

DECISIÓN DE LA COMISIÓN

de 7 de diciembre de 2005

Relativa a la ayuda estatal ejecutada por Bélgica en beneficio de ABX Logistics nº C 53/2003
(ex NN 62/2003)

[notificada con el número C(2005) 4447]

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

(Texto pertinente a efectos del EEE)

(2006/947/CE)

LA COMISIÓN DE LAS COMUNIDADES EUROPEAS,

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

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

Después de haber emplazado a los interesados para que presentaran sus observaciones, de conformidad con los citados artículos ⁽¹⁾, y teniendo en cuenta dichas observaciones,

Considerando lo siguiente:

1. PROCEDIMIENTO

- (1) Mediante carta de 28.11.2002, registrada en la Comisión el 29.11.2002 (nº DG Tren/A 71122) las autoridades belgas notificaron la concesión de una ayuda de salvamento en beneficio de ABX Logistics (filiales de F, D, NL y grupo). Esta ayuda fue aprobada (expediente N 769/2002) por Decisión de la Comisión de 21.1.2003.
- (2) Mediante carta de 17.2.2003, Bélgica notificó el plan de reestructuración de ABX Logistics, que fue registrado el 17.2.2003 con el número DG Tren A/13396. A través de esta notificación y de otros datos de que pudo disponer, la Comisión fue informada de que Bélgica había ejecutado la concesión de ciertas cantidades de fondos públicos en favor de ABX Logistics excediendo el plan de reestructuración notificado. En sus cartas de 7.5.2003, en particular, Bélgica facilitó a la Comisión información complementaria.
- (3) Mediante carta de 24.7.2003 (nº SG (2003) D/231003), la Comisión informó a Bélgica de su decisión de incoar el procedimiento (nº C 53/03) en contra de tales medidas.
- (4) Tras un acuerdo acerca de la supresión de datos confidenciales, la decisión de la Comisión de incoar el procedimiento fue publicada en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ⁽²⁾. La Comisión invitó a los interesados a presentar sus observaciones acerca de las medidas.
- (5) Mediante carta de 29.8.2003 (nº GAB. Loyola de Palacio, entrada nº 2805), las autoridades belgas presentaron sus observaciones respecto a la incoación del procedimiento.

- (6) La Comisión recibió de los interesados observaciones al respecto, que transmitió a Bélgica mediante carta de 18.2.2004 (nº D (2004) 2823), dándole la posibilidad de comentarlas, y recibió sus comentarios en la carta de 18.3.2004 (nº A/15992).

- (7) En el mismo periodo las autoridades belgas complementaron la información mediante las cartas de 12.12.2003 (nº A/37839), 19.12.2003 (nº A/38582) y 12.11.2004 (nº A/35928), y actualizaron el plan de reestructuración de ABX, en particular mediante las cartas de 14.1.2005 (nº A/2010), 24.2.2005 (nº A/4889) y 14.3.2005 (nº A/6690). Se facilitó más información complementaria a través de las cartas de 18.8.2005, 31.8.2005, 2.9.2005 y 26.9.2005.

- (8) Mediante carta de 4.5.2005, la Comisión informó a Bélgica de la decisión de ampliar el procedimiento nº C 53/03 incluyendo la nueva información notificada. Tras acordar con las autoridades belgas la supresión de los datos confidenciales, la decisión de incoación del procedimiento fue publicada en el *Diario Oficial de la Unión Europea* ⁽³⁾. La Comisión invitó a los interesados a presentar sus observaciones sobre las medidas en cuestión.

- (9) La Comisión recibió de las autoridades belgas y de terceros interesados observaciones al respecto. Estas últimas fueron remitidas a dichas autoridades mediante carta de 18.7.2005, dándoles la posibilidad de comentarlas, lo que hicieron mediante carta de 18.8.2005. Esta última fue seguida de la información complementaria de 2.9.2005 y 29.9.2005.

- (10) Mediante carta de 3.8.2005, y una vez transcurrido el plazo de presentación de observaciones correspondiente a la ampliación del procedimiento, las autoridades italianas enviaron a la Comisión una denuncia relativa a la venta de ABX Logistics Worldwide. Mediante carta de 19.8.2005, la Comisión pidió a las autoridades belgas que le enviaran su parecer respecto a los hechos mencionados en la carta de las autoridades italianas. Las autoridades belgas respondieron mediante escrito de 15.9.2005.

⁽¹⁾ DO C 9 de 14.1.2004, p. 12.

⁽²⁾ Véase nota a pie de página nº 1.

⁽³⁾ DO C 142 de 11.6.2005, p. 2.

- (11) Finalmente, las autoridades belgas facilitaron información complementaria durante el mes de noviembre de 2005, en particular mediante su carta de 1 de diciembre de 2005 (nºA/30862).

2. CONTEXTO GENERAL DE LA REESTRUCTURACIÓN DE ABX

2.1. Principales etapas del procedimiento

- (12) Como complemento a la información más detallada que la Comisión expuso en el momento de incoar el procedimiento, sería conveniente recordar brevemente que la *Société nationale des chemins de fer belges* (SNCB) adquirió, entre 1998 y 2001, un conjunto de empresas diferenciadas. Este conjunto de empresas no estaba en aquella época reagrupado en un holding, pero formaba parte de la red económica de ABX LOGISTICS, que comprendía unas 107 filiales consolidadas en todo el mundo, cuyas ventas se efectuaban en Europa (89 %), Asia (6 %) y América (5 %).
- (13) El presente documento trata de la reestructuración de esta red, que las autoridades belgas notificaron el 17.2.2003.
- (14) A continuación se recuerdan los principales aspectos de la notificación y las dudas expresadas por la Comisión en el momento de incoar los procedimientos.

2.1.1. La notificación de 17.2.2003

- (15) El plan de reestructuración inicial preveía, por un lado, que las 107 filiales ABX de la SNCB, incluidas en diferentes holdings de ABX, debían ser agrupadas en un holding único. Por otro que, al encontrarse en crisis las filiales de ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH (en lo sucesivo, «ABX-D»), ABX LOGISTICS Holding (Nederland) BV (en lo sucesivo, «ABX-NL») y ABX LOGISTICS (France) (en lo sucesivo, «ABX-F»), tales filiales debían ser reestructuradas para garantizar su viabilidad.
- (16) Las medidas operativas de reestructuración consistían fundamentalmente en: i) la reorganización de las estructuras jurídicas merced a la integración del conjunto de entidades jurídicas del grupo en un holding único ⁽⁴⁾, ii) en la cesión de algunos activos o en el cierre de otros ⁽⁵⁾ y iii) en otras medidas operativas aplicadas en Alemania, Países

Bajos y Francia con el fin de lograr una mejora suplementaria del resultado operativo ⁽⁶⁾.

- (17) A tal efecto, las autoridades belgas habían notificado a la Comisión que la SNCB aportaría la mayor parte de la financiación necesaria para la reestructuración. Las cantidades originalmente notificadas correspondían a la conversión, a cargo de la SNCB, de deuda en capital por valor de 91,6 millones de euros en beneficio de ABX-D, -NL y -F (financiación a largo plazo), así como la concesión a dichas entidades, igualmente a cargo de la SNCB, de 140 millones de euros en créditos reembolsables (financiación a corto plazo).

2.1.2. Las dudas de la Comisión a 23.7.2003

- (18) En la apertura del procedimiento de investigación, la Comisión manifestó de forma provisional sus dudas respecto a cierto número de aspectos.
- (19) *Existencia de ayuda:* En primer lugar expresó sus dudas en cuanto a la afirmación de las autoridades belgas de que la concesión de fondos (sea en forma de créditos reembolsables o de conversión de deuda en capitales propios) efectuada por la SNCB en el marco de la reestructuración de ABX fuera una transacción normal dentro de un grupo y no fuera constitutiva de ayuda estatal de conformidad con el artículo 87 del Tratado.
- (20) *Reestructuración — admisibilidad de las ayudas:* La Comisión expresó asimismo sus dudas en cuanto a la admisibilidad de las ayudas a la reestructuración en beneficio de ABX-D, -NL y -F, puesto que no estaba claro si el resto del grupo ABX podía cubrir las necesidades financieras de las entidades que debían llevar a cabo la reestructuración.
- (21) *Reestructuración — viabilidad, falseamiento de las condiciones de la competencia y limitación de la ayuda:* La Comisión expresó también sus dudas en relación con el aspecto financiero del plan de «reestructuración» destinado a paliar las necesidades financieras a largo plazo (necesidad de fondos propios) de las entidades de ABX consideradas y consistente en una financiación fundamentalmente a corto plazo (créditos reembolsables por valor de 140 millones de euros). La Comisión expresó asimismo sus dudas respecto a la posibilidad de que tal financiación pudiera restablecer de forma duradera la viabilidad de dichas entidades, a que las contrapartidas propuestas (fundamentalmente de reducción de capacidad) fueran suficientes para no falsear la competencia en el mercado de una forma contraria al interés común y a que las ayudas supuestas no permitieran a ABX disponer de una tesorería potencialmente excedentaria.
- (22) La Comisión expresó sus dudas también respecto a la pretendida ausencia de ayuda estatal, a la compatibilidad de las (re)inversiones de la SNCB en ABX con la normativa vigente y a los medios utilizados para su financiación

⁽⁴⁾ Todo ello con objeto de i) crear un grupo coherente y autónomo, ii) facilitar la creación de sinergias entre las entidades del grupo y iii) permitir la entrada en el capital de un inversor industrial o financiero del exterior.

⁽⁵⁾ Se trataba de la venta de 3 filiales (Rheinkraft, Safety First et Worldpack), que alcanzaban un volumen de negocios de 98,5 millones de euros, y del cierre de determinados establecimientos: 7 agencias y 3 almacenes en Alemania, 4 agencias en Francia y 2 agencias en los Países Bajos, así como de operaciones de *sale & rent-back* (venta y rearrendamiento) de edificios y otros activos inmovilizados.

⁽⁶⁾ Estas medidas debían llevarse a la práctica fundamentalmente a través de: 1) una mejora de la productividad (con la correspondiente reducción de personal de ±690 equivalentes de dedicación exclusiva en los 3 países sujetos a reestructuración, incluyendo en dicha cifra el impacto del cierre de las agencias), 2) una reducción de los costes y 3) una renegociación de los contratos de arrendamiento.

(eventuales garantías, subvenciones cruzadas, financiación directa, observancia de las directivas vigentes). Las dudas concernían ante todo las medidas siguientes:

- (a) «Adquisición de ABX por la SNCB»: Se trata de inversiones efectuadas por la SNCB entre 1998 y 2001 por un valor de 672,4 millones de euros (cantidad que posteriormente fue revisada a 433,8 millones) ⁽⁷⁾ para la «adquisición» de la red ABX, y de algunos datos relativos a la asignación de garantías por parte de la SNCB o del Estado para financiar (re)inversiones que debían ser comprobados.
- (b) «Otras cantidades»: Las dudas de la Comisión afectaban también a la legalidad o compatibilidad de la concesión por parte de la SNCB a ABX-D, -NL y -F, de «otras subvenciones» por valor total de 150 millones de euros en 2001 (cantidad que posteriormente fue revisada a 114,6 millones) ⁽⁸⁾, subvenciones que fueron abonadas sin notificación previa la Comisión. La Comisión cuestionó la pretendida ausencia de ayudas y la compatibilidad de las mismas.
- (c) «Contribuciones paralelas»: La Comisión expresó asimismo sus dudas respecto a la afirmación de las autoridades belgas de que la conversión en capital en 2004 de préstamos aportados a ABX por la SNCB por valor de 21 millones de euros (cantidad que posteriormente fue revisada a 12,1 millones) ⁽⁹⁾, denominada en lo sucesivo «contribuciones paralelas», en beneficio de ABX LOGISTICS (Ireland) Ltd. (3,2 millones de euros), ABX LOGISTICS (Portugal) Lda. (2 millones de euros), ABX LOGISTICS (Singapore) Pte Ltd. (3,8 millones de euros) y ABX LOGISTICS International (Belgium) NV/SA (12 millones de euros), (en lo sucesivo, respectivamente, «ABX-Irl», «ABX-P», «ABX-Sing» y «ABX-B»), constituyera una transacción normal dentro del grupo SNCB. Las autoridades belgas sostenían que esta cantidad se abonaría «fuera del perímetro de la reestructuración oficial», por lo que no sería constitutiva de ayuda de acuerdo con lo dispuesto en el artículo 87 del Tratado. Las dudas de la Comisión se extienden también, por lo tanto, a la cuestión de la compatibilidad de las ayudas potenciales.

2.1.3. Las notificaciones complementarias

- (23) Mediante, entre otras, las cartas de 14.1.2005 y 24.2.2005, las autoridades belgas completaron la notificación inicial con nueva información que modificaba sustancialmente el plan de reestructuración de ABX. Entre las modificaciones estaba el aumento efectuado por la SNCB y el grupo ABX de la financiación destinada a dicha reestructuración, la venta de ABX-F en forma de compra de la empresa por los empleados (CEE) a un precio de mercado negativo, una reducción suplementaria de la capacidad, algunas medidas importantes de reestructuración interna y la venta prevista, a precios de mercado, de la totalidad del grupo ABX.

⁽⁷⁾ Véase el capítulo «apreciación cuantitativa de las cantidades en juego».

⁽⁸⁾ Véase el capítulo «apreciación cuantitativa de las cantidades en juego».

⁽⁹⁾ Véase el capítulo «apreciación cuantitativa de las cantidades en juego».

2.1.4. Ampliación del procedimiento el 3.5.2005

- (24) La Comisión amplió el procedimiento de investigación, ampliación que, en los dos aspectos principales modificados por la nueva información, no sustituye, sino que se añade, al procedimiento inicial: modificación del presupuesto destinado a la reestructuración de ABX y las disposiciones de aplicación de la venta de, ante todo, ABX-France, pero también de ABX-WW (ABX Worldwide), creación de un nuevo holding durante el curso de la reestructuración.
- (25) En la nueva situación, la aportación:
- (a) pasaría de 50 millones en fondos propios destinados a la reestructuración de ABX en Alemania a 157,4 millones, lo que situaría a ABX-D a un nivel de fondos propios de 14,4 millones de euros (a 31.12.2004), frente a un balance total que ascendía a 234 millones de euros (a 31.12.2003).
- (b) pasaría de 12,6 millones en fondos propios destinados a la reestructuración de ABX en los Países Bajos a 10,6 millones, lo que situaría a ABX-NL a un nivel de fondos propios de 9,3 millones de euros (a 31.12.2004), frente a un balance total que ascendía a 35,7 millones de euros (a 31.12.2003).

En los casos de ABX-D y NL, las cantidades mencionadas se traducen en aumentos de capital, bien por la conversión de deudas existentes, o por la aportación de nuevos fondos propios;

- (c) 223 millones de euros para permitir la CEE (compra de la empresa por los empleados) de una parte de ABX en Francia. Esta cantidad es corre definitivamente a cargo de la SNCB y adopta, en particular, la forma de condonación de deudas y cobertura de pérdidas futuras.
- (26) En cuanto a la venta (CEE) de ABX a precio negativo, la Comisión ha albergado dudas respecto a la existencia de ayudas estatales en los fondos facilitados por la SNCB al comprador. En relación con la venta prevista de ABX-WW, la Comisión recordó la necesidad de proporcionar toda la información necesaria al objeto de comprobar que dicha venta se realiza efectivamente al precio de mercado.

2.1.5. Información complementaria

- (27) A través, en particular, de su carta de 9.6.2005, Bélgica ha presentado a la Comisión todo un conjunto de información que respondía a la ampliación del procedimiento, a la vez que aportaba y añadía nueva información relativa a la totalidad del expediente.
- (28) Mediante carta de 1 de diciembre de 2005, Bélgica presentó alguna información complementaria en la que se precisaban algunos datos enviados anteriormente y se comunicaba un nuevo compromiso en relación con la presencia de ABX en Alemania.

