Briefwechsel folgten Informationsschreiben vom 2. September 2005 und vom 29. September 2005.
- (10) Nach Ablauf der Frist für die Einreichung von Stellungnahmen zur Ausdehnung des oben genannten Verfahrens haben die italienischen Behörden mit Schreiben vom 3. August 2005 bei der Kommission eine Beschwerde über den Verkauf von ABX Logistics Worldwide eingereicht. Mit Schreiben vom 19. August 2005 hat die Kommission die belgischen Behörden aufgefordert, zu dem in dem Schreiben der italienischen Behörden dargestellten Sachverhalt Stellung zu nehmen. Die Antwort der belgischen Behörden erfolgte mit Schreiben vom 15. September 2005.

⁽¹⁾ ABL C 9 vom 14.1.2004, S. 12.

⁽²⁾ Vgl. Fußnote 1.

⁽³⁾ ABL C 142 vom 11.6.2005, S. 2.

- (11) Schließlich legten die belgischen Behörden im November 2005 noch verschiedene zusätzliche Angaben vor, und zwar insbesondere mit Schreiben vom 1. Dezember 2005 (Nr. A/30862).

2. ALLGEMEINER HINTERGRUND DER UMSTRUKTURIERUNG VON ABX

2.1. Hauptphasen des Verfahrens

- (12) In Ergänzung der detaillierteren Ausführungen bei der Einleitung des Verfahrens verweist die Kommission noch kurz darauf, dass die belgische Eisenbahngesellschaft (SNCB) zwischen 1998 und 2001 eine Reihe von Einzelunternehmen erworben hat. Diese Unternehmen waren seinerzeit rechtlich noch nicht in einer Holding zusammengefasst, bildeten aber dessen ungeachtet das Unternehmensnetz ABX LOGISTICS, zu dem weltweit rund 107 konsolidierte Tochtergesellschaften gehörten, die ihre Umsätze zu 89 % in Europa, zu 6 % in Asien und zu 5 % in Amerika tätigten.
- (13) Im vorliegenden Fall geht es um die am 17. Februar 2003 von den belgischen Behörden angemeldete Umstrukturierung dieses Netzes.
- (14) Im Folgenden sind noch einmal die wichtigsten notifizierten Elemente sowie die von der Kommission bei der Einleitung des Verfahrens geäußerten Zweifel dargestellt.

2.1.1. Die Anmeldung vom 17. Februar 2003

- (15) Der ursprüngliche Umstrukturierungsplan sah zum einen vor, die 107 ABX-Tochtergesellschaften der SNCB, die in verschiedenen ABX-Holdings zusammengefasst waren, in einer allgemeinen Holding zusammenzuführen. Zum anderen sollten die in Schwierigkeiten befindlichen Tochterunternehmen ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH (im Folgenden „ABX-D“), ABX LOGISTICS Holding (Niederland) BV (im Folgenden „ABX-NL“) und ABX LOGISTICS (France) (im Folgenden „ABX-F“) umstrukturiert und wieder rentabel gemacht werden.
- (16) Die operationellen Umstrukturierungsmaßnahmen bestanden im Wesentlichen in einer rechtlichen Umorganisation durch die Zusammenführung aller rechtlichen Einheiten der Gruppe unter dem Dach einer gemeinsamen Holding (i.) ⁽⁴⁾, in der Veräußerung und Schließung von Vermögenswerten (ii.) ⁽⁵⁾ sowie weiteren operationellen Maßnahmen in Deutschland, den Niederlanden und Frankreich, mit denen

⁽⁴⁾ Damit sollte eine kohärente und selbständige Gruppe geschaffen werden (i), sollten Synergien zwischen den Teilen der Gruppe herbeigeführt werden (ii), und sollte das Kapital einem Investor aus der Industrie oder einem Finanzinvestor eröffnet werden (iii).

⁽⁵⁾ Es handelte sich um den Verkauf dreier Tochterunternehmen (Rheinkraft, Safety First und Worldpack), auf die 98,5 Millionen Euro Umsatz entfielen, sowie um die Schließung von Standorten: Sieben Agenturen und drei Depots in Deutschland, vier Agenturen in Frankreich und zwei Agenturen in den Niederlanden, sowie um Operationen vom Typ *sale & rent-back* (Verkauf und Wiederanmietung) von Gebäuden und anderem Anlagevermögen.

das operationelle Ergebnis weiter verbessert werden sollte (iii.) ⁽⁶⁾.

- (17) Hierzu hatten die belgischen Behörden der Kommission mitgeteilt, dass der Hauptteil der für diese Umstrukturierung erforderlichen Finanzmittel von der SNCB aufgebracht würde. Die ursprünglich gemeldeten Beträge beliefen sich auf 91,6 Millionen Euro in Kapital umgewandelte Schulden von ABX-D, -NL und -F bei der SNCB (langfristige Finanzierung) sowie auf 140 Millionen Euro eines rückzahlbaren Kredits (kurzfristige Finanzierung) der SNCB für die gleichen Unternehmen.

2.1.2. Zweifel der Kommission am 23. Juli 2003

- (18) In ihrer Einleitung des Ermittlungsverfahrens hatte die Kommission vorläufige Zweifel bezüglich einer ganzen Reihe von Aspekten geäußert.
- (19) *Vorliegen einer Beihilfe:* Zunächst einmal hatte sie Zweifel bezüglich der Behauptung der belgischen Behörden geäußert, die Bereitstellung von Mitteln (entweder in Form eines rückzahlbaren Kredits oder auch in Form einer Umwandlung von Verbindlichkeiten in Eigenkapital) durch die SNCB in Zusammenhang mit der Umstrukturierung von ABX sei ein völlig normaler Vorgang innerhalb einer Gruppe und stelle keine Beihilfe im Sinne von Artikel 87 EG-Vertrag dar.
- (20) *Umstrukturierung — Beihilfefähigkeit:* Des Weiteren bezweifelte sie die Rechtmäßigkeit der ABX-D, -NL und -F gewährten Umstrukturierungsbeihilfen, da nicht geklärt war, inwieweit die übrigen Unternehmen der ABX-Gruppe im Stande wären, den Finanzbedarf der umzustrukturierenden Unternehmen zu decken.
- (21) *Umstrukturierung — Rentabilität, Wettbewerbsverzerrung und Beschränkung der Beihilfe:* Ferner hegte die Kommission Zweifel bezüglich des finanziellen Teils des „Umstrukturierungs“-Plans, mit dem der langfristige Finanzbedarf (Bedarf an Eigenkapital) der betreffenden ABX-Unternehmen über eine im Wesentlichen kurzfristige Finanzierung (rückzahlbarer Kredit von 140 Millionen Euro) gedeckt werden sollte. Darüber hinaus hatte sich die Kommission mit Zweifeln zu der Frage geäußert, ob mit einer solchen Finanzierung die betroffenen Unternehmen ihre nachhaltige Rentabilität wiedererlangen könnten, ob die vorgeschlagenen Gegenleistungen (vor allem beim Kapazitätsabbau) ausreichten, um keine Wettbewerbsverzerrungen hervorzu-rufen, die dem Interesse des Gemeinsamen Marktes entgegenstünden, und ob eine derartige vermutliche Beihilfe ABX nicht möglicherweise überschüssige Liquidität verschaffen würde.
- (22) Weitere Zweifel ergeben sich für die Kommission bezüglich der vermutlichen Abwesenheit einer staatlichen Beihilfe sowie der buchmäßigen Erfassung der (Re-)Investitionen der SNCB bei ABX und der hier verwendeten Mittel (eventuelle

⁽⁶⁾ Diese Maßnahmen sollten in der Hauptsache in Form einer Steigerung der Produktivität erfolgen (mit entsprechendem Personalabbau um rund 690 VZÄ-Einheiten in den drei von der Umstrukturierung betroffenen Ländern, wobei in diesen Zahlen schon die Auswirkungen der Schließung von Agenturen (1), von Kostensenkungen (2) und einer Neuaushandlung der Mietverträge (3) enthalten waren).

Bürgschaften, Quersubventionen, Direktfinanzierungen, Einhaltung der geltenden Richtlinien). Dies gilt vor allem für folgende Maßnahmen:

- (a) „Erwerb von ABX durch die SNCB“: Hierbei geht es um von der SNCB zwischen 1998 und 2001 getätigte Investitionen in Höhe von 672,4 Millionen Euro (der in der Zwischenzeit auf 433,8 Millionen Euro korrigiert wurde⁽⁷⁾ für den „Erwerb“ des ABX-Netzes sowie um eine Reihe von Hinweisen auf Bürgschaften entweder der SNCB oder des Staates für die Finanzierung der (Re-)Investitionen in ABX, deren Gehalt zu überprüfen war.
- (b) „Sonstige Beträge“: Die Kommission bezweifelte ferner die Rechtmäßigkeit/Vereinbarkeit der Zahlung „sonstiger Subventionen“ im Jahr 2001 in Höhe von insgesamt 150 Millionen Euro (dieser Betrag wurde unterdessen auf 114,6 Millionen Euro korrigiert⁽⁸⁾ durch die SNCB an ABX-D, -NL und -F, und zwar ohne vorherige Anmeldung bei der Kommission. Zweifel hegte die Kommission in diesem Zusammenhang an der vermuteten Abwesenheit von Beihilfen und der Vereinbarkeit derartiger potenzieller Beihilfen.
- (c) „Parallelbeträge“: Die Kommission hatte ferner Zweifel an der Behauptung der belgischen Behörden gehegt, die 2004 erfolgte Umwandlung der von der SNCB dem Unternehmen ABX gewährten Darlehen in Höhe von insgesamt 21 Millionen Euro (dieser Betrag wurde inzwischen auf 12,1 Millionen Euro korrigiert⁽⁹⁾ in Kapital, im Folgenden „Parallelbeträge“ genannt, zugunsten von ABX LOGISTICS (Ireland) Ltd. (3,2 Millionen Euro), von ABX LOGISTICS (Portugal) Lda. (2 Millionen Euro), von ABX LOGISTICS (Singapore) Pte Ltd. (3,8 Millionen Euro) und von ABX LOGISTICS International (Belgium) NV/SA (12 Millionen Euro), (im Folgenden „ABX-Irl“, „ABX-P“, „ABX-Sing“ und „ABX-B“ genannt), sei ein völlig normaler Vorgang innerhalb des SNCB-Konzerns gewesen. Nach Ansicht der belgischen Behörden ist dieser Betrag „außerhalb der angemeldeten Umstrukturierung“ gezahlt worden und stellt folglich keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 87 EG-Vertrag dar. Die Zweifel der Kommission bezogen sich auch hier auf die Vereinbarkeit derartiger potenzieller Beihilfen.

2.1.3. Zusätzlich angemeldete Elemente

- (23) Mit Schreiben insbesondere vom 14. Januar 2005 und 24. Februar 2005 ergänzten die belgischen Behörden die Erstanmeldung mit Informationen über wesentliche Änderungen am Umstrukturierungsplan für ABX. Diese Änderungen betrafen hauptsächlich die Aufstockung der Finanzierung der Umstrukturierung durch die SNCB und die ABX-Gruppe, den Verkauf von ABX-France in Form eines Management Buy-Out (MBO) zu einem negativen Marktpreis, weiteren Kapazitätsabbau, erhebliche interne Umstrukturierungsmaßnahmen sowie den geplanten Verkauf der gesamten ABX-Gruppe zum Marktpreis.

⁽⁷⁾ Vgl. das Kapitel „Zahlenwerk“.

⁽⁸⁾ Vgl. das Kapitel „Zahlenwerk“.

⁽⁹⁾ Vgl. das Kapitel „Zahlenwerk“.

2.1.4. Ausweitung des Verfahrens vom 3. Mai 2005

- (24) Die Kommission hat das Ermittlungsverfahren ausgeweitet, und diese Ausweitung ist im Hinblick auf zwei Hauptelemente der zusätzlichen Informationen nicht als Ersatz, sondern als Ergänzung der Einleitung des ursprünglichen Verfahrens anzusehen, nämlich die Änderung des für die Umstrukturierung von ABX vorgesehenen Budgets und die Modalitäten des Verkaufs, insbesondere von ABX-France, aber auch von ABX-WW (ABX Worldwide), der im Verlauf der Umstrukturierung neu gegründeten ABX Holding.
- (25) Nunmehr waren aufzubringen:
- (a) 157,4 Millionen Euro anstatt 50 Millionen Euro an Eigenkapital für die Umstrukturierung von ABX-Deutschland, um ABX-D zu einer Eigenkapitalausstattung von 14,4 Millionen Euro zu verhelfen (per 31.12.2004), im Vergleich zu einer Bilanzsumme von 234 Millionen Euro (per 31.12.2003);
- (b) 10,6 Millionen Euro anstatt 12,6 Millionen Euro an Eigenkapital für die Umstrukturierung von ABX-Niederlande, um ABX-NL zu einer Eigenkapitalausstattung von 9,3 Millionen Euro zu verhelfen (per 31.12.2004), im Vergleich zu einer Bilanzsumme von 35,7 Millionen Euro (per 31.12.2003);
- Für ABX-D und -NL werden diese Beträge in Form entweder einer Kapitalerhöhung oder einer Umwandlung bestehender Verbindlichkeiten in Kapital oder auch der Einlage frischen Eigenkapitals aufgebracht;
- (c) 223 Millionen Euro für das MBO eines Teils von ABX-Frankreich. Dieser Betrag entspricht den endgültigen Belastungen der SNCB und wird vor allem in Form eines Forderungsverzichts und der Deckung künftiger Verluste erbracht.

- (26) Bezüglich des Verkaufs von ABX-F zu einem negativen Preis (MBO) hat die Kommission Zweifel dahingehend geäußert, ob nicht in den von der SNCB dem Erwerber gezahlten Geldern staatliche Beihilfen enthalten sind. Im Hinblick auf den geplanten Verkauf von ABX-WW hat die Kommission die Notwendigkeit unterstrichen, alle erforderlichen Informationen vorzulegen, anhand derer überprüft werden kann, ob dieser Verkauf auch tatsächlich zum Marktpreis erfolgt.

2.1.5. Sonstige zusätzliche Informationen

- (27) Insbesondere mit Schreiben vom 9. Juni 2005 hat Belgien der Kommission ein Bündel von Informationen zur Ausweitung des Verfahrens, aber auch ergänzende Angaben zum Fall insgesamt vorgelegt.
- (28) Mit Schreiben vom 1. Dezember 2005 hat Belgien bestimmte zusätzliche Angaben gemacht und dabei in der Hauptsache früher vorgelegte Informationen präzisiert und insbesondere eine neue Zusage bezüglich der Präsenz von ABX in Deutschland bekannt gegeben.

2.2. Aktivitäten von ABX

- (29) Abgesehen von den weiter oben bereits zusammengefassten und in der Einleitung des Verfahrens dargestellten Aktivitäten von ABX tritt ABX LOGISTICS Worldwide nach Auffassung der belgischen Behörden aufgrund seiner strategischen und wirtschaftlichen Positionierung ganz klar als „Transportorganisator“ oder „Speditionsunternehmen“ auf.
- (30) In dieser Eigenschaft führe ABX Operationen im Bereich der Transportlogistik durch. Nach einer von der Kommission in Auftrag gegebenen Sachverständigenstudie (im Folgenden als „Jacobs“ bezeichnet) ⁽¹⁰⁾, versteht man allgemein unter dem Begriff Logistik „die Verwaltung des Transports von Ressourcen mit den richtigen Mitteln zum richtigen Zeitpunkt an den richtigen Ort“. Im spezifischen Fall von ABX geht es nach dieser Studie um die Optimierung eines kontinuierlichen Materialflusses mit Hilfe eines Verkehrsverbundnetzes und von Depots an Knotenpunkten.
- (31) Nach den Ausführungen der belgischen Behörden sind „Beförderer“ normalerweise nicht auch Besitzer der Beförderungsmittel (LKW, Schiffe, Flugzeuge u. ä.), sondern greifen hier auf Speditionsunternehmen zurück, was von Jacobs auch bestätigt wird.
- (32) Abgesehen von einigen Ausnahmen vorwiegend in den Niederlanden stammen die Beförderungskapazitäten der ABX-Gruppe fast vollständig von Fremdunternehmen. Die Zahl der in den Niederlanden im Eigentum der Gruppe befindlichen LKW geht im Übrigen seit 2001 laufend zurück und soll bis auf Null heruntergeführt werden. 2001 besaß ABX LOGISTICS in den Niederlanden 240 LKW, 2002 waren es noch 166, 2003 dann 138 und 2004 nur noch 110.
- (33) Für den Transport auf der Straße im Inland oder international bezieht ABX LOGISTICS die eigentliche Beförderungsleistung von selbständigen Spediteuren. Bei der Beförderung auf dem Luft- und Seeweg tritt ABX LOGISTICS als „Makler“ auf, denn es kauft bei Seeverkehrsunternehmen („shipping lines“) oder Luftverkehrsunternehmen („airlines“) im Auftrag seiner Kunden die erforderlichen Transportkapazitäten.
- (34) Die folgende Tabelle ist eine eindeutige Bestätigung dieser strategischen Aufstellung: Lediglich 3 % der von ABX LOGISTICS genutzten LKW sind auch im Besitz von Unternehmen der Gruppe oder wurden von ihnen geleast ⁽¹¹⁾.
- (35) „Beförderungskapazitäten“ von ABX LOGISTICS

	Eigentum (oder Leasing)	Sub-unternehmer
Beförderungskapazitäten (LKW)	3 %	97 %
Beförderungskapazitäten (Flugzeuge)	0	100 %
Beförderungskapazitäten (Schiffe)	0	100 %

- (36) *Die Stellung von ABX in den verschiedenen Marktsegmenten:* Nach Auskunft der belgischen Behörden wickelte ABX 2003 49 % seines Geschäfts im Güterkraftverkehr, 42 % in den Segmenten Air& Sea und 8 % auf dem Markt der Vertragslogistik ab, bei dem es um die Lagerung von Waren geht.
- (37) Aufgrund des Umfangs seiner Geschäfte in Deutschland, den Niederlanden und in Frankreich gehört ABX in diesen Ländern nicht zu den fünf größten Unternehmen auf den einzelnen Märkten (Straße, Luft, See, Vertragslogistik), was wohl auch von Jacobs bestätigt wird.
- (38) *Wachstumspotenzial der betroffenen Märkte — Allgemeiner Aspekt:* Nach Auffassung sowohl der belgischen Behörden als auch von Jacobs wird die Nachfrage nach Logistikdienstleistungen trotz der insbesondere in Folge der Ereignisse des 11. September 2001 in jüngster Zeit aufgetretenen Schwierigkeiten weiter wachsen. Nach Jacobs sind die Gründe hierfür das Bevölkerungswachstum in Europa, die zunehmende Vorliebe der Verbraucher für eine große Auswahl an Produkten, die steigende Kaufkraft der Verbraucher und die immer stärkere Auslagerung der Logistikdienstleistungen von den Herstellern hin zu Logistikspezialisten.
- (39) *Wachstumspotenzial in Deutschland:* Nach Aussage von Jacobs verfügt der deutsche Logistikmarkt über ein großes Wachstumspotenzial. Die Entwicklung der Vergabe von Logistikdienstleistungen an Fremdfirmen auf dem deutschen Markt in den letzten acht Jahren deutet darauf hin, dass sowohl das Angebot als auch die Nachfrage in den kommenden Jahren um 15 bis 20 % steigen könnten.
- (40) *Wachstumspotenzial der Beförderung im Luftverkehr:* Sowohl Airbus als auch Boeing sehen für die nächsten 15 bis 20 Jahre aufgrund des steigenden Frachtaufkommens, das höher ausfällt als das Wachstum der Passagierzahlen, eine Verdoppelung der Zahl der Frachtflugzeuge voraus. Nach den Prognosen von Airbus wird sich die Frachtbeförderung bis 2021 verdreifachen und im Jahresdurchschnitt um 5,7 %, nach Ansicht von Boeing um jährlich 6,4 % wachsen. Diese hohen Wachstumsraten dürften auch für Spediteure und Logistikunternehmen Wachstum bedeuten.
- (41) *Wachstumspotenzial der Beförderung auf der Straße:* Nach Ansicht des Experten ist der Straßengüterverkehr in Europa insgesamt eine Branche mit niedrigen Zutrittsschranken, die daher an dauerhaften strukturellen Überkapazitäten leidet ⁽¹²⁾, was sich in den letzten fünf bis sieben Jahren durch einen wahren Preissturz bestätigt hat. Betroffen von diesen Überkapazitäten sind die Unternehmen, die die Beförderung tatsächlich durchführen, nicht jedoch ABX, das die Beförderung zwar „organisiert“, sie aber nicht selber vornimmt. Nach Ansicht von Jacobs weist der Güterkraftverkehrsmarkt starke Wachstumstendenzen auf. Daraus folgt, dass sich bei einer solchen Marktentwicklung auch eine Wachstumsspanne für Speditionen und Logistikunternehmen ergeben müsste.

⁽¹²⁾ Durch die letzte Erweiterung scheint sich die Lage vorübergehend beruhigt zu haben. Da jedoch viele Transportunternehmen die Beförderung von Waren auf der Straße an billigere Speditionen aus den neuen Mitgliedstaaten zu vergeben scheinen, dürfte der Wettbewerbsdruck auf die Preise auf dem Güterkraftverkehrsmarkt noch zunehmen.

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

⁽¹¹⁾ Schreiben der belgischen Behörden vom 24. Februar 2005, S. 13.

(42) *Wachstumspotenzial der Beförderung im Seeverkehr*: Nach Angaben von Jacobs lag zwischen 1998 und 2002 das durchschnittliche Wachstum des Sektors Frachtbeförderung auf dem Seeweg bei 7 %. Die künftige Entwicklung des Wachstums des Warentransports auf dem Seeweg wird von der allgemeinen Entwicklung der Weltlage abhängen.

2.3. Aufbau des ABX-Netzes

2.3.1. Erwerb der Unternehmen des ABX-Netzes durch die SNCB

(43) Auch wenn die einzelnen Vorgänge des Erwerbs des ABX-Netzes durch die SNCB, die *per definitionem* keinen Vorteil für ABX bedeuten konnten, nicht Gegenstand dieser Entscheidung sind, möchte die Kommission im Folgenden als Hintergrundinformation noch einmal die wichtigsten Phasen aufführen, wie sie von den belgischen Behörden dargestellt wurden.

(44) Die belgischen Behörden haben darauf hingewiesen, dass die Operationen zum Erwerb der verschiedenen Unternehmen der Gruppe ABX LOGISTICS von der SNCB aufgrund von Geschäftsplänen beschlossen wurden, die zum Zeitpunkt der Investition Aussicht auf eine rasche Rückkehr zur Rentabilität boten. Im Folgenden eine kurze Zusammenfassung der Umstände des Erwerbs von Thyssen Haniel Logistik („THL“)/Bahntrans, Dubois und Saima Avandero (nunmehr ABX-Deutschland, -Frankreich und -Italien).

(45) *Erwerb von THL/Bahntrans (nunmehr ABX-Deutschland)*: Nach Angaben der belgischen Behörden insbesondere vom Oktober 2000 belief sich der Kaufpreis der ganzen THL-Gruppe auf [...] (*) Millionen Deutsche Mark (DM) (Gruppe Thyssen) + [...] DM (Deutsche Bahn AG). Der Wert der Geschäfte dieser Gruppe war von Coopers & Lybrand auf [höherer Wert als der oben genannte Kaufpreis(**)*] Millionen DM geschätzt worden (davon [...] Millionen DM für die Tätigkeit als Sammelspediteur) und auf [...] Millionen DM unter Einbeziehung der Kosten dieser Holding. Während der Erwerbsphase ist die SNCB in die Verpflichtungen der ehemaligen Anteilseigner insbesondere im Hinblick auf eine früher bestehende Sicherheit für ein Gebäude in München eingetreten. Der negative Preis von [...] Millionen Euro ([...] Millionen DM) für den Kauf von Bahntrans wurde am 1. Oktober 1998 von den ehemaligen Aktionären von Bahntrans, Thyssen Handelsunion AG und Deutsche Bahn AG, gezahlt.

(46) Seit ihrem Erwerb hat ABX-D nur Verluste eingebracht. Aufgrund dieser Verluste hat sich die Finanzstruktur des Unternehmens stark verschlechtert, denn seit dem Geschäftsjahr 1999 ist das Eigenkapital negativ. In Anbetracht dieser Situation, die bis 2005 andauerte, sah sich die SNCB als Muttergesellschaft veranlasst, mit Blick auf das durch die negative Eigenkapitalsituation bestehende Risiko eine Patronatserklärung abzugeben.

(47) *Erwerb von Dubois (nunmehr wichtiger Bestandteil von ABX-Frankreich)*: Nach Angaben der belgischen Behörden ergaben die der SNCB zur Verfügung stehenden Berechnungen für den Zeitraum 1998 bis 2002 einen IRR (*Internal Rate of Return*, internen Zinsfuß) von 12,7 % für einen WACC (*Weighted Average Cost of Capital*, gewichtete durchschnittliche Kapitalkosten) von 9,5 % und einen NPV (*Net Present Value*, Kapitalwert) von 9,7 Millionen Euro, weshalb von einer vernünftigen Kapitalrendite ausgegangen werden konnte.

(48) *Erwerb des Gruppo Saima Avandero (nunmehr ABX-Italien)*: Nach Angaben der belgischen Behörden ergaben die der SNCB zur Verfügung stehenden Berechnungen für den Zeitraum 1998 bis 2008 einen IRR von 13,0 % für einen WACC von 9,0 % und einen NPV von 51,8 Millionen Euro, weshalb von einer vernünftigen Kapitalrendite ausgegangen werden konnte.

(49) Zu der von der Kommission angesprochenen Frage, ob die SNCB eventuell Quersubventionen zur Finanzierung ihrer Investitionen in ABX verwendet haben könnte, führen die belgischen Behörden Folgendes aus:

(a) Nach Aussage der belgischen Behörden „reichen während des gesamten Zeitraums 1998 bis 2002 die staatlichen Eingriffe nicht aus, um die Aufwendungen [der SNCB] für die Erbringung gemeinwirtschaftlicher Dienste zu decken“⁽¹³⁾. Sie verweisen darauf, dass im Jahr 2001 der Rechnungshof schon Folgendes unterstrichen hatte: „Bezüglich der Funktionen Investition und Betrieb gilt mit Ausnahme des Geschäftsjahrs 1997 für den gesamten Zeitraum, dass die Arbeitsplätze kumulativ die Ressourcen für die beiden Funktionen übersteigen, so dass per Saldo kein Hinweis auf eine Übertragung zwischen den beiden gemeinwirtschaftlichen Aufgaben und den anderen Tätigkeiten [der SNCB] gegeben ist“⁽¹⁴⁾.

(b) Sie führen ferner aus: „Die Betriebs- und Investitionskosten der SNCB für ihre gemeinwirtschaftlichen Aufgaben sind auch durch die staatlichen Eingriffe nicht abgedeckt gewesen, weshalb die SNCB zur Deckung ihres Restbedarfs Darlehen aufgenommen hat“⁽¹⁵⁾. Dies gelte auch für die Mittel der SNCB, die in die Investitionen bei ABX geflossen seien, die im Übrigen „nicht über spezielle Darlehen, (...) sondern aus ihren normalen flüssigen Mitteln finanziert wurden“⁽¹⁶⁾.

(50) Schließlich unterstreichen die belgischen Behörden noch, dass die SNCB nach diesen Aufkäufen den Gläubigern mehrerer Tochtergesellschaften von ABX und hier vor allem den Gläubigern von ABX-D und ABX-Spanien eine Reihe von Patronatserklärungen hat zukommen lassen. Nach Auffassung der belgischen Behörden sind solche Patronatserklärungen in der Privatwirtschaft Bestandteil der normalen Beziehungen zwischen einer Muttergesellschaft und ihren Tochtergesellschaften.

⁽¹³⁾ Insbesondere die Schreiben der belgischen Behörden vom 23. Dezember 2003, registriert am 29. Dezember 2003 unter der Nr. A/38604, sowie registriert am 20. Juni 2003 unter der Nr. A/23465.

⁽¹⁴⁾ Bericht des Rechnungshofes vom 18. Mai 2001, S. 221.

⁽¹⁵⁾ Schreiben der belgischen Behörden, registriert am 20. Juni 2003 unter der Nr. A/23465.

⁽¹⁶⁾ Schreiben der belgischen Behörden vom 29. August 2003, registriert am 29. August 2003 unter der Nummer GAB. Loyola de Palacio Entrada n° 2805, S. 12.

(*) Vertrauliche Daten

(**) Die genaue Zahl wurde gelöscht und durch diese Angabe ersetzt.

2.3.2. 2001 von der SNCB getätigte Re-Investitionen

- (51) Kapitalerhöhung in Deutschland: Ende 2000 und 2001 hat die SNCB eine Kapitalerhöhung ihrer deutschen Tochtergesellschaft (ex-Bahntrans) in Form einer Bareinlage von 17,5 Millionen Euro sowie der Umwandlung kurzfristiger Darlehen der SNCB von 55 Millionen Euro in Kapital vorgenommen. Diese Entscheidung fiel gestützt auf Empfehlungen und Analysen, die mit Hilfe der Boston Consulting Group („BCG“) vorgenommen worden waren.
- (52) In diesen Dokumenten der BCG wurden folgende Argumente und Empfehlungen vorgetragen:
- (a) Die ABX-Gruppe bot der SNCB Gelegenheit zur Schaffung erheblicher Werte und war für die SNCB von strategischem Interesse.
- (b) Zur Ausschöpfung dieses Potenzials mussten Finanzinvestitionen getätigt und das Management verstärkt werden.
- (53) Nach Angaben der belgischen Behörden liegt der IRR der Gesamtinvestition von 72,5 Millionen Euro, der zum Zeitpunkt der Investition absehbar gewesen sei, je nach Ergebnisprognose zwischen 8 % und 10 %. Dieser interne Zinsfuß sei den Kapitalkosten der SNCB zum damaligen Zeitpunkt vergleichbar.
- (c) Als beste Option galt seinerzeit die Aufbringung der Mittel für diese Investition durch die SNCB selbst.
- (d) Bei der Umsetzung der Wertschöpfungsstrategie mit Hilfe von ABX LOGISTICS hatte die Sanierung von Bahntrans für die SNCB Vorrang.
- (e) Schlussfolgernd waren die Experten der BCG der Auffassung, der Sanierungsplan müsse aus drei Gründen umgesetzt werden:
- Im Erfolgsfall könne die Sanierung ABX LOGISTICS die Fortsetzung der Strategie ermöglichen, „die ein Wertschöpfungspotenzial von mehr als 300 Millionen Euro bietet“.
 - Selbst bei einem Teilerfolg hätte die Sanierung den Preis für den Wiederverkauf von Bahntrans in die Höhe getrieben.

Berechnung des internen Zinsfußes (IRR) der Re-Investitionen der SNCB bei ABX-Deutschland im Jahr 2001 für [...] Millionen Euro

Jährliches Wachstum des EBIT	[...]							
Diskontsatz	[...]						Endwert	
Jahr	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Diskontfaktor	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
		2001	2002	2003	2004	2005	2006	Endwert
Umsatz	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Operationelles Ergebnis vor Steuern	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Verwendung der [...] Millionen Euro Überschuss Kaufpreis	[...]							
Investitionen von [...] Millionen Euro in 2001	[...]							
Freie Cash Flows	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gewichtete durchschnittliche Kapitalkosten	9 %							
Discounted cash flow insgesamt	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
IRR	10,04 %							

- (54) Kapitalerhöhung im 12,2 Millionen Euro in den Niederlanden: Die Strategie für den Bereich Niederlande (ehemals Gruppe Kersten Hunik, im Februar 1999 erworben und auch die Beteiligungen in Irland umfassend) bestand aus folgenden Elementen:
- (a) Ausbau des Inlandsgeschäfts durch Kauf einer in der inländischen Distribution in den Niederlanden tätigen Gesellschaft; das Auftragsvolumen der Gesellschaft lag bei 2 000 Sendungen pro Tag; nach Auffassung der Leitung der SNCB wären 6 000 Sendungen notwendig, um in der Distribution im Inland rentabel arbeiten zu können.

- (b) Fortsetzung der Umstrukturierung des 1999 erworbenen Unternehmens Kersten Hunik Holding (umbenannt in ABX LOGISTICS Holding BV).
- (c) Weiterverkauf des Seetransportgeschäfts („rederijen“) Kersten Hunik Scheepvaartmaatschappij BV und Link Line Europa BV, durch den 1 Million Euro eingenommen wurde.
- (d) In der Praxis wurde der Finanzbedarf folgendermaßen gedeckt:
 - 9,2 Millionen Euro kurzfristiger Forderungen der SNCB wurden im März 2001 in Kapital umgewandelt.
 - Im September 2001 nahm die SNCB bei der ABX LOGISTICS Holding BV eine Kapitalerhöhung um 10 Millionen Euro vor. Diese 10 Millionen Euro dienten der Finanzierung des Erwerbs der Wegtransport BV durch die ABX LOGISTICS Holding BV. Der Preis für die Anteile belief sich auf [...] Millionen Euro; der Rest von [...] Millionen Euro stand weiterhin für eventuelle Preisanpassungen als Ergebnis der *Due Diligence* (gebührenden Sorgfalt) zur Verfügung.

- Insgesamt vertreten die belgischen Behörden die Ansicht, der von der SNCB der niederländischen Tochter für die Finanzierung bereitgestellte Betrag (ohne den Kaufpreis für Wegtransport von [...] Millionen Euro) belaufe sich somit auf 9,2 Millionen Euro im März 2001 sowie 3 Millionen Euro im September 2001, also insgesamt auf 12,2 Millionen Euro.
- Ihrer Auffassung nach war diese Kapitalaufstockung aufgrund der Aussichten auf eine Rückkehr zur Rentabilität der Aktivitäten in den Niederlanden im Jahr 2002 gerechtfertigt, wie sie sich in der Ende 2000 absehbaren positiven Entwicklung der Ergebnisse widerspiegelt:

	2000A	Budget 2001 (aufgestellt Ende 2000)	Budget 2002 (aufgestellt Ende 2001) (*)
Umsatz	54,1	60,9	86,4
Betriebsergebnis (EBIT)	- 2,59	- 2,73	0,68

(*) einschließlich des Umsatzes in Zusammenhang mit dem Erwerb von Wegtransport

- (55) Nach Auffassung der belgischen Behörden beläuft sich der interne Zinsfuß dieser Investition auf der Grundlage der seinerzeit verfügbaren Ergebnisprognosen auf rund 11 % für diese Investition von 12,2 Millionen Euro.

Berechnung des internen Zinsfußes (IRR) für die Re-Investition der SNCB in ABX-Niederlande im Jahr 2001 von 12,2 Millionen Euro (Umsatz in Millionen Euro)

Jährliches Wachstum des EBIT	[...]						
Diskontsatz	[...]	Endwert					
Jahr	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Diskontfaktor	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	2000A	Budget 2001 aufgestellt Ende 2000	Budget 2002 aufgestellt Ende 2001 (*)	Plan 2003 (**)	Plan 2004 (**)	Plan 2005 (**)	Endwert
Umsatz	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Operationelles Ergebnis vor Steuern	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Kapitalerhöhung um 12,2 M€ in 2001	[...]						
Freie Cash Flows	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gewichtete durchschnittliche Kapitalkosten	9 %						
Discounted cash flow insgesamt	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
IRR	11,3 %						

(*) einschließlich des Umsatzes in Zusammenhang mit dem Erwerb von Wegtransport

(**) Nicht verfügbare historische Daten. Nachträgliche Bewertung auf Grundlage des Erreichens (1) einer Bruttobetriebsspanne von [...] % in 2003 und (2) eines jährlichen Wachstums des Umsatzes und Ergebnisses von [...] % ab 2004.

(56) Kapitalerhöhung um 30 Millionen Euro in Frankreich: Im Dezember 2001 nahm die SNCB eine Kapitalerhöhung der 1999/2000 erworbenen französischen Gesellschaft vor, um mit einem Programm zur Verbriefung von Forderungen beginnen zu können, mit dessen Hilfe bei den Banken eine Kreditlinie von 70 Millionen Euro erreicht werden sollte. Diese Kapitalerhöhung war von der Société Générale, dem Kreditgeber von ABX LOGISTICS (France) SA als unbedingt einzuhaltende Bedingung für die Verbriefung des Forderungsbestands von ABX LOGISTICS (France) SA bezeichnet worden.

(57) Nach Aussage der belgischen Behörden deuteten die seinerzeit vorliegenden Finanzprognosen von ABX LOGISTICS (France) SA auf eine mögliche Rückkehr zur Rentabilität durch einen Sanierungsplan hin. Dieser Plan sah nach einer Reihe operationelle Verbesserungen (EDV, Überprüfung der Distributionsverfahren, Schließung und Veräußerung von Geschäftsbereichen, Harmonisierung der Beschäftigungsbedingungen, Integration von Geschäftsbereichen) eine Verbesserung des Betriebsergebnisses (EBIT) von - 19,6 Millionen Euro im Jahr 2001 auf 4,6 Millionen Euro im Jahr 2003 vor.

(59) Nach Ansicht der belgischen Behörden ließen die seinerzeit vorliegenden Ergebnisprognosen auf einen IRR von 14 % für diese Investition von 30 Millionen Euro schließen.

Voraussichtliche Entwicklung der Ergebnisse von ABX Logistics France (im September 2001)

	2000 tatsächlich	2001 Budget	2002 Prognose	2003 Prognose
Umsatz	516,0	631,0	626,0	664,0
Betriebsergebnis (EBT)	- 6,1	- 19,6	- 8,2	4,6
Nettoergebnis	- 2,1	- 28,4	- 11,6	4,0

Quelle: Sanierungsplan, Seite 43; Wechselkurs 1 EUR = 6,55957 FRF

(58) Die SNCB war davon ausgegangen, dass mit dieser Verbriefung die kurzfristigen Finanzierungen durch die SNCB durch externe Mittel ersetzt werden könnten. Kurzfristig könnte ein erheblicher Teil des durch diese Verbriefung entstehenden Liquiditätsüberschusses in den Cash Pool von ABX überführt werden (gemeinsame Nutzung von Liquidität) und so den Mitgliedsunternehmen dieses Pools die Möglichkeit geben, teilweise ihre Kredite an die SNCB zurückzuzahlen.

Berechnung des internen Zinsfußes (IRR) für die Re-Investition der SNCB in ABX-Frankreich im Jahr 2001 von 30 Millionen Euro (Umsatz in Millionen Euro)

Jährliches Wachstum des EBIT	[...]						
Diskontsatz	[...]						Endwert
Jahr	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Diskontfaktor	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
		2000 tatsächlich	2001 Budget	2002 Prognose	2003 Prognose	Plan 2004 (*)	Plan 2005 (**)
Umsatz	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Nettoergebnis	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kapitalerhöhung um 30 M€ in 2001	[...]						
Freie Cash Flows	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Gewichtete durchschnittliche Kapitalkosten	9 %						
Discounted cash flow insgesamt	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
IRR	14,0 %						

(*) Nicht verfügbare historische Daten. Nachträgliche Bewertung auf Grundlage des Erreichens (1) einer Bruttobetriebsspanne von [...] % in 2004 und [...] % in 2005 sowie (2) eines jährlichen Wachstums des Umsatzes und Ergebnisses von [...] % ab 2004

(**) [...] % auf Grundlage des operationellen Ergebnisses vor Steuern (EBT)

2.3.3. „Parallelbeiträge“ der SNCB an ABX

- (60) Nach den Ausführungen der belgischen Behörden hat die SNCB beim Erwerb der Gesellschaften in Irland und in Portugal sowie des Bereichs Air&Sea in Belgien die Verbindlichkeiten dieser Unternehmen ganz oder teilweise übernommen und sie dann in Kapital umgewandelt. Nach ihren Angaben ging es bei diesen Umwandlungen in Kapital, die sie als „Parallelbeiträge“ bezeichnen, um Folgendes:
- Zum einen die Ermöglichung des Zusammenschlusses bestimmter Gesellschaften und Erreichen des Ziels einer Vereinfachung der rechtlichen Struktur der Gruppe (Irland, Portugal),
 - zum anderen um die Erhaltung der Beförderungslizenzen (Irland) bzw.
 - um eine Möglichkeit für die Gesellschaften, ihr Air&Sea-Geschäft mit einem Minimum an Eigenkapital fortzusetzen, um externe Finanzmittel einsetzen zu können (Air&Sea Belgique).
- (61) Nach Ansicht Belgiens waren die Eigenkapitalaufstockung und die schnelle Rückkehr zur Rentabilität aufgrund folgender Faktoren gesichert: (1) Das Verhältnis zwischen ihren Verlusten und ihrem Umsatz, (2) den absoluten Betrag der Umwandlungen und (3) die von der Geschäftsleitung Ende 2002 aufgestellten Finanzprognosen (Budget 2003), die für Ende 2003 die Rückkehr zur Rentabilität

vorhersahen. Diese Tochtergesellschaften mussten nicht als Unternehmen „in Schwierigkeiten“ angesehen werden, und ihre Lage ist somit nicht mit der der im ursprünglichen Umstrukturierungsplan genannten in Schwierigkeiten befindlichen Einheiten zu vergleichen. Nach Auffassung der belgischen Behörden stellt das punktuelle und einmalige Eingreifen der SNCB bei diesen Tochtergesellschaften eine völlig normale Finanzierung bestimmter Tochtergesellschaften durch eine Muttergesellschaft dar und ist daher mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers durchaus vereinbar.

- (62) Im Ende 2002 für die drei betreffenden Gesellschaften aufgestellten Budget 2003 wurde im Übrigen eine Rückkehr zum Gleichgewicht oder Fast-Gleichgewicht (Verluste unter 1 Million Euro) innerhalb von 12 Monaten nach Umsetzung des Plans in Aussicht gestellt.

	Nettoergebnis 2002	Für 2003 veranschlagtes Ergebnis für 2003 (*)
ABX LOGISTICS (Irland) Ltd.	- 0,3	0,0
ABX LOGISTICS (Portugal) Lda	- 3,5	- 0,3
ABX LOGISTICS Int. (Belgien) SA/NV	- 2,0	- 0,8

(*) Von der Geschäftsleitung im September 2002 aufgestelltes Budget

Wesentliche Finanzdaten für 2002 der Unternehmen in Irland, Portugal und Belgien Air&Sea (Millionen Euro)

	Umsatz 2002 (tatsächlich)	Operationelles Ergebnis (EBIT) 2002 (tatsächlich)	Nettoergebnis 2002 (tatsächlich)	Nettoverluste 2002 in % des Umsatzes	Absoluter Betrag der Umwandlungen	
					Nach ursprünglicher Planung (*)	Tatsächlich durchgeführte
ABX LOGISTICS (Irland) Ltd.	31,4	0,2	- 0,3	- 1 %	3,2	4,3
ABX LOGISTICS (Portugal) Lda.	13,7	- 1,3	- 3,5	- 25 %	2,0	2,0
ABX LOGISTICS Int. (Belgien) SA/NV	39,0	- 0,5	- 2,0	- 5 %	12,0	2,0
					17,2	8,3

(*) Umwandlungen in Kapital 91,6 Millionen Euro + Bereitstellung von zusätzlichen Mitteln 140 Millionen Euro, davon eine Sicherheitsmarge von 21 Millionen Euro für die Tochtergesellschaft

- (63) Die belgischen Behörden haben für jede einzelne Operation Berechnungen des internen Zinsfußes (IRR) vorgelegt. Für diese Berechnungen, die an dieser Stelle nicht ausführlich dargestellt werden sollen, wird eine ähnliche Methode wie bei den Berechnungen für die Re-Investitionen im Jahr 2001 verwendet. Nach diesen Berechnungen ergeben sich IRR zwischen 9,6 % und 12,7 %.
- (64) Die SNCB hat ferner eine Investition von 3,8 Millionen Euro bei ABX-Singapur vorgenommen. Nach Ansicht der belgischen Behörden fallen die ABX-Singapur betreffenden Maßnahmen keinesfalls in den Anwendungsbereich von Artikel 87 EG-Vertrag. Auf Ersuchen der Kommission

haben sie allerdings eine Schätzung des internen Zinsfußes vorgelegt, die bei dieser Investition einen IRR von 10,9 % ergibt.

- (65) Des Weiteren hat die SNCB im Jahr 2000 für den Bau eines Gebäudes in Singapur eine Bürgschaft von 3 Millionen Euro gestellt. Nach Auffassung der belgischen Behörden fällt auch dieser Vorgang nicht in den Anwendungsbereich des Vertrags. Sie haben ferner betont, die abgesicherte Forderung sei erststellig durch das Gebäude abgedeckt, das als auf einem dynamischen und rasch expandierenden Markt gelegene Immobilie gilt. Dieses Gebäude wurde 2005 verkauft.

2.4. Rolle des Staates bei den Entscheidungen der SNCB in Bezug auf ABX

- (66) In Ergänzung der bereits in der Einleitung des Verfahrens zu diesem Punkt gemachten Ausführungen fasst die Kommission im Folgenden noch einmal verschiedene Aspekte des Themas SNCB und potenzielle Einflussnahme des Staates auf ihre Entscheidungen zusammen.

2.4.1. Verwaltungsrat und Tätigkeitsbereiche der SNCB

- (67) Die SNCB ist ein selbständiges öffentliches Unternehmen. Als selbständiges öffentliches Unternehmen unterliegt die SNCB nach dem Gesetz vom 21. März 1991⁽¹⁷⁾ über die Reform bestimmter öffentlicher Wirtschaftsunternehmen nicht dem Insolvenzgesetz. Zweck der Gesellschaft ist die Beförderung von Fahrgästen und Gütern, doch kann sie auch anderen, mit diesem Gesellschaftszweck unmittelbar oder mittelbar in Zusammenhang stehenden wirtschaftlichen Tätigkeiten nachgehen. Ihre Organe sind der Verwaltungsrat (Conseil d'administration (CA)), der Vorstand (Comité de direction (CD)) sowie der so genannte „Administrateur délégué“ (AD). Der Verwaltungsrat besteht aus zehn Mitgliedern einschließlich des AD. Die Mitglieder des Verwaltungsrats⁽¹⁸⁾ werden vom König ernannt und nach dem Kriterium der Komplementarität ihrer Kompetenzen ausgewählt⁽¹⁹⁾.

- (68) Es steht der SNCB zwar frei, auch anderen, mit ihrem Gesellschaftszweck vereinbaren Tätigkeiten nachzugehen, doch hat der belgische Gesetzgeber einige beschränkte Mechanismen vorgesehen, mit denen überprüft werden kann, ob ein selbständiges öffentliches Unternehmen nicht gegen das Gesetz, seine Satzung oder den Geschäftsführungsvertrag verstößt. Der wichtigste Mechanismus ist die Anwesenheit eines Bevollmächtigten der Regierung in den Leitungsgremien und hier vor allem im Verwaltungsrat und im Vorstand, der die Einhaltung von Gesetzen, Satzung der SNCB und Geschäftsführungsvertrag überwacht.