2.2. Las actividades de ABX

- (29) Aparte de las actividades de ABX descritas anteriormente o en la apertura del procedimiento, las autoridades belgas precisan que el encuadramiento estratégico y comercial de ABX LOGISTICS Worldwide es claramente el de un «organizador» o el de un «comisionario de transporte».
- (30) Como tal, ABX realiza operaciones en el ámbito de la logística de transportes. Según el estudio encargado por la Comisión a especialistas (en lo sucesivo, «Jacobs»⁽¹⁰⁾), en general la logística consiste en «resolver cómo y cuándo transportar determinados recursos al lugar donde se necesitan». Según este estudio, en el caso específico de ABX se trata de optimizar el flujo continuo de material a través de una red de transportes interconectada y por unos puntos de enlace y almacenamiento.
- (31) Las autoridades belgas añaden que los «transportistas» no son normalmente propietarios de los medios de transporte (camiones, barcos, aviones y demás), sino que recurren a empresas de transporte, lo que ha sido confirmado por Jacobs.
- (32) Es el caso que nos ocupa, y salvo algunas excepciones, principalmente en los Países Bajos, la capacidad de transporte del grupo ABX está casi enteramente subcontratada. El número de camiones en propiedad en los Países Bajos está por otro lado en disminución constante desde 2001, y el objetivo es el de reducirlo progresivamente hasta su eliminación. ABX LOGISTICS disponía en los Países Bajos de 240 camiones en 2001, 166 en 2002, 138 en 2003 y 110 en 2004.
- (33) En sus operaciones de transporte por carretera a nivel nacional o internacional, ABX LOGISTICS subcontrata la actividad de transporte propiamente dicha a transportistas independientes. En los ámbitos aéreo y marítimo, ABX LOGISTICS actúa como un «corredor de transportes», y adquiere a empresas de transporte marítimo o aéreo la capacidad de transporte requerida por sus clientes.
- (34) En el cuadro que se presenta a continuación queda claramente confirmado este encuadramiento estratégico; sólo un 3 % de los camiones utilizados por ABX LOGISTICS son detentados, en propiedad o leasing, por las empresas del grupo⁽¹¹⁾.
- (35) «Capacidad de transporte» de ABX LOGISTICS

	Detentados (propiedad o leasing)	Subcontratados
Capacidad de transporte en camión	3 %	97 %
Capacidad de transporte por avión	0	100 %
Capacidad de transporte por barco	0	100 %

- (36) *Situación de ABX en los diferentes segmentos de mercado:* Según las autoridades belgas, en 2003 las operaciones de ABX alcanzaban una cuota en el mercado del transporte por carretera de un 49 %, de un 42 % en los mercados aéreo y marítimo y de un 8 % en el de la logística de contratos, consistente en el almacenamiento de mercancías.
- (37) Teniendo en cuenta su nivel de actividades en Alemania, los Países Bajos y Francia, ABX no se encuentra, a nivel nacional, entre las cinco empresas más importantes de cada segmento de mercado (por carretera, aéreo, marítimo, logística de contratos), lo que parece confirmar el informe Jacobs.
- (38) *Potencial de crecimiento de los mercados — aspecto general:* según indican tanto las autoridades belgas como Jacobs, a pesar de algunas dificultades recientes, derivadas ante todo de los sucesos del 11 de septiembre de 2001, la demanda de servicios logísticos continúa creciendo. Según el consultor, esto se debe al crecimiento de la población europea, a las exigencias crecientes de los consumidores por una mayor variedad de productos, al crecimiento del poder adquisitivo de aquéllos y a la externalización progresiva de los servicios logísticos por parte de los productores, en beneficio de los especialistas en logística.
- (39) *Potencial de crecimiento en Alemania:* Según Jacobs, el mercado alemán de los servicios logísticos tiene un gran potencial de crecimiento. El desarrollo de la subcontratación de estos servicios en el mercado alemán durante los últimos ocho años demuestra que tanto la oferta como la demanda podrían crecer entre un 15 y un 20 % anual en los próximos años.
- (40) *Potencial de crecimiento en el transporte aéreo:* Tanto Airbus como Boeing prevén una duplicación del número de aviones de transporte de mercancías en los próximos 15-20 años debido al crecimiento del sector, que supera al de los pasajeros. Airbus prevé una triplicación del transporte de mercancías, con un crecimiento medio anual del 5,7 % hasta 2021; la cifra para Boeing es del 6,4 %. Estos fuertes índices de crecimiento garantizarán sin duda también un cierto margen de desarrollo a transportistas y operadores logísticos.
- (41) *Potencial de crecimiento del transporte por carretera:* El informe indica que, en el conjunto de Europa, el transporte por carretera es un sector que presenta pocas barreras de acceso y que, por ello, padece un exceso de capacidad estructural permanente⁽¹²⁾, lo que ha sido confirmado por la caída de los precios en los 5-7 últimos años. Sin embargo, este exceso de capacidad concierne a las empresas que llevan a cabo efectivamente el transporte en cuestión, lo que no es el caso de ABX, que se limita a «organizar» el transporte. Según Jacobs, el mercado del transporte de mercancías por carretera muestra una gran tendencia al alza. De ello se deriva que esta tendencia repercutirá igualmente en los transportistas y los operadores logísticos.

(12) A pesar de que la última ampliación parece mitigar temporalmente esta situación. Sin embargo, el hecho de que muchas empresas de transporte tienden a subcontratar el transporte de mercancías por carretera a empresas más baratas de los nuevos Estados miembros, contribuirá a reforzar la presión de la competencia sobre los precios en este sector del transporte.

(10) «Consultoría Jacobs»: *Capacity of ABX Logistics and Sernam markets*, informe final, mayo de 2004.

(11) Carta de las autoridades belgas de 24.2.2005, p. 13.

(42) *Potencial de crecimiento en el transporte marítimo*: Según Jacobs, el crecimiento del sector del *freight forwarding* (reexpedición de mercancías) en el transporte marítimo fue del 7 % aproximadamente entre 1998 y 2002. La evolución futura del crecimiento del transporte de mercancías por vía marítima dependerá de las tendencias más generales a nivel mundial.

2.3. Constitución de la red ABX

2.3.1. Adquisición de las sociedades de la red ABX por la SNCB

(43) Aunque las operaciones de adquisición de la red ABX por parte de la SNCB, que por su propia naturaleza no pueden comportar ventajas a favor de ABX, no sean objeto de la presente Decisión, la Comisión quisiera recordar, para ilustrar el contexto general, las principales etapas, tal y como las presentan las autoridades belgas.

(44) Las autoridades belgas manifestaron que la adquisición de las distintas empresas del grupo ABX LOGISTICS fueron decididas por la SNCB a partir de estudios de planificación que mostraban, en el momento de la inversión, que existían perspectivas de restablecimiento rápido de la rentabilidad. A continuación se resumen brevemente las condiciones de adquisición de Thyssen Haniel Logistik («THL»)/Bahntrans, Dubois y Saima Avandero (que pasaron a ser ABX en Alemania, Francia e Italia)

(45) *Adquisición de THL/Bahntrans (que pasó a ser ABX en Alemania)* : Según datos de las autoridades belgas, entre otros los de octubre de 2000, el precio de compra del conjunto del grupo THL ascendió a [...] (*) millones de marcos alemanes (DEM) (grupo Thyssen) + [...] DM (Deutsche Bahn AG). El valor de las actividades de este grupo fue fijado en [valor superior al precio de compra anteriormente referido (***)] millones de DEM por Coopers & Lybrand (de esta cantidad, [...] millones de DEM corresponden a las actividades de agrupamiento) y en [...] millones de DEM, teniendo en cuenta los costes del holding. En esta adquisición, la SNCB asumió los compromisos contraídos por los antiguos accionistas, por ejemplo en el caso de una garantía sobre un edificio de Munich. Los antiguos accionistas de Bahntrans, Thyssen Handelsunion AG y Deutsche Bahn AG abonaron, el 1 de octubre de 1998, el precio negativo de [...] millones de euros ([...] millones de DEM) fijado para la adquisición de Bahntrans.

(46) ABX-D arrojó pérdidas desde su adquisición. Estas pérdidas deterioraron la estructura financiera de la empresa, cuyos fondos propios se hicieron negativos a partir del ejercicio 1999. Esta situación, que se prolongó hasta 2005, llevó a la SNCB, como empresa matriz, a emitir una carta de

intenciones por los riesgos que comporta la existencia de una situación de fondos propios negativa.

(47) *Adquisición de Dubois (que pasó a ser una parte importante de ABX en Francia)*: las autoridades belgas indican que, durante el periodo 1998-2002, los cálculos de la SNCB arrojaban una tasa de rentabilidad interna (TRI) del 12,7 % con un coste del capital medio ponderado (CCMP) del 9,5 % y un valor actual neto (VAN) de 9,7 millones de euros, cifras que permitían augurar una rentabilidad razonable a la inversión.

(48) *La adquisición de Gruppo Saima Avandero (que pasó a ser ABX en Italia)* : las autoridades belgas indican que, entre 1998 y 2008, los cálculos de la SNCB arrojaban una TRI del 13,0 % con un CCPM del 9,0 % y un VAN de 51,8 millones de euros, lo que permitía augurar una rentabilidad razonable a la inversión.

(49) Por otro lado, ante la cuestión planteada por la Comisión en torno a la existencia de subvenciones cruzadas con las que la SNBC habría podido financiar sus inversiones en ABX, las autoridades belgas realizaron las precisiones siguientes:

(a) «en el periodo 1998-2002, las intervenciones del Estado son insuficientes para cubrir los gastos de las obligaciones de servicio público [de la SNCB]» ⁽¹³⁾ . Recuerdan también que en 2001 el Tribunal de Cuentas había señalado que «por lo que se refieretanto a la obligación de servicio público de inversión como de explotación, y con excepción del ejercicio 1997, en todo el periodo los empleos superaron de forma acumulativa a los recursos, por lo que no hay indicios de la existencia de transferencias, por saldo, entre estas dos obligaciones de servicio público y las demás actividades [de la SNCB] ⁽¹⁴⁾ .»

(b) Indican asimismo que «como los gastos de explotación e inversión de la SNCB derivados de sus obligaciones de servicio público ni siquiera quedaban cubiertos con las intervenciones del Estado, la SNCB recurrió al empréstito para completar sus necesidades» ⁽¹⁵⁾ . Esta afirmación puede también hacerse respecto a los recursos de la SNCB utilizados en inversiones en ABX, que por otro lado «no se han financiado mediante empréstitos específicos, (...) sino a través de sus recursos generales de tesorería» ⁽¹⁶⁾ .

(50) Finalmente, las autoridades belgas precisan que, con posterioridad a las adquisiciones, la SNCB otorgó un cierto número de cartas de intenciones para los acreedores de varias filiales de ABX, en particular de ABX-D y ABX-España. Las autoridades belgas consideran que las cartas de intenciones forman parte de las relaciones normales entre una empresa matriz y sus filiales en el sector privado.

⁽¹³⁾ Véanse, en particular, las cartas de las autoridades belgas de 23.12.2003, registradas el 29.12.2003 con el n°A/38604, y la registrada el 20.6.2003 con el n° A/23465.

⁽¹⁴⁾ Informe del Tribunal de Cuentas de 18 de mayo de 2001, p. 221.

⁽¹⁵⁾ Carta de las autoridades belgas, registrada el 20.6.2003 con el n° A/23465.

⁽¹⁶⁾ Carta de las autoridades belgas de 29.8.2003, registrada el 29.8.2003 con el n° CAB Loyola de Palacio, Entrada n° 2805, p. 12.

(*) Datos confidenciales

(**) La cifra exacta se ha suprimido y sustituido por este símbolo.

2.3.2. Reinversiones efectuadas por la SNCB en 2001

- (51) *Aumento de capital en Alemania:* a finales de 2000 y en 2001 la SNCB procedió a un aumento del capital de su filial alemana (ex Bahntrans) merced a una aportación líquida de 17,5 millones de euros, así como a una conversión en capital de anticipos a corto plazo de la SNCB por valor de 55 millones de euros. Esta decisión fue tomada sobre la base de las recomendaciones y análisis realizados con la ayuda del consultor Boston Consulting Group («BCG»).
- (52) Los documentos de BCG presentaban la argumentación y las recomendaciones siguientes:
- (a) El Grupo ABX constituía una gran oportunidad de creación de valor y representaba un interés estratégico para la SNCB.
- (b) Para realizar este potencial era necesaria una inversión financiera y un refuerzo de la dirección.
- (53) Las autoridades belgas indican que la TRI que cabía esperar de la inversión total de 72,5 millones de euros en aquel momento correspondía, en las previsiones de resultados seleccionadas, a un 8-10 %. Esta tasa de rentabilidad interna es comparable al coste del capital de la SNCB en ese momento.
- (c) La autofinanciación de las inversiones por parte de la SNCB fue considerada en aquel momento la mejor opción.
- (d) En esta estrategia de creación de valor a través de ABX LOGISTICS, a la SNCB le parecía que era prioritaria la recuperación de Bahntrans.
- (e) Los especialistas de BCG concluyeron que este plan de recuperación era necesario por tres razones:
- En caso de éxito, la recuperación permitía una continuación de la estrategia de ABX LOGISTICS, «que tiene un potencial de creación de valor de más de 300 millones de euros».
 - Incluso en caso de éxito parcial, la recuperación hubiera permitido generar un precio más elevado para la reventa de Bahntrans.

Cálculo de la tasa de rentabilidad interna (TRI) de las inversiones de la SNCB en ABX Alemania en 2001 por valor de [...]millones de euros

Incremento anual del EBIT	[...]						
Tipo de descuento	[...]						Valor terminal
Año	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Factor de descuento	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Valor terminal
Volumen de negocios	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Resultado operativo antes de impuestos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Uso de los [...] millones € excedente precio de compra	[...]						
Inversión de [...]millones € en 2001	[...]						
Flujo libre de tesorería	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Coste medio ponderado del capital	9 %						
Flujo de tesorería total actualizado	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
TR	10,04 %						

- (54) *Aumento de capital de 12,2 millones de euros en los Países Bajos:* el plan estratégico relativo a la «plataforma holandesa» (ex grupo Kersten Hunik, adquirido en febrero de 1999, que incluía también la participación en la empresa de Irlanda) consistía en:
- (a) Impulsar las actividades interiores mediante la adquisición de una empresa activa en el distribución nacional en los Países Bajos; el volumen de actividad de la sociedad era de unos 2 000 envíos diarios; la dirección de la SNCB calculaba que sería necesario un volumen de 6 000 envíos para obtener la rentabilidad a nivel de distribución nacional.

- (b) Continuar la reestructuración de la empresa Kersten Hunik Holding (rebautizada ABX LOGISTICS Holding BV), adquirida en 1999.
- (c) Revender las actividades de transporte marítimo («rederijen») Kersten Hunik Scheepvaartmaatschappij BV y Link Line Europa BV, lo que generaría 1 millón de euros de tesorería.
- (d) En la práctica, las necesidades financieras se cubrieron de la manera siguiente :
- En marzo de 2001, fueron convertidos en capital 9,2 millones de euros de deudas a corto plazo para con la SNCB.
 - En septiembre de 2001, la SNCB aumentó el capital de ABX LOGISTICS Holding BV en una cuantía de 10 millones de euros. Estos 10 millones de euros estaban destinados a financiar la adquisición de Wegtransport BV por parte de ABX LOGISTICS Holding BV. El precio pagado por las acciones fue de [...] millones de euros, y quedó disponible una suma suplementaria de [...] millones para sufragar eventuales ajustes de precios derivados de la cláusula de debida diligencia.