2.4.2. Schlussfolgerungen des Rechnungshofes

- (69) Der belgische Rechnungshof hat im Mai 2001 einen Bericht⁽²⁰⁾ über die SNCB vorgelegt, der mehrere deutliche Hinweise zur Klärung der Frage des Einflusses des Staates auf die Entscheidungen der SNCB über ihre wirtschaftlichen Tätigkeiten enthält. In diesem Bericht heißt es: „Der Gesellschaftszweck der SNCB ist folgendermaßen definiert: ‚Zweck der Gesellschaft ist die Beförderung von Fahrgästen und Gütern mit der Eisenbahn. Die Gesellschaft kann selber oder über die

Beteiligung an bereits bestehenden oder noch zu gründenden belgischen, ausländischen oder internationalen Unternehmen alle wirtschaftlichen, industriellen oder finanziellen Operationen vornehmen, die unmittelbar oder mittelbar ganz oder teilweise in Bezug zu ihrem Gesellschaftszweck stehen oder geeignet sind, dessen Umsetzung oder Entwicklung zu erleichtern oder zu begünstigen (...).‘

Der ursprüngliche Text des Gesetzes vom 23. Juli 1926 über die Gründung der SNCB machte keine näheren Angaben zum Gesellschaftszweck. Mit dem Gesetz vom 1. August 1960 (zur Änderung des oben genannten Gesetzes) wurde der Gesellschaftszweck in den Gesetzestext aufgenommen, und zwar gestützt auf folgende Erwägungen: ‚Der vorliegende Gesetzentwurf bezeichnet also den Gesellschaftszweck der SNCB und bestimmt hierzu, dass diese von Rechts wegen jeder anderen Tätigkeit in Zusammenhang mit dem Netzbetrieb nachgehen kann, insbesondere dem Betrieb von Bahnhofsgaststätten, Snacks usw. ..., dem Bau von Material für die Eigennutzung, die Organisation von Transporten auf der Straße für eine bessere Beförderung der Waren (...).‘

Der Gesellschaftszweck der SNCB ist also absichtlich sehr weit gefasst. Diese Begriffsbestimmung enthält darüber hinaus keinerlei geografische Einschränkung (...). Dieser Gesellschaftszweck kann als Rechtfertigung aller wirtschaftlichen und sogar finanziellen Tätigkeit ausgelegt werden.“

- (70) Im Hinblick auf die Aufwendungen der SNCB für ABX gibt der Rechnungshof Hinweise auf den Blickwinkel, aus dem bestimmte Teile dieses Berichts abgefasst wurden: „In Anbetracht der Selbständigkeit der SNCB, der Größe des zu vermeidenden Risikos und der Bedeutung der Angelegenheit wurde den Kaufentscheidungen im Rahmen des Ausbaus des ABX-Netzes besondere Aufmerksamkeit gewidmet. Mit dieser Analyse sollen im Wesentlichen die Bedingungen geklärt werden, unter denen diese Entscheidungen gefällt wurden und umgesetzt werden, und sollen insbesondere die Schwierigkeiten bei der Umsetzung von Rechtsvorschriften beleuchtet werden, mit denen der Staat vermeiden kann, dass die Fähigkeit des Unternehmens zur Erfüllung seinen Verpflichtungen zur öffentlichen Dienstleistung gefährdet wird“⁽²¹⁾.

- (71) Vor diesem Hintergrund kommt der Rechnungshof zu folgenden Schlussfolgerungen:

- (a) „Die Strategie für den Ausbau des ABX-Netzes geht eindeutig auf eine Initiative des Vorstands [der SNCB] zurück“⁽²²⁾.

⁽¹⁷⁾ Insbesondere handelt es sich um die Artikel 2, 3, 8, 12 und 41 dieses Gesetzes.

⁽¹⁸⁾ Nach den von Belgien vorgelegten Informationen ist das Amt eines Mitglieds des Verwaltungsrats (alle Mitglieder des Verwaltungsrats) nicht vereinbar mit folgenden Mandaten oder Ämtern: Mitglied des Europäischen Parlaments, Mitglied einer der Kammern des belgischen Parlaments, Minister oder Staatssekretär, Mitglied des Rates oder der Regierung einer Gemeinschaft oder Region, Gouverneur einer Provinz, Mitglied der Ständigen Deputation eines Provinzrates und Mitarbeiter der SNCB.

⁽¹⁹⁾ Rechnungshof (S. 46): Für die Abberufung eines Mitglieds des Verwaltungsrates ist derzeit die Zustimmung von zwei Dritteln der Mitglieder des Verwaltungsrats erforderlich.

⁽²⁰⁾ Rechnungshof: Die wirtschaftliche Verwendung öffentlicher Mittel durch die SNCB; Prüfung in Umsetzung einer Entschließung der Abgeordnetenversammlung vom 11. Mai 2000; Brüssel, Mai 2001.

⁽²¹⁾ Bericht des Rechnungshofes vom 18. Mai 2001, S. 142.

⁽²²⁾ Bericht des Rechnungshofes vom 18. Mai 2001, S. 151.

- (b) „Einem öffentlichen Unternehmen [SNCB] wird bezüglich seiner Investitionen außerhalb des Eisenbahnsektors sowie seiner Beteiligungen an Wirtschaftstätigkeiten weitgehende Autonomie eingeräumt“⁽²³⁾.
- (c) „Begrenzt werden die Entscheidungen der SNCB bezüglich ihrer [wirtschaftlichen] Tätigkeiten nur durch die Einhaltung ihres Gesellschaftszwecks und durch das Gesetz vom 21. März 1991, mit dem dem Risiko einer Beeinträchtigung der Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtung vorgebeugt werden soll“⁽²⁴⁾.
- (d) „Die Investitionen in wirtschaftliche Tätigkeiten außerhalb des Eisenbahnsektors sind (...) nicht genehmigungspflichtig, so dass die staatliche Kontrolle allein über den Bevollmächtigten der Regierung erfolgt“⁽²⁵⁾.
- (e) „Die derzeit geltenden Rechtsvorschriften, nach denen der Bevollmächtigte der Regierung bei Entscheidungen, die eine Gefährdung der Erfüllung gemeinwirtschaftlicher Pflichten [der SNCB] bedeuten könnten, Klagerecht und der Minister ein Aufhebungsrecht hat, bieten keine ausreichende Sicherheit dafür, dass der angestrebte Fortbestand dieser Dienste erreicht wird“⁽²⁶⁾.
- (72) Die vom Rechnungshof vorgelegten Ausführungen des Bevollmächtigten der Regierung und des zuständigen Ministers sind vor diesem Hintergrund eines zunehmenden Bewusstseins der Risiken für die Tätigkeit der SNCB im Bereich der öffentlichen Dienstleistungen und der unzulänglichen Kontrollmittel, über die der Staat zur Begrenzung dieser Risiken verfügt, zu sehen. So ging es dem Bevollmächtigten der Regierung am 2. März 2000⁽²⁷⁾ in seinen Ausführungen um die Frage, ob ABX-Italien „... nicht die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen [durch die SNCB] beeinträchtigt...“. Am 28. April 2000⁽²⁸⁾ äußert die Ministerin für Mobilität und Verkehr den Wunsch, „die strategischen Operationen des Unternehmens sollten langfristig angelegt sein und seinen Fortbestand und seine Rentabilität sichern“. Am 31. Mai 2000⁽²⁹⁾ geht die Ministerin für Mobilität und Verkehr näher auf „... die Voraussetzungen für die Ausübung der Staatsaufsicht bei Aufkäufen oder Beteiligungen ...“ ein, und zwar im Anschluss an Ausführungen des Bevollmächtigten der Regierung vom 26. Mai 2000⁽³⁰⁾, in denen dieser noch einmal unterstreicht, „... die wirtschaftlichen Tätigkeiten müssen mit dem Gesellschaftszweck der SNCB und den ihr kraft Gesetzes übertragenen Aufgaben vereinbar sein...“.

2.4.3. Mitsprache des Ministerrates bei der Umstrukturierung von ABX

- (73) Ansonsten hat die Kommission in ihrer Einleitung des Ermittlungsverfahrens die Niederschrift der Sitzung des Ministerrates [der belgischen Regierung] vom 22. Februar

2002 und des dazu gehörenden Pressecommuniqués⁽³¹⁾ erwähnt, aus denen eindeutig die damalige Mitwirkung der Regierung an der Entscheidung über die Umstrukturierung von ABX hervorgeht: „Auf Vorschlag des Premierministers hat der Ministerrat eine Reihe von Maßnahmen bezüglich der Tätigkeiten von ABX verabschiedet. Gestützt auf die von der SNCB vorgelegten Informationen und strategischen Überlegungen wurden folgende Entscheidungen getroffen: Gründung einer Holding durch die SNCB, unter deren Dach alle Geschäftsbereiche von ABX zusammengefasst werden, (...)“.

2.4.4. Finanzierungskapazitäten der SNCB zwischen 1998 und 2001

- (74) Nach den Feststellungen der Kommission befand sich die SNCB zwischen 1998 und 2001 selber finanziell in einer ausreichend guten Lage, um Darlehen auf dem Markt aufnehmen zu können. Dies ergibt sich insbesondere aus folgenden Fakten:
- (a) 1998 legte die SNCB eine gesund strukturierte Bilanz mit einem Verhältnis Schulden/Eigenkapital von 51 % im Jahr 1998, von 54 % im Jahr 1999, von 62 % im Jahr 2000 und von 90 % im Jahr 2001 und ein positives konsolidiertes Ergebnis vor⁽³²⁾.
- (b) Aus der Studie des unabhängigen Sachverständigen NERA, nach der sich die Verschuldung der SNCB in diesem Zeitraum durchschnittlich in einer Spanne bewegt hat, die mit Blick auf vergleichbare Unternehmen desselben Sektors durchaus vertretbar ist. Nach NERA liegt ein solcher Bereich bei einem Verhältnis von Schulden/Eigenkapital von 0,8/1 bis 1,25/1⁽³³⁾. In derselben Studie kommt NERA zu dem Schluss, dass diese Kennzahl der SNCB zwischen 1997 und 2001 diese Werte nicht überschritt⁽³⁴⁾.
- (75) Dessen ungeachtet verschlechtert sich die finanzielle Lage der SNCB seit 2002. Ihre in den konsolidierten Konten ausgewiesenen Schulden sind nämlich von 3,9 Milliarden Euro im Jahr 2001 auf 5 Milliarden Euro im Jahr 2002 und 6,2 Milliarden Euro im Jahr 2003 gestiegen und ergeben konsolidierte Gesamtschulden von 8,6 Milliarden Euro im Jahr 2001, von 9,6 Milliarden Euro im Jahr 2002 und von 10,7 Milliarden Euro im Jahr 2003, während das Eigenkapital der SNCB schrumpfte und von 4,9 Milliarden Euro im Jahr 2001 auf 4,4 Milliarden Euro im Jahr 2002 und auf 4,2 Milliarden Euro im Jahr 2003 fiel. Berücksichtigt man nur die Verbindlichkeiten von weniger und mehr als einem Jahr⁽³⁵⁾, steigt diese Kennzahl von 80 % im Jahr 2001 auf 114 % im Jahr 2002 und 150 % im Jahr 2003, während die SNCB für diese Jahre einen konsolidierten Verlust meldete.

⁽³¹⁾ Abrufbar auf der Internetseite: <http://www.belgium.be/>

⁽³²⁾ Schreiben der belgischen Behörden vom 29 August 2003, registriert am 29. August 2003 unter der Nummer GAB. Loyola de Palacio Entrada n° 2805, S. 4.

⁽³³⁾ Bericht NERA, S. 58.

⁽³⁴⁾ Nach NERA, (Anlage D.1. S. 7) stieg das Verhältnis Schulden/Eigenkapital von 0,6 in den Jahren 1997, 1998 und 1999 auf 0,8 im Jahr 2000 und auf 1,0 im Jahr 2001.

⁽³⁵⁾ Für die Jahre 1998 bis 2001 hat die SNCB die oben genannte Kennzahl berechnet, und zwar unter Einschluss der im Jahresverlauf fällig werdenden langfristigen finanziellen Verbindlichkeiten, womit sich die Differenz zwischen 90 % und 80 % für 2001 und die Differenz in den Folgejahren erklären lässt.

⁽²³⁾ Bericht des Rechnungshofes vom 18. Mai 2001, S. 142.

⁽²⁴⁾ Bericht des Rechnungshofes vom 18. Mai 2001, S. 141.

⁽²⁵⁾ Bericht des Rechnungshofes vom 18. Mai 2001, S. 154.

⁽²⁶⁾ Bericht des Rechnungshofes vom 18. Mai 2001, S. 154.

⁽²⁷⁾ Bericht des Rechnungshofes vom 18. Mai 2001, S. 152.

⁽²⁸⁾ Bericht des Rechnungshofes vom 18. Mai 2001, S. 150.

⁽²⁹⁾ Bericht des Rechnungshofes vom 18. Mai 2001, S. 153.

⁽³⁰⁾ Bericht des Rechnungshofes vom 18. Mai 2001, S. 153.

3. DETAILLIERTE BESCHREIBUNG DER MASSNAHMEN ZUR UMSTRUKTURIERUNG UND PRIVATISIERUNG VON ABX

- (76) Die Aktivitäten der ABX-Gruppe wurden unter dem Dach einer Holding mit dem Namen ABX LOGISTICS Worldwide NV/SA (im Folgenden „ABX-WW“ genannt) zusammengefasst⁽³⁶⁾. Darüber hinaus wurde das Air&Sea-Geschäft, bisher bei den verschiedenen nationalen Unternehmen von ABX laufend, größtenteils bei der ABX LOGISTICS Air&Sea Worldwide SA/NV zusammengefasst, einer neu gegründeten Untergruppe von ABX-WW, die im Folgenden als „ABX-Air&Sea“ bezeichnet wird⁽³⁷⁾.

Den Hintergrund für diese Zusammenfassung bildet eine 2002 eingeleitete grundlegende Umstrukturierung aller Geschäftsbereiche der Gruppe. Diese Umstrukturierung umfasst sowohl operationelle Maßnahmen (Integration verschiedener Unternehmen, Schaffung eines zentralen Dienstes, Organisation in Profit-Centern, Kapazitätsabbau und Bemühungen um Produktivitätssteigerung ...) als auch finanzielle Maßnahmen, mit denen die Finanzstruktur und die Rentabilität der Gruppe wiederhergestellt werden sollen. In Anbetracht dieser Umstrukturierungsmaßnahmen und vorbehaltlich der Stellungnahme der Kommission zu dieser Umstrukturierung hat die SNCB mit einem Investor einen Verkaufsvorvertrag für die Gruppe ABX-Worldwide unterzeichnet.

Im Folgenden sind die Hauptbestandteile dieser Umstrukturierung dargestellt.

- (77) Nach Angaben der belgischen Behörden hat ABX-WW dank dieser Umstrukturierung 2004 seine operationelle Rentabilität wiedererlangt (EBIT von 11,6 Millionen Euro) und müsste schon 2006 seine Netto-Rentabilität (Nettoergebnis von 10,7 Millionen Euro) wieder erreichen⁽³⁸⁾.

3.1. Integration und Umorganisation der ABX-Gruppe

- (78) Es wurden verschiedene Maßnahmen zur Integration der Gesellschaften der ABX-Gruppe durchgeführt: Integration der Managementstrukturen der Gruppe (Programm

Phoenix), der EDV-Systeme, der Finanzverwaltung und der Verwaltung der Humanressourcen.

- (79) *Phoenix*: Nach Angaben der belgischen Behörden hebt dieses Programm auf folgende Ziele ab: Integration des internationalen Managements der verschiedenen Geschäftsbereiche der Gruppe, Nutzung operationeller Synergien, Konzentration des Einkaufsvolumens auf weniger Lieferanten, Stärkung des Corporate Centre mit Hilfe von Prozessen, Kompetenzen und IT-Instrumenten, die für die Ausübung seiner Zuständigkeiten erforderlich sind, Koordinierung der wirtschaftlichen und betrieblichen Vorgänge zwischen Ländern mit Hilfe der „Produkt“-Einheiten und Verbesserung der Qualität des Kundendienstes sowie Übertragung von mehr Verantwortung auf das örtliche Management und seine stärkere Motivierung zur Zusammenarbeit mit den anderen Einheiten der Gruppe.

- (80) *EDV*: Nach ihren Angaben geht es bei der Integration der EDV-Systeme um die Integration der bestehenden Systeme, die Rationalisierung der Anwendungen und die Einführung weltweiter Lösungen für die Gruppe.

- (81) *Zentralisierung des Finanzwesens*: Das Finanzmanagement-Team am Sitz der Gruppe wurde zur Zentralisierung dieser Aufgabe innerhalb der Gruppe verstärkt. So wurden die Teams für Finanz- und Liquiditätscontrolling vergrößert und wurden neue Teams für Ergebniskonsolidierung und Management der Kundenforderungen eingesetzt. Durch die bereits erwähnten Projekte zur Integration des EDV-Wesens und durch die Normung der von den einzelnen Ländern an die Gruppe zu liefernden Finanzinformationen konnte die Qualität der Finanzinformationen verbessert werden.

- (82) Im Zuge dieser Zentralisierung des Finanzwesens hat ABX einen Mechanismus zur gemeinsamen Nutzung der Liquiditätsausstattung aller Gesellschaften der Gruppe eingeführt. Dank dieses „cash pooling“ konnte die ABX-Gruppe im Januar 2001 mit einer Bürgschaft der SNCB bei einem Finanzinstitut eine einheitliche Liquiditätslinie über einen Höchstbetrag von [...] Millionen Euro eröffnen.

Die belgischen Behörden haben gegenüber der Kommission darauf hingewiesen, dass diese Linie von [...] Millionen Euro der darlehensgebenden Bank Zinseinnahmen verschafft, und dass die im Januar 2001 von der SNCB gestellte Bürgschaft für diese Kreditlinie mit [...] Basispunkten verzinst wird.

- (83) *Humanressourcen*: Im November 2003 stellte die Gruppe einen Direktor Humanressourcen ein, dessen Aufgabe es ist, Strukturen und Verfahren für die Koordinierung der Verwaltung der Humanressourcen der Tochtergesellschaften aufzubauen und gemeinsame Verfahren für Einstellung, Bewertung und Vergütung der leitenden Angestellten und der „high potentials“ der Gruppe zu entwickeln. 2005 soll ein Europäischer Betriebsrat eingerichtet werden.

- (84) Nach Ansicht der belgischen Behörden wird durch die Zentralisierung der Koordinierungsfunktionen die Effizienz der zentralen Dienste gesteigert. Die Kosten für den zentralen Dienst, die sich aus den Kosten für die *Global Accounts* internationale Kunden und/oder Multiprodukte, den Kosten für die zentrale EDV und den Kosten für Strukturen (Finanzwesen, Rechtsabteilung, Humanressourcen, Kommunikation) zusammensetzen, werden den Toch-

⁽³⁶⁾ Diese Zusammenfassung erfolgte am 29. Dezember 2003; ausgenommen war das internationale Geschäft von ABX LOGISTICS (France) S.A., das Ende Dezember 2004 übertragen wurde. Nach Aussage der belgischen Behörden sind diese Tätigkeiten bereits wieder wirtschaftlich oder stehen kurz davor. Die betroffenen Gesellschaften sind ABX LOGISTICS Air&Sea (France) SAS, Road International, Mitjaville S.A.S. und Lacombe Transports Internationaux Sarl.

⁽³⁷⁾ Die Tätigkeiten von Air&Sea in Belgien, Asien und Amerika wurden bereits bei der ABX-Air&Sea zusammengefasst. Beim Air&Sea-Geschäft in den Niederlanden erfolgte dieser Schritt Anfang Januar 2005. Die Übertragung des Air&Sea-Geschäfts in Deutschland wurde aus zwei Gründen verschoben: i.) Zum einen zeigte sich, dass durch diese Übertragung im Übertragungsjahr ein Buchgewinn von [...] Millionen Euro in den Konten von ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH entstehen würde, dann aber ein wiederholter Liquiditätsabfluss von mehr als [...] Millionen Euro jährlich erfolgen würde; ii.) zum anderen würde ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH durch diese Operation die durch das Programm zur Verbriefung der Forderungen in Zusammenhang mit diesen Tätigkeiten entstandenen Finanzmittel verlieren, also [...] Millionen Euro. Diese Mittel müssten dann aus anderen Finanzquellen beschafft werden, was aber ohne eine bessere Bilanzstruktur der Gesellschaft unmöglich ist.

⁽³⁸⁾ Schreiben der belgischen Behörden vom 9. Juni 2005. Es handelt sich um aktualisierte Zahlen, die somit von den Prognosen vom Januar 2005 abweichen können.

tergesellschaften von ABX-WW in Form von „*license and service fees*“ (Lizenz- und Nutzungsgebühren) in Rechnung gestellt. Diese abgewälzten Kosten machen in etwa [...] % des Umsatzes der Tochtergesellschaften von ABX-WW aus und decken die Kosten für den Schutz und die Nutzung der Marke sowie alle Dienste, die die Zentrale der Gruppe für die Tochtergesellschaften erbringt.

- (85) Unter Berufung auf eine neuere Untersuchung⁽³⁹⁾ weisen die belgischen Behörden darauf hin, dass die Strukturkosten von ABX-WW niedriger sind als beim Durchschnitt anderer Gruppen ähnlicher Größe, und zwar in allen Branchen. Betrachtet man die relative Größe des „*Headquarters*“ (Zentrale) im Verhältnis zur Größe der Gruppe, geht aus dieser Studie hervor, dass das geometrische Mittel aller untersuchten Gruppen bei 186 Beschäftigten in der Zentrale für eine Gesamtbeschäftigtenzahl von 10 000 liegt. Dieser Durchschnitt liegt über dem Wert von ABX, denn dort sind für eine Gesamtbelegschaft von 10 000 60 Mitarbeiter in der Zentrale tätig.
- (86) Das Geschäft von ABX ist in einer Reihe von Profit-Centern zusammengefasst, von denen jedes einem Geschäftsbereich entspricht (einschließlich des Bereiches *Road Domestic* in Deutschland, der die größten Schwierigkeiten hatte), die bis 2006 jeweils rentabel sein sollen.

3.2. Spezifische Maßnahmen bei ABX Deutschland

- (87) *Operationelle Maßnahmen:* Über die in der Einleitung des Verfahrens beschriebenen Maßnahmen zur operationellen Umstrukturierung hinaus sollen mit weiteren Maßnahmen wie der Veräußerung von Tochtergesellschaften und Geschäftsbereichen, der Schließung von Agenturen und Geschäftsbereichen sowie mit Produktivitätsgewinnen folgende Ergebnisse erzielt werden: Abbau von insgesamt 64 Standorten (69 %), Verringerung des Umsatzes um 184 Millionen Euro (-30 %), Abbau von 1 589 Arbeitsplätzen (Vollzeitäquivalent — VZÄ) (-43 %) und von 405 062 m² Betriebsfläche (-56 %) (40) bis zum im Grundsatz für Ende 2005 vorgesehenen Abschluss des Umstrukturierungsplans und einer Rückkehr der Gruppe zur Rentabilität in den Jahren 2006-2007.
- (88) Mit Schreiben vom 1. Dezember 2005 trugen die belgischen Behörden ferner Folgendes vor: „*Aufgrund der ungünstigen Entwicklung des deutschen Marktes und unter Berücksichtigung der Anforderungen in den Leitlinien der Europäischen Kommission arbeitet ABX an einem Plan zur Verringerung [...] seiner Tätigkeiten im Bereich Straßentransport in Deutschland. (...)*

Dieser Plan ist noch nicht fertig gestellt. ABX LOGISTICS kann jedoch der Europäischen Kommission die Zusage geben, bis zum [...] sein Kurierdienstnetz in Deutschland durch Schließungen, Veräußerungen oder Partnerschaft(en) mit dem Ziel zu verkleinern, die Zahl der derzeit 30 von ABX kontrollierten Agenturen um [...] Agenturen zu senken. Darüber hinaus könnte ABX Anteilseigner [...] von rund [...] der Standorte bleiben [...].“

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

⁽⁴⁰⁾ Schreiben der belgischen Behörden vom 14. Januar 2005, S. 23.

- (89) *Produktivitätssteigerung:* Nach den von den belgischen Behörden vorgelegten Informationen dürften die operationellen Umstrukturierungsmaßnahmen in Deutschland zu einer (theoretischen, bei konstantem Umsatz) Verbesserung des Betriebsergebnisses in Höhe von 14,6 Millionen Euro für ABX Deutschland führen.
- (90) *Finanzielle Umstrukturierung:* Die SNCB plant die Umwandlung einer Forderung von 50 Millionen Euro in Kapital, ferner die Bereitstellung zusätzlichen Eigenkapitals in Höhe von 100 Millionen Euro und die Umwandlung von Zinsen in Höhe von 7,4 Millionen Euro in Kapital. Sobald die Kommission diese Maßnahmen genehmigt hat, sollen sie durchgeführt werden. Mit dieser Kapitaleinlage soll ABX-D ihr Eigenkapital von - 143 Millionen Euro zum Stichtag 31.12.2004 (unterdessen auf - 141,2 Millionen Euro aktualisiert) auf 14,4 Millionen Euro zurückführen können. Nach Angaben der belgischen Behörden ist ein solcher Betrag für ABX-D erforderlich, damit die geplante Privatisierung von ABX-WW durchgeführt werden kann (41).
- (91) *Voraussichtliche Ergebnisse:* Mit der Umsetzung dieses Maßnahmenpakets sollte laut *business plan* (Geschäftsplan) ABX-D 2006 ihre operationelle Rentabilität (EBIT von [...] Millionen Euro) und 2007 ihre Nettoertragsrentabilität (Nettoergebnis von [...] Millionen Euro) wiedererlangen können.

3.3. Spezifische Maßnahmen bei ABX Niederlande

- (92) *Operationelle Maßnahmen:* Über die in der Einleitung des Verfahrens beschriebenen Maßnahmen zur operationellen Umstrukturierung hinaus sollen mit Veräußerungen von Tochtergesellschaften und Geschäftsbereichen, der Schließung von Agenturen und Tochtergesellschaften sowie mit Produktivitätsgewinnen folgende Ergebnisse erzielt werden: Abbau von insgesamt 4 Standorten (-44 %), Verringerung des Umsatzes um 14 Millionen Euro (-21 %), Abbau von 93 Arbeitsplätzen (VZÄ) (-22 %) und von 18 400 m² Betriebsfläche (-28 %).
- (93) *Produktivitätssteigerung:* Nach den von den belgischen Behörden vorgelegten Informationen dürften die operationellen Umstrukturierungsmaßnahmen in den Niederlanden zu einer (theoretischen, bei konstantem Umsatz) Verbesserung des Betriebsergebnisses in Höhe von 5,7 Millionen Euro für ABX Niederlande führen, und zwar bis zur spätestens für 2006-2007 erwarteten Rückkehr der Gruppe zur Rentabilität.
- (94) *Finanzielle Umstrukturierung:* Die SNCB plant die Umwandlung einer Schuld in Höhe von 10 Millionen Euro und von Zinsen in Höhe von 0,6 Millionen Euro in Kapital, sobald die Kommission hierzu ihre Zustimmung gegeben hat. Mit dieser Kapitaleinlage soll ABX-NL ihr Eigenkapital von - 1,3 Millionen Euro zum Stichtag 31.12.2004 (unterdessen auf - 1,5 Millionen Euro aktualisiert) auf 9,3 Millionen Euro zurückführen können. Nach Angaben der belgischen Behörden ist ein solcher Betrag für ABX-NL erforderlich, damit die geplante Privatisierung von ABX-WW durchgeführt werden kann (42).

⁽⁴¹⁾ Schreiben der belgischen Behörden vom 24. Februar 2005, S. 12.

⁽⁴²⁾ Schreiben der belgischen Behörden vom 24. Februar 2005, S. 12.

- (95) *Voraussichtliche Ergebnisse:* Mit der Umsetzung dieses Maßnahmenpakets sollte laut *business plan* (Geschäftsplan) ABX-NL 2005 ihre operationelle Rentabilität (EBIT von [...] Millionen Euro) und 2006 ihre Nettorentabilität (Nettoergebnis von [...] Millionen Euro) wiedererlangen können.

3.4. Rückzug aus dem Geschäftsbereich *road domestic* in Frankreich

- (96) In Anbetracht der Schwierigkeiten von ABX-F, die als entscheidend für die Überlebensfähigkeit der ganzen ABX-Gruppe gelten, haben die belgischen Behörden darauf hingewiesen, dass sich die SNCB mit Hilfe eines MBO aus dem Geschäftsbereich *road domestic* von ABX-Frankreich zurückziehen werde. Da das MBO im einzelnen in der Ausweitung des Verfahrens beschrieben wird, sei an dieser Stelle nur kurz daran erinnert, dass die inländischen Geschäftsbereiche von ABX-F im Rahmen eines MBO zu einem negativen Marktpreis von [...] Millionen Euro veräußert wurden. Dieser Verkauf wurde am 31.3.2005 um Mitternacht wirksam. Die übrigen Geschäftsbereiche von ABX-F wurden an ABX-WW übertragen.
- (97) Zwei Sachverständige, nämlich Deloitte und Ernst & Young Transaction Advisory Services kommen zu dem Schluss, dass der negative Verkaufspreis von [...] Millionen Euro für den Inlandgeschäftsbereich von ABX-F angemessen ist und einem Marktwert entspricht.
- (98) Die belgischen Behörden tragen Folgendes vor: „Die SNCB hat auf die Fortsetzung ihres Engagements bei ABX Frankreich verzichtet. Die im Februar 2003 angemeldeten Maßnahmen zur Kapitalaufstockung werden nicht durchgeführt. Die Frankreich betreffenden Maßnahmen einschließlich des MBO bedeuten zwar eine Unterbrechung der Aktivitäten, doch ist diese gesteuert und sozial verantwortlich, weil so mehr als 2 300 Arbeitsplätze gerettet werden können. Die SNCB zieht sich aus Frankreich

zurück. Nach Durchführung des MBO besteht die einzige Tätigkeit von ABX France darin, bis Ende [...] drei rentable Logistikverträge zu erfüllen, die jedoch einen Umsatz von nur 29 M€ erbringen. Danach stellt ABX France seinen Betrieb ein und dürfte vermutlich abgewickelt werden“⁽⁴³⁾. „Somit kann davon ausgegangen werden, dass der Rückzug aus Frankreich im weitesten Sinne Teil der Umstrukturierung der Gruppe ABX Logistics ist, doch handelt es sich nicht um eine Umstrukturierung der Tätigkeiten von ABX LOGISTICS in Frankreich im Sinne der für Deutschland und die Niederlande angemeldeten Maßnahmen“⁽⁴⁴⁾.

3.4.1. Entscheidung für den MBO

- (99) Zur Erinnerung sei darauf hingewiesen, dass die belgischen Behörden die Möglichkeit eines MBO (Management-Buy-Out) beim Inlandgeschäft von ABX mit der Möglichkeit eines Vergleichs verglichen haben und zu dem Schluss gekommen sind, der MBO stelle die kostenmäßig günstigere Lösung dar. In ihrer Ausweitung des Verfahrens stellte die Kommission diese Argumentation mit dem Hinweis in Frage, es müsse billigerweise auch ein Vergleich zwischen einem MBO und der Möglichkeit der Zwangsliquidation angestellt werden, und zwar mit der Begründung, ein privatwirtschaftlicher Anleger in einer vergleichbaren Situation würde sich für die für ihn kostengünstigste Lösung entscheiden, ohne dass die Möglichkeit eines Liquidationsverfahrens ausgeschlossen wird, so sich diese aus wirtschaftlicher Sicht als die interessanteste erweisen sollte.
- (100) Nach Ansicht der belgischen Behörden wäre ein Liquidationsverfahren auf jeden Fall teurer als der MBO; ferner vertreten sie die Meinung, dass trotz der von der Kommission geäußerten Zweifel der Vergleich mit einem Vergleich nicht nur von größerer sozialer Verantwortung zeugt, sondern aus den im Folgenden aufgeführten Gründen der vor allem stichhaltige Vergleich bleibt.

3.4.2. Kosten der verschiedenen Szenarien

- (101) Die belgischen Behörden haben die Kosten der drei Optionen, also MBO, Vergleich und gerichtliche Liquidation, miteinander verglichen; die Ergebnisse sind in der folgenden Tabelle zusammengefasst⁽⁴⁵⁾:

	MBO	Freiwillige Liquidation oder Vergleich	Gerichtl. Liquidationsverfahren oder Zwangsliquidation
Negatives Eigenkapital am 30.09.2004	[...]	[...]	[...]
Erwartete Verluste im letzten Quartal 2004	[...]	[...]	[...]
Geschätztes negatives Eigenkapital am 31.12.2004	[...]	[...]	[...]
Davon Schulden bei der SNCB	[...]	[...]	[...]
Wertminderung auf immaterielle Vermögenswerte	[...]	[...]	[...]
Wertzuwachs auf den Verkauf von Contract Logistics an MGF, noch nicht erfasst	[...]	[...]	[...]
Wertzuwachs auf den Transfer von Eurocargo, Air&Sea, Mitjavile und Lacombe	[...]	[...]	[...]
Festlegung des aktuellen Sozialplans (PSE4) — Ausgaben 2004	[...]	[...]	[...]
Verlustrückgleich 2005 für nicht im MBO beinhaltete Aktivitäten	[...]	[...]	[...]

⁽⁴³⁾ Schreiben der belgischen Behörden vom 9. Juni 2005, S. 18.

⁽⁴⁴⁾ Schreiben der belgischen Behörden vom 9. Juni 2005, registriert am 16. Juni 2005 unter der Nr. 15050, S. 18..

⁽⁴⁵⁾ Schreiben der belgischen Behörden vom 2. September 2005.

	MBO	Freiwillige Liquidation oder Vergleich	Gerichtl. Liquidationsverfahren oder Zwangsliquidation
Impact cash für die SNCB vor Wahl eines Ausstiegsszenarios	[...]	[...]	[...]
Kaufpreis (negativ) — maximal	[...]		
Verlustausgleich während der Verhandlungen über den Sozialplan — 2005		[...]	
Verlustausgleich für 4 zusätzliche Monate — 2006 (Risiko)		-15	
Neuer Sozialplan für die im Unternehmen verbleibenden Beschäftigten		[...]	
Kündigung der Mietverträge		-8	
Kündigung anderer Verträge		-6	
Risiken [...] der SNCB [...]			
Handelsschulden bei Lieferanten am 31.12.2004			
Sozialverbindlichkeiten gegenüber dem Personal			
Sozialplan für das Personal von ABX France			[...]
Entschädigung der Gläubiger — Mietverträge			-8
Entschädigung der Gläubiger — Andere Verträge			-6
Risiko einer Inanspruchnahme der SNCB-Garantie für Schulden bei Soc. Gen/ Natexis			
Wertminderung der ABX LOGISTICS-Gruppe			-112
Kosten zusätzlicher Entlassungen aufgrund der Volumenverminderung			[...]
Auswirkungen auf den Bedarf an Umlaufkapital			-45
Auswirkungen auf die Finanzierungskosten der Bankverbindlichkeiten der SNCB			-14
Auswirkungen auf die Finanzierungskosten der Bankverbindlichkeiten von ABX LOGISTICS			-7
Gesamtkosten SNCB	- 137,5	-183	-346

(102) Zu den unterschiedlichen Kosten bei MBO bzw. Vergleich (im Wesentlichen den Kosten für einen Sozialplan für die im Unternehmen verbleibenden Beschäftigten sowie die Deckung der Verluste in der Phase der Aushandlung dieses Plans) geben die belgischen Behörden an, diese seien von Ernst & Young geprüft und bestätigt worden. Die Sachverständigen seien zu folgenden Schlüssen gekommen: „... we conclude that on an overall level the price differential between the scenario of the Management Buy-Out and the scenario of the Liquidation of Domestic Road Transport Activities amounting to € 45,5 million to be fair and reasonable“ („Wir sind zu dem Schluss gekommen, dass alles in allem der Preisunterschied von 45,5 Millionen Euro zwischen dem Szenario Management-Buy-Out und dem der Einstellung der Beförderungsdienste auf der Straße fair und angemessen ist“).

(103) Nach Angaben der belgischen Behörden überträfen die Kosten eines Liquidationsverfahrens aus folgenden Gründen bei weitem das Nettovermögen von ABX France zum Zeitpunkt der Durchführung des Verfahrens (also- [...] Millionen Euro):

- (a) Risiko für die SNCB [...],
- (b) Auswirkungen des Verlusts an Kunden aufgrund des Imageschadens von ABX und Auswirkungen dieses Verlusts auf den Wert der Gruppe ABX LOGISTICS Worldwide,
- (c) Kosten durch die Entlassung von durch den Kundenschadensverlust überflüssig gewordenen Beschäftigten,

(d) Auswirkungen auf den Bedarf der Gruppe an laufenden Mitteln und

(e) Auswirkungen auf die Finanzierungskosten der Gruppe ABX LOGISTICS und der SNCB selber nach nicht geleisteten Zahlungen einer ihrer Tochtergesellschaften.

(104) Risiko von [...] ([...] Millionen Euro): Nach Angaben der belgischen Behörden ⁽⁴⁶⁾ „bedeutete das Szenario Liquidationsverfahren für die SNCB ein Risiko [...], das eine Gefahr für ihre Haftung bedeutet hätte. [...] ⁽⁴⁷⁾ , [...] ⁽⁴⁸⁾ , [...] ⁽⁴⁹⁾“ ⁽⁵⁰⁾.

(105) Als Beispiel zitieren die belgischen Behörden ferner eine jüngst ergangene Entscheidung [...] ⁽⁵¹⁾.

(106) Die belgischen Behörden vertreten folgende Auffassung: „Die Kommission sollte sich darauf beschränken, die Existenz des Risikos und seine Plausibilität festzustellen und festzulegen, dass ein Marktteilnehmer aus der Privatwirtschaft in der gleichen Lage angesichts dieses Risikos wahrscheinlich auch versucht hätte, ein Liquidationsverfahren zu vermeiden und einen Vergleich angestrebt hätte. [...]“ ⁽⁵²⁾.

⁽⁴⁶⁾ Schreiben der belgischen Behörden vom 9 Juni 2005, registriert am 16. Juni 2005 unter der Nr. 15050, S. 22..

⁽⁴⁷⁾ [...].

⁽⁴⁸⁾ [...].

⁽⁴⁹⁾ [...].

⁽⁵⁰⁾ Lettre des autorités belges du 9.6.2005, enregistrée le 16.6.2005 sous le n° 15050. p 22.

⁽⁵¹⁾ Schreiben der belgischen Behörden vom 9. Juni 2005, Anlage C 4.

⁽⁵²⁾ Schreiben der belgischen Behörden vom 9 Juni 2005, registriert am 16. Juni 2005 unter der Nr. 15050, S. 22..

(107) Ende 2004 hatte die französische Anwaltskanzlei Grand, Auzas et Associés die SNCB auf dieses Risiko hingewiesen und ihre Analyse dieses Risikos schriftlich bestätigt.

(108) Desgleichen hat die Kanzlei Linklaters die belgischen Behörden darauf hingewiesen, dass wenn „[...]“⁽⁵³⁾ [...]“⁽⁵⁴⁾.

(109) Wenn die SNCB [...], gehen die belgischen Behörden davon aus, dass sie zumindest einen Sozialplan für die verbleibenden 1 300 Beschäftigten hätte finanzieren müssen (das wären Kosten in Höhe von [...] Millionen Euro gewesen) sowie die Gläubiger von ABX France hätte entschädigen müssen (mit 8 Millionen Euro für die Hypothekengläubiger und 6 Millionen Euro für die übrigen Gläubiger).

(110) Wertverlust der ABX-Gruppe nach dem Kundenverlust (112 Millionen Euro): Nach Auffassung der belgischen Behörden hätte ein gerichtliches Liquidationsverfahren über den Geschäftsbereich *road domestic* in Frankreich das Ansehen und den Ruf der Gruppe schwer und nachhaltig beeinträchtigt und zu einem für die gesamte Gruppe schädlichen Kundenverlust geführt. Der von ihnen geschätzte Wertverlust der ABX-Gruppe ist in der folgenden Tabelle dargestellt.

Nach Schätzung der belgischen Behörden wäre der Umsatzverlust teilweise durch sofort nicht mehr entstehende Beförderungskosten ausgeglichen worden. Die indirekten Kosten (Strukturkosten) hingegen hätten nur schrittweise über einen Zeitraum von drei Jahren gesenkt werden können (Entlassungen von Beschäftigten in einem dem verlorenen Geschäftsumfang entsprechenden Verhältnis), um wieder den Stand vor dem gerichtlichen Liquidationsverfahren zu erreichen. Die Auswirkungen des Kundenverlusts auf das Betriebsergebnis (EBIT) wären also im ersten Jahr am größten gewesen und hätten sich dann in den beiden Folgejahren bis zur Wiederherstellung der Lage vor dem Liquidationsverfahren verringert.

Wertverlust der Gruppe durch Kundeneinbußen nach gerichtlichem Liquidierungsverfahren von ABX LOGISTICS France S.A.

Millionen Euro, auf Grundlage der Ende 2004 vorliegenden Prognosen	2005	2006	2007	Gesamt
In Frankreich				
Road International Frankreich				
Veranschlagter Bruttogewinn	[...]	[...]	[...]	
Kundschaftsverlust in %	30 %	15 %	7,5 %	
Geschätzte Auswirkung auf EBIT	[...]	[...]	[...]	8,8
Air&Sea Frankreich				
Veranschlagter Bruttogewinn	[...]	[...]	[...]	
Kundschaftsverlust in %	10 %	6 %	2 %	
Geschätzte Auswirkung auf EBIT	[...]	[...]	[...]	3,1
Außerhalb Frankreichs				
Road Deutschland				
Veranschlagter Bruttogewinn	[...]	[...]	[...]	
Kundschaftsverlust in %	30 %	15 %	7,5 %	
Geschätzte Auswirkung auf EBIT	[...]	[...]	[...]	46,7
Air&Sea Deutschland				
Veranschlagter Bruttogewinn	[...]	[...]	[...]	
Kundschaftsverlust in %	5 %	3 %	1 %	
Geschätzte Auswirkung auf EBIT	[...]	[...]	[...]	3,1
Road Domestic Niederlande				
Veranschlagter Bruttogewinn	[...]	[...]	[...]	
Kundschaftsverlust in %	30 %	15 %	7,5 %	
Geschätzte Auswirkung auf EBIT	[...]	[...]	[...]	3,3

⁽⁵³⁾ [...]

⁽⁵⁴⁾ Schreiben der belgischen Behörden vom 9. Juni 2005, Anlage C.2.

Millionen Euro, auf Grundlage der Ende 2004 vorliegenden Prognosen		2005	2006	2007	Gesamt
Road Domestic Belgien					
Veranschlagter Bruttogewinn		[...]	[...]	[...]	
Kundschaftsverlust in %		30 %	15 %	7,5 %	
Geschätzte Auswirkung auf EBIT		[...]	[...]	[...]	16,5
Andere Länder und Produktlinien					
Veranschlagter Bruttogewinn		[...]	[...]	[...]	
Kundschaftsverlust in %		5 %	3 %	1 %	
Geschätzte Auswirkung auf EBIT		[...]	[...]	[...]	25,2
Gesamt					
Veranschlagter Bruttogewinn		455,6	489,7	519,7	
Kundschaftsverlust in % (Durchschnitt)		14 %	7 %	3 %	
Geschätzte Auswirkung auf EBIT		61,6	34,4	16,4	112,4

(111) Diesbezüglich haben die belgischen Behörden ferner auf folgende Auffassung des Europäischen Gerichtshofes hingewiesen: „Eine Muttergesellschaft kann somit während eines bestimmten Zeitraums auch Verluste einer ihrer Tochtergesellschaften übernehmen, um dieser die Einstellung ihrer Tätigkeit unter möglichst günstigen Bedingungen zu ermöglichen. Solche Entscheidungen können nicht nur mit der Wahrscheinlichkeit eines mittelbaren materiellen Gewinns begründet werden, sondern auch mit anderen Erwägungen, etwa dem Bemühen um Imagepflege des Konzerns oder um Neuorientierung seiner Tätigkeit“⁽⁵⁵⁾.

(112) *Kosten durch die Entlassung von durch den Umsatzrückgang überflüssig gewordenen Beschäftigten* ([...] Millionen Euro): Wie bereits ausgeführt sind die belgischen Behörden davon ausgegangen, dass die indirekten Kosten über einen Zeitraum von drei Jahren schrittweise durch Entlassungen hätten gesenkt und so das Gleichgewicht wieder hätte hergestellt werden können. Die Schätzungen der belgischen Behörden belaufen sich auf rund 1 000 Entlassungen (ungefähr 550 in Deutschland, 200 in Frankreich, 100 in Belgien und 200 im Rest der Welt).

(113) *Auswirkungen auf den Bedarf der ABX-Gruppe an laufenden Mitteln* (45 Millionen Euro): Nach Ansicht der belgischen Behörden hätte das Szenario der gerichtlichen Liquidation der Gruppe erheblichen Druck von Seiten der Lieferanten des restlichen Konzerns hervorgerufen, die auf einer Neuaushandlung der Zahlungsfristen für ihre Rechnungen gedrungen hätten (beispielsweise Forderung nach Barzahlung anstatt Zahlung 30 Tage nach Monatsende). Nach ihren Berechnungen hätte eine Kürzung der durchschnittlichen Zahlungsfrist der Lieferanten um sieben Tage zu einem sofortigen Liquiditätsbedarf von 45 Millionen Euro geführt.

(114) *Auswirkungen auf die durchschnittlichen Finanzierungskosten von SNCB und ABX LOGISTICS Worldwide* (14 + 7 Millionen Euro): Nach Angaben der belgischen Behörden könnten sich die durchschnittlichen Finanzierungskosten von SNCB und ABX LOGISTICS bei ihren jeweiligen Banken aufgrund der

Zahlungseinstellung einer ihrer Tochtergesellschaften erhöht haben. Die potenziellen zusätzlichen Finanzierungskosten werden auf 100 Basispunkte (1 %) für die Bankverbindlichkeiten von ABX LOGISTICS (rund 240 Millionen Euro) und auf 50 Basispunkte für die Bankverbindlichkeiten der SNCB (rund 900 Millionen Euro) geschätzt, die vom belgischen Staat nicht übernommen wurden. Unter der Annahme, dass diese zusätzlichen Kosten über drei Jahre neutralisiert würden, beliefen sich nach Schätzungen der belgischen Behörden die zusätzlichen Aufwendungen in Zusammenhang mit der Finanzierung der Schulden der SNCB auf ungefähr 14 Millionen Euro, bei ABX LOGISTICS läge dieser Betrag bei rund 7 Millionen Euro.

3.4.3. Weitere Erwägungen der belgischen Behörden

(115) In Ergänzung des Vergleichs der geschätzten Kosten der verschiedenen Szenarien vertreten die belgischen Behörden die Auffassung, auch andere Faktoren würden von Investoren bei der Frage der Veräußerung oder Schließung eines Geschäftsbereichs berücksichtigt.

(116) So sind sie der Ansicht, dass eine Konkursklärung unter Umständen soziale Unruhen hätte auslösen können, die zu einer Blockade der Tätigkeiten von ABX LOGISTICS an den von der Liquidation nicht betroffenen Standorten (internationale Tätigkeiten) hätten führen können und diese sich wiederum nachteilig auf den Verkehr in andere Länder oder sogar auf den Betrieb der SNCB hätten auswirken können. Nach ihrer Auffassung hätte ein in derselben Lage befindliches Privatunternehmen ebenfalls erhebliche Risiken ähnlicher Art berücksichtigt und sich für die freiwillige Liquidation entschieden.

(117) Ganz allgemein trifft es nach Ansicht der belgischen Behörden nicht zu, „dass ein privater Investor, und erst recht ein europäischer Investor von der Größe der SNCB sich zwangsläufig für eine Zwangsliquidation entscheiden würde, selbst wenn diese kostengünstiger als eine freiwillige Liquidation wäre. Unter den gleichen Umständen haben sich andere Privatunternehmen für die freiwillige Liquidation entschieden.“

⁽⁵⁵⁾ Rechtssache C 303/88, Italienische Republik gegen Kommission (Eni-Lanerosi) [1991] Slg. I-1433, Randnr. 21.

tion mit Finanzierung eines Sozialplans für die von der Unternehmensschließung betroffenen Arbeitnehmer entschieden“⁽⁵⁶⁾. Laut Gutachten einer auf Sozialrecht spezialisierten Anwaltskanzlei (Clayes & Engels) soll es in jüngster Vergangenheit mehrere Privatunternehmen gegeben haben, die sich für diese Vorgehensweise entschieden haben.