- Las autoridades belgas consideran que la financiación concedida por la SNCB a la filial holandesa (sin incluir el precio de la compra de Wegtransport por [...] millones de euros) se elevaba en marzo de 2001 a 9,2 millones de euros, más 3 millones en septiembre de 2001, lo que lleva a un total de 12,2 millones de euros.
- Según tales autoridades, la recapitalización estaba justificada por las perspectivas de restablecimiento de la rentabilidad de las actividades neerlandesas para 2002, que se reflejaban en una evolución positiva de los resultados previstos a finales de 2000:

	2000A	Presupuesto 2001 (realizado a finales de 2000)	Presupuesto 2002 (realizado a finales de 2001) (*)
Volumen de negocios	54,1	60,9	86,4
Resultado operativo (EBIT)	- 2,59	- 2,73	0,68

(*) incluye el volumen de negocios correspondiente a la adquisición de Wegtransport

- (55) Las autoridades belgas consideran que la TRI de esta inversión, partiendo de las previsiones de resultados disponibles en aquel momento, era del orden de un 11 % para una inversión de 12,2 millones de euros.

Cálculo de la tasa de rentabilidad interna (TRI) de la reinversión de la SNCB en ABX Países Bajos por valor de 12,2 millones de euros realizada en 2001 (cifras en millones de euros)

Incremento anual del EBIT	[...]						
Tipo de descuento	[...]	Valor terminal					
Año	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Factor de descuento	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	2000A	Presupuesto 2001 realizado fin 2000	Presupuesto 2002 realizado fin 2001 (*)	Plan 2004 (**)	Plan 2005 (**)	Plan 2006 (**)	Valor terminal
Volumen de negocios	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Resultado operativo antes de impuestos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Recapitalización de 12,2 millones € en 2001	[...]						
Inversión de [...]millones € en 2001	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Flujo libre de tesorería Coste medio ponderado del capital	9 %						
Flujo de tesorería total actualizado	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
TRI	11,3 %						

(*) incluye el volumen de negocios correspondiente a la adquisición de Wegtransport

(**) Datos no disponibles. Nuevo cálculo a posteriori efectuado a partir de: 1) previsión de un margen bruto operativo de [...] % en 2003 y 2) tipo de incremento anual de un [...] % del volumen de negocios y de los resultados a partir de 2004.

(56) *Aumento de capital de 30 millones de euros en Francia:* En diciembre de 2001, la SNCB procedió a un aumento de capital de la empresa francesa adquirida en 1999-2000 con el fin de lanzar un programa de titulización de las deudas que permitiera la obtención de una línea de crédito bancario de 7 millones de euros. Este aumento de capital había sido impuesto por la entidad Société Générale, proveedor de créditos de ABX LOGISTICS (France) SA como condición previa para la titulización de la cartera de créditos comerciales de dicha empresa.

(57) Según las autoridades belgas, las previsiones financieras de ABX LOGISTICS (France) SA de que se disponía en aquel momento mostraban una perspectiva de restablecimiento de la rentabilidad en el marco de un plan de recuperación. Este plan preveía que, tras la adopción de una serie de mejoras operativas (informática, revisión de los procesos de distribución, cierre y cesión de actividades, armonización de las condiciones de empleo, integración de actividades), se produciría una mejora del resultado operativo (EBIT), que pasaría de - 19,6 millones de euros en 2001 a 4,6 millones en 2003.

(59) Las autoridades belgas consideran que las previsiones de resultados de que se disponía en aquel momento arrojaban una TRI del 14 % para esta inversión de 30 millones de euros.

Evolución prevista de los resultados de ABX Logistico France (en septiembre de 2001)

	2000 real	2001 presupuesto	2002 previsión	2003 previsión
Volumen de negocios	516,0	631,0	626,0	664,0
«Resultado operativo» (EBT)	- 6,1	- 19,6	- 8,2	4,6
Resultado neto	- 2,1	- 28,4	- 11,6	4,0

Fuente: Plan de recuperación, pág. 43; conversión 1 EUR = 6,55957 FRF

(58) La SNCB había estimado que la operación de titulización permitía sustituir la financiación a corto plazo a su cargo por financiación externa. A corto plazo, una parte importante del excedente de tesorería generado por la titulización podía, efectivamente, inyectarse en el *cash pool* (tesorería conjunta) de ABX, lo que permitiría a las empresas socias reembolsar parcialmente sus créditos pendientes con la SNCB.

Cálculo de la tasa de rentabilidad interna (TRI) de la reinversión de la SNCB en ABX Francia por valor de 30 millones de euros realizada en 2001 (cifras en millones de euros)

Incremento anual del EBIT	[...]						
Tipo de descuento	[...]	Valor terminal					
Año	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Factor de descuento	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	2000 real	2001 Presupuesto	2002 Previsión	2003 Previsión	Plan 2004 (*)	Plan 2005 (**)	Valor terminal
Volumen de negocios	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Resultado operativo antes de impuestos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Recapitalización de 12,2 millones � en 2001	[...]						
Inversión de [...] millones � en 2001	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Flujo libre de tesorería	9 %						
Flujo de tesorería total actualizado	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
TRI	14,0 %						

(*) Datos no disponibles. Nuevo cálculo a posteriori efectuado a partir de: 1) previsión de un margen bruto operativo de [...] % en 2004 y [...] % en 2005 y 2) del tipo de incremento anual de un [...] % del volumen de negocios y de los resultados a partir de 2004

(**) [...] % sobre la base del resultado operativo antes de impuestos (EBT).

2.3.3. Las «contribuciones paralelas» de la SNCB para ABX

(60) Las autoridades belgas especificaron que cuando la SNCB adquirió las empresas de Irlanda y Portugal y las actividades Air&Sea de Bélgica, asumió en todo o en parte las deudas de estas empresas, que después convirtió en capital. De acuerdo con las mismas, estas conversiones en capital, a las que llaman «contribuciones paralelas» se proponían:

- (a) bien permitir la fusión de determinadas empresas y la consecución del objetivo de simplificación jurídica del grupo (Irlanda, Portugal),
- (b) bien permitir el mantenimiento de las licencias de transporte (Irlanda),
- (c) bien permitir a las empresas que continuaran sus actividades Air&Sea con un nivel de fondos propios mínimo al objeto de obtener recursos de financiación externos (Air&Sea Belgique).

(61) A juicio de Bélgica, la reconstitución de los fondos propios y el restablecimiento de la rentabilidad estaban garantizadas por varias razones: 1) por la relación entre las pérdidas y el volumen de negocios; 2) por la cifra absoluta de las conversiones, y 3) por las proyecciones financieras (presupuesto de 2003) realizadas por la dirección a finales de 2002, que preveían un restablecimiento del equilibrio para finales de 2003. Estas filiales no debían ser

consideradas empresas «en crisis» y su situación no era comparable a las tres entidades en dificultades identificadas en el plan de reestructuración inicial. Según las autoridades belgas, la intervención puntual y única efectuada por la SNCB constituye una operación de financiación habitual de una empresa matriz para con sus filiales en el curso de sus actividades económicas, por lo que es absolutamente compatible con principio del inversor privado en una economía de mercado.

(62) El presupuesto para 2003 de las tres empresas consideradas, realizado a finales de 2002, indicaba por otro lado una perspectiva de vuelta al equilibrio o casi equilibrio (con pérdidas inferiores un millón de euros) a los 12 meses de la instauración del plan.

	Resultado neto 2002	Resultado neto presupuestado para 2003 (*)
ABX LOGISTICS (Ireland) Ltd.	- 0,3	0,0
ABX LOGISTICS (Ireland) Ltd.	- 3,5	- 0,3
ABX LOGISTICS Int. (Belgium) SA/NV	- 2,0	- 0,8

(*) Presupuesto realizado por la dirección en septiembre de 2002

Datos financieros clave de las empresas de Irlanda, Portugal y Air&Sea Belgique (Millones de euros)

	Volumen de negocios 2002 (real)	Resultado operativo (EBIT) 2002 (real)	Resultado neto 2002 (real)	Pérdidas netas 2002 en % del volumen de negocios	(2) Total absoluto de conversiones	
					Según plan inicial (*)	Realmente efectuadas
ABX LOGISTICS (Ireland) Ltd.	31,4	0,2	- 0,3	-1 %	3,2	4,3
ABX LOGISTICS (Portugal) Lda.	13,7	- 1,3	- 3,5	-25 %	2,0	2,0
ABX LOGISTICS Int. (Belgium) SA/NV	39,0	- 0,5	- 2,0	-5 %	12,0	2,0
					17,2	8,3

(*) Conversiones en capital: 91,6 millones de euros + concesión de fondos suplementarios: 140 millones de euros, de los cuales un margen de seguridad de 21 millones para la filial

(63) Las autoridades belgas han presentado, para cada una de las operaciones, un cálculo de la TRI. Estos cálculos, que no se presentan aquí *in extenso*, utilizan una metodología comparable a la de los cálculos presentados para las reinversiones de 2001. En todos los casos arrojan una TRI de entre el 9,6 y el 12,7 %.

(64) La SNCB llevó a cabo también una inversión de 3,8 millones de euros en ABX Singapur. Según las autoridades belgas, las intervenciones en relación con ABX Singapur no entran de todas formas en el ámbito de aplicación del artículo 87 del Tratado. Sin embargo, a petición de la Comisión, facilitaron

un cálculo de rentabilidad interna para esta inversión que arrojaba una TRI de 10,9 %.

(65) La SNCB concedió igualmente en 2001 una garantía por valor de 3 millones de euros para la construcción de un edificio en Singapur. Las autoridades belgas consideran que esta operación tampoco entra en el ámbito de aplicación del Tratado. Posteriormente precisaron que el crédito garantizado está cubierto en primer lugar por el edificio, que puede considerarse un bien situado en un mercado dinámico y pujante. El edificio fue vendido en 2005.

2.4. Papel del Estado en las decisiones de la SNCB respecto a ABX

- (66) Como complemento de la información establecida en la incoación del procedimiento la Comisión hace a continuación una serie de observaciones resumidas sobre la SNCB y sobre la influencia potencial del Estado en sus decisiones.

2.4.1. El Consejo de administración y las actividades de la SNCB

- (67) La SNCB es una empresa pública autónoma. Como tal, la SNCB no está sujeta, en virtud de la Ley de 21 de marzo de 1991 ⁽¹⁷⁾, por la que se reforman determinadas empresas públicas económicas, a la ley de quiebras. Su objeto social es el transporte de pasajeros y mercancías, pero puede desarrollar todas las actividades comerciales que, de forma directa o indirecta, estén vinculadas a dicho objeto social. Sus órganos son el Consejo de Administración (CA), el Comité de Dirección (CD) y el administrador delegado (AD). El CA está compuesto por diez miembros, incluido el AD. Los administradores ⁽¹⁸⁾ son nombrados por el Rey y elegidos en función de la complementariedad de sus competencias ⁽¹⁹⁾.

- (68) Aunque la SNCB sea libre de desarrollar cualquier tipo de actividad que sea compatible con su objeto social, el legislador belga ha instaurado un cierto número de mecanismos para comprobar si una empresa pública autónoma infringe la ley, su estatuto orgánico o el contrato de gestión. El mecanismo principal es la presencia en los órganos de gestión (en particular, en el Consejo de Administración y en el Comité de Dirección) de un comisario del Gobierno que garantice la observancia de la ley, el estatuto orgánico de la SNCB y el contrato de gestión.

2.4.2. Conclusiones del Tribunal de Cuentas

- (69) El Tribunal de Cuentas de Bélgica facilitó en mayo de 2001 un informe ⁽²⁰⁾ sobre la SNCB que proporciona varios índices significativos que aclaran la cuestión de la influencia del Estado en las decisiones adoptadas por la SNCB en relación con sus actividades comerciales. El informe indica, por un lado, que «el objeto social de la SNCB es el siguiente: la empresa tiene como objetivo el transporte por ferrocarril de pasajeros y mercancías. La empresa puede, en nombre propio o a

través de su participación en organismos existentes o por crear, belgas, extranjeros o internacionales, realizar todas las operaciones comerciales, industriales o financieras que, directa o indirectamente, en todo en parte, estén relacionadas con su objeto social o pudieran facilitar o favorecer su realización o desarrollo (...)».

El texto original de la Ley de 23 de julio de 1926, por la que se creaba la SNCB, no precisaba el objeto social. La Ley de 1 de agosto de 1960 (que modifica la Ley citada) integró el objeto social en el texto de la ley partiendo de las consideraciones siguientes: «El proyecto de ley aquí presentado establece el objeto social de la SNCB y precisa que esta última puede emprender cualquier actividad relacionada con la explotación de la red, en particular la explotación de cantinas, bares, etc. ..., la construcción de material destinado a su utilización, la instauración de todo tipo de transportes por carretera que facilite la expedición de las mercancías (...)».

Como puede verse, el objeto social de la SNCB es deliberadamente muy amplio. Esta definición no está limitada, por otro lado, por ninguna restricción de carácter geográfico (...) Este objeto social puede interpretarse de tal manera que queda justificada toda actividad comercial o financiera».

- (70) Por otro lado, por lo que se refiere a los gastos realizados por la SNCB en favor de ABX, el Tribunal de Cuentas indica la perspectiva en torno a la cual se redactaron algunas partes del informe: «Teniendo en cuenta la autonomía de la SNCB, el nivel de riesgo que se ha de prever y los distintos factores en juego, se ha prestado una atención especial a las decisiones de adquisición efectuadas en el marco del desarrollo de la red ABX. Este análisis se propone ante todo aclarar las condiciones en las que son adoptadas dichas decisiones y el curso dado a las mismas al objeto de ilustrar las dificultades que conlleva la aplicación de las disposiciones jurídicas que permiten al Estado garantizar la capacidad de la empresa para cumplir sus obligaciones de servicio público» ⁽²¹⁾.

- (71) En este contexto, el Tribunal de Cuentas llega a las conclusiones siguientes:

- (a) «No cabe duda de que la dirección [de la SNCB] ha iniciado una estrategia de desarrollo de la red ABX» ⁽²²⁾.

⁽²¹⁾ Informe del Tribunal de Cuentas de 18 de mayo de 2001, p. 142.

⁽²²⁾ Informe del Tribunal de Cuentas de 18 de mayo de 2001, p. 151.

⁽¹⁷⁾ Véanse, en particular, los artículos 2, 3, 8, 12 y 41 de esta Ley.

⁽¹⁸⁾ Según la información facilitada por Bélgica, la función de administrador (todos los miembros del CA) es incompatible con el mandato o las funciones de diputado del Parlamento Europeo, miembro de las cámaras legislativas, Ministro o Secretario de Estado, miembro del Consejo o del Gobierno de una Comunidad o una Región, gobernador de la provincia, miembro de la diputación permanente de un Consejo Provincial y miembro del personal de la SNCB.

⁽¹⁹⁾ Según el Tribunal de Cuentas (p. 46), para la revocación de los administradores se necesita la aprobación del Consejo de Administración por una mayoría de dos tercios.

⁽²⁰⁾ Tribunal de cuentas: «Le bon emploi des deniers publics par la SNCB» — Informe de auditoría efectuado de acuerdo con la Resolución de la Cámara de Representantes de 11 de mayo de 2000; Bruselas, mayo de 2001.

- (b) «se ha concedido a la empresa pública [SNCB] una amplia autonomía en relación con sus inversiones no ferroviarias y con su participación en actividades comerciales»⁽²³⁾.
- (c) «las decisiones adoptadas por la SNCB acerca de sus actividades [comerciales] sólo están limitadas por el cumplimiento de su objeto social y por las disposiciones de la Ley de 21 de marzo de 1991, tendentes a prevenir que se ponga en peligro la ejecución de las obligaciones de servicio público»⁽²⁴⁾.
- (d) «Las inversiones en actividades comerciales no ferroviarias no deben someterse (...) a aprobación previa, por lo que el control del Estado reposa enteramente en la intervención del Comisario del Gobierno»⁽²⁵⁾.
- (e) «El dispositivo jurídico actualmente vigente, que confiere al Comisario del Gobierno un derecho de recurso y al Ministro un derecho de anulación respecto a las decisiones que pudieran poner en peligro la ejecución de las obligaciones de servicio público [de la SNCB], no garantiza de forma suficiente que se cumpla el objetivo de continuidad de las misiones encomendadas»⁽²⁶⁾.

(72) Las intervenciones del Comisario del Gobierno y del Ministro garante a que se refiere el Tribunal de Cuentas deben inscribirse en el contexto de una toma de conciencia de los riesgos que amenazan el cumplimiento de las actividades de servicio público de la SNCB y la insuficiencia de medios de control de que dispone el Estado para limitar dichos riesgos. De este modo, la intervención del Comisario del Gobierno de 2 de marzo de 2000⁽²⁷⁾ se centraba en dilucidar si la inversión realizada en ABX, rama italiana «... no ponía en peligro la ejecución de las obligaciones de servicio público [de la SNCB]...». El 28 de abril de 2000⁽²⁸⁾, la Ministra de la Movilidad y los Transportes intervino para expresar su deseo de que «las operaciones estratégicas de la empresa se orienten en una perspectiva largo plazo que garanticen su continuidad y su viabilidad». El 31 de mayo de 2000⁽²⁹⁾, la Ministra de la Movilidad y los Transportes precisó «... las condiciones en las que se desarrolla en ejercicio de la tutela del Estado en caso de adquisición o toma de participación...»; esta intervención estuvo precedida de la del Comisario del Gobierno de 26 de mayo de 2000⁽³⁰⁾ en la que destacó «... la exigencia de compatibilidad de las actividades comerciales de la SNCB con su objeto social y con la visión que le encomienda la Ley...».

2.4.3. El Consejo de Ministros interviene en la reestructuración de ABX

(73) Con motivo de la apertura del procedimiento de investigación, la Comisión mencionó las actas de la reunión del

Consejo de Ministros [del Gobierno belga] de 22 de febrero de 2002, así como el comunicado de prensa relativo a la misma⁽³¹⁾, que demostraban claramente la intervención del Gobierno en la toma de decisiones relativa a la reestructuración de ABX: «A propuesta del Primer Ministro, el Consejo de Ministros ha aprobado una serie de medidas relativas a las actividades de ABX. Sobre la base de la información y las consideraciones estratégicas transmitidas por la SNCB se han adoptado las decisiones siguientes: creación, por parte de la SNCB, de un holding que agrupe el conjunto de las actividades de ABX, (...)».

2.4.4. Capacidad de financiación de la SNCB entre 1998 y 2001

(74) La Comisión pudo comprobar que entre 1998 y 2001 la SNCB se encontraba en una situación financiera suficientemente buena para permitirle la obtención de préstamos comerciales. Esta afirmación se fundamenta, en particular,

(a) en el hecho de que, en 1998, el balance de la SNCB era un balance saneado estructuralmente, con una relación entre deudas financieras y fondos propios del 51 % en dicho año, del 54 % en 1999, del 62 % en 2000 y del 90 % en 2001, y su resultado consolidado era positivo⁽³²⁾.

(b) en el estudio del experto independiente «NERA», en el que se indica que el endeudamiento de la SNCB se mantuvo en un promedio sostenible durante el periodo en comparación con empresas similares del mismo sector. Según NERA, este nivel sostenible corresponde a una relación entre deudas y fondos propios comprendida entre 0,8/1 y 1,25/1⁽³³⁾. En el mismo estudio, NERA llega a la conclusión de que, entre 1997 y 2001, la SNCB no superó estos valores⁽³⁴⁾.

(75) Sin embargo, a partir de 2002 la situación financiera de la SNCB se deteriora. Las deudas financieras presentadas en las cuentas consolidadas pasaron de 3 900 millones de euros en 2001 a 5 000 en 2002 y a 6 200 en 2003, frente a unas deudas totales consolidadas de 8 600 millones de euros en 2001, 9 600 en 2002 y 10 700 en 2003, mientras que el capital propio de la SNCB disminuyó, pasando de 4 900 millones de euros en 2001 a 4 400 en 2002 y a 4 200 en 2003. Teniendo en cuenta únicamente las deudas financieras a menos y más de un año⁽³⁵⁾, esta relación va en aumento, pasando del 80 % en 2001 al 114 % en 2002 y al 150 % en 2003, mientras que la SNCB registraba pérdidas consolidadas en todos estos años.

⁽³¹⁾ Disponible en las páginas web: «<http://www.belgium.be/>».

⁽³²⁾ Carta de las autoridades belgas de 29.8.2003, registrada el 29.8.2003 con el nº CAB Loyola de Palacio, Entrada nº 2805, p. 4.

⁽³³⁾ Informe NERA, p. 58.

⁽³⁴⁾ Según NERA, (apéndice D.I. p. 7), la relación entre deudas y fondos propios ha evolucionado desde 0,6 en 1997, 1998 et 1999, a 0,8 en 2000 y a 1,0 en 2001.

⁽³⁵⁾ Por lo que se refiere a los años 1998-2001, la SNCB determinó la citada relación incluyendo las deudas financieras a largo plazo que vencían en el año, lo que explica la diferencia entre 90 % y 80 % en 2001 y la diferencia con los años siguientes.

⁽²³⁾ Informe del Tribunal de Cuentas de 18 de mayo de 2001, p. 142.

⁽²⁴⁾ Informe del Tribunal de Cuentas de 18 de mayo de 2001, p. 141.

⁽²⁵⁾ Informe del Tribunal de Cuentas de 18 de mayo de 2001, p. 154.

⁽²⁶⁾ Informe del Tribunal de Cuentas de 18 de mayo de 2001, p. 154.

⁽²⁷⁾ Informe del Tribunal de Cuentas de 18 de mayo de 2001, p. 152.

⁽²⁸⁾ Informe del Tribunal de Cuentas de 18 de mayo de 2001, p. 150.

⁽²⁹⁾ Informe del Tribunal de Cuentas de 18 de mayo de 2001, p. 153.

⁽³⁰⁾ Informe del Tribunal de Cuentas de 18 de mayo de 2001, p. 153.

3. DESCRIPCIÓN DETALLADA DE LAS MEDIDAS DE REESTRUCTURACIÓN Y PRIVATIZACIÓN DE ABX

- (76) Las actividades del grupo ABX fueron agrupadas en un holding denominado ABX LOGISTICS Worldwide NV/SA (en lo sucesivo, «ABX-WW») ⁽³⁶⁾. Por otro lado, las actividades *Air&Sea*, que hasta entonces se agrupaban en las diferentes entidades nacionales de ABX, quedan en gran parte reagrupadas en ABX LOGISTICS Air&Sea Worldwide SA/NV, un subgrupo de ABX-WW de nueva creación, denominado en lo sucesivo «ABX-Air&Sea» ⁽³⁷⁾.

Esta agrupación se inscribe en el marco de una profunda reestructuración del conjunto de las actividades del grupo que se inició en 2002. Esta reestructuración consiste tanto en medidas operativas (integración de las diferentes entidades, creación de un servicio central, organización en «centros de rentabilidad», reducción de capacidad y aumento de la productividad...) como en medidas financieras destinadas a restablecer la estructura financiera y la viabilidad del grupo. Ante la perspectiva de estas medidas de reestructuración, la SNCB firmó con un inversor un compromiso de venta del grupo ABX-Worldwide, siempre que la Comisión diera el visto bueno a aquéllas.

A continuación se recogen los principales elementos de esta reestructuración.

- (77) Las autoridades belgas afirman que, gracias a la reestructuración, ABX-WW logró una rentabilidad operativa ya en 2004 (EBIT de 11,6 millones de euros) y debía lograr la rentabilidad neta en 2006 (resultado neto de 10,7 millones de euros) ⁽³⁸⁾.

3.1. Integración y reorganización del grupo ABX

- (78) Se han llevado ya a la práctica varias medidas de integración de las sociedades del grupo ABX: integración de la estructura de gestión del grupo (programa Phoenix), sistemas informáticos, gestión financiera y gestión de recursos humanos.
- (79) *Phoenix*: las autoridades belgas indican que el objetivo de este programa era integrar la gestión internacional de las diferentes actividades del grupo, obtener efectos sinérgicos

⁽³⁶⁾ Esta agrupación se realizó el 29.12.2003, con excepción de las actividades internacionales de ABX LOGISTICS (France) SA, que fueron transferidas a finales de diciembre de 2004. Según las autoridades belgas, estas actividades son rentables o cercanas a la rentabilidad. Las entidades concernidas son ABX LOGISTICS Air&Sea (France) SAS, «Road International», Mitjaville S.A.S. y Lacombe Transports Internationaux Sarl.

⁽³⁷⁾ Las actividades *Air&Sea* de Bélgica, Asia y América han sido ya agrupadas en ABX-Air&Sea. Las actividades *Air&Sea* en los Países Bajos comenzaron a comienzos de enero de 2005. La transferencia de las actividades *Air&Sea* de Alemania fueron retrasadas por dos razones: i) pudo comprobarse que esta transferencia generaría un beneficio contable de [...] millones de euros en las cuentas de ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH en el año de la operación, pero más adelante provocaría un *cash drain* recurrente de más de [...] millones de euros anuales; ii) la operación haría perder a ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH los recursos financieros generados por el programa de titulización de los créditos ligados a estas actividades, que ascendían a [...] millones de euros. Estos recursos debían obtenerse de otras fuentes de financiación, lo que hubiera sido imposible mientras no se consolidara la estructura del balance de la empresa.

⁽³⁸⁾ Carta de las autoridades belgas de 9.6.2005. Se trata de una actualización de las cifras que pueden diferir de las previsiones de enero 2005.

operativos, concentrar las compras en un menor número de proveedores, reforzar la importancia del «Corporate Centre» dotándolo de los procesos, competencias e instrumentos informáticos necesarios para el ejercicio de sus competencias, coordinar, a través de las células «Productos», las acciones comerciales y operativas entre los distintos países, así como la calidad del servicio al cliente, e impulsar la responsabilidad y la motivación de los gestores locales para el trabajo y la colaboración con las demás entidades del grupo.

- (80) *Informática*: dichas autoridades señalan que la actuación en el ámbito de los sistemas informáticos se proponía integrar los sistemas existentes, racionalizar sus aplicaciones y poner a punto soluciones globales para el grupo.
- (81) *Centralización financiera*: se ha reforzado el equipo de gestión financiera de la sede del grupo con el fin de centralizar esta función dentro del mismo. De este modo, se han reforzado los equipos de control financiero y tesorería y se han instaurado nuevas unidades encargadas de la consolidación de los resultados y la gestión de los créditos con los clientes. Se ha mejorado la calidad de la información financiera a través de los proyectos de integración informática anteriormente mencionados y de la normalización de la información financiera facilitada a la sede central por los diferentes países.
- (82) En el contexto de esta centralización financiera, ABX ha instaurado un mecanismo de tesorería conjunta para todas las empresas del grupo. Ante la perspectiva de este mecanismo, en enero de 2001 el grupo ABX abrió, con una garantía de la SNCB, una línea de crédito de tesorería única por una cuantía máxima de [...] millones de euros ante una determinada entidad de crédito.

Las autoridades belgas indicaron a la Comisión que esta línea de [...] millones de euros produce una retribución comercial para la entidad prestadora, y que la garantía establecida en enero 2001 por la SNCB para dicha línea produce una retribución de [...] puntos básicos.

- (83) *Recursos humanos*: en noviembre 2003 se nombró un director de recursos humanos para el grupo, cuya misión sería la de instituir unas estructuras y procesos de coordinación de la gestión de recursos humanos en beneficio de las filiales, así como unos procedimientos comunes para la contratación, la evaluación y la remuneración de los directivos y los «*high potentials*» del grupo. En 2005 se instituirá un Consejo de Empresa Europeo.
- (84) Las autoridades belgas señalan que la centralización de las funciones de coordinación aumenta la eficacia de los servicios centrales. El coste de los servicios centrales, compuesto por los costes en concepto de «Global Accounts» (cuentas globales) de clientes internacionales y/o multiproductos, así como por los costes informáticos centrales y los costes de la estructura (financiera, jurídica, de

recursos humanos, comunicación) es facturado a las filiales de ABX-WW a través de los «*license et service fees*» (licencias y tarifas de servicio). Esta facturación asciende a un [...] % aproximadamente del volumen de negocios de las filiales de ABX-WW y cubre los costes vinculados a la protección y la utilización de la marca, así como todos los servicios que la sede presta a sus filiales.

- (85) Por otro lado las autoridades belgas señalan, citando un estudio reciente ⁽³⁹⁾, que los costes de la estructura de ABX-WW son inferiores a los de la media de los grupos de tamaño similar, incluidos todos los sectores. Efectivamente, por lo que se refiere al tamaño relativo de la sede con relación a la envergadura total del grupo, según la información citada, la media geométrica de los grupos objeto de estudio asciende a 186 empleados en la sede por 10 000 empleados en el conjunto. Este promedio es más elevado que el de ABX, que cuenta con 60 empleados en servicio central por un total de 10 000 empleados.
- (86) Las operaciones de ABX se agrupan en un cierto número de «centros de rentabilidad» que corresponden a otras tantas actividades, las cuales para 2006 debían ser todas ellas individualmente viables (incluidas las actividades de transporte interior por carretera en Alemania, que presentaban más dificultades).

3.2. Medidas específicas en ABX Alemania

- (87) *Medidas operativas:* aparte de las medidas de reestructuración operativa descritas en la incoación del procedimiento, otras medidas suplementarias de cesión de filiales y actividades, cierre de agencias y actividades y aumento de la productividad tendrían como resultado una reducción del número de establecimientos (64, ó un 69 %), una disminución del volumen de negocios de 184 millones de euros (-30 %), un recorte del personal igual a 1 589 equivalentes de dedicación exclusiva (-43 %) y una reducción de 405 062 m² de superficie operativa (-56 %) ⁽⁴⁰⁾ previstos para el final del plan de reestructuración (en principio, para finales de 2005), con un restablecimiento de la viabilidad del grupo en 2006-2007.
- (88) En su carta de 1 de diciembre de 2005, las autoridades belgas señalaron por otro lado que «*debido a la evolución desfavorable del mercado en Alemania, y teniendo en cuenta las exigencias de las Directrices de la Comisión Europea, ABX está concibiendo un plan que le permitiría reducir [...] el perímetro de sus actividades de transporte nacional por carretera en Alemania. (...)*

Este plan no ha terminado todavía. ABX LOGISTICS puede, sin embargo, comprometerse ante la Comisión Europea a reducir, antes del [...], su red nacional de mensajería por carretera en Alemania a través de cierres, cesiones u operaciones de asociación, al objeto de disminuir en [...] unidades el número de agencias controladas por ABX, actualmente igual a 30. ABX podría seguir siendo accionista [...] de aproximadamente [...] de los establecimientos [...].»

⁽³⁹⁾ Fuente: Collis D., Young D. y Goold M., «The Size, Structure and Performance of Corporate Headquarters» (Tamaño, estructura y eficacia de los centros directivos de las empresas), Harvard Business School Strategy Working Papers Series, 2003; ABX LOGISTICS.

⁽⁴⁰⁾ Carta de las autoridades belgas de 14.1.2005, p. 23.