- (118) Im Übrigen weisen die belgischen Behörden darauf hin, dass sich das Privatunternehmen TNT genauso wie die SNCB entschieden hat, als sie beschloss, sich aus ihrem defizitären Inlandsbeförderungsgeschäft und einem Teil ihres Geschäftsbereichs *contract logistics* in Frankreich zurückzuziehen anstatt hier eine freiwillige oder gerichtliche Liquidation anzustreben⁽⁵⁷⁾.
- (119) Schließlich zitieren die belgischen Behörden noch folgenden Auszug aus der Mitteilung der Kommission vom März 2005 zur Umstrukturierung von Unternehmen: „Die Bewahrung des sozialen Zusammenhalts — ein spezifisches Charakteristikum des europäischen Sozialmodells — erfordert die Implementierung flankierender Maßnahmen, die darauf abzielen, die sozialen Kosten möglichst gering zu halten und alternative Quellen für die Generierung von Beschäftigung und Einkommen zu erschließen. (...) Umstrukturierungen werden häufig als etwas im Wesentlichen Negatives gesehen, wobei meist auf die unmittelbaren Auswirkungen auf die Beschäftigung oder die Arbeitsbedingungen verwiesen wird (...). Somit wird es erforderlich, diese Entwicklungen in einer Weise zu begleiten, dass ihre Auswirkungen auf Beschäftigung und Arbeitsbedingungen möglichst vorübergehender Natur und möglichst begrenzt bleiben“⁽⁵⁸⁾.
- (120) Abschließend halten die belgischen Behörden fest, dass sich die SNCB aus folgenden Gründen für das Szenario MBO entschieden hat:
- Deutlich geringere Kosten und Risiken als bei den Szenarien der freiwilligen oder gerichtlichen Liquidation,
 - begrenzte Auswirkungen auf Wert und Ansehen der Gruppe ABX LOGISTICS Worldwide,
 - annehmbare soziale Konsequenzen (Erhalt von 1 300 Arbeitsplätzen in Frankreich in dem neuen Privatunternehmen *Cool Jet*),
 - unternehmerische Verantwortung der SNCB gegenüber ihren Lieferanten und Gläubigern, sich wie jedes andere europäische Unternehmen dieser Größe verantwortungsbewusst zu verhalten.

3.5. Verkleinerung des ABX-Netzes

- (121) Durch die Umstrukturierung der ABX-Gruppe kam es zu einem erheblichen Kapazitätsabbau in ihrem Geschäftsbereich Frachtbeförderung. In diesem Geschäftsbereich wird die Kapazität am besten anhand von Indikatoren wie in Rechnung gestellter Umsatz, Anzahl der Standorte, Lagerfläche oder Beschäftigtenzahl gemessen.

- (122) Nach Angaben der belgischen Behörden gehen die im Gesamtkonzern ABX-WW vorgenommenen betrieblichen Umstrukturierungsmaßnahmen erheblich über die ursprünglich geplanten Maßnahmen hinaus.

Im anfänglichen Plan waren der Verkauf dreier Tochtergesellschaften mit einem Umsatz von 98,5 Millionen Euro, die Schließung von sieben Agenturen und drei Depots in Deutschland, von vier Agenturen in Frankreich, zwei Agenturen in den Niederlanden sowie der Abbau von 690 Arbeitsplätzen (VZÄ) vorgesehen, wobei hier schon die Auswirkungen der Schließung von Agenturen mitgezählt worden waren.

Die im Verlauf des Jahres 2005 angemeldeten Maßnahmen zum Kapazitätsabbau werden jedoch zur Folge haben, dass bis zum Abschluss der Umstrukturierung die Zahl der Standorte um 176 zurückgeht (-31 %), der Umsatz um 624 Millionen Euro sinkt (-21 %), 5827 Vollzeitbeschäftigte abgebaut werden (-40 %) und die Betriebsfläche um 917 377 m² schrumpft⁽⁵⁹⁾ (-54 %).

Verstärkt wird dieser Abbau noch durch die im November 2005 von Belgien eingegangenen Verpflichtungen bezüglich Deutschlands.

- (123) Die belgischen Behörden weisen darauf hin, dass die seit 2002 bereits vorgenommenen sowie die noch jüngst geplanten Flächenverkleinerungen und Veräußerungen die Obergrenze darstellen und weitere Abbaumaßnahmen die Zerschlagung der Netzes ABX LOGISTICS zur Folge hätten. Ihrer Ansicht nach ist nämlich das Vorhandensein eines internationalen Netzes die Grundlage für die strategische und wirtschaftliche Positionierung von ABX und seiner Wettbewerber; eine Zerschlagung des Netzes hätte schwerwiegende nachteilige Auswirkungen, die die Wettbewerbsposition der Gruppe auf dem Markt, die Möglichkeit zur Durchführung des Umstrukturierungsplans sowie die Attraktivität der Gruppe für potenzielle Partner bei einer Privatisierung gefährdeten.

Sie sind in diesem Zusammenhang der Auffassung, dass sich der Rückzug aus dem Inlandskuriergeschäft in Frankreich in Deutschland nicht wiederholen lässt; die Integration der Bereiche inländische und internationale Beförderung auf der Straße der Gesellschaften der Gruppe in Deutschland und den Niederlanden sei deutlich fortgeschrittener als im Bereich *road domestic* in Frankreich, und zwar aufgrund der Integration der EDV-Verfahren und -systeme und des großen Anteils gemeinsamer Kunden. Diese größere Integration sei nicht nur das Ergebnis der Struktur des deutschen Marktes, sondern auch der Geschichte von ABX LOGISTICS; die Bereiche *international* und *domestic* in Frankreich seien nämlich erst 2003 und auch nur teilweise integriert worden, während in Deutschland das Inlandskuriergeschäft und der Bereich internationaler Straßengüterverkehr seit dem Zusammenschluss der beiden Gesellschaften THL und Bahntrans (nunmehr ABX Deutschland) im Jahr 1996 innerhalb ein- und desselben Unternehmens nebeneinander existierten.

⁽⁵⁹⁾ Nach den der Kommission vorliegenden Informationen handelt es sich im Wesentlichen um Lagerfläche.

⁽⁵⁶⁾ Schreiben der belgischen Behörden vom 9 Juni 2005, registriert am 16. Juni 2005 unter der Nr. 15050, S. 21.

⁽⁵⁷⁾ Schreiben der belgischen Behörden vom 2. September 2005, S. 6.

⁽⁵⁸⁾ Mitteilung der Kommission — „Umstrukturierung und Beschäftigung: Umstrukturierungen antizipieren und begleiten und die Beschäftigung fördern: Die Rolle der Europäischen Union“, KOM (2005) 120 endgültig, S. 2 — 3.

Sie fügen noch hinzu, dass sowohl in Deutschland als auch in den Niederlanden eine weitere Ausdünnung des Netzes *Road* die Aufgabe des deutschen Marktes bedeuten würde, vergleiche man die Zahl der Standorte von ABX LOGISTICS und seiner Wettbewerber in den beiden Ländern.

Vergleich zwischen den Standorten *Road* von ABX LOGISTICS und seinen Hauptkonkurrenten auf dem deutschen und niederländischen Markt (vor Berücksichtigung der Zusage eines weiteren Abbaus in Deutschland) ⁽⁶⁰⁾

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

Quelle: Websites, Prognosen ABX LOGISTICS

Schließlich betonen sie, dass dieser Rückzug zu einem Zeitpunkt stattfindet, zu dem die wichtigsten Wettbewerber von ABX insbesondere in Deutschland Kurierdienstunternehmen oder Sammelgutspediteure mit dem Ziel aufkaufen, ihr eigenes Inlandskuriergeschäft in diesem Land auszubauen.

3.6. Darlehen der SNCB für ABX im Jahr 2002

- (124) Die SNCB hat verschiedenen Tochtergesellschaften von ABX Darlehen gewährt.

Im April bzw. Mai 2002 hat die SNCB ihrer belgischen Tochtergesellschaft ABX LOGISTICS group NV drei Darlehen in Höhe von 50 Millionen Euro, 10 Millionen Euro bzw. 29 Millionen Euro zu unterschiedlichen Zinssätzen gewährt. Nach Angaben der belgischen Behörden beläuft sich der durchschnittliche Zinssatz für diese Darlehen auf [...] %, [...] % bzw. [...] %.

Am 30. Juni 2004 wurden diese Darlehen von der SNCB übernommen und unmittelbar ABX Deutschland, ABX Niederlande und ABX Frankreich zum Zinssatz von [...] %, [...] % bzw. [...] % weitergewährt.

3.7. Privatisierung von ABX-WW

- (125) Nach Auskunft der belgischen Behörden „hat die SNCB ihre Bereitschaft zur Privatisierung von ABX LOGISTICS Worldwide innerhalb von sechs Monaten nach der Bewilligung des Umstrukturierungsplans durch die Kommission bekräftigt. (...) Die SNCB Holding hat am 22. März 2005 mit einem potenziellen Käufer eine verbindliche Grundsatzvereinbarung (*Term sheet*) abgeschlossen und unterzeichnet. Diese Vereinbarung unterliegt jedoch der aufschiebenden Bedingung, dass die Kommission den Umstrukturierungsplan genehmigt.“ ⁽⁶¹⁾

- (126) Die belgischen Behörden haben angegeben, dass die SNCB nach ihrer Entscheidung über die Umstrukturierung und Veräußerung von ABX Verhandlungen mit mehreren

potenziellen Übernahminteressenten aufgenommen hat. Im Blick hierauf hat die SNCB ABX-WW sowie die Gesellschaft „Petercam“ mit ihrer Vertretung bei diesem Verkauf beauftragt.

- (127) Im Juni 2003 hat ABX-WW erste Gespräche mit einem ersten Partner, einem Industriekonzern, aufgenommen. Im März und im Juni 2004 wurde eine Absichtserklärung (*Memorandum of Understanding*) ausgearbeitet. Zwischen Juni und August 2004 wurden die Verhandlungen aus Gründen, die bei diesem ersten möglichen Partner lagen, ausgesetzt.

- (128) Im Juni 2004 hat ABX-WW Kontakt zu einem zweiten Partner aus der Industrie aufgenommen. Im September 2004 erklärte dieser zweite potenzielle Partner jedoch die endgültige Beendigung der Verhandlungen mit ABX-WW.

- (129) Ende August 2004 wurden Kontakte zu einem dritten möglichen Partner aufgenommen, wiederum einem Industriekonzern. Diese Verhandlungen wurden allerdings zugunsten aussichtsreicher Kontakte zu einem vierten Partner eingestellt, der der SNCB im November 2004 ein verbindliches Angebot für die Übernahme von ABX-WW vorlegte, das im Folgenden näher dargestellt wird. Mit diesem Bewerber, im Folgenden „Yvan“ genannt, hat die SNCB im März 2005 den Verkaufsvorvertrag und das bereits erwähnte *Term Sheet* (Absichtserklärung) unterzeichnet.

- (130) In dem genannten *Term sheet* (Absichtserklärung) sagt Yvan zu, vorbehaltlich einer positiven Entscheidung der Kommission einen Betrag von [zwischen 60 und 150^(**)] Millionen Euro zu investieren, davon [...] Millionen Euro für die Bezahlung der Aktien von ABX LOGISTICS Worldwide an die SNCB Holding. Ansonsten soll das von Yvan eingebrachte Geld folgendermaßen verwendet werden:

- (a) [...] Millionen Euro zur Gegendeckung *back-to-back* (Darlehen und Folgedarlehen) einer Bürgschaft der SNCB für ein Gebäude in [...];

- (b) [...] Millionen Euro in Form eines nachgeordneten Darlehens für ABX LOGISTICS Worldwide für die Finanzierung

- der Transaktionskosten einschließlich der sonstigen Kosten Yvans und seiner Strategie-, Rechts- und Finanzberater. Diese Kosten werden auf einen Betrag zwischen [...] und [...] Millionen Euro geschätzt.

- Finanzierungsbedarf in Zusammenhang mit der eventuellen Rücknahme oder der eventuellen Forderung nach Sicherheiten von Seiten bestimmter Finanzinstitutionen als Folge des Wechsels des Anteilseigners. Der Rest des Betrags von [...] Millionen Euro nach Abzug der Transaktionskosten, also von [...] bis [...] Millionen Euro, ist zur Deckung des Finanzierungsbedarfs nach diesen Rücknahmen bestimmt.

⁽⁶⁰⁾ Von den belgischen Behörden vorgelegte Tabelle.

⁽⁶¹⁾ Schreiben der belgischen Behörden vom 9. Juni 2005, S. 26.

(131) Im *Term Sheet* (Absichtserklärung) ist vorgesehen, dass vorbehaltlich der bei einer Veräußerung üblichen Bedingungen und Sorgfaltspflicht Yvan und die SNCB den Verkauf der ABX-Gruppe abwickeln müssen, sobald die aufschiebende Bedingung bezüglich der Entscheidung der Kommission aufgehoben ist.

Sollte diese Bedingung nicht aufgehoben werden, wären Yvan und die SNCB unter bestimmten Voraussetzungen durch den Verkaufsvorvertrag nicht mehr gebunden.

(132) Schließlich unterstreichen die belgischen Behörden, dass „die SNCB nach der Privatisierung von ABX-WW von allen Eventualverbindlichkeiten, Bürgschaften und Patronatserklärungen befreit sein wird. [...] Für die Patronatserklärungen gibt es keinen Anlass mehr, und sie laufen aus, sobald die finanziellen Maßnahmen zur Kapitalaufstockung der deutschen Tochtergesellschaft von der Kommission genehmigt und durchgeführt sein werden“⁽⁶²⁾.

4. STELLUNGNAHMEN VON BETEILIGTEN

4.1. Einleitung des Verfahrens

(133) Im Hinblick auf die Umstände der Angelegenheit und insbesondere die von der Kommission in der Einleitung des Verfahrens dargelegten Schlussfolgerungen haben folgende Beteiligte jeder für sich und unabhängig voneinander folgende Stellungnahmen eingereicht.

(134) Zunächst werden die Argumente einer ersten Gruppe von beteiligten Dritten aufgeführt, nämlich: 1. Verein zur Förderung des Wettbewerbs und lauterer Verhaltens im Speditions-, Logistik- und Transportgewerbe e.V. Köln, 2. H.A.L.T.E., 3. Ziegler, 4. Freshfields, Bruckhaus, Deringer (als Beauftragter der Deutschen Post AG) 5. De Beroepsorganisatie van de Vlaamse Goederentransport Ondernemers en Logistieke Dienstverleners (SAV), deren Argumente teilweise übereinstimmen und im Folgenden zusammengefasst sind⁽⁶³⁾.

(135) *Zum Umstrukturierungsplan:* Die Beteiligten weisen auf die wesentlichen Schwachstellen des anfänglich von ABX vorgelegten Umstrukturierungsplans hin. Es wird bestritten, dass die genannten Unternehmen Anspruch auf Umstrukturierungsbeihilfen haben, da sie, zumindest wirtschaftlich, Bestandteil einer Unternehmensgruppe sind, die zu einer Kofinanzierung der geplanten Maßnahmen in der Lage sein müsste. Es wird darauf hingewiesen, dass eine Umstrukturierungsbeihilfe nur genehmigt werden kann, wenn sie in Zusammenhang mit einem durchführbaren Umstrukturierungsplan gewährt wird, der langfristig die Rückkehr zur Rentabilität gewährleistet. Diese Beteiligten stimmen also der Einleitung des Verfahrens im Hinblick auf die Feststellungen zu, dass dieser Plan aufgrund seiner unzureichenden Finanzierung die Rentabilität nicht wiederherstellt, und dass die Umstrukturierungsmaßnahmen unzureichend sind. Daraus ergibt sich, dass die Genehmigung einer Beihilfe, die die Rentabilität nicht wieder herstellt, den Wettbewerb in einem dem Gemeinschaftsinteresse widersprechenden Maße verfälschen würde.

(136) Generell wird auf die Wahrscheinlichkeit der Rückkehr zu einer normalen Rentabilität des Kapitals nicht näher eingegangen, ebenso wenig wie auf die Voraussetzungen für eine solche Entwicklung, also weltweites Wachstum des Marktes, Eroberung neuer Marktanteile, Steigerung der Produktivität und Verbesserung der Qualität der Dienstleistung sowie Änderungen im Verhalten der Kunden.

(137) Die geplanten Umstrukturierungs- und Rationalisierungsmaßnahmen entsprächen einer Anpassung an den Wandel in der Kurierdienst- und Logistikbranche, die ABX schon vor mehreren Jahren hätte einleiten müssen und die die anderen Unternehmen in diesem Wirtschaftszweig mit beträchtlichen Anstrengungen bereits unternommen hätten. Mit einer Billigung des Plans durch die Kommission würde also eine seit langem bestehende Marktstörung festgeschrieben und würden die wirtschaftlichen Schwierigkeiten auf Unternehmen und hier insbesondere auf mittelgroße Privatunternehmen abgewälzt, die ihre Umstrukturierungsbemühungen bereits abgeschlossen hätten, wobei manche von ihnen sogar vor unüberwindbare Schwierigkeiten gestellt würden.

(138) *Zur Einmischung des Staates:* Die Verzögerungen bei der Umstrukturierung von ABX seien größtenteils auf die fortgesetzte Einmischung des SNCB in das Tagesgeschäft von ABX und die politisch motivierte Ernennung von Mitgliedern des Verwaltungsrats von ABX zurückzuführen. Einige Beteiligte weisen auf die fehlende Transparenz bei der Auswahl der Mitglieder des Verwaltungsrats sowohl der ABX Logistics Group als auch in der Folge von ABX Logistics Worldwide hin. Sie würden von der Direktion der SNCB in völlig freiem Ermessen nach politischen Kriterien ausgesucht, womit ein selbständiges Management des Unternehmens verhindert werde. Es wurde insbesondere angesprochen, dass unternehmerische Entscheidungen von ABX entweder im Ministerrat oder bei der Direktion der SNCB getroffen würden und man daher nicht behaupten könnte, ABX sei von einem richtigen Vorstand geleitet worden.

(139) *Zur Umstrukturierung der Tochtergesellschaft in Frankreich:* Der für die Refinanzierung erforderliche Betrag ist zu niedrig angesetzt. Der ursprüngliche Plan unterschätzt das Ausmaß der Mittel, die allein dafür erforderlich sind, die seit der Bildung des Netzes der ABX-Tochtergesellschaften eingefahrenen Verluste auszugleichen. Insgesamt seien die Prognosen für eine Sanierung des Geschäfts unrealistisch und ohne spätere Zusatzbeihilfen und ohne Erschleichung von Marktanteilen zu Lasten der Wettbewerber durch ein Aufbrechen des Marktes nicht durchführbar.

(140) *Zur Privatisierung von ABX:* Einige Beteiligte fordern die Privatisierung von ABX. Kritik wird an der Tatsache geäußert, dass eine solche Privatisierung nur geplant ist und keine Anzeichen auf einen konkreten Verkauf vorliegen.

(141) *Zum Erwerb und zur Ausdehnung des ABX-Netzes:* Nach Auffassung der weiter oben genannten Beteiligten konnte ABX seit 1996 auf dem Gebiet der Kurier- und Logistikdienstleistungen nur dank rechtswidriger staatlicher Beihilfen tätig sein, die schwere Wettbewerbsverzerrungen auf dem Markt hervorgerufen haben. Der Aufbau des ABX-Netzes sei nur dank massiver staatlicher Beihilfen der SNCB möglich gewesen.

(142) Im Folgenden werden die Argumente einer zweiten Gruppe von beteiligten Dritten aufgeführt, nämlich: 6. FGTE CFDT Route (Union Fédérale Route), 7. Fédération Nationale des Syndicats de Transports CGT, 8. Fédération Royale Belge des

⁽⁶²⁾ Schreiben der belgischen Behörden vom 9 Juni 2005.

⁽⁶³⁾ Auch wenn nicht alle hier aufgeführten Argumente von jeder einzelnen der genannten Parteien jeweils angeführt wurden, sind sie doch eine Zusammenfassung der wesentlichen Elemente aus dieser Gruppe von Kommentaren.

Transporteurs, 9. ABX Logistics — Vertreter der deutschen Gruppe ABX Logistics, deren Argumente teilweise übereinstimmen und im Folgenden zusammengefasst sind ⁽⁶⁴⁾.

- (143) Zu Lage der Beschäftigten von ABX haben sich mehrere Beteiligte geäußert. Sie weisen darauf hin, dass bereits mehrere Hundert Arbeitnehmer von früheren Sozialplänen in Frankreich betroffen waren und die Arbeitsplätze in der Logistik-Branche gefährdet sind. Die Vertreter der deutschen Tochtergesellschaft erinnern ferner daran, dass seit 1998 bereits rund 4 000 Beschäftigte entlassen wurden und weitere 2 000 Arbeitsplätze bei Zulieferern abgebaut worden sind. Des Weiteren wird darauf verwiesen, dass ABX kurz vor der Privatisierung steht und die entsprechenden Bemühungen nicht zunichte gemacht werden dürften.
- (144) Die *Fédération Nationale des Syndicats de Transport CGT* fordert im Einzelnen die Einführung verbindlicher Sozialtarife zur Bekämpfung des von den Konkurrenten von ABX in Frankreich offensichtlich praktizierten „wirtschaftlichen Dumping“.
- (145) Die *Fédération Royale Belge des Transporteurs (FRBT)* betont hingegen, ABX sei zur Zusammenarbeit bereit gewesen und habe ihr freiwillig ihre Bücher geöffnet. Die FRBT kann daher bestätigen, dass die geltenden Rechtsvorschriften im Bereich Lizenz und Fahrzeugversicherung eingehalten werden.
- (146) Es wird ferner darauf verwiesen, dass die Direktion von ABX (Belgium) S.A. der Kommission nach Ablauf der Frist für die Einreichung von Kommentaren eine Petition der in den regionalen Vertriebszentren von ABX Belgium tätigen Fahrer vorgelegt hat, in der ausdrücklich eine positive Entscheidung im Fall der Umstrukturierung von ABX gefordert wird.

4.2. Ausweitung des Verfahrens

- (147) Im Hinblick auf die Ausweitung der Verfahrens haben folgende Beteiligte jeder für sich und unabhängig voneinander folgende Stellungnahmen eingereicht:
- (148) Zunächst werden die Argumente einer ersten Gruppe von beteiligten Dritten aufgeführt, nämlich: 1. 1. „HALTE“; 2. Freshfields Bruckhaus Dehringer; 3. BCA — Belgian Courier Association; 4. Monsieur Rober Ziegler ⁽⁶⁵⁾, 5. Febetra (Federation Royale Belge des Transporteurs et des Prestataires de Services Logistiques); 6. SAV — Koninklijke Beroepsvereniging Goederenvervoerders Vlaams Gewest en Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, deren Argumente teilweise übereinstimmen und im Folgenden zusammengefasst sind ⁽⁶⁶⁾.
- (149) Diese Beteiligten äußern im Wesentlichen Zweifel an der Vereinbarkeit der von ABX erhaltenen Beihilfen und

fordern die Wiederherstellung gerechter Wettbewerbsbedingungen, und dies insbesondere in Anbetracht der Erhöhung der angemeldeten Beihilfen und unter Berücksichtigung der starken Stellung von ABX auf wettbewerbsintensiven Märkten wie insbesondere Deutschland. Bei einer eventuellen Genehmigung der Beihilfen müssten jedoch von ABX ausreichende Gegenleistungen erbracht werden. Bezüglich des Teilverkaufs von ABX Frankreich fordern diese Beteiligten eine Überprüfung der Frage, ob nicht in Zusammenhang mit diesem Verkauf neue Beihilfen geflossen sind. Ein Verkauf von ABX gilt als Schritt in die richtige Richtung, allerdings unter der Voraussetzung, dass er zu Marktbedingungen erfolgt; ein solcher Verkauf sollte jedoch für die Kommission nicht Anlass sein, eine weniger strenge Entscheidung bezüglich der von ABX bezogenen Beihilfen zu fällen als bei einem Nicht-Verkauf.