- (89) *Aumento de productividad:* Según información comunicada por las autoridades belgas, las medidas de reestructuración operativa efectuadas en Alemania producirán un aumento (teórico, suponiendo un volumen de negocios constante) del margen operativo de ABX Alemania de unos 14,6 millones de euros.
- (90) *Reestructuración financiera:* La SNCB proyecta proceder a la conversión en capital de deudas por valor de 50 millones de euros, a la facilitación de fondos propios adicionales por valor de 100 millones de euros y a la conversión en capital de intereses por valor de 7,4 millones de euros. Las medidas se llevarán a la práctica una vez las apruebe la Comisión. Esta aportación de capital deberá permitir a ABX-D aumentar su nivel de fondos propios de -143 millones de euros (a 31.12.2004; cifra actualizada posteriormente a -141,2 millones) a 14,4 millones de euros. Según las autoridades belgas, es necesario que ABX-D realice esta cifra total con el fin de llevar a cabo la privatización prevista de ABX-WW ⁽⁴¹⁾.
- (91) *Resultados previstos:* La aplicación de este conjunto de medidas debería, según el plan de la empresa, devolver la viabilidad operativa a ABX-D para 2006 (EBIT de [...] millones de euros) y la viabilidad neta para 2007 (resultado neto de [...] millones de euros).

3.3. Medidas específicas en ABX Países Bajos

- (92) *Medidas operativas:* aparte de las medidas de reestructuración operativa descritas en la incoación del procedimiento, las medidas de cesión de filiales y actividades, el cierre de agencias y de filiales y el aumento de la productividad dan como resultado la supresión de cuatro establecimientos (-44 %), la disminución del volumen de negocios en 14 millones de euros (-21 %), un recorte del personal igual a 93 equivalentes de dedicación exclusiva (-22 %) y una reducción de 18 400 m² de superficie operativa (-28 %).
- (93) *Aumento de productividad:* Según información comunicada por las autoridades belgas, las medidas de reestructuración operativa efectuadas en los Países Bajos producirán un aumento (teórico, suponiendo un volumen de negocios constante) del margen operativo de ABX Alemania de unos 5,7 millones de euros para cuando el grupo alcance una situación de viabilidad, a saber, en 2006-2007.
- (94) *Reestructuración financiera:* La SNCB proyecta proceder a la conversión en capital de una deuda de 10 millones de euros y unos intereses por valor de 0,6 millones, una vez lo apruebe la Comisión. Esta aportación de capital deberá permitir a ABX-NL aumentar su nivel de fondos propios de -1,3 millones de euros (a 31.12.2004; cifra actualizada posteriormente a -1,5 millones) a 9,3 millones de euros. Según las autoridades belgas, es necesario que ABX-NL realice esta cifra total con el fin de llevar a cabo la privatización prevista de ABX-WW ⁽⁴²⁾.

⁽⁴¹⁾ Carta de las autoridades belgas de 24.2.2005, p. 12.

⁽⁴²⁾ Carta de las autoridades belgas de 24.2.2005, p. 12.

(95) *Resultados previstos*: La aplicación de este conjunto de medidas debería, según el plan de la empresa, devolver la viabilidad operativa a ABX-NL para 2005 (EBIT de [...] millones de euros) y la viabilidad neta para 2006 (resultado neto de [...] millones de euros).

3.4. Abandono de la actividad del transporte interior por carretera en Francia

(96) Ante las dificultades encontradas por ABX-F, consideradas críticas para la viabilidad de la totalidad del grupo, las autoridades belgas señalaron que la SNCB abandonaría las actividades de transporte nacional por carretera desarrolladas por ABX-F a través de una CEE (compra de la empresa por los empleados). La CEE fue descrita de forma pormenorizada en la ampliación del procedimiento por lo que aquí sólo se recordará que las actividades nacionales que ABX-F fueron vendidas merced a una CEE a un precio de mercado negativo de [...] millones de euros. Esta venta se hizo efectiva el 31.3.2005 a medianoche. Las demás actividades de ABX-F fueron transferidas a ABX-WW.

(97) Dos consultores, Deloitte y Ernst & Young Transaction Advisory Services, llegaron a la conclusión de que el precio negativo de venta de [...] millones de euros de la división nacional de ABX-F fue el adecuado y correspondía a su valor de mercado.

(98) Según las autoridades belgas, «la SNCB ha renunciado a continuar su inversión en ABX-F; las medidas de recapitalización notificadas en febrero de 2003 no se llevarán a cabo. Las medidas relativas a Francia (incluida la CEE) suponen un cese de actividades, pero de una manera controlada y responsable desde el punto de vista social, lo que permitiría salvar más de 2 300 puestos de trabajo. La SNCB se retira de Francia: una vez

realizada la CEE, la única actividad de ABX-F consiste en la ejecución de tres contratos logísticos rentables que se llevará a cabo hasta finales de [...] y cuyo volumen de negocios será sólo de 29 millones de euros. En ese momento, ABX-F ya no desarrollará ninguna actividad operativa y será sin duda liquidada»⁽⁴³⁾. «Por lo tanto, aunque puede considerarse que el abandono de actividades en Francia forma parte en sentido amplio de la reestructuración del grupo ABX Logistics, no se trata de una reestructuración de las actividades de ABX Logistics en Francia a semejanza de las medidas notificadas en los casos de Alemania y Países Bajos»⁽⁴⁴⁾.

3.4.1. Elección de la CEE

(99) Hay que recordar que las autoridades belgas equipararon la operación CEE (compra de la empresa por los empleados), que afectaba a las actividades interiores de ABX, a una operación de liquidación amistosa, y concluyeron que la CEE constituía la solución menos costosa. En la ampliación del procedimiento, la Comisión puso en tela de juicio este razonamiento, indicando que también podía hacerse una equiparación entre la CEE y una liquidación forzosa, debido a que un inversor privado que se encontrara en una situación comparable buscaría la solución menos costosa para sí, sin excluir la hipótesis de una liquidación judicial si, desde el punto de vista económico, resultara más interesante.

(100) Las autoridades belgas sostienen que una liquidación judicial sería en cualquier caso más costosa que la CEE, y afirman que, a pesar de las dudas de la Comisión, la comparación con una liquidación amistosa es la más acertada, además de ser la socialmente más responsable, por las razones que se resumen a continuación.

3.4.2. Coste de las distintas opciones

(101) Las autoridades belgas han comparado el coste de las tres opciones, la CEE, la liquidación amistosa y la liquidación judicial, según se expone en el siguiente cuadro⁽⁴⁵⁾:

	R.E.S.	Liquidación voluntaria o amistosa	Liquidación judicial o forzosa
Fondos propios negativos a 30.9.2004	[...]	[...]	[...]
Pérdidas previstas en el último trimestre de 2004	[...]	[...]	[...]
Fondos propios negativos estimados a 31.12.2004	[...]	[...]	[...]
De los cuales, deuda para con la SNCB	[...]	[...]	[...]
Reducción de valor de activos intangibles	[...]	[...]	[...]
Plusvalía de la venta de <i>Contract Logistics</i> a MGF, aún sin contabilizar	[...]	[...]	[...]
Plusvalía de transferencia de <i>Eurocargo, Air&Sea, Mitjavile et Lacombe</i>	[...]	[...]	[...]
Finalización del Plan social vigente (PSE4) — gastos 2004	[...]	[...]	[...]
Cobertura de pérdidas 2005 por actividades no incluidas en la CEE	[...]	[...]	[...]

⁽⁴³⁾ Carta de las autoridades belgas de 9.6.2005, p. 18.

⁽⁴⁴⁾ Carta de las autoridades belgas de 9.6.2005, registrada el 16.6.2005 con el nº 15050, p. 18.

⁽⁴⁵⁾ Carta de las autoridades belgas de 2.9.2005.

	R.E.S.	Liquidación voluntaria o amistosa	Liquidación judicial o forzosa
Incidencia en la tesorería de la SNCB antes de la elección de una opción de enajenación	[...]	[...]	[...]
Precio de cesión (negativa) — máximo	[...]		
Cobertura de pérdidas durante el período de negociación del plan social — 2005		[...]	
Cobertura de pérdidas durante cuatro meses suplementarios — 2006 (riesgo)		-15	
Nuevo plan social para el personal restante		[...]	
Ruptura de los contratos de arrendamiento		-8	
Ruptura de los otros contratos		-6	
Riesgo [...] de la SNCB [...]			
Deudas comerciales con proveedores a 31.12.2004			
Deudas sociales con el personal			
Plan social para el personal de ABX France			[...]
Indemnización de acreedores — Arrendamientos			-8
Indemnización de acreedores — Otros contratos			-6
Riesgo de utilización de garantía de la SNCB para deudas con Soc. Gen/ Natexis			
Pérdida de valor del grupo ABX LOGISTICS			-112
Costes de despido adicionales debido a descenso del volumen			[...]
Incidencia en las necesidades de capital circulante			-45
Incidencia en el coste de financiación de la deuda bancaria de la SNCB			-14
Incidencia en el coste de financiación de la deuda bancaria de ABX LOGISTICS			-7
Coste total para la SNCB	- 137,5	-183	-346

(102) Por lo que se refiere a la diferencia de coste entre la CEE y la liquidación amistosa (fundamentalmente el coste de un plan social para el personal restante y la cobertura de las pérdidas durante el periodo de negociación), las autoridades belgas señalan que dicho plan fue comprobado y confirmado por la empresa Ernst & Young. Estos expertos llegaron a las siguientes conclusiones: «... llegamos a la conclusión de que, en general, el diferencial de precios que existe entre la compra de la empresa por los empleados y la liquidación de las actividades de transporte interior por carretera, que se eleva a 45,5 millones de euros, es razonable y leal».

(103) Según las autoridades belgas, el coste de la liquidación judicial sería mucho más elevado que los activos netos de ABX-F en el momento de la operación (-[...] millones de euros) debido a determinados factores:

- el riesgo que supone para la SNCB [...];
- el impacto de la pérdida de clientela que resultaría de la degradación de imagen de ABX y el impacto de dicha pérdida en el valor del grupo ABX LOGISTICS Worldwide;
- los costes de despido del personal que queda excedentario por culpa de la mencionada pérdida de clientela;
- impacto sobre las necesidades de capital circulante del grupo, e

(e) impacto sobre el coste de financiación del grupo ABX LOGISTICS y de la propia SNCB como consecuencia de una falta de pago de una de sus filiales.

(104) Riesgo por valor de [...] ([...] millones de euros): Según las autoridades belgas ⁽⁴⁶⁾, «la opción de liquidación judicial expondría a la SNCB [...] a un riesgo que pondría en juego su responsabilidad. [...] ⁽⁴⁷⁾, [...] ⁽⁴⁸⁾, [...] ⁽⁴⁹⁾» ⁽⁵⁰⁾.

(105) Las autoridades belgas citan también como ejemplo una resolución reciente [...] ⁽⁵¹⁾.

(106) Las autoridades belgas consideran que «la Comisión debe limitarse a constatar la existencia del riesgo y su plausibilidad, y a determinar que, frente a ese riesgo, un operador privado habría intentado probablemente evitar una liquidación judicial y optar por la amistosa. [...]» ⁽⁵²⁾.

⁽⁴⁶⁾ Carta de las autoridades belgas de 9.6.2005, registrada el 16.6.2005 con el n° 15050, p. 22.

⁽⁴⁷⁾ [...].

⁽⁴⁸⁾ [...].

⁽⁴⁹⁾ [...].

⁽⁵⁰⁾ Carta de las autoridades belgas de 9.6.2005, registrada el 16.6.2005 con el n° 15050, p. 22.

⁽⁵¹⁾ Carta de las autoridades belgas de 9.6.2005, anexo C 4.

⁽⁵²⁾ Carta de las autoridades belgas de 9.6.2005, registrada el 16.6.2005 con el n° 15050, p. 22.

(107) El despacho de abogados francés Grand, Auzas et Associés advirtió a finales de 2004 de este riesgo a la SNCB, y ha confirmado su opinión sobre el mismo por escrito.

(108) Del mismo modo, el despacho Linklaters señaló a las autoridades belgas que si «[...]»⁽⁵³⁾ «[...]»⁽⁵⁴⁾.

(109) Si la SNCB [...], las autoridades belgas estiman que debería al menos financiar un plan social para los 1300 empleados restantes, lo que equivale a un coste de [...] millones de euros, e indemnizar a los acreedores de ABX-F (8 millones de euros para los acreedores inmobiliarios y 6 millones para los demás).

(110) *Pérdida de valor del grupo ABX como consecuencia de la pérdida de clientela (112 millones de euros):* Las autoridades belgas estiman que una liquidación judicial de las actividades interiores por carretera en Francia había deteriorado de forma grave y duradera la imagen y la reputación del grupo y provocado una pérdida de clientela muy perjudicial para el mismo. En el cuadro que se presenta a continuación se expone el cálculo de la pérdida de valor del grupo ABX.

Las autoridades belgas estiman que la pérdida de volumen de negocios habría sido compensada en parte por una eliminación inmediata de los costes directos del transporte. Pero los costes indirectos (costes de la estructura) sólo habrían disminuido progresivamente (por el despido de personal de forma proporcional a la pérdida de volumen de actividades) a lo largo de un período de tres años al objeto de volver a la situación anterior a la liquidación judicial. El impacto de las pérdidas de clientela en el resultado operativo (EBIT) habría llegado al máximo en el primer año, y habría disminuido en los dos años siguientes, hasta producirse un retorno a la situación anterior a la liquidación judicial.

Reducción de valor del grupo debido a la disminución del volumen tras la liquidación judicial de

Millones de euros, sobre la base de las previsiones disponibles a finales de 2004	2005	2006	2007	Total
En Francia				
Internacional por carretera Francia				
Margen bruto presupuestado	[...]	[...]	[...]	
<i>Pérdida de clientela en %</i>	30 %	15 %	7,5 %	
Incidencia estimada en el EBIT	[...]	[...]	[...]	8,8
Air&Sea Francia				
Margen bruto presupuestado	[...]	[...]	[...]	
<i>Pérdida de clientela en %</i>	10 %	6 %	2 %	
Incidencia estimada en el EBIT	[...]	[...]	[...]	3,1
Fuera de Francia				
Por carretera Alemania				
Margen bruto presupuestado	[...]	[...]	[...]	
<i>Pérdida de clientela en %</i>	30 %	15 %	7,5 %	
Incidencia estimada en el EBIT	[...]	[...]	[...]	46,7
Air&Sea Alemania				
Margen bruto presupuestado	[...]	[...]	[...]	
<i>Pérdida de clientela en %</i>	5 %	3 %	1 %	
Incidencia estimada en el EBIT	[...]	[...]	[...]	3,1
Interior por carretera Países Bajos				
Margen bruto presupuestado	[...]	[...]	[...]	
<i>Pérdida de clientela en %</i>	30 %	15 %	7,5 %	
Incidencia estimada en el EBIT	[...]	[...]	[...]	3,3

⁽⁵³⁾ [...]

⁽⁵⁴⁾ Carta de las autoridades belgas de 9.6.2005, anexo C.2.