- (150) Herr Ziegler führt aus, dass eine Rückzahlung des angekündigten Darlehens von 140 Millionen Euro an ABX nicht erfolgt ist, dass zu befürchten sei, dass ABX bei der Privatisierung der ABX-Gruppe in Anbetracht der Umstände dieser Privatisierung weiteren Nutzen hat, dass die SNCB den Verkauf von ABX-France nicht vorgenommen hat, dass mit dem derzeitigen Management und der derzeitigen Unternehmensstrategie eine Umstrukturierung von ABX nicht realistisch erscheint, und dass eine Insolvenz von ABX erhebliche Folgen hätte.
- (151) Im Folgenden werden die Argumente einer zweiten Gruppe von beteiligten Dritten aufgeführt, nämlich: 1. ABARENT N.V., 2. DOL & SERVICES, 3. Pierre Lepoint, 4. Geert Lagae BVBA, 5. WEVETRA — Werner Vranckx Transport, 6. Claude Bogaerts, 7. Johan Vergote, 8. Cooljet, 9. UPTR — Union Professionnelle du Transport par Route, 10. Vervoerbedrijf Van Hauwermeiren „BA.AN“ BVBA, 11. SD Transport BVBA, 12. Gincotrans, 13. Vervoer Marc Cobbaert, 14. François Timmermans, 15. Tractrans, 16. GPF, 17. Transport Fabrice, 18. SOS Transport, 19. Eddy Ommeslag, deren Argumente teilweise übereinstimmen und im Folgenden zusammengefasst sind ⁽⁶⁷⁾.
- (152) Diese Beteiligten haben in der Mehrzahl den Wunsch geäußert, die Kommission möge mit einer eventuell negativen Entscheidung nicht die Arbeitsplätze von Tausenden von Zulieferern von ABX gefährden.
- (153) *Cool Jet* führt an, die im Rahmen des MBO aufgekauften Geschäftsbereiche könnten nach einer Sanierung wieder rentabel sein; diese Sanierung müsse innerhalb von drei Jahren nach Wiederaufnahme der Tätigkeiten nach einem genauen strategischen Plan erfolgen; der Verkaufspreis berücksichtige die vernünftigerweise erwarteten und angesetzten Verluste; auf die übernommenen Bereiche entfielen keine erheblichen Marktanteile (1,5 % des Kurier- und Expressmarktes in Frankreich), und schließlich beschäftige die Gesellschaft *Cool Jet* 1 300 Menschen, die keinen Arbeitsplatz mehr hätten, wenn *Cool Jet* nicht die betreffenden Bereiche hätte aufkaufen können.

⁽⁶⁴⁾ Auch wenn nicht alle hier aufgeführten Argumente von jeder einzelnen der genannten Parteien jeweils angeführt wurden, sind sie doch eine Zusammenfassung der wesentlichen Elemente aus dieser Gruppe von Kommentaren.

⁽⁶⁵⁾ Nach dem Schreiben des Vorsitzenden des Verwaltungsrats der Ziegler-Gruppe vom 18. August 2005 ist Herr Robert Ziegler nicht befugt, sich allein im Namen der Ziegler-Gruppe oder von Ziegler S. A. an die Kommission zu wenden.

⁽⁶⁶⁾ Auch wenn nicht alle hier aufgeführten Argumente von jeder einzelnen der genannten Parteien jeweils angeführt wurden, sind sie doch eine Zusammenfassung der wesentlichen Elemente aus dieser Gruppe von Kommentaren.

⁽⁶⁷⁾ Auch wenn nicht alle hier aufgeführten Argumente von jeder einzelnen der genannten Parteien jeweils angeführt wurden, sind sie doch eine Zusammenfassung der wesentlichen Elemente aus dieser Gruppe von Kommentaren.

- (154) Die UPTR trägt vor, in völliger Transparenz Gelegenheit zum Einblick in die Bücher von ABX gehabt zu haben und stellt eine Verbesserung bei den Ergebnissen der Gruppe fest, die zum ersten Mal seit 2004 wieder rentabel gewirtschaftet habe. Die UPTR fordert die Kommission zu einer raschen Entscheidung auf, damit die Privatisierung von ABX durchgeführt werden könne, die einem loyalen Marktteiligen Stabilität verleihen werde, dessen Existenz sich auf den belgischen Güterkraftverkehr positiv auswirke.
- (155) Außerhalb der Verfahrensfristen ist bei der Kommission ferner eine Beschwerde betreffend den Verkauf von ABX-WW eingegangen, nach der sich die SNCB Holding bei der Privatisierung von ABX Logistics nicht an ein transparentes, offenes und nicht diskriminierendes Verfahren gehalten und so die beschwerdeführenden Investoren ausgeschaltet habe.

5. BEMERKUNGEN BELGIENS

5.1. Einleitung und Ausweitung des Verfahrens

- (156) Die in den Bemerkungen Belgiens enthaltenen inhaltlichen Elemente bezüglich der Einleitung und Ausweitung des Verfahrens sind in der Hauptsache in den beschreibenden Teil eingegangen. Die übrigen Elemente sind im Wesentlichen im Folgenden zusammengefasst.
- (157) *Zur Frage, ob bestimmte Maßnahmen dem belgischen Staat zuzurechnen sind:* Während des gesamten Verfahrens haben die belgischen Behörden immer wieder unterstrichen, dass sich der belgische Staat nicht im Sinne des Urteils *Stardust* des Gerichtshofes in die Entscheidungen der SNCB bezüglich ABX Logistics eingemischt hat. Gegebenenfalls sei es Sache der Kommission, eine solche Beziehung nachzuweisen.
- (158) Auch im Hinblick auf die Investitionen bei ABX haben die belgischen Behörden während des gesamten Verfahrens wiederholt betont, dass sich der Staat nicht in die Entscheidungen der SNCB eingemischt hat.
- (159) Bezüglich des Pressecommuniqués des Ministerrats vom 22.2.2002 tragen die belgischen Behörden Folgendes vor ⁽⁶⁸⁾:
- „Rechtlich kann der Staat den Leitungsgremien selbständiger öffentlicher Unternehmen (wie der SNCB) in Fragen, die nichts mit ihren gemeinwirtschaftlichen Aufgaben zu tun haben (wie dem Management von ABX LOGISTICS) keine Entscheidungen oder Lösungsansätze vorgeben“.
 - „In dem Pressecommuniqué vom 22. Februar 2002 bringt der Ministerrat lediglich seine Unterstützung für bestimmte Lösungsansätze in Zusammenhang mit der Umstrukturierung von ABX LOGISTICS zum Ausdruck (Ansätze, die der Verwaltungsrat der SNCB im Übrigen letzten Endes nicht aufgegriffen hat, abgesehen von einem, über den jedoch schon vor dem 22. Februar 2002 entschieden worden war)“.
 - „Die Tatsache, dass die Regierung bei ressortübergreifenden Besprechungen oder bei anderer Gelegenheit Kenntnis von Berichten oder Studien über die SNCB und ABX LOGISTICS erhielt, ist dem normalen Verhalten eines Anteilseigners zuzurechnen, der sich
- über die wichtigsten Entwicklungen seiner Anlage auf dem Laufenden halten möchte“.

5.2. Antwort der belgischen Behörden auf die Stellungnahmen Dritter

- (160) In Beantwortung der Stellungnahmen der Beteiligten zur Auswahl der Mitglieder des Verwaltungsrats nach ihrer Parteizugehörigkeit weisen die belgischen Behörden darauf hin, dass die Tätigkeiten von ABX Logistics die gemeinwirtschaftlichen Aufgaben der SNCB nicht berühren. Diese Bereiche und ihr Management fielen also vollständig unter die Selbständigkeit der Unternehmensführung der SNCB. Daraus folgt, dass das Verfahren zur Ernennung der Mitglieder des Verwaltungsrats von ABX Logistics nicht anders aussieht als das Verfahren, das das belgische Recht für alle diesem Recht unterstehenden Aktiengesellschaften vorschreibt. Bei der Ernennung der Mitglieder des Verwaltungsrats von ABX Logistics oder ihrer Tochtergesellschaften gelten also die gesetzlich vorgeschriebenen transparenten Verfahren und wird nicht willkürlich nach politischer Einstellung entschieden.
- (161) *Zur Finanzierung des Netzes ABX Logistics:* Nach Angaben der belgischen Behörden war die Bilanzstruktur der SNCB bis 2001 gesund und fiel das konsolidierte Ergebnis zwischen 1998 und 1999 positiv aus.
- (162) *Argumente Belgiens zum Thema (Re-)Investitionen:* Über die Angaben der belgischen Behörden zu den (Re-)Investitionen hinaus, wie sie in der Sachverhaltsdarstellung zusammengefasst sind, weisen die belgischen Behörden weiter darauf hin, dass das punktuelle Eingreifen der SNCB bei den betreffenden Tochtergesellschaften (Deutschland, Frankreich, Niederlande, Irland, Portugal, Belgien) vollkommen mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers vereinbar ist. Darüber hinaus zeige sich, dass die Interventionen bei ABX LOGISTICS Singapur nicht in den Anwendungsbereich von Artikel 87 EG-Vertrag fallen.
- (163) Bezüglich der Stellungnahmen Beteiligter zur Ausweitung des Verfahrens weisen die belgischen Behörden darauf hin, dass sie bereits in ihren früheren Einlassungen auf die Bemerkungen eingegangen sind, die lediglich die Zweifel der Kommission wiederholen.
- (164) Zu den Ausführungen von Herrn Robert Ziegler betonen die belgischen Behörden, dass das zeitweilige Darlehen von 140 Millionen Euro sowie die neue Maßnahme zur Kapitalisierung dieses Darlehens bei der Kommission angemeldet wurden. In Erwartung der Genehmigung könne es keine Verpflichtung von Seiten der SNCB oder von ABX geben. Gleiches gelte für die Bereitstellung von Eigenkapital in Höhe von 157,4 Millionen Euro für die Umstrukturierung von ABX Deutschland sowie die übrigen angemeldeten Maßnahmen. Zum potenziellen Nutzen, den ABX aus seiner Privatisierung ziehen könnte, verweisen die belgischen Behörden auf die der Kommission vorliegende *Fairness Opinion* der KPMG, in der es heißt: „*The terms of the proposed sale to [Yvan] are fair and reasonable and represent fair market value* („Die Bedingungen für den vorgeschlagenen Verkauf an [Yvan] sind gerecht und angemessen und entsprechen einem fairen Marktwert)“. Zum vermeintlich nicht erfolgten Verkauf

⁽⁶⁸⁾ Schreiben der belgischen Behörden vom 29. August 2003, S. 16.

von ABX France zählen die belgischen Behörden die verkauften Unternehmensteile auf. Bezüglich der Bedingungen dieses Verkaufs verweisen sie insbesondere auf den Bericht von Ernst & Young, in dem es heißt: „*The price valuation for Road Domestic Transport Activities amounting to (...) is fair*“ („Der Preisansatz für den Bereich Güterkraftverkehr Inland von (...) ist fair“). Zu den Fragen schließlich bezüglich der Konsequenzen einer eventuellen Insolvenz der ABX-Gruppe unterstreichen die belgischen Behörden erneut die sehr schwer wiegenden Auswirkungen einer auch nur teilweise negativen Entscheidung der Kommission sowohl für ABX LOGISTICS Worldwide als auch für die SNCB Holding.

- (165) Verkauf von ABX-WW: Nach Auskunft der belgischen Behörden war die SNCB Holding keineswegs zu einer Privatisierung von ABX Logistics Worldwide über eine Ausschreibung verpflichtet.
- (166) Nach Angaben der belgischen Behörden ergibt eine Prüfung der Praxis der Kommission in Sachen staatliche Beihilfen, dass sich die Kommission in Fällen von Privatisierung, in denen keine Ausschreibung erfolgte, auf die Prüfung der Frage beschränkt, ob der Verkauf der Vermögenswerte zum Marktpreis und gestützt auf eine Bewertung durch einen unabhängigen Sachverständigen erfolgt ist. Diesem Grundsatz entsprechend haben die belgischen Behörden der Kommission ein unabhängiges Gutachten des Consultants KPMG Corporate Finance über die Verkaufsbedingungen von ABX Logistics Worldwide vorgelegt.

6. WÜRDIGUNG DURCH DIE KOMMISSION

6.1. Vorliegen einer staatlichen Beihilfe

- (167) Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag besagt: *[...] sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.*
- (168) Einleitend stellt die Kommission fest, dass die im Folgenden beschriebenen Maßnahmen mehrere Gesellschaften betreffen haben, die dem ABX-Netz von Anfang an angehörten und dann nach Gründung der Holding ABX-WW in die ABX-Gruppe integriert wurden. Ihrer Auffassung nach bildeten diese Gesellschaften auch schon vor der rechtlichen Gründung dieser Holding innerhalb des SNCB-Konzerns eine eindeutig zu unterscheidende wirtschaftliche Einheit (im Folgenden „ABX-Gruppe“), die für die folgende Analyse als die erhebliche Einheit zu gelten hat.
- (169) Gleich zu Beginn hält die Kommission fest, dass drei der vier in Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag genannten Kriterien („Begünstigung bestimmter Unternehmen“, „drohende Verfälschung des Wettbewerbs“ und „Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten“) erfüllt sind.

Das von der SNCB in die ABX-Gruppe eingebrachte Kapital begünstigt nämlich diese Gesellschaft gegenüber anderen auf diesen Märkten tätigen Unternehmen.

Da diese Maßnahmen ausschließlich der ABX-Gruppe oder ihren Tochtergesellschaften zugute kommen, verfälschen sie den Wettbewerb in dem dem freien Wettbewerb ausgesetzten Teil dieser Tätigkeiten oder drohen ihn zu verfälschen.

Schließlich beeinträchtigen diese Maßnahmen den Handel zwischen Mitgliedstaaten, da die hier untersuchte im Wettbewerb stehende Tätigkeit auch in mehreren anderen Mitgliedstaaten ausgeübt wird. Diese Schlussfolgerung gilt gleichermaßen für Maßnahmen zugunsten von Gesellschaften der Gruppe, die außerhalb der Gemeinschaft tätig sind. Zum einen ist es nach dem Urteil „Tubemeuse“⁽⁶⁹⁾ angesichts der Verflechtung der Märkte, auf denen die Unternehmen der Gemeinschaft tätig sind, nicht ausgeschlossen, dass eine Beihilfe den Wettbewerb innerhalb der Gemeinschaft auch dann verfälschen kann, wenn das begünstigte Unternehmen fast seine gesamte Produktion außerhalb der Gemeinschaft absetzt. Zum anderen handelt es sich um eine internationale Speditionsgruppe, die ihrer Tätigkeit weltweit im Wettbewerb mit anderen Marktteilnehmern aus der Gemeinschaft nachgeht, und daher stärkt die einer Gesellschaft der Gruppe gewährte Beihilfe die Gruppe insgesamt und beeinträchtigt somit den Handel zwischen Mitgliedstaaten und verfälscht den innergemeinschaftlichen Wettbewerb oder droht ihn zu verfälschen.

- (170) Des Weiteren werden durch die in Frage stehenden Maßnahmen Ressourcen der SNCB in Anspruch genommen, weshalb sie als Einsatz staatlicher Mittel (öffentlicher Gelder) anzusehen sind.
- (171) Die Tatsache, dass die SNCB in Staatsbesitz ist, sowie ihr besonderer Status als öffentliches Unternehmen lassen nämlich den Schluss zu, dass die Mittel der SNCB ständig staatlicher Kontrolle unterliegen. Gestärkt wird diese Schlussfolgerung noch durch die Feststellung, dass die SNCB dem Gesetz vom 21. März 1991 unterliegt, nach dem sie einen besonderen Schutz gegen das Insolvenzrisiko genießt, der einer staatlichen Bürgschaft durchaus gleichzustellen ist.
- (172) In seinem Urteil „*Stardust Marine*“⁽⁷⁰⁾ stellt der Gerichtshof Folgendes fest: „Es ergibt sich bereits aus der Rechtsprechung des Gerichtshofes, dass Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag alle Geldmittel erfasst, auf die die Behörden tatsächlich zur Unterstützung von Unternehmen zurückgreifen können, ohne dass es dafür eine Rolle spielt, ob diese Mittel auf Dauer zum Vermögen des Staates gehören. Auch wenn die aus der fraglichen Maßnahme resultierenden Beträge nicht auf Dauer dem Staat gehören, genügt folglich der Umstand, dass sie ständig unter staatlicher Kontrolle und somit den zuständigen nationalen Behörden zur Verfügung stehen, damit sie als staatliche Mittel qualifiziert werden können“.

⁽⁶⁹⁾ Urteil vom 21. März 1990, C-142/87, Belgien/Kommission, so genannte Rechtssache *Tubemeuse* (Slg. S. I-959, Randnr. 35).

⁽⁷⁰⁾ Urteil vom 16. Mai 2002, C-482/99, Frankreich/Kommission, so genannte Rechtssache *Stardust Marine* (Slg. S. I-4397, Randnr. 37).

- (173) Ebenfalls im Urteil *Stardust Marine* sagt der Gerichtshof unter Randnummer 52 Folgendes: „... Die bloße Tatsache, dass ein öffentliches Unternehmen unter staatlicher Kontrolle steht, genügt daher nicht, um Maßnahmen dieses Unternehmens wie die fraglichen finanziellen Unterstützungsmaßnahmen dem Staat zuzurechnen. Es muss außerdem geprüft werden, ob davon auszugehen ist, dass die Behörden in irgendeiner Weise am Erlass dieser Maßnahmen beteiligt waren“.
- (174) Eine weitere notwendige Voraussetzung dafür, dass von einem öffentlichen Unternehmen ergriffene Maßnahmen als staatliche Beihilfen gelten können, ist, dass diese Maßnahmen nicht dem Verhalten eines privaten Kapitalanlegers in einer vergleichbaren Situation entsprechen.
- (175) Folglich prüft die Kommission im Folgenden bei jeder der von der SNCB zugunsten der ABX-Grupper ergriffenen Maßnahmen, ob sie dem Staat zurechenbar sind und gleichzeitig vom wahrscheinlichen Verhalten eines solchen Privatanlegers abweichen. Sind diese beiden Voraussetzungen erfüllt, sind die Maßnahmen als staatliche Beihilfen anzusehen, deren Zweck und Betrag die Kommission untersucht.

6.1.1. Investitionen von 2001 und Parallelbeiträge

- (176) Nach Angabe der belgischen Behörden beruhten die 2001 von der SNCB vorgenommenen Re-Investitionen in die Tätigkeiten der ABX-Gruppe in Deutschland, den Niederlanden und Frankreich auf positiven wirtschaftlichen Prognosen und dem Rat von Unternehmensberatern.
- (177) Die weiter oben dargestellten Rentabilitätsberechnungen scheinen sich auf annehmbare Hypothesen der Geschäftsentwicklung zu stützen, wie sie die SNCB 2003 aufstellen konnte.
- (178) Die Investitionen in Deutschland stützen sich auf ein Gutachten, demzufolge nach einer erfolgreichen Sanierung von ABX-D die Strategie von ABX mit einem Wertschöpfungspotenzial von 300 Millionen Euro im Vergleich zur Einlage von 50 Millionen Euro und einer zufriedenstellenden Kapitalrentabilität fortgesetzt werden könnte.
- (179) Bei der Investition von 30 Millionen Euro in Frankreich darf nach der Rentabilitätsberechnung geschätzt werden, dass die SNCB einen internen Zinsfuß zwischen 8 % und 14 % erwarten konnte. Dank dieser Investition konnte auch ein Programm zur Verbriefung von Forderungen eingeleitet werden, mit dem sich die Gesellschaft bei den Banken eine Kreditlinie von 70 Millionen Euro einräumen lassen konnte.
- (180) Im Hinblick auf die 2001 in ABX-NL erfolgte Investition ist die Kommission der Auffassung, dass es nicht ausreicht, wie die belgischen Behörden vortragen, die Berechnung des IRR auf den Betrag der Kapitalerhöhung nach Abzug der Kosten für den Erwerb von Wegtransport zu stützen. Zieht man jedoch in Erwägung, dass die Gesamtinvestition der SNCB diese Erwerbskosten ebenfalls umfasst und sich damit auf 19,2 Millionen Euro anstatt von 12,2 Millionen Euro beläuft, liegt der IRR dieser Anlage zwischen 8,9 % und 10,2 % und bleibt damit annehmbar, insbesondere in Kombination mit der Tatsache, dass zum Zeitpunkt der Investition die Rückkehr zur Rentabilität von ABX-NL insgesamt innerhalb des kurzen Zeitraums von zwei Jahren erwartet wurde.
- (181) Auch bei der Schätzung der Verzinsung der „Parallelbeiträge“ zum Kapital der Gesellschaften der ABX-Gruppe in Irland, Belgien, Portugal und Singapur (die sich nicht in finanziellen Schwierigkeiten befanden) ergibt sich ein IRR zwischen 9,6 % und 12,7 %, der annehmbar erscheint.
- (182) Die Kommission erinnert ferner daran, dass die SNCB bis Ende 2001 über eine Finanzstruktur verfügte, die ihr die Finanzierung ihrer wirtschaftlichen Expansion ohne übermäßige Belastung ihrer Finanzstruktur erlaubte (im Zeitraum 1997 bis 2001 stieg das Verhältnis Schulden/Eigenkapital von 0,6 auf 0,9), was ab 2002 nicht mehr der Fall war.
- (183) Schließlich sei noch darauf hingewiesen, dass alle diese Investitionsentscheidungen Bestandteil einer Gruppenstrategie sind. Unter diesen Voraussetzungen war es für die SNCB durchaus gerechtfertigt, nicht nur die erwartete Kapitalrentabilität jeder dieser Operationen zu berücksichtigen, sondern auch die für die Gruppe insgesamt erwarteten positiven Effekte.
- (184) Die Kommission zieht hieraus den Schluss, dass sich die SNCB in Anbetracht der seinerzeitigen Aussichten mit der Durchführung der Re-Investitionen im Jahr 2001 sowie den „Parallelbeiträgen“ wie ein privater Anleger verhalten hat und diese Maßnahmen keine staatlichen Beihilfen darstellen.
- (185) Die Kommission stellt hingegen fest, dass die SNCB ABX Singapur ihre Bürgschaft gestellt hat, ohne eine Vergütung hierfür zu fordern; ein privater Anleger hätte hier gegenteilig gehandelt. Im Kenntnis der Tatsache, dass diese Bürgschaft im Juni 2000 gewährt wurde, also zu einem Zeitpunkt, zu dem ABX erstes öffentliches Interesse erregte, und zu dem die Behörden bereits gewisse Eingriffe bei der SNCB vorgenommen hatten, und zur Berücksichtigung aller Elemente möglicher Beihilfen in ihrer Analyse vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Gewährung dieser Bürgschaft ohne Vergütung Elemente staatlicher Beihilfen enthalten kann. Da diese Bürgschaft einer Gesellschaft der ABX-Gruppe zu einem Zeitpunkt gewährt wurde, zu dem die Reorganisation und die Umstrukturierung des Netzes bereits beschlossen und in der Umsetzung waren, wird die Kommission diese Beihilfe zusammen mit den übrigen Umstrukturierungsmaßnahmen der ABX-Gruppe prüfen, die ABX Singapur eingegliedert hat.

6.1.2. Maßnahmen zur Kapitalaufstockung

- (186) Die Sitzung des belgischen Ministerrats vom Februar 2002 ist ein unwiderlegbarer Beweis dafür, dass die belgische Regierung ab diesem Tag in die Behandlung des Dossiers ABX durch die SNCB einbezogen war. Die Maßnahmen zur Kapitalaufstockung bei ABX Deutschland (um 157,4 Millionen Euro) und ABX Niederlande (um 10,6 Millionen Euro) wurden von Belgien erst nach diesem Datum angemeldet und sind noch nicht durchgeführt worden. Belgien hat diese Maßnahmen nicht als umsichtige Investitionen, sondern als Umstrukturierungsbeihilfen dargestellt. Es besteht also kein Zweifel daran, dass diese Maßnahmen als staatliche Beihilfen einzustufen und als Umstrukturierungsbeihilfen zu prüfen sind.

(187) Die Patronatserklärung, die die SNCB für ihre deutsche Tochtergesellschaft ausstellen musste, weil diese schon in den Monaten nach ihrem Erwerb ein negatives Eigenkapital aufwies, wurde bis 2005 alljährlich von der SNCB erneuert, also auch in einer Zeit, für die bezüglich der Zurechenbarkeit der Entscheidungen der SNCB über ABX an den Staat keinerlei Zweifel bestehen. Da diese Erklärung Verpflichtungen enthält, die denen einer Bürgschaft vergleichbar sind, und auch keine Vergütung für die SNCB vorsieht, ist die Kommission der Ansicht, dass hier Elemente staatlicher Beihilfen vorliegen. Da jedoch die Kapitalaufstockung bei ABX Deutschland durch die SNCB, um die es in dieser Entscheidung geht, den Gläubigern dieser Gesellschaft wirksam und endgültig die Sicherheit bietet, die sie mit dieser Patronatserklärung anstrebten, ist damit im Übrigen gegenstandslos wird, ist hierzu keine getrennte Prüfung erforderlich, die sich zudem mit der Prüfung der Kapitalaufstockungsmaßnahmen selber überschneiden würde.