Millones de euros, sobre la base de las previsiones disponibles a finales de 2004	2005	2006	2007	Total
Interior por carretera Bélgica				
Margen bruto presupuestado	[...]	[...]	[...]	
Pérdida de clientela en %	30 %	15 %	7,5 %	
Incidencia estimada en el EBIT	[...]	[...]	[...]	16,5
Otros países y líneas de productos				
Margen bruto presupuestado	[...]	[...]	[...]	
Pérdida de clientela en %	5 %	3 %	1 %	
Incidencia estimada en el EBIT	[...]	[...]	[...]	25,2
Total				
Margen bruto presupuestado	455,6	489,7	519,7	
Pérdida de clientela en %	14 %	7 %	3 %	
Incidencia estimada en el EBIT	61,6	34,4	16,4	112,4

(111) En este sentido, las autoridades belgas señalaron también que, según el Tribunal de Justicia de las Comunidades Europeas, «cabe (...) admitir también que una empresa matriz puede, durante un período limitado, hacerse cargo de las pérdidas de una de sus filiales con el fin de permitir el abandono de actividades de ésta en las mejores condiciones. Tales decisiones pueden estar motivadas, no sólo por la probabilidad de obtener un beneficio material directo, sino también por otras consideraciones tales como el mantenimiento de la imagen de todo el grupo o la reorientación de sus actividades»⁽⁵⁵⁾.

(112) *Costes de despido del personal excedentario como consecuencia de la reducción del volumen* ([...] millones de euros): Como se indicaba más arriba, las autoridades belgas partían de la hipótesis de que los costes indirectos habrían podido disminuir progresivamente mediante despidos efectuados a lo largo de un período de 3 años con el fin de recobrar el equilibrio. Las cifras a las que llegaron las autoridades belgas son de unos 1 000 despidos (unas 550 personas en Alemania, 200 en Francia, 100 en Bélgica y 200 en el resto del mundo).

(113) *Impacto sobre las necesidades de capital circulante del grupo ABX* (45 millones de euros): Las autoridades belgas estiman que la opción de liquidación judicial del grupo habría generado una presión importante por parte de los proveedores del resto del grupo para renegociar los plazos de pago de sus facturas (p. ej., exigencia de pago al contado en vez de pago a 30 días o a final de mes). Según sus cálculos, una reducción de siete días en los plazos medios de pago a los proveedores habría producido unas necesidades inmediatas de tesorería del orden de los 45 millones de euros.

(114) *Impacto sobre el coste medio de financiación de la SNCB y ABX LOGISTICS Worldwide* (14 + 7 millones de euros): Según las autoridades belgas, el coste medio de financiación de la SNCB y ABX LOGISTICS ante sus entidades financieras respectivas podría haber aumentado como consecuencia de

una cesación en los pagos de una de sus filiales. El coste suplementario de financiación podría calcularse en 100 puntos básicos (1 %), tratándose de la deuda bancaria de ABX LOGISTICS (unos 240 millones de euros) no asumida por el Estado belga y 50 puntos básicos en el caso de la SNCB (unos 900 millones de euros). Partiendo de la hipótesis de que este coste suplementario sería neutralizado en un periodo de tres años, las autoridades belgas estiman que el coste suplementario vinculado a la financiación de la deuda de la SNCB ascendería a unos 14 millones de euros y el vinculado a la financiación de la deuda de ABX LOGISTICS, a unos 7 millones de euros.

3.4.3. Otras consideraciones adelantadas por las autoridades belgas

(115) Las autoridades belgas consideran que, aparte de las comparaciones de los costes estimados de las diferentes opciones, existen otros factores que los inversores tienen en cuenta cuando se plantea la cuestión de la cesión o el cierre de una actividad.

(116) Consideran, por ejemplo, que una quiebra habría podido provocar una inquietud social que habría paralizado las actividades de ABX LOGISTICS en establecimientos no afectados por la liquidación (actividades internacionales), lo que habría tenido un impacto en el tráfico hacia otros países e incluso en el tráfico de la SNCB. Una empresa privada que se encontrará en las mismas condiciones habría tenido cuenta, a su juicio, este tipo de riesgos, muy importantes, y optado por una liquidación voluntaria.

(117) Más en general, según dichas autoridades, «es falso afirmar que un inversor privado, europeo y de la importancia de SNCB por añadidura, elegiría seguramente la liquidación forzosa, si resultara ser más barata, en vez de la voluntaria. Ha habido empresas privadas que, en las mismas circunstancias, han optado por una liquidación» voluntaria acompañada de la financiación de un plan

⁽⁵⁵⁾ Asunto C 303/88, República Italiana/Comisión (Eni-Lanerossi) [1991] Rec. I-1433, apartado 21.

social para los trabajadores afectados por el cierre de actividades⁽⁵⁶⁾. Según el peritaje encargado por las autoridades belgas a un despacho de abogados especializado en derecho del trabajo (Claeys & Engels), existen varios ejemplos recientes de empresas privadas que han adoptado esa actitud.

(118) Por otro lado, las autoridades belgas señalan que la empresa privada TNT ha dado los mismos pasos que la SNCB y decidido abandonar las actividades deficitarias de transporte interior, así como una parte de sus actividades de logística de contratos en Francia, en vez de proceder a su liquidación voluntaria o judicial⁽⁵⁷⁾.

(119) Finalmente, las autoridades belgas citan la comunicación de la Comisión de marzo 2005, relativa a la reestructuración de empresas, que señala, entre otras cosas, que «mantener la cohesión social característica del modelo social europeo exige aplicar políticas de acompañamiento para minimizar los costes sociales y promover la búsqueda de fuentes alternativas de empleos y de ingresos. (...) Las reestructuraciones de empresas suelen percibirse como un fenómeno esencialmente negativo, pues generalmente se destacan los efectos inmediatos sobre el empleo o las condiciones de trabajo (...). Por ello es necesario acompañar esta evolución de tal manera que sus efectos sobre el empleo y las condiciones de trabajo sean lo más transitorios y limitados posible»⁽⁵⁸⁾.

(120) Como conclusión, las autoridades belgas indican que la SNCB optó por la CEE por las razones siguientes:

- (a) Coste y riesgos significativamente inferiores que en las opciones de liquidación judicial o voluntaria;
- (b) Impacto limitado en el valor y la imagen del grupo ABX LOGISTICS Worldwide;
- (c) Consecuencias sociales más aceptables en Francia (mantenimiento de 1 300 puestos de trabajo en la nueva empresa privada «Cool Jet»);
- (d) Responsabilidad social de la SNCB para con sus proveedores y acreedores, como corresponde a cualquier empresa europea de su envergadura.

3.5. Reducción de la red ABX

(121) La reestructuración del grupo ABX ha conllevado importantes reducciones de capacidad en sus actividades de reexpedición de mercancías. En estas actividades, la capacidad puede calcularse a través de indicadores tales como el volumen de negocios facturado, el número de establecimientos, la superficie de almacenamiento o el número de asalariados.

⁽⁵⁶⁾ Carta de las autoridades belgas de 9.6.2005, registrada el 16.6.2005 con el n° 15050, p. 21.

⁽⁵⁷⁾ Carta de las autoridades belgas de 2.9.2005, p. 6.

⁽⁵⁸⁾ Comunicación de la Comisión — Reestructuraciones y empleo: «Anticipar y acompañar las reestructuraciones para desarrollar el empleo: el papel de la Unión Europea», COM (2005) 120 final, p. 2-3.

(122) Según las autoridades belgas, las medidas de reestructuración operativas aplicadas al conjunto del grupo ABX-WW van mucho más allá de lo inicialmente previsto.

El plan original preveía la venta de 3 filiales que realizaban un volumen de negocios de 98,5 millones de euros, el cierre de 7 agencias y de 3 almacenes en Alemania, de 4 agencias en Francia, de 2 agencias en los Países Bajos y la reducción de 690 equivalentes de dedicación exclusiva, incluido en ella el impacto del cierre de agencias.

Las medidas de reducción de capacidad notificadas en 2005 llevarán consigo, en el período comprendido hasta el final de la reestructuración, la reducción del número de establecimientos en 176 unidades (-31 %), del volumen de negocios en 624 millones de euros (-21 %), del personal en 5827 equivalentes de dedicación exclusiva y de la superficie operativa⁽⁵⁹⁾ en 917 377 m² (- 54 %).

Los compromisos adicionales relativos Alemania, contraídos por Bélgica en noviembre 2005, aumentarán esta reducción.

(123) Las autoridades belgas señalan que las reducciones de perímetro y las cesiones efectuadas desde 2002, así como las previstas recientemente, constituyen el límite máximo, y que toda reducción suplementaria conllevaría un desmantelamiento de la red ABX LOGISTICS. A su juicio, para el posicionamiento estratégico y comercial de ABX y sus competidores es fundamental la existencia de una red internacional; un desmantelamiento de la red tendría una grave repercusión negativa que pondría en peligro la posición estructural competitiva del grupo en el mercado y la viabilidad del plan de reestructuración, así como el atractivo del grupo a la hora de encontrar posibles socios en el marco de una privatización.

A su juicio, el abandono de las actividades de mensajería interior en Francia no puede repetirse en Alemania; la integración de las actividades interiores e internacionales por carretera de las empresas del grupo en Alemania y los Países Bajos es mucho mayor que en el caso de Francia porque en estos países existe una integración de las operaciones y los sistemas informáticos, así como un alto porcentaje de clientes comunes; esta mayor integración se deriva, no sólo de la estructura del mercado alemán, sino también de la evolución de ABX LOGISTICS en este país; en Francia, los departamentos «internacional» y «interior» sólo se integraron, de forma parcial, en 2003, mientras que en Alemania las actividades de mensajería interior y las de reexpedición internacional de mercancías por carretera coexistían, dentro de la misma entidad, desde la fusión de las empresas THL y Bahntrans en 1996 (que se convirtieron en ABX).

⁽⁵⁹⁾ Según los datos de que dispone la Comisión, se trata fundamentalmente de superficie de almacenamiento.

Añaden que, tanto en Alemania, los Países Bajos, una disminución suplementaria de la densidad de la red por carretera significaría la salida del mercado alemán, lo que se comprueba comparando el número de establecimientos de ABX LOGISTICS y de sus competidores en estos países.

Comparación entre el número de establecimientos «por carretera» de ABX LOGISTICS y de sus competidores en los mercados alemán y neerlandés (no se incluyen los compromisos de reducción adicional en Alemania) ⁽⁶⁰⁾

Alemania		Países Bajos	
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

Fuentes: Páginas web, estimaciones de ABX LOGISTICS

Destacan, finalmente, que el abandono de actividades tiene lugar en un momento en el que los principales competidores de ABX están procediendo a la compra de empresas de mensajería o de agrupamiento, especialmente en Alemania, con el fin de desarrollar su propia red de mensajería interior en el país.

3.6. Préstamos concedidos por la SNCB a ABX en 2002

(124) La SNCB concedió diferentes préstamos a varias filiales de ABX.

En abril y mayo de 2002 la SNCB concedió a su filial belga ABX LOGISTICS group NV tres préstamos de 50, 10 y 29 millones de euros, remunerados a diferentes tipos de interés. Según las autoridades belgas, el tipo medio de los préstamos ascendió a un [...] %, un [...] % y un [...] %, respectivamente.

Con fecha 30 de junio 2004, estos préstamos fueron retomados por la SNCB y asignados directamente a ABX Alemania, ABX Países Bajos y ABX Francia a un tipo de interés de [...] %, [...] % y [...] %, respectivamente.

3.7. La privatización de ABX-WW

(125) Según las autoridades belgas, «la SNCB ha confirmado su voluntad de privatizar ABX LOGISTICS Worldwide en los seis meses siguientes a la decisión de la Comisión por la que se aprueba el plan de reestructuración. (...) El holding SNCB ha negociado con un comprador potencial un acuerdo vinculante de principio ("Term sheet") que fue firmado el 22 de marzo de 2005. Este acuerdo queda, sin embargo, sujeto a la condición suspensiva de la adopción, por parte de la Comisión, de una decisión positiva que autorice el plan de reestructuración» ⁽⁶¹⁾.

(126) Las autoridades belgas señalaron que, con posterioridad a la decisión de reestructuración y cesión de ABX por parte de la SNCB, esta empresa ha entablado negociaciones con diferentes entidades a efecto de un traspaso. En esta óptica, la SNCB encargó a ABX-WW y a la empresa «Petercam» que la representaran en el marco de esta venta.

(127) A partir de junio de 2003, ABX-WW entabló conversaciones preliminares con un primer asociado, un grupo industrial. En marzo y junio 2004 se celebró un proyecto de Protocolo de acuerdo. Entre junio y agosto de 2004 se suspendieron las negociaciones por hechos imputables a este primer posible asociado.

(128) En junio 2004, ABX-WW tuvo contacto con un segundo grupo industrial. Sin embargo, en septiembre 2004 este último puso punto final a las negociaciones con ABX-WW.

(129) A finales de agosto de 2004 se establecieron contactos con un tercer posible asociado, otro grupo industrial. Estas negociaciones cesaron, sin embargo, ante la perspectiva de contactos fructíferos con un cuarto asociado que, en noviembre 2004, presentó a la SNCB una oferta vinculante para ABX-WW, mencionada más arriba. Este candidato, denominado en lo sucesivo «Yvan», fue aquel con el que la SNCB firmó en marzo de 2005 el compromiso de venta y el acuerdo vinculante de principio, anteriormente citado.

(130) Según el acuerdo vinculante de principio, Yvan se compromete, siempre que se produzca una decisión positiva por parte de la Comisión, a efectuar una inversión por un valor comprendido [entre 60 y 150 (**)] millones de euros, de los cuales [...] se destinarían al pago de las acciones de ABX LOGISTICS Worldwide en beneficio del holding SNCB. El resto de la inversión efectuada por Yvan se utilizaría de la manera siguiente:

(a) [...] millones de euros para cubrir «back to back» (préstamos y empréstitos corolarios) una garantía de la SNCB para un edificio a [...];

(b) [...] millones de euros en forma de préstamo subordinado a ABX LOGISTICS Worldwide, destinado a financiar:

— los costes de la transacción, que, entre otros, incluyen los incurridos por Yvan y sus consejeros estratégicos, jurídicos y financieros. Estos costes pueden calcularse en una cifra comprendida entre [...] y [...] millones de euros.

— las necesidades financieras derivadas de una eventual retirada o de la solicitud de eventuales garantías por parte de las entidades financieras con motivo del cambio de accionario. El saldo de la suma de [...] millones de euros, una vez descontados los costes de las transacciones, es decir, entre [...] y [...] millones de euros, se destina a cubrir las necesidades financieras derivadas de las mencionadas retiradas.

⁽⁶⁰⁾ Cuadro presentado por las autoridades belgas.

⁽⁶¹⁾ Carta de las autoridades belgas de 9.6.2005, p. 26.

(131) El acuerdo vinculante de principio establece que, independientemente de las condiciones y de la debida diligencia habituales en los casos de cesión, Yvan y la SNCB tendrán que proceder a la venta del grupo ABX desde el momento en que desaparezca la condición suspensiva derivada de la decisión de la Comisión.

Si dicha condición no desapareciera, Yvan y la SNCB podrían, en determinadas circunstancias, dejar de estar obligadas por el compromiso de venta.

(132) Finalmente, las autoridades belgas precisaron que «tras la privatización de ABX-WW, la SNCB no estará obligada por ninguno compromiso fuera de balance, ninguna garantía ni carta de intenciones. [...] Las cartas de intenciones ya no tendrán razón de ser y cesarán de surtir efecto una vez la Comisión autorice las medidas financieras de recapitalización de la filial alemana y éstas se pongan en práctica»⁽⁶²⁾.

4. OBSERVACIONES DE LOS INTERESADOS

4.1. Apertura del procedimiento

(133) Una vez conocidas las principales circunstancias de este asunto, y en particular las conclusiones expuestas por la Comisión en la apertura del procedimiento, las partes interesadas que se exponen a continuación han efectuado, separada e independientemente, las siguientes observaciones.