6.1.3. Darlehen von 2002

(188) Ab April bzw. Mai 2002 hat die SNCB ABX Logistics NV sowie ABX-D, -NL und -F Darlehen gewährt, also in einer Zeit, für die bezüglich der Zurechenbarkeit der Entscheidungen der SNCB über ABX an den Staat keinerlei Zweifel bestehen.

(189) Wie schon im beschreibenden Teil dargestellt, lag die Vergütung für diese Darlehen zwischen [...] und [...] %. Nach Ansicht der Kommission ist eine solche Vergütung in Anbetracht der Lage der betroffenen Unternehmen nicht angemessen. Als Indikator für ein angemessenes Zinsniveau betrachtet sie den Referenzzinssatz der Kommission von 5,06 %, der im Übrigen auch für die Abgeltung der im Januar 2003 ABX Deutschland gewährten Rettungsbeihilfe herangezogen wurde.

(190) Die Kommission ist zu dem Schluss gekommen, dass diese Beihilfen ein Element staatlicher Beihilfen enthalten. Ausgehend von dem für ein in Schwierigkeiten, aber auch in der Umstrukturierung befindliches Unternehmen um 400 Basispunkte erhöhten oben genannten Referenzzinssatz ist die Kommission der Ansicht, dass sich der Betrag des diesem Darlehen entsprechenden Beihilfeelements auf rund 8 Millionen Euro beläuft.

(191) Da die Darlehen verschiedenen Gesellschaften der ABX-Gruppe zu einem Zeitpunkt gewährt wurde, zu dem die Reorganisation und die Umstrukturierung des Netzes bereits beschlossen und in der Umsetzung waren, wird die Kommission diese Beihilfe zusammen mit den übrigen Umstrukturierungsmaßnahmen der ABX-Gruppe prüfen, die die erhaltenen Tätigkeitsbereiche der Unternehmen, die diese Darlehen erhielten, übernommen hat.

6.1.4. Bürgschaft für die Bildung des Cash Pool (gemeinsame Nutzung der Liquiditätsausstattung)

(192) Wie bereits in der Beschreibung der Umstrukturierungsmaßnahmen gesagt, haben die belgischen Behörden ausgeführt, dass die von der ABX-Gruppe bei einer Bank eröffnete Liquiditätslinie von [...] Millionen Euro zu einem handelsüblichen Zinssatz vergütet wird, und dass die von der SNCB im Januar 2001 für diese Kreditlinie gestellte Bürgschaft mit [...] Basispunkten vergütet wird.

(193) In Anbetracht der in vergleichbaren Situationen üblichen Bankzinssätze ist dieser Satz annehmbar⁽⁷¹⁾. Die Kommission ist zu dem Schluss gekommen, dass diese Bürgschaft der ABX-Gruppe keinen Vorteil gebracht hat, der einer staatlichen Beihilfe gleichkäme. Selbst wenn man in Erwägung ziehen müsste, dass der von einem privaten Anleger geforderte Zinssatz um einige Basispunkte höher ausgefallen oder sogar doppelt so hoch gewesen wäre, hätte dies im Hinblick auf die anderen Beihilfemaßnahmen einen vernachlässigbaren Vorteil bedeutet (0,07 Millionen Euro pro Jahr), der nichts an der folgenden Analyse der Vereinbarkeit des Gesamtpakets von Umstrukturierungsmaßnahmen geändert hätte.

6.1.5. Sonstige Eventualverbindlichkeiten der SNCB

(194) Nach Auskunft der belgischen Behörden hat die SNCB abgesehen von den beim Erwerb bestimmter Gesellschaften des Netzes übernommenen Bürgschaften an neuen Bürgschaften für die ABX-Gruppe nur die beiden bereits genannten Bürgschaften zum einen für ABX Singapur (die Ende 2005 ausgelaufen ist) und zum anderen für die Bank gestellt, die die Kreditlinie für den *Cash Pool* gewährt hat. Allerdings hat die SNCB eine ganze Reihe von Patronatserklärungen abgegeben.

(195) Nach Auffassung der belgischen Behörden sind diese Patronatserklärungen, die nicht vergütet werden, in einer Marktwirtschaft in den Beziehungen zwischen einer Muttergesellschaft und ihren Tochtergesellschaften durchaus gängige Praxis. Im vorliegenden Fall hat die Kommission abgesehen von der bereits analysierten Patronatserklärung zugunsten von ABX Deutschland und einer Patronatserklärung für ABX Spanien über 12,3 Millionen Euro festgestellt, dass keine der neuen Patronatserklärungen, von denen sie Kenntnis hatte und die seit 2000 ausgestellt wurden (als ABX erstes Interesse in der Öffentlichkeit weckte), für die SNCB rechtlich verbindliche Bestimmungen enthalten. Nach Auffassung der Kommission ist die Patronatserklärung zugunsten von ABX Spanien einer Bankbürgschaft gleichzusetzen, da die SNCB hierin zusagt, ABX Spanien die erforderlichen Gelder zur Verfügung zustellen, damit diese ihre Verbindlichkeiten bei der Bank begleichen kann. Nach Ansicht der Kommission besteht das Beihilfeelement in diesem Fall aus den Kosten für die Bürgschaft, die das Unternehmen für dieses Darlehen hätte zahlen müssen und die den eigentlichen Kreditkosten noch hinzuzufügen sind; dieses Element ist aber auf jeden Fall begrenzt und entspricht nur wenigen Basispunkten. Wenn man davon ausgeht, dass die Spanne von [...] Basispunkten, die sonst von der ABX-Gruppe an die SNCB gezahlt wird, angemessen ist, hat das sich hieraus ergebende Beihilfeelement nur marginale Bedeutung (0,02 Millionen Euro pro Jahr). Selbst wenn diese Bürgschaftskosten deutlich höher und beispielsweise doppelt so hoch sein sollten, also [...] Basispunkte, was sehr hoch erscheint, wäre das Beihilfeelement noch immer von marginaler Bedeutung (0,04 Millionen Euro pro Jahr) und würde an den Schlussfolgerungen bezüglich der Umstrukturierungsbeihilfe nichts ändern.

⁽⁷¹⁾ Als Beispiel könnte der von einer ABX-Tochtergesellschaft ihren Banken für eine Bankbürgschaft gezahlte Satz von [...] Basispunkten angeführt werden.

6.1.6. *Veräußerung des Geschäftsbereichs road domestic in Frankreich*

(196) Da die Entscheidung und die Bedingungen für die Veräußerung des Geschäftsbereichs *road domestic* in Frankreich durch ABX France eindeutig dem belgischen Staat zuzurechnen sind, hat die Kommission die von den belgischen Behörden vorgetragene Argumente zu prüfen, mit denen die Entscheidung für ein MBO als eine Maßnahme begründet wurde, die auch ein privater Anleger in der gleichen Situation ergriffen hätte.

(197) *Kosten des von der SNCB gewählten Szenarios:* Die Gesamtkosten des von der SNCB gewählten Ausstiegsszenarios belaufen sich auf 137,5 Millionen Euro, nämlich [...] Millionen Euro für das Nettoaktivvermögen des Geschäftsbereichs zum Zeitpunkt des Rückzugs und [...] Millionen Euro für den negativen Verkaufspreis.

(198) Die Kommission hält fest, dass zwei unabhängige Sachverständige bestätigt haben, dass dieser Betrag von [...] Millionen Euro dem Negativwert des an die Beschäftigten verkauften Geschäftsbereich *road domestic* entspricht.

So hat „Deloitte Corporate Finance“ den Geschäftsplan des betreffenden Geschäftsbereichs überprüft und anhand der Methode der *discounted cash flows* geschätzt. Dieser Geschäftsplan deckt die Jahre 2005 bis 2008 ab. Die Bewertung kommt zu einem Wert von ABX-F *domestics*, der dem genannten negativen Preis entspricht. Dieses Ergebnis wurde von „Ernst & Young Transaction Advisory Services“ nach einer Überprüfung der Schätzungen von Deloitte bestätigt.

In der Annahme, dass diese beiden Sachverständigen übliche und angemessene Bewertungsmethoden angewandt haben, akzeptiert die Kommission, dass dieser Preis dem Marktpreis entspricht und dass der Rückkäufer des Geschäftsbereichs *Road Domestic France* bei diesem Rückkauf keine staatliche Beihilfe erhalten hat.

(199) *Kosten des Vergleichsszenarios:* Nach Angaben der belgischen Behörden hätten sich die Kosten für das Vergleichsszenario auf 183 Millionen Euro belaufen, nämlich [...] Millionen Euro für das Nettoaktivvermögen zum Zeitpunkt der Veräußerungsentscheidung und [...] Millionen Euro für sonstige Zusatzkosten.

(200) Im Rahmen eines Vergleichsplans hätte die SNCB alle Gläubiger der in Liquidation befindlichen Gesellschaft abfinden müssen, die von den liquidierten Vermögenswerten nicht abgedeckt gewesen wären. Es ist also durchaus legitim, Kosten von [...] Millionen Euro anzusetzen.

(201) Zu den sonstigen von den belgischen Behörden berücksichtigten Zusatzkosten gehören insbesondere [...] Millionen Euro für den Sozialplan, den die SNCB bei der Liquidation hätte umsetzen müssen, sowie [...] Millionen Euro für die Verluste, die die ABX-Gruppe während der Verhandlungen über diesen Plan gemacht hätte.

(202) Diese beiden Schätzungen erscheinen vernünftig. Beim Sozialplan entspricht dieser Betrag annehmbaren Sozialplankosten von [...] Euro pro Beschäftigtem; bezüglich der Verluste während der Umsetzung dieses Plans ist der angesetzte Betrag den für 2005 im Geschäftsplan der Gesellschaft zum Zeitpunkt der Veräußerung angesetzten Verlusten vergleichbar (zwischen [...] und [...] Millionen Euro). Bei ihrer Schätzung berücksichtigen die belgischen

Behörden noch einen zusätzlichen Betrag von 15 Millionen Euro für Verluste in den ersten vier Monaten 2006.

(203) Da ABX France ferner verschiedene Entschädigungen wegen Vertragsbruch hätte zahlen müssen (nach Schätzungen der belgischen Behörden in Höhe von 14 Millionen Euro) und die Konsequenzen des verlorenen Zugangs zum französischen Markt für die übrigen Geschäftsbereiche der Gruppe hätte tragen müssen, kann man vernünftigerweise davon ausgehen, dass ein Vergleich für die SNCB höhere Kosten bedeutet hätte als der Verkauf des Geschäftsbereichs *Road Domestic France* an die Beschäftigten.

(204) *Kosten des Szenarios der gerichtlichen Liquidation* Nach Angaben der belgischen Behörden hätten sich die Kosten für das gerichtliche Liquidationsverfahren auf 346 Millionen Euro belaufen, nämlich [...] Millionen Euro für das Nettoaktivvermögen zum Zeitpunkt der Veräußerungsentscheidung und [...] Millionen Euro für sonstige Zusatzkosten.

(205) Nach Ansicht der Kommission kann man bei der Zwangsliquidation anders als bei Veräußerung oder Vergleich nicht davon ausgehen, dass die SNCB die Gesamtheit der [...] Millionen Euro hätte tragen müssen, die dem negativen Nettovermögen zum Zeitpunkt der Veräußerungsentscheidung entsprechen hätte, da sie *per definitionem* keine Abfindung der Gläubiger ihrer Tochtergesellschaft angestrebt hätte.

(206) Nach Ansicht der belgischen Behörden hätte die SNCB bei diesem Szenario bezüglich der sonstigen zusätzlichen Kosten ein Risiko [...] von 58 Millionen Euro tragen können.

(207) Zur Unterstützung dieser These haben die belgischen Behörden der Kommission mehrere Elemente an die Hand gegeben, insbesondere ein Gutachten der Sachverständigen „Linklaters et Grand Auzas et Associés“, demzufolge das Szenario der gerichtlichen Liquidation für die SNCB ein reales und nicht unerhebliches Risiko bedeuten würde [...], das ihre Haftungsfähigkeit gefährden würde.

(208) Die Kommission bestreitet keineswegs, dass in gewissen Ausnahmefällen in manchen einzelstaatlichen Rechtsordnungen die Möglichkeit für Dritte vorgesehen ist, gegen die Anteilseigner einer liquidierten Gesellschaft vorzugehen, insbesondere wenn diese Anteilseigner als [...] angesehen werden können und/oder vermeintlich Managementfehler begangen haben.

(209) Im vorliegenden Fall besteht zwar im französischen Recht diese Möglichkeit und haben die belgischen Behörden eine Reihe von Hinweisen auf ein derartiges Risiko vorgelegt, doch haben sie die in diesem Dossier festgehaltenen und bei der Ausweitung des Verfahrens im April 2005 geäußerten Zweifel in diesem Fall nicht hinreichend ausräumen können. Die Kommission kommt zu dem Schluss, dass es im vorliegenden Fall nicht legitim ist, zu den Kosten dieses Szenarios die nach Aussage der belgischen Behörden mit dem Risiko von [...] zusammenhängenden 58 Millionen Euro zu zählen.

(210) Nach Auffassung der Kommission ist es insbesondere in Anbetracht des besonderen Status der SNCB gleichermaßen wenig wahrscheinlich, dass — anders als es die belgischen Behörden voraussagten — die Finanzierungskosten der SNCB

von einer möglichen gerichtlichen Liquidation des Geschäftsbereichs *Road Domestic France* spürbar berührt worden wären. Man kann vielmehr davon ausgehen, dass diese Liquidation Zusatzkosten für die Finanzierung der Bankschulden der ABX-Gruppe von höchstens 7 Millionen Euro (Schätzungen der belgischen Behörden) bedeutet hätte.

- (211) Die Simulation der belgischen Behörden berücksichtigt auch die Auswirkungen auf den Bedarf der Gruppe an laufenden Mitteln, da die Gläubiger der Gruppe insgesamt nach der Einleitung des Liquidationsverfahrens des Geschäftsbereichs *Road Domestic France* eine deutliche Verringerung ihrer Zahlungsfristen hätten fordern können. Die Schätzung der Auswirkung dieses Phänomens auf 45 Millionen Euro, gestützt auf die Annahme einer durchschnittlichen Verkürzung des von den Lieferanten eingeräumten Zahlungsziels um eine Woche, also rund 15 %, scheint annehmbar. Selbst wenn die Auswirkungen für die Kunden der finanziell soliden Tochtergesellschaften der Gruppe hätten abgedeckt werden können, hätten sie für die Kunden der anderen, zum Zeitpunkt der Liquidation des Geschäftsbereichs in Frankreich in finanziellen Schwierigkeiten befindlichen Tochtergesellschaften spürbar größer als eine Woche sein können.
- (212) Schließlich vertreten die belgischen Behörden die Auffassung, die Liquidation des Geschäftsbereichs *Road Domestic France* hätte im Jahr der Liquidation bei den anderen Tätigkeiten der Gruppe zu einem Kundenverlust zwischen 5 % und 30 % geführt. Da es sich um einen Konzern handelt, der in Europa integrierte Dienstleistungen anbietet und dessen Geschäftsbereiche auf das Engste miteinander verknüpft sind, kann vernünftigerweise davon ausgegangen werden, dass ein gerichtliches Liquidationsverfahren tatsächlich einen Imageschaden und Umsatzverluste für die anderen Geschäftsbereiche der Gruppe hätte bedeuten können, zumal die betreffende Tätigkeit und/oder das betreffende Land der Tätigkeit und dem Land der gegebenenfalls liquidierten Gesellschaft sehr nahe stehen, wie es auch in den Schätzungen der belgischen Behörden der Fall ist. Derartige Argumente gelten nicht für das gewählte MBO-Szenario. Zum einen bewahrt diese Lösung nämlich das Ansehen der Gruppe; zum anderen enthält der Vertrag über die Veräußerung des Geschäftsbereichs *Road Domestic* eine Kooperationsvereinbarung zwischen der Gesellschaft, in der die per MBO veräußerten Tätigkeiten zusammengefasst sind, und den in der ABX-Gruppe verbleibenden internationalen Tätigkeiten von ABX-F, mit Hilfe derer die Kunden von ABX-F auch weiterhin über einen Dienst in Frankreich verfügen. Nach Auffassung der Kommission findet sich nur schwer eine Bestätigung eines Kundenverlusts von bis zu 30 %. Unter Berücksichtigung der Tatsache, dass sich die verschiedenen Tochtergesellschaften der Gruppe mehrere Großkunden teilen, und in Anbetracht des Anteils Frankreichs an den internationalen Tätigkeiten der Gruppe in Frankreich, Deutschland und den Niederlanden (der zwischen 14 % und 36 % liegt) ist die Kommission der Auffassung, dass zur Beurteilung der Auswirkungen dieses Phänomens anstelle der von den belgischen Behörden genannten Zusatzkosten von 112 Millionen Euro vorsichtigerweise geschätzte Kosten in Höhe eines maximalen Kundenverlusts von 20 % im ersten Jahr in den am stärksten betroffenen Geschäftsbereichen herangezogen werden sollten, also rund 75 Millionen Euro.
- (213) Darüber hinaus sollte ferner die Annahme akzeptiert werden, dass die Gruppe aufgrund des rückläufigen Geschäftsvolumens auch Arbeitsplätze abgebaut hätte, da sich das

Unternehmen zur Vermeidung einer allzu großen Verringerung des Bruttogewinns zur Entlassung weiterer Beschäftigter hätte veranlasst sehen können. Nach den Schätzungen der belgischen Behörden belaufen sich diese zusätzlichen Kosten auf 35 Millionen Euro. Da der Umfang und somit auch die Kosten dieser Entlassungen dem Umsatzverlust entsprechen müssten, führt die gleiche vorsichtige Annahme wie zuvor zu einem Schätzwert von zwei Dritteln dieser Zusatzkosten, also 24 Millionen Euro.

- (214) Alle in allem ist die Kommission der Auffassung, dass man anstatt der von den belgischen Behörden genannten 346 Millionen Euro davon ausgehen kann, dass bei einer gerichtlichen Liquidation des Geschäftsbereichs *Road Domestic France* auf die SNCB unter Umständen Kosten von mindestens $7 + 45 + 75 + 24$, also 151 Millionen Euro (ohne eventuelles Risiko von [...]) zugekommen wären, was höhere Kosten als im von der SNCB gewählten Szenario gewesen wären.
- (215) *Schlussfolgerung:* Nach dieser Analyse ist die Kommission der Ansicht, dass die Entscheidung der SNCB über den Verkauf ihres Geschäftsbereichs *Road Domestic France* an die Beschäftigten und die entsprechenden Modalitäten der Entscheidung entsprechen, die ein privater Anleger getroffen hätte, der sich nur von wirtschaftlichen Überlegungen leiten lässt, und dass dieser Vorgang somit kein Element staatlicher Beihilfen enthält.
- (216) In der vorstehenden Analyse stützt sich die Kommission allein auf die Annahmen, die ihr vernünftig und hinreichend begründet erschienen. Aufgrund dieser Schätzungen kann davon ausgegangen werden, dass die Differenz zwischen dem von der SNCB gewählten Szenario und den Liquidationsalternativen bei mindestens 13 Millionen Euro gelegen hat; damit dürfte eine eventuelle Fehlermarge bei den nach gründlicher Analyse vorgenommenen Schätzungen weitgehend abgedeckt sein.

6.1.7. Verkauf von ABX-WW:

- (217) Die Kommission stellt fest, dass die SNCB gründlich nach einem Käufer von ABX-WW gesucht hat, insbesondere mit Hilfe einer hierauf spezialisierten Beraterfirma.
- (218) Bezüglich des Preises und der Bedingungen beim Verkauf von ABX-Worldwide stützt sich die Kommission auf den Bericht der KPMG, deren Auftrag es war, aus finanzieller Sicht (*fairness*) das im Folgenden näher beschriebene Angebot für den Verkauf aller verbleibenden Vermögenswerte von ABX-WW zu prüfen.
- (219) Die KPMG geht in ihrem Bericht⁽⁷²⁾ im Wesentlichen von einem Vergleich zweier Bewertungsmethoden aus, nämlich der Methode des *discounted cash flow* (DCF), bei der der Nettogegenwartswert erwarteter künftiger Einnahmen berechnet wird, und der Ertragswertmethode (*capitalised earnings* (CEA)), bei der die für ein bestimmtes Unternehmen erwarteten Kennzahlen (Umsatz, EBITDA, EBIT usw.) mit denen anderer Unternehmen der gleichen Branche mit Hilfe der Multiplikatoroeffizienten des betreffenden Marktes verglichen werden.
- (220) Da der Sachverständige eine gründliche Analyse des Veräußerungsfalls vorgenommen und Berechnungsmethoden angewandt hat, die anerkanntermaßen für diese Art *Fairness Opinion* geeignet sind, hält die Kommission die abschließende

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

Schlussfolgerung der KPMG, derzufolge „*the term of the proposed sale to Yvan is fair and reasonable and represents fair market value*“ („Die Bedingungen für den vorgeschlagenen Verkauf an Yvan sind gerecht und angemessen und entsprechen einem fairen Marktwert“) für annehmbar. Sie ist zu dem Schluss gekommen, dass die Veräußerung von ABX-WW, sofern sie zum vereinbarten Preis und vorbehaltlich lediglich der bei Veräußerungen üblichen und wirtschaftlich gerechtfertigten Anpassungen erfolgt, keinerlei Element einer staatlichen Beihilfe zugunsten des Übernehmers enthält.

- (221) Mit den Verkaufsbedingungen werden Belgien ein Verkaufspreis und die Zusage eines erheblichen Beitrags von Yvan zugesichert, die einen geringeren Einsatz der von Belgien für diese Angelegenheit vorgesehenen öffentlichen Mittel bedeuten. Darüber hinaus gewährleisteten sie den tatsächlichen Verkauf aller Geschäftsbereiche der ABX-Gruppe durch die SNCB.

6.2. Vereinbarkeit der Umstrukturierungsbeihilfe

- (222) Im Folgenden prüft die Kommission die Vereinbarkeit der von ihr ermittelten staatlichen Beihilfen mit ihren Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung für Unternehmen in Schwierigkeiten. Die erste Anmeldung durch die belgischen Behörden erfolgte 2003 und führte im Juli 2003 zur Einleitung des Verfahrens auf der Grundlage der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten aus dem Jahr 1999⁽⁷³⁾ (im Folgenden „Leitlinien von 1999“). Zum einen sieht jedoch die nach Inkrafttreten der neuen Leitlinien erfolgte Aktualisierung des Umstrukturierungsplans eine spürbare Aufstockung des ursprünglich vorgesehenen Beihilfebetrags vor; zum anderen geht aus der vorstehenden Analyse hervor, dass die SNCB der ABX-Gruppe rechtswidrige Beihilfen gewährt hat. Unter Berücksichtigung dieser Elemente sowie der Ziffern 103 und 104 der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten von 2004⁽⁷⁴⁾ (im Folgenden „Leitlinien von 2004“), hat die Kommission das gesamte Beihilfenpaket vor dem Hintergrund dieses Textes erneut geprüft und dabei der Tatsache Rechnung getragen, dass die ursprüngliche Notifizierung des Plans vor dem Hintergrund der Leitlinien von 1999 erfolgte. Die folgende Analyse belegt auf jeden Fall, dass die in Frage stehenden Beihilfen tatsächlich als mit den entsprechenden Bestimmungen der Leitlinien von 1999 wie der Leitlinien von 2004 vereinbar bezeichnet werden können.