(134) Se presentan en primer lugar los argumentos de un primer grupo de interesados, a saber, 1. Verein zur Förderung des Wettbewerbs und lauterer Verhaltens im Speditionswirtschafts- und Transportgewerbe E.V. Köln, 2. H.A.L.T.E., 3. Ziegler, 4. Freshfields, Bruckhaus, Deringer (en calidad de mandatario de la Deutschen Post AG) 5. De Beroepsorganisatie van de Vlaamse Goederenvervoer Ondernemers in Logistieke Dienstverleners (SAV), cuyos argumentos, coincidentes en gran parte, se resumen a continuación⁽⁶³⁾.

(135) *En relación con el plan de reestructuración:* Las partes interesadas ponen de relieve la debilidad intrínseca del plan de reestructuración inicialmente presentado por ABX. No se acepta que estas entidades tengan derecho a acogerse a ayudas de reestructuración, ya que, al menos económicamente, están integradas en un grupo de empresas que debería ser capaz de cofinanciar las medidas previstas. Subrayan que sólo puede autorizarse una ayuda de reestructuración cuando esté vinculada a un plan viable que garantice el restablecimiento de la rentabilidad a largo plazo. Se muestran de acuerdo con la constatación efectuada en la incoación del procedimiento en el sentido de que el plan no puede garantizar la viabilidad dada la cuantía de su financiación y el hecho de que las medidas operativas de la reestructuración no son suficientes. De ello se deriva que la aprobación de una ayuda que no garantice la viabilidad falsearía las condiciones de la competencia en una medida contraria al interés comunitario.

(136) En general, no se especifica qué razones hacen pensar que es probable un restablecimiento de la rentabilidad normal de capitales, ni tampoco las condiciones que van a marcar dicha evolución por lo que se refiere al crecimiento global del mercado, a la penetración en el mismo, a la mejora de la productividad o de la calidad de los servicios, o a la modificación de los hábitos de la clientela.

(137) Las medidas de reestructuración y racionalización previstas son en realidad una adaptación a los cambios experimentados por el sector de la mensajería y la logística, adaptación que ABX debería haber hecho desde hace años, y que las demás empresas del sector ya han llevado a cabo merced a grandes esfuerzos. La aprobación del plan por parte de la Comisión no haría sino prolongar una perturbación ya conocida en el mercado, y repercutir las dificultades económicas en empresas que han realizado un gran esfuerzo de reestructuración, en particular empresas medias de capital privado, que en algunos casos han debido enfrentarse a dificultades insuperables.

(138) *En relación con la ingerencia del Estado:* Los retrasos en la reestructuración de ABX pueden haberse debido en gran parte a la interferencia continua de la SNCB en la gestión cotidiana de ABX, así como al nombramiento político de los miembros del Consejo de Administración de ésta. Algunas partes interesadas subrayan la falta de transparencia en la elección de los administrativos tanto de ABX Logistics Group como, posteriormente, de ABX Logistics Worldwide. Estas administrativos son nombrados, al parecer, de manera discrecional por la dirección de la SNCB según criterios políticos, lo que impide toda autonomía de gestión de la empresa. Se ha señalado, en particular, que las decisiones de gestión de ABX son adoptadas, bien por el Consejo de Ministros, bien por la dirección de la SNCB, y que es indefendible afirmar que ABX sea gestionada por un Comité Ejecutivo propio.

(139) *En relación con la reestructuración de la filial en Francia:* La cifra de financiación necesaria para la reestructuración ha sido infravalorada. El plan inicial subestima la magnitud de las ayudas necesarias simplemente para ocultar las pérdidas registradas desde la constitución de la red de filiales ABX. Las previsiones de recuperación de actividades son irreales e imposibles de realizar sin ayudas complementarias posteriores y sin una captación de cuotas de mercado merced a una política de desorganización del este último, en detrimento de los competidores.

(140) *En relación con la privatización de ABX:* Algunas partes interesadas han solicitado la privatización de ABX. Se ha criticado que tal privatización está simplemente prevista, sin que haya señales de que se vaya a concretizar realmente una venta.

(141) *En relación con la adquisición y ampliación de la red ABX:* Las terceras partes mencionadas estiman que la intervención de ABX en el sector de la mensajería y los servicios logísticos desde 1998 se ha efectuado gracias a ayudas estatales ilegales que han falseado gravemente la competencia en el mercado. La constitución de la red ABX sólo ha sido posible gracias a ayudas estatales masivas concedidas por la SNCB.

(142) Se presentan a continuación los argumentos de un segundo grupo de interesados, a saber, 6. FGTE CFDT Route (Union Fédérale Route), 7. Fédération Nationale des Syndicats de Transports CGT, 8. Fédération Royale Belge des Transpor-

⁽⁶²⁾ Carta de las autoridades belgas de 9.6.2005.

⁽⁶³⁾ Aunque todos los argumentos que se presentan aquí no han sido evocados individualmente por las partes mencionadas, constituyen un resumen de los elementos fundamentales de este grupo de comentarios.

teurs, 9. ABX Logistics — los representantes del grupo alemán ABX Logistics, cuyos argumentos, coincidentes en gran parte, se resumen a continuación ⁽⁶⁴⁾.

- (143) La situación de los empleados de ABX ha sido objeto de diferentes observaciones por parte de las partes interesadas. En ellas se recuerda que en Francia varios cientos de empleados han sido ya objeto de planes sociales, y que el empleo en las actividades logísticas está amenazado. Los representantes de la filial alemana recuerda asimismo las grandes reducciones de mano de obra que han tenido lugar desde 1998, que afectan a unos 4 000 personas, a las que se añaden 2 000 más en los sectores subcontrantes. Se recuerda además que ABX va a ser privatizada y que sería una lástima destruir los esfuerzos realizados para llegar a tal fin.
- (144) La Fédération Nationale des Syndicats de Transport CGT solicita, más concretamente, la creación de una tarificación social obligatoria para luchar contra el «dumping económico» que, al parecer, practican los competidores de ABX en Francia.
- (145) La Fédération Royale Belge des Transporteurs (FRBT) destacó la buena disposición de ABX, que ha colaborado y mostrado voluntariamente su contabilidad. La FRBT puede asegurar que la reglamentación vigente en materia de licencia y seguro de vehículos se ha respetado.
- (146) Se señala por otro lado que la dirección de ABX (Belgium) S.A. ha transmitido a la Comisión, fuera del plazo de presentación de observaciones, una petición de los camioneros que trabajan en los diferentes centros de distribución regionales de ABX Belgium en la que piden explícitamente una decisión favorable en el asunto de la reestructuración de ABX.

4.2. Ampliación del procedimiento

- (147) Con motivo de la ampliación del procedimiento, las partes interesadas que se refieren a continuación han efectuado, separada e independientemente, las siguientes observaciones.
- (148) Se presentan en primer lugar los argumentos de un primer grupo de interesados, a saber, 1. «HALTE» ; 2. Freshfields Bruckhaus Dehringer; 3. BCA — Belgian Courier Association; 4. Sr. Rober Ziegler ⁽⁶⁵⁾, 5. Febetra (Federation Royale Belge des Transporteurs et des Prestataires de Services Logistiques) ; 6. (150) SAV — Koninklijke Beroepsvereniging Goederenvervoerders Vlaams Gewest en Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, cuyos argumentos, coincidentes en gran parte, se resumen a continuación ⁽⁶⁶⁾.
- (149) Estas partes expresaron sus dudas en cuanto la compatibilidad de las ayudas recibidas por ABX y solicitan el restablecimiento de unas condiciones de competencia

⁽⁶⁴⁾ Aunque todos los argumentos que se presentan aquí no han sido evocados individualmente por las partes mencionadas, constituyen un resumen de los elementos fundamentales de este grupo de comentarios.

⁽⁶⁵⁾ Según la carta del Presidente del Consejo de Administración del grupo Ziegler de fecha 18.8.2005, el Sr. Robert Ziegler no puede dirigirse individualmente a la Comisión en nombre del grupo Ziegler o de Ziegler S.A.

⁽⁶⁶⁾ Aunque todos los argumentos que se presentan aquí no han sido evocados individualmente por las partes mencionadas, constituyen un resumen de los elementos fundamentales de este grupo de comentarios.

equitativas debido a, entre otras cosas, el aumento de las ayudas notificadas y la importante posición que ocupa ABX en unos mercados muy reñidos, especialmente en Alemania. Sí, a pesar de todo, se aprobaran las ayudas, la aprobación debería acompañarse de contrapartidas suficientes por parte de ABX. Por lo que se refiere a la venta de una parte de ABX Francia, las partes solicitan que se compruebe si la venta no ha conllevado la concesión de ayudas suplementarias. La venta de ABX es considerada un paso positivo siempre que se haga en condiciones de mercado y que su realización no lleve a la Comisión a tomar decisiones menos estrictas respecto a las ayudas recibidas.

- (150) El Sr. Ziegler ha señalado, por su lado, que el reembolso de préstamo por valor de 140 millones de euros anunciado a favor de ABX no ha tenido lugar; que cabe temer que ABX reciba un trato de favor el momento de la privatización del grupo, dadas las condiciones de dicha privatización; que la SNCB no ha procedido a la venta de ABX-Francia; que, dadas las actuales condiciones de gestión y estrategia empresarial, una reestructuración de ABX no parece realista; y que la quiebra de ABX tendría consecuencias importantes.
- (151) Se presentan a continuación los argumentos de un segundo grupo de interesados, a saber, 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, cuyos argumentos, coincidentes en gran parte, se resumen a continuación ⁽⁶⁷⁾.
- (152) Estas partes han señalado, en su mayoría, que no conviene que la Comisión ponga en peligro, mediante una decisión negativa, el empleo de miles de subcontratistas que trabajan para ABX.
- (153) Cool Jet afirma que es de prever que las actividades objeto de adquisición en la operación de CEE sean viables tras el proceso de recuperación, que deberá llevarse a cabo de acuerdo con un plan estratégico preciso en el plazo de tres años desde el comienzo de las actividades; que el precio de venta ha de tener en cuenta las pérdidas previsibles y presupuestadas; que las actividades asumidas no disponen de una cuota de mercado significativa (1,5 % de mercado de la mensajería y la entrega urgente en Francia); finalmente, que la empresa Cool Jet da empleo a 1300 personas, empleo que se habría perdido si Cool Jet no hubiera podido adquirir las actividades consideradas.
- ⁽⁶⁷⁾ Aunque todos los argumentos que se presentan aquí no han sido evocados individualmente por las partes mencionadas, constituyen un resumen de los elementos fundamentales de este grupo de comentarios.

(154) Por otro lado, UPTR destaca la transparencia con la que ha podido examinar la contabilidad de ABX, y constata una mejora en los resultados del grupo, que en 2004 ha resultado por primera vez rentable a nivel operativo. UPTR insta a la Comisión a tomar una decisión rápida que permita la privatización de ABX, lo que garantizaría la estabilidad de un operador leal cuya presencia es beneficiosa para el sector del transporte belga por carretera.

(155) La Comisión ha recibido también, fuera del plazo de presentación, una reclamación respecto a la venta de ABX-WW según la cual la SNCB Holding no cumplió las condiciones necesarias para un procedimiento transparente, abierto y no discriminatorio para la privatización de ABX Logistics, hecho que excluyó a los inversores reclamantes.

5. COMENTARIOS DE BÉLGICA

5.1. Apertura y ampliación del procedimiento

(156) Los elementos de fondo de las observaciones de Bélgica respecto a la apertura y ampliación del procedimiento se exponen fundamentalmente en la parte descriptiva. Los demás elementos se resumen a continuación.

(157) *En relación con la imputabilidad al Estado belga de ciertas acciones:* Las autoridades belgas han afirmado durante todo el desarrollo del asunto que, en el proceso de decisiones de la SNCB en relación con ABX Logistics, no ha existido implicación alguna del Estado belga, entendiéndola en el sentido de la jurisprudencia *Stardust* del Tribunal de Justicia. Han recordado igualmente que corresponde a la Comisión demostrar, en su caso, la imputabilidad de tales actos.

(158) Tratándose de las inversiones en ABX, las autoridades belgas han repetido durante todo el desarrollo del asunto que el Estado no ha intervenido en las tomas de decisión de la SNCB.

(159) En relación con el comunicado de prensa del Consejo de Ministros de 22.2.2002, las autoridades belgas recordaron ⁽⁶⁸⁾ que:

- (a) «Las autoridades públicas no pueden imponer jurídicamente decisiones u orientaciones a los órganos de gestión de las empresas públicas autónomas (como la SNCB) en materias ajenas a sus obligaciones de servicio público (como la gestión de ABX LOGISTICS)».
- (b) «En el comunicado de prensa de 22 de febrero de 2002, el Consejo de Ministros se limitó a expresar su apoyo a ciertas orientaciones relativas a la reestructuración de ABX LOGISTICS (orientaciones que, por otro lado, no fueron adoptadas por el Consejo de Administración de la SNCB, salvo una que ya había adoptado él mismo antes del 22 de febrero de 2002)».
- (c) «El hecho de que las autoridades públicas, en reuniones interministeriales o en otras ocasiones, hubieran tomado conocimiento de informes o estudios relativos a la SNCB o a ABX LOGISTICS, es

algo normal para un accionista que desea estar al tanto de la evolución de sus inversiones».

5.2. Respuesta de las autoridades belgas a las observaciones de terceras partes

(160) Como respuesta a las observaciones de partes interesadas en torno a la selección de los administradores en función de su pertenencia política, las autoridades belgas han señalado que las actividades de ABX Logistics no están incluidas en las obligaciones de servicio público de la SNCB. Estas actividades, así como su gestión, entran, por lo tanto, en el ámbito de autonomía de gestión de la SNCB. De ello se deriva que el método de designación de los administradores de ABX Logistics no es sino la prescrita por la ley belga para las sociedades anónimas reguladas por ella. El nombramiento de los administradores de ABX Logistics o de sus filiales obedecen, por lo tanto, a procedimientos transparentes y prescritos por la ley y no es arbitraria ni depende de la pertenencia política.

(161) *En relación con la financiación de la red ABX Logistics:* Las autoridades belgas afirman que la estructura del balance de la SNCB hasta 2001 era correcta y que el resultado consolidado fue positivo entre 1998 y 1999.

(162) *Argumentos de Bélgica en relación con las (re)inversiones:* Aparte de las declaraciones de las autoridades belgas en relación con las (re)inversiones, que se resumen en la exposición de los hechos, dichas autoridades han señalado que la intervención puntual de la SNCB en las filiales consideradas (Alemania, Francia, Países Bajos, Irlanda, Portugal, Bélgica) es perfectamente compatible con el principio del inversor privado en una economía de mercado. Por otro lado, hay que señalar que las intervenciones en ABX Logistics Singapur no entran de todas formas en el ámbito de aplicación del artículo 87 del Tratado.

(163) Respecto a los comentarios efectuados por terceras partes con ocasión de la ampliación del procedimiento, las autoridades belgas indican que ya había respondido a todo ello en declaraciones anteriores, puesto que las nuevas observaciones no hacen sino repetir las dudas expresadas por la Comisión.

(164) En cuanto a la intervención de D. Robert Ziegler, las autoridades belgas afirman que el préstamo a título temporal de 140 millones de euros, así como la nueva medida destinada a capitalizar el préstamo fueron notificados a la Comisión. Estando a la espera de una aprobación, ni la SNCB ni ABX pueden asumir compromisos. Lo mismo cabe decir de la aportación de 157,4 millones de euros en fondos propios destinados a la reestructuración de ABX-Alemania y de las demás medidas notificadas. En cuanto a la ventaja potencial que ABX podría obtener a través de su privatización, las autoridades belgas remiten a un informe de compatibilidad elaborado por KPMG por encargo de la Comisión, en el que se señala que «las» condiciones de la propuesta de venta [a Yvan] son justas y razonables y corresponden a su valor de mercado. En

⁽⁶⁸⁾ Carta de las autoridades belgas de 29.8.2003, p. 16.

cuanto a la pretendida ausencia de venta de ABX Francia, las autoridades belgas recuerdan que ya se indicaron cuáles eran las partes que se vendían. Respecto a las condiciones de dicha venta, dichas autoridades remiten al informe de Ernst & Young según el cual «la evaluación del precio correspondiente a las actividades de transporte interior por carretera, igual a (...) es justa». Finalmente, por lo que se refiere a la observación relativa a las consecuencias de una eventual quiebra del grupo ABX, las autoridades belgas no pueden sino subrayar las graves consecuencias que acarrearía una decisión negativa de la Comisión, aunque sólo lo fuera parcialmente, respecto a ABX LOGISTICS Worldwide o a SNCB Holding.