6.2.1. Beihilfefähigkeit

- (223) Gestützt auf mehrere stichhaltige Hinweise stellt die Kommission fest, dass die ABX-Gruppe insgesamt als Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne von Randnummer 11 der Leitlinien von 2004 anzusehen ist. Zum einen haben sich die betrieblichen Verluste der Gruppe in den Jahren 2001/2002 auf 50 Millionen Euro im Jahr 2002 verschärft; zum anderen sind auch die Verluste gestiegen, das Nettoergebnis fiel von - 73 Millionen Euro im Jahr 2000 auf - 186 Millionen Euro im Jahr 2002; die finanzielle Belastung wuchs im gleichen Zeitraum von 15

auf 41 Millionen Euro, während die Verschuldung von 442 auf 512 Millionen Euro zunahm. Zum anderen kämpften vor allem die Geschäftsbereiche der ABX-Gruppe in Deutschland, Frankreich und den Niederlanden mit erheblichen finanziellen Schwierigkeiten, die in der Entscheidung über die Genehmigung der Rettungsbeihilfe für ABX beschrieben wurden; es handelt sich bei ihnen unbestritten um Unternehmen in Schwierigkeiten, wie es auch die Kommission in eben dieser Entscheidung gesagt hat⁽⁷⁵⁾; seinerzeit spielten diese Unternehmen in der Strategie der ABX-Gruppe und für ihre Fähigkeit zur Erbringung integrierter Transportlogistikdienste in Europa eine Hauptrolle; des Weiteren erwirtschafteten sie einen entscheidenden Anteil (2002 von rund 60 %) am Umsatz der Gruppe, auch wenn die erheblichen Schwierigkeiten dieser Unternehmen das Überleben der Gruppe in ihrer damaligen Konfiguration bedrohten.

- (224) Nach Ansicht der Kommission konnte der Rest der ABX-Gruppe zur Finanzierung ihrer Umstrukturierung nicht mehr beitragen.
- (225) Die belgischen Behörden haben darauf hingewiesen, dass ABX-WW über Veräußerungen, externe Finanzierungen und Produktivitätssteigerungen (vor allem in Italien, Deutschland, Portugal, den Niederlanden und in Spanien) 24,3 Millionen Euro generiert hat, mit denen die Umstrukturierung der Gruppe teilweise finanziert werden konnte.
- (226) Durch diese Verkäufe von Vermögenswerten sowie die internen Rationalisierungsmaßnahmen wird der Umfang der ABX-Gruppe erheblich verkleinert: Die Zahl der Standorte wird um 31 %, der Umsatz um 21 %, die Beschäftigtenzahl (VZÄ) um 40 % und die (Lager-)Fläche um 54 % verringert. Diese Zahlen fallen für Deutschland noch eindeutig höher aus; dort gibt es vor den Zusagen Belgiens vom November 2005 Einschnitte bis zu 69 %. Es kann davon ausgegangen werden, dass mit weiteren Veräußerungen von Vermögenswerten eine Rückkehr zur Rentabilität der Gruppe als Netz für integrierte multimodale Logistikdienste in Europa möglich ist.
- (227) Die gesunden Bestandteile der Gruppe haben im Übrigen die anderen, in Schwierigkeiten befindlichen Unternehmen unterstützt und so zu ihrer Sanierung beigetragen. So hat beispielsweise ABX LOGISTICS (Belgium) NV/SA auf eine Forderung gegenüber ABX Niederlande in Höhe von 10,6 Millionen Euro verzichtet.
- (228) Abschließend sei noch darauf hingewiesen, dass die Gruppe insgesamt, die seit 2001 einen *Cash Pool* betreibt, unter Liquiditätsmangel [...] leidet, da die von den profitablen Bereichen erwirtschafteten Gelder sofort von den defizitären Bereichen absorbiert werden.
- (229) Die Kreditlinie des *Cash Pool* wird noch immer übermäßig in Anspruch genommen, häufig bis zum genehmigten Höchstbetrag von [...] Millionen Euro (zum Beispiel: [...] Millionen Euro im Juni 2005), und die Gruppe hat kurzfristige Verbindlichkeiten von [...]:

⁽⁷⁵⁾ Entscheidung vom 21. Januar 2003, Nr. C(2003) 245 endg.: Staatliche Beihilfe N 769/2002, Rettungsbeihilfe für ABX Logistics (Tochtergesellschaften F, D, NL und Gruppe). Veröffentlicht auf der Website der Kommission unter folgender Adresse: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport-2002/n769-02-fr.pdf.

⁽⁷³⁾ ABl. C 288 vom 9.10.1999, S. 2

⁽⁷⁴⁾ ABl. C . 244 vom 1.10.2004, S. 2

**Konsolidierte Liquiditätslage von ABX LOGISTICS
Worldwide S.A.**

	Millionen Euro		
	31.12.2003	31.12.2004	30.06.2005
Laufende Bankkonten	[...]	[...]	[...]
Im Haushaltsjahr fällige mehrjährige finanzielle Verbindlichkeiten	[...]	[...]	[...]
Kurzfristige Überzie- hungskredite	[...]	[...]	[...]
Nettoliquiditätslage	- 36,8	- 62,2	- 114,4

(230) Schließlich stellt die Kommission fest, dass die Holding ABX-WW zwar erst 2003 gegründet wurde, die Gruppe als wirtschaftliche Einheit aber kein neu gegründetes Unternehmen im Sinne der Leitlinien von 2004 ist, weil sie das Ergebnis der Zusammenfassung mehrerer im gleichen Sektor bereits bestehender Einheiten ist und die neue Struktur der Gruppe eben als Beitrag zur Umstrukturierung geschaffen wurde.

6.2.2. Rückkehr zur Rentabilität

(231) Die im beschreibenden Teil dargestellten und auf realistischen Annahmen fußenden geschätzten Ergebnisprognosen für ABX-WW, ABX-D und ABX-NL sehen für 2006 bzw. 2007 die Rückkehr zur Rentabilität vor.

(232) Seit 2002, dem Jahr der Ausarbeitung des Umstrukturierungsplans, haben sich die finanziellen Ergebnisse deutlich verbessert. Bei ABX LOGISTICS Worldwide S.A. hat sich das operationelle Ergebnis (EBIT) von -28,7 Millionen Euro (2002) auf + 11,6 Millionen Euro (2004) verbessert. Das operationelle Ergebnis von ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH (ohne Air&Sea) hat sich im gleichen Zeitraum von -32,0 Millionen Euro auf -[...] Millionen Euro verbessert, das von ABX LOGISTICS Holding (Niederland) BV nähert sich mit einer Entwicklung von -6,7 Millionen Euro auf - [...] Millionen Euro dem Gleichgewicht.

(233) Abgesehen von dieser unbestreitbaren finanziellen Sanierung in den letzten Jahren geht aus dem beschreibenden Teil hervor, dass die ABX-Gruppe ganz eindeutig ihre Strukturen umbaut, um auf Dauer wieder rentabel zu werden.

(234) Die Kommission ist der Auffassung, dass die Unterzeichnung eines Verkaufsvorvertrags für die ganze Gruppe ABX LOGISTICS WW, mit dem der Verkauf vorbehaltlich seiner Genehmigung und der üblichen Verkaufsbedingungen verbindlich wird, der mit erheblichen Investitionszusagen seitens des privaten Übernehmers einhergeht, ein zusätzlicher Indikator für die Qualität des Umstrukturierungsplans für die ABX-Gruppe und die Wiederherstellung ihrer langfristigen Rentabilität ist.

6.2.3. Vermeidung unzumutbarer Wettbewerbsverfälschungen

(235) Nach den Leitlinien von 2004 sind Ausgleichsmaßnahmen zu treffen, um so weit wie möglich nachteilige Auswirkungen der Beihilfe auf die Wettbewerber abzuschwächen. Andernfalls müsse geschlossen werden, dass die Beihilfe dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft.

(236) Die ABX-Gruppe hat bereits mit einem erheblichen Kapazitätsabbau begonnen. Wie bereits erwähnt, wird sie bis zum Abschluss ihrer Umstrukturierung die Zahl ihrer Standorte, ihre Betriebsfläche, ihren Umsatz oder auch ihre Beschäftigtenzahlen stark verringern; bei ABX-WW soll der Abbau bis zu 54 %, bei ABX-D bis zu 69 %, bei ABX-NL bis zu 44 % und bei ABX-F bis zu 76 % (insbesondere durch Veräußerungen oder Schließung von Agenturen) erreichen. Auf dem deutschen Markt werden diese Kürzungen noch durch zusätzliche Verpflichtungen der belgischen Behörden in [...] 2005 verstärkt. Diese Kürzungen gehen deutlich über das im ursprünglichen Plan vorgesehene Maß hinaus, werden große Marktanteile den Wettbewerbern freigeben.

(237) Nach Auffassung der Kommission können diese Schließungen und Verkäufe aus folgenden Gründen als verhältnismäßig gelten: quantitative Bedeutung, geringer verbleibender Marktanteil der ABX-Gruppe im Speditionsbereich (im Jahr 2002 weniger als 2 % in Deutschland, 1 % in den Niederlanden), Erfordernis eines Mindestnetzes in mehreren europäischen Ländern für den Erhalt rentabler intermodaler Verkehrsdienste in Europa, und schließlich die Tatsache, dass auf dem Transportlogistikmarkt keine Überkapazitäten bestehen und er sich, wie in Abschnitt 2.2 dargestellt, in einer Expansionsphase befindet. Es sei daran erinnert, dass die ABX-Gruppe praktisch über keine Transportmittel verfügt und somit als Güterkraftverkehrsunternehmen nicht auftritt.

(238) Die Kommission hat anhand der von den belgischen Behörden vorgelegten Informationen festgestellt, dass ein erheblicher Teil des Kapazitätsabbaus die kurzfristig ertragreichen Tätigkeiten betrifft. Dieser zusätzliche Abbau betrifft rund 19 % der insgesamt 31 % betragenden Standortschließungen, 12 % des insgesamt 21 % betragenden Umsatzrückgangs, 15 % des insgesamt 40 % betragenden Personalabbaus und 40 % der insgesamt 54 % betragenden Lagerflächenreduzierung.

6.2.4. Begrenzung der Beihilfe auf ein Mindestmaß

(239) Nach den Leitlinien 2004 müssen sich Höhe und Intensität der Beihilfe auf das Mindestmaß beschränken.

- (240) Diesbezüglich hat die Kommission erstens festgestellt, dass die Gruppe durch die Kapitalaufstockung ein Verhältnis Schulden/Eigenkapital von 80 % erreicht hat, und zwar nach Durchführung der angemeldeten Maßnahmen. Nach Beseitigung des *Goodwill* von 146 Millionen Euro in den Konten der Gruppe dürfte dieser Satz auf 155 % steigen.

ABX LOGISTICS Worldwide S.A., konsolidierte Vermögensübersicht

	31.12.03	31.12.04	30.6.05	31.12.05 vor Umwandlung	31.12.05 nach Umwandlung	31.12.05 nach Umwandlung und Beseitigung des Goodwill	31.12.06	31.12.07
Konsolidiertes Eigenkapital	185,8	173,9	158	131,9	300	154	[...]	[...]
Finanzielle Verbindlichkeiten	369	414,3	407	407	239	239	[...]	[...]
Schuldenquote	199 %	238 %	258 %	309 %	80 %	155 %	[...]	[...]

- (241) Nach Auffassung der Kommission ist es gerechtfertigt, auch diese zweite Zahl von 155 % zu berücksichtigen, da dieser *Goodwill* größtenteils aus dem Erwerb von ABX-D ([...] Millionen Euro) und ABX-NL ([...] Millionen Euro) stammt, deren Kapazitäten im Verlauf der Umstrukturierung weitgehend abgebaut werden (was durch die von den belgischen Behörden im Dezember 2005 gemeldeten Zusagen [...] zur Verringerung der Präsenz in Deutschland noch verstärkt wird). Nach Auffassung der belgischen Behörden hätte die Durchführung der Umstrukturierungsmaßnahmen das völlige Verschwinden des *Goodwill* für die Tochtergesellschaften in Deutschland und den Niederlanden in den Konten der SNCB [...] zur Folge.

- (242) Diese beiden Kennzahlen von 80 % und 155 % liegen also nach wie vor deutlich über gleichwertigen Kennzahlen bei Wettbewerbern, die mit der ABX-Gruppe vergleichbar sind. So liegt beispielsweise der (mit dem Umsatz gewichtete) Durchschnitt dieser Kennzahlen bei diesen Wettbewerbern bei ungefähr 43 % (und würde auf 16 % sinken, würde man auch die Gesellschaft DPWN einbeziehen, die jedoch nicht ausreichend vergleichbar ist und daher unberücksichtigt bleibt).

- (243) Das bedeutet, dass die ABX-Gruppe eine Kapitalaufstockung erfährt, die unter dem Durchschnitt der Branche liegt, und dass sie aufgrund ihrer Finanzstruktur über keine überschüssige Liquidität verfügt.

- (244) Zweitens verweist die Kommission darauf, dass die Nettoliquiditätslage von ABX-WW seit 2003 negativ ist, so dass die ABX-Gruppe nicht über überschüssige Liquidität verfügt.

- (245) Drittens ist der Tatsache Rechnung zu tragen, dass der Preis, den die SNCB für den Verkauf der Aktien von ABX-WW erhält, den tatsächlichen Beihilfebetrag verringern hilft. Für die Gruppe und ihre Wettbewerber sowie für die SNCB und Yvan hätte es nämlich die gleiche Bedeutung gehabt, wenn die Beihilfe der SNCB entsprechend gekürzt worden, der Verkauf zu einem symbolischen Preis erfolgt und die entsprechende Finanzierung direkt vom Übernehmer eingebracht worden wäre.

- (246) Die Kommission hat ferner der Frage nachzugehen, ob der Beihilfeempfänger aus eigenen Mitteln oder über eine zu Marktbedingungen erhaltene Finanzierung einen erheblichen Beitrag zum Umstrukturierungsplan leistet.

- (247) Zu diesem Zweck ermittelt die Kommission zunächst einmal die Gesamtkosten der Umstrukturierung, die Netto-Produktivitätssteigerung und den geringeren Bedarf an laufenden Mitteln.

Nettokosten der Umstrukturierung

Entlassungen, Schließungen	- 49,0
Cash-drain während der Umstrukturierungsphase (Netto-Produktivitätssteigerung)	- 121,0
Schulden bei der SNCB (vor 2002)	- 60,0
Zinsen auf Schulden bei der SNCB (Schulden vor 2002 + Rettungsbeihilfe)	- 8,0
Rückzahlung von Krediten und Darlehen nach Rückzug von Banken	[...]
Rückzahlung durch Yvan von anderen Garantien und Schulforderungen an die Gläubiger von ABX	[...]
Verringerung des Bedarfs an laufenden Mitteln	29,1
Gesamt	- 296,6

- (248) Nach Auffassung der Kommission ist es durchaus gerechtfertigt, die Zahlen aus dieser Tabelle heranzuziehen, und zwar insbesondere aus folgenden Gründen:

- (a) Der Betrag von 49 Millionen Euro entspricht unmittelbar durch die Umstrukturierung verursachten Kosten wie Entschädigungen bei Entlassung oder Aufwendungen für die Schließung von Tochtergesellschaften;

- (b) der Betrag von 121 Millionen Euro entspricht dem Finanzierungsbedarf (oder *cash-drain*) der in Umstrukturierung befindlichen Einheiten in den Jahren 2003 bis 2005. Er entspricht im Wesentlichen dem um die für die Umstrukturierung erforderlichen Investitionen, um Kapitalbeschaffungskosten und bestimmte außergewöhnliche Aufwendungen korri-

gierten EBITDA. Anhand der von den belgischen Behörden übermittelten Informationen hat die Kommission überprüft, dass es sich bei den berücksichtigten Investitionen überwiegend um Investitionen in die Computerausstattung handelt, und dass sie auf jeden Fall niedriger als die Abschreibungen sind. Die Investitionen in die Computerausstattung sind für die Umorganisation und die Produktivitätssteigerung der Gruppe von großer Bedeutung. Die belgischen Behörden haben bestätigt, dass diese Investitionen keinerlei Kapazitätssteigerung zur Folge haben. Die Kommission hat ferner feststellen können, dass zu den außergewöhnlichen Aufwendungen hauptsächlich Kosten in Zusammenhang mit der Umstrukturierung des Unternehmens gehören, und zwar für seine Umorganisation sowie für die für die Rückkehr zur Rentabilität notwendigen Produktivitätsmaßnahmen (Entlassungen aus zentralen Funktionen, Maßnahmen der rechtlichen Vereinfachung, sonstige Produktivitätsmaßnahmen).

Es sei darauf hingewiesen, dass die Kosten durch den *cash-drain* während der eigentlichen Umstrukturierungsphase, also 150,9 Millionen Euro, hier durch die erwarteten positiven Auswirkungen der Umstrukturierung verringert werden und in diesem Zeitraum einen positiven *cash-flow* von 29,9 Millionen Euro hervorbringen werden; das bedeutet hier Nettokosten von 121 Millionen Euro;

- (c) Der übrige Ende 2005 bestehende Finanzbedarf muss vor der Veräußerung von ABX-WW gedeckt sein, um die Finanzstruktur der Gruppe wiederherzustellen. Es handelt sich hierbei um die in Kapital umgewandelten Schulden bei der SNCB (60 Millionen Euro) und die entsprechenden Zinsen (8 Millionen Euro), die im Zeitraum 2003-2005 zurückgenommenen Kreditlinien der Banken ([...] Millionen Euro) sowie die geplante Übernahme bestehender Bürgschaften und Forderungen durch Yvan ([...] Millionen Euro);
- (d) Der geringere Bedarf an laufenden Mitteln ist das Ergebnis besserer Geschäftsbeziehungen zwischen der Gruppe und ihren Kunden und Lieferanten und kann von den Umstrukturierungskosten abgezogen werden.

(249) Zur Finanzierung dieser Maßnahmen hat die ABX-Gruppe teilweise Eigenmittel, teilweise zu Marktbedingungen erhaltene Fremdmittel eingesetzt. Sie stammen im Wesentlichen aus dem Verkauf von Vermögenswerten an Dritte (24,2 Millionen Euro), dem bereits beschriebenen Rückkauf von Geschäftsbereichen von in Umstrukturierung befindlichen Einheiten durch gesunde Einheiten von ABX oder die Holding ABX-WW (22,6 Millionen Euro), aus Forderungsverzichten sowie einer von den gesunden Teile der Gruppe gewährten Finanzierung (10,6 + 6 Millionen Euro). Diese Anstrengungen von Seiten der gesunden Geschäftsbereiche der Gruppe sind ein echter Beitrag des Beihilfeempfängers, nämlich der gesamten Gruppe. Dem hinzuzufügen sind noch die von Yvan eingebrachten Mittel ([...] Millionen Euro). Diese Eigenbeiträge belaufen sich auf insgesamt [...] Millionen Euro.

(250) Aus der bisherigen Analyse ergibt sich, dass der Beihilfeempfänger mindestens 43,3 % des

Umstrukturierungsbedarfs aus eigenen Mitteln aufgebracht hat. Die Kommission hält es im vorliegenden Fall für angebracht, einen Eigenbeitrag von weniger als 50 % zu akzeptieren, und zwar insbesondere aus folgenden Gründen: Der besonders schwierige Kontext der Umstrukturierung (von dem unmittelbar 13 000 Arbeitsplätze in Europa abhängen); der Umfang des Kapazitätsabbaus (bis zu 50 %, überwiegend kurzfristig ertragreiche Tätigkeiten betreffend); das eventuelle Risiko eines weiteren Abbaus für die Rentabilität des internationalen Transportlogistiknetzes von ABX-WW; die ursprüngliche Anmeldung nach den Leitlinien von 1999, die keinen Mindestsatz vorsahen; die Privatisierung von ABX-WW, die ebenfalls ein entscheidendes Element für die Lebensfähigkeit der Gruppe und das künftige Ausbleiben von Beihilfen für die Gruppe ist.

(251) Noch andere Elemente legen den Schluss nahe, dass die Märkte an die Wahrscheinlichkeit der Rückkehr zur Rentabilität gemäß den Leitlinien von 2004 glauben. So verweist beispielsweise die Kommission darauf, dass der ABX-Gruppe von einem Finanzinstitut eine Liquiditätslinie von [...] Millionen Euro eingeräumt wurde, abgesichert durch eine Bürgschaft der SNCB, die aus Vorsichtsgründen in die obige Berechnung des Beitrags des Empfängers nicht einbezogen wurde, da die Kommission im Hinblick auf die an die Bank und die SNCB gezahlten Prämien nicht mit Sicherheit ausschließen konnte, dass hier ein eventuelles Beihilfeelement vorliegt. Darüber hinaus gewähren Privatbanken der AXB-Gruppe auch weiterhin ohne Patronats-erklärung oder öffentliche Bürgschaft kurzfristige Kredite in erheblichem Umfang.

(252) Die Kommission ist daher der Ansicht, dass die Bedingung der Begrenzung der Beihilfe auf ein Mindestmaß sowie eines substantiellen Beitrags aus eigenen Mitteln des Unternehmens zu seiner Umstrukturierung erfüllt ist.

6.2.5. Grundsatz der „einmaligen“ Beihilfe

(253) Die Kommission verweist darauf, dass das ABX-Netz ab 1998 aufgebaut wurde und die Kommission bis zur vorliegenden Entscheidung zu keinem Zeitpunkt Beihilfen zur Umstrukturierung dieses Netzes genehmigt hat.

(254) Die Kommission vertritt ferner die Ansicht, dass die geplante Privatisierung der ABX-Gruppe nicht nur die Gewähr für deren langfristige Rückkehr zur Rentabilität bietet, sondern auch für die Wahrung des Grundsatzes der „einmaligen“ Beihilfe sorgt, da so eine Einbringung neuer öffentlicher Gelder in das nunmehr private Unternehmen deutlich weniger wahrscheinlich wird.

6.2.6. Schlussfolgerung

(255) Im Lichte der bisherigen Ausführungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die von der SNCB im Rahmen der Umstrukturierung der ABX-Gruppe gewährten Beihilfen mit den Kriterien der Leitlinien sowohl von 1999 als auch von 2004 und damit auch mit Artikel 87 Absatz 1 EG-Vertrag vereinbar sind. Es wird besonders darauf hingewiesen, dass die gesunden Teile der ABX-Gruppe einen erheblichen Beitrag zur Finanzierung der in

Schwierigkeiten befindlichen Teile geleistet haben und dass, über diesen Beitrag hinaus, die Gruppe im Gegenzug zur Beihilfe ihre Kapazitäten deutlich abgebaut hat. Ferner wird mit der Privatisierung der ABX-Gruppe nicht nur die künftige Rentabilität der Gruppe gesichert, sondern auch eventuellen neuen staatlichen Beihilfen zu ihren Gunsten vorgebeugt.

- (256) Schließlich erinnert die Kommission daran, dass die politischen Leitlinien im Bereich staatlicher Beihilfen für den Eisenbahnsektor, die sie in ihrer Entscheidung vom 2. März 2005 über das Dossier Nr. N 386/2004 angekündigt hat, die Fragen in Zusammenhang mit der unbegrenzten Bürgschaft für Eisenbahnunternehmen in mehreren Mitgliedstaaten horizontal prüfen werden.

HAT FOLGENDE ENTSCHEIDUNG ERLASSEN:

Artikel 1

1. Die in dieser Entscheidung geprüften Beihilfen, die die *Société nationale des chemins de fer belges* (SNCB) im Rahmen der Umstrukturierung der Gruppe ABX Logistics gewährt hat, sind vorbehaltlich der in Artikel 2 aufgeführten Bedingungen mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar.

2. Die Gelder, die die SNCB zur Finanzierung des Rückzugs eines Teils von ABX Logistics (France) eingesetzt hat, sowie die anderen in dieser Entscheidung geprüften Finanzierungsvorgänge, insbesondere die 2001 erfolgten Anlageinvestitionen sowie die „Parallelbeiträge“ stellen keine staatlichen Beihilfen dar.

Artikel 2

Die Kommission macht die Genehmigung der in Artikel 1 Absatz 1 genannten Umstrukturierungsbeihilfen vom Verkauf der Gruppe ABX Logistics innerhalb von [...] nach der Bekanntgabe dieser Entscheidung zum Marktpreis an einen Übernehmer abhängig, der in keiner rechtlichen Verbindung zur SNCB steht und die in dieser Entscheidung beschriebenen Verpflichtungen bezüglich der vom potenziellen Erwerber vorgeschlagenen Kaufbedingungen einhält.

Artikel 3

Belgien teilt der Kommission innerhalb von zwei Monaten nach der Bekanntgabe dieser Entscheidung die Maßnahmen mit, die ergriffen wurden, um der Entscheidung nachzukommen.

Artikel 4

Diese Entscheidung ist an das Königreich Belgien gerichtet.

Brüssel, den 7. Dezember 2006.

Für die Kommission

Jacques BARROT

Vizepräsident