(165) *Venta de ABX-WW*: Según las autoridades belgas, el holding SNCB no tenía ninguna obligación de privatizar ABX Logistics Worldwide mediante un proceso de licitación.

(166) Según señalan, analizando las prácticas de la Comisión en materia de ayudas estatales y privatizaciones se comprueba que, cuando no se lleva a cabo una licitación, la Comisión se conforma con verificar, mediante un peritaje independiente, que la venta de los activos corresponde al precio de mercado. En este sentido, las autoridades belgas han presentado a la Comisión (de conformidad con estos principios) una evaluación independiente de las condiciones de venta de ABX Logistics Worldwide realizada por los consultores KPMG Corporate Finance.

6. APRECIACIÓN DE LA COMISIÓN

6.1. Existencia de ayuda estatal

(167) Con arreglo al artículo 87, apartado 1, del Tratado CE, «son incompatibles con el mercado común, en la medida en que afectan a los intercambios comerciales entre Estados miembros, las ayudas otorgadas por los Estados o mediante fondos estatales, bajo cualquier forma, que falseen o amenacen falsear la competencia, favoreciendo a determinadas empresas o producciones».

(168) A título preliminar, la Comisión comprueba que las medidas descritas más arriba afectan a varias empresas que formaban parte de la red ABX desde su constitución y que después han sido integradas al grupo ABX una vez constituido el holding ABX-WW. A su juicio, incluso antes de la constitución jurídica del holding, estas sociedades formaban, dentro del grupo SNCB, una unidad económica claramente diferenciada (en lo sucesivo, «grupo ABX»); ésta es la entidad pertinente para efectuar el examen que se presenta a continuación.

(169) La Comisión puede afirmar ya de entrada que entran en juego tres de los cuatro criterios enunciados en el artículo 87, apartado 1, del Tratado («favorezcan determinadas empresas», «amenacen falsear la competencia», «afecten a los intercambios comerciales entre Estados miembros»).

Efectivamente, los fondos aportados por la SNCB al grupo ABX favorecen a esta empresa frente a otras que operan en el mismo mercado.

Por otro lado, al beneficiar exclusivamente al grupo ABX o sus filiales, las medidas falsean o amenazan falsear la competencia en la parte de estas actividades desarrolladas en régimen de libre competencia.

Finalmente, las medidas afectan a los intercambios entre Estados miembros, dado que la actividad competitiva examinada se ejerce también en otros Estados miembros. Esta conclusión se aplica también a las medidas que benefician a empresas del grupo que operan fuera de la Comunidad. Y es que, de acuerdo, por un lado, con la jurisprudencia derivada del asunto «Tubemeuse»⁽⁶⁹⁾, teniendo en cuenta la interdependencia de los mercados en los que operan las empresas comunitarias, podría suceder que una ayuda falsee la competencia intracomunitaria, incluso si la empresa beneficiaria exporta la casi totalidad de su producción fuera de la Comunidad. Por otro lado, tratándose de un grupo de transporte internacional que ejerce sus actividades a escala mundial haciendo la competencia a otros operadores comunitarios, la ayuda otorgada a una sociedad del grupo que opera en un tercer país refuerza al grupo en su conjunto y, de este modo, afecta a los intercambios entre Estados miembros y falsea o amenaza falsear la competencia intracomunitaria.

(170) Por otro lado, puesto que las medidas consideradas movilizan recursos de la SNCB, debe considerarse que utilizan recursos estatales (fondos públicos);

(171) Al ser la SNCB de propiedad del Estado y tener un estatuto específico de empresa pública, puede concluirse que los recursos de aquélla están en todo momento bajo control público. Esta conclusión queda confirmada por la comprobación de que la SNCB está sujeta a lo dispuesto en la Ley de 21 de marzo de 1991, que le protege de forma específica contra el riesgo de quiebra, algo asimilable a una garantía del Estado.

(172) Sin embargo, en su sentencia *Stardust Marine*⁽⁷⁰⁾, el Tribunal señala lo siguiente: «es preciso recordar que, como ya se ha indicado en la jurisprudencia del Tribunal de Justicia, el artículo 87 CE, apartado 1, comprende todos los medios económicos que las autoridades públicas pueden efectivamente utilizar para apoyar a las empresas, independientemente de que dichos medios pertenezcan o no de modo permanente al patrimonio del Estado. Por consiguiente, aun cuando las sumas correspondientes a la medida que se discute no estén de manera permanente en poder de Hacienda, el hecho de que permanezcan constantemente bajo control público y, por tanto, a disposición de las autoridades nacionales competentes, basta para que se las califique como fondos estatales».

⁽⁶⁹⁾ Sentencia de 21 de marzo de 1990, C-142/87, Bélgica/Comisión, asunto «Tubemeuse» (Rec. p. I-959, punto 35).

⁽⁷⁰⁾ Sentencia del Tribunal de 16.5.2002, C-482/99, Francia/Comisión, asunto «Stardust Marine» (Rec. p. I-4397, punto 37).

(173) Además, siempre en la sentencia Stardust Marine, el Tribunal indica en el punto 52 que : «...el mero hecho de que una empresa pública esté sometida al control estatal no basta para imputar al Estado medidas adoptadas por ella, como las medidas de apoyo financiero que se discuten. Resulta necesario analizar además si resulta procedente la conclusión de que las autoridades públicas intervinieron de algún modo en la adopción de dichas medidas».

(174) Otra condición necesaria para que las medidas adoptadas por una empresa pública puedan ser consideradas constitutivas ayudas estatales es que no se ajusten al comportamiento de un inversor privado que se encontrara en una situación similar.

(175) Consiguientemente, la Comisión analiza a continuación si cada una de las medidas adoptadas por la SNCB en favor del grupo ABX son imputables al Estado y, al mismo tiempo, divergentes del comportamiento probable de un inversor privado. Cuando se reúnan estas dos condiciones, las medidas serán constitutivas de ayuda estatal, cuyo objeto y cuantía son determinados por la Comisión.

6.1.1. Inversiones de 2001 y contribuciones paralelas

(176) Las autoridades belgas señalaron que las reinversiones efectuadas en 2001 por la SNCB en las actividades del grupo ABX de Alemania, Países Bajos y Francia se basaba en previsiones económicas positivas y en la asesoría de expertos en materia de desarrollo empresarial.

(177) Los cálculos de rentabilidad anteriormente expuestos parecen basarse en hipótesis aceptables de desarrollo de la actividad, tal y como la SNCB podía concebirlas en 2001.

(178) Las inversiones en Alemania se basaron en un peritaje que afirmaba que el éxito de la recuperación de ABX-D permitiría proseguir su estrategia con un potencial de creación de riqueza de 300 millones de euros, que debía compararse a la inyección de 50 millones, así como con un rendimiento interno satisfactorio.

(179) Tratándose de la inversión de 30 millones de euros en Francia, el cálculo de rentabilidad llevó a estimar que la SNCB podría esperar una tasa de rentabilidad interna de entre el 8 % y el 14 %. Por otro lado, esta inversión permitió poner en marcha un programa de titulización de deudas que permitía a la sociedad obtener una línea de crédito bancario de 70 millones de euros.

(180) Tratándose de la inversión de 2001 en ABX-NL, la Comisión considera que no está suficientemente justificado, como pretenden las autoridades belgas, basar el cálculo de la TRI en la cifra de aumento del capital, una vez deducidos los costes de adquisición de Wegtransport. Sin embargo, considerando que la inversión total de la SNCB incluye estos costes de adquisición, y arroja una cifra de 19,2 millones de euros y no de 12,2 millones, la TRI de la inversión se sitúa entre el 8,9 % y el 10,2 %, cifra que sigue siendo aceptable, especialmente teniendo en cuenta que, en el momento de la inversión, se esperaba un restablecimiento de la rentabilidad del conjunto de ABX-NL en el plazo de dos años únicamente.

(181) Del mismo modo, el cálculo de la tasa de rentabilidad de las «contribuciones paralelas» en el capital de las empresas del grupo ABX de Irlanda, Bélgica, Portugal y Singapur (que no se encontraban en dificultades financieras) arrojaba un TRI estimado de entre el 9,6 % y el 12,7 %, cifra que parece razonable.

(182) La Comisión recuerda por otro lado que, hasta finales de 2001, la SNCB disponía de una estructura financiera que le permitía financiar su desarrollo comercial sin gravar excesivamente su estructura financiera (la relación entre las deudas y los fondos propios evolucionaron de 0,6 a 0,9 en el periodo 1997-2001), lo que no ha sido el caso a partir de 2002.

(183) Finalmente, hay que señalar que todas estas decisiones de inversión se inscriben en una estrategia de grupo. En tales condiciones, es normal que la SNCB tuviera en cuenta, no sólo el rendimiento interno de cada una de estas operaciones, sino también los efectos positivos a nivel de grupo.

(184) La Comisión llega la conclusión de que, al realizar las inversiones de 2001 y las «contribuciones paralelas» sobre la base de las perspectivas de la época, la SNCB se comportó como lo habría hecho un inversor privado, y las medidas no son constitutivas ayuda estatal.

(185) Por el contrario, la Comisión comprueba que la SNCB concedió una garantía a ABX Singapur sin exigir retribución alguna, contrariamente a lo que habría hecho un inversor privado. Sabiendo que esta garantía fue concedida en junio de 2000, momento en que ABX comienza a despertar el interés público y se producen determinadas intervenciones de las autoridades públicas en relación con la SNCB, y ante la necesidad de incluir en su análisis todos los elementos de ayuda potencial, la Comisión considera que la concesión de esta garantía sin retribución puede ser constitutiva de ayuda estatal. Como esta garantía fue concedida a una empresa del grupo ABX en un momento en el que ya se había decidido e iniciado la reorganización y la reestructuración de la red, la Comisión analizará dicha ayuda junto a las demás medidas de reestructuración del grupo ABX, que incorporó ABX Singapur.

6.1.2. Medidas de recapitalización

(186) La reunión del Consejo de Ministros belga de febrero de 2002 constituye una prueba irrefutable de la implicación, a partir de ese momento, del Gobierno belga en la gestión de ABX a través de la SNCB. Las medidas de recapitalización de ABX Alemania (por un valor de 157,4 millones de euros) y de ABX Países Bajos (por un valor de 10,6 millones de euros) fueron notificadas por Bélgica posteriormente a esa fecha, y todavía no han sido llevadas a cabo. Bélgica no ha presentado estas medidas como inversiones meditadas, sino como ayudas de reestructuración. No cabe duda, por lo tanto, de que estas medidas deben calificarse de ayudas estatales y examinarse como ayudas de reestructuración.

(187) La carta de intenciones que la SNCB tuvo que facilitar en favor de su filial alemana porque, en los meses siguientes a su adquisición, ésta se encontraba en una situación negativa de fondos propios, se ha repetido anualmente hasta 2005, incluido un periodo en el que la imputabilidad al Estado de las decisiones que la SNCB en relación con ABX no deja lugar a dudas. Como esta carta comporta compromisos comparables a los de una garantía, y la SNCB no ha obtenido ninguna retribución por ello, la Comisión considera que estamos en presencia de ayudas estatales. Sin embargo, puesto que la recapitalización de ABX Alemania por parte de la SNCB, objeto de la presente Decisión, confiere a los acreedores de esta empresa, de manera efectiva y definitiva, la seguridad que buscaban con la carta de intenciones, que en lo sucesivo pierde toda importancia, no es necesario hacer un examen separado y redundante diferente al de las medidas de recapitalización en sí mismas.

6.1.3. Los préstamos de 2002

(188) La SNCB concedió préstamos a ABX Logistics NV, así como a ABX-D, -NL y -F a partir de abril y mayo de 2002, es decir, en un periodo en el que la imputabilidad al Estado de las decisiones de la SNCB en relación con ABX no deja lugar a dudas.

(189) Como se señalaba en la parte descriptiva, estos préstamos han dado lugar a remuneraciones comprendidas entre el [...] y el [...] %. La Comisión considera que este nivel de retribución no es adecuado, teniendo cuenta la situación en que se encontraban las empresas. Debe tomarse como indicador de dicho nivel el tipo de referencia de la Comisión, que además ha sido utilizado para la tarificación de la ayuda de salvamento concedida en enero de 2003 a ABX Alemania, y que es del 5,06 %.

(190) La Comisión concluye que estos préstamos comportan un elemento de ayuda estatal. Partiendo del tipo de referencia citado, incrementado en 40 puntos básicos tratándose de una empresa en crisis, y además en fase de reestructuración, la Comisión estima que el elemento de ayuda correspondiente a este préstamo es del orden de los 8 millones de euros.

(191) Como los préstamos fueron concedidos a una empresa del grupo ABX en un momento en el que ya se había decidido e iniciado la reorganización y la reestructuración de la red, la Comisión analizará dicha ayuda junto a las demás medidas de reestructuración del grupo ABX, que incorporó las actividades que mantuvieron las empresas beneficiarias de estos préstamos.

6.1.4. Garantía concedida para la constitución de la tesorería conjunta

(192) Como se recordaba en la descripción de las medidas de reestructuración, las autoridades belgas indicaron que la línea de tesorería de [...] millones de euros abierta por el grupo ABX en una entidad de crédito produce una retribución comercial, y que la garantía establecida en enero 2001 por la SNCB para dicha línea produce una retribución de [...] puntos básicos.

(193) Este tipo parece aceptable a la vista de los tipos bancarios habitualmente concedidos en situaciones similares ⁽⁷¹⁾. La Comisión concluye que esta garantía no ha proporcionado al grupo ABX una ventaja susceptible de ser considerada ayuda estatal. Por lo demás, incluso si hubiera que considerar que el tipo exigido por un inversor privado habría sido superior en algunos puntos básicos o incluso doble, la ventaja hubiera sido de todas maneras insignificante en comparación con las demás ayudas (0,07 millones de euros anuales), por lo que el análisis de la compatibilidad del conjunto de ayudas de reestructuración no habría variado.

6.1.5. Los demás compromisos fuera de balance de la SNCB

(194) Las autoridades belgas afirmaron que, aparte de las garantías retomadas el momento de la adquisición inicial de algunas empresas de la red, las únicas nuevas garantías otorgadas por la SNCB en beneficio del grupo ABX son los dos garantías para la ABX Singapur anteriormente citadas, que llegaron a su fin en 2005, así como la concesión de la línea destinada a la tesorería conjunta. Sin embargo, la SNCB ha emitido una serie de cartas de intenciones.

(195) Las autoridades belgas consideran que estas cartas de intenciones, por las que no se exige retribución, constituyen una práctica habitual de economía de mercado en las relaciones entre una empresa matriz y sus filiales. En el caso que nos ocupa, y aparte de la carta ya analizada en beneficio de ABX Alemania y de una carta de intenciones en favor de ABX España por valor de 12,3 millones de euros, la Comisión ha constatado que ninguna de las nuevas cartas de intenciones posteriores al 2000 (momento en que ABX comienza a despertar el interés público) de las que ha tenido conocimiento, contiene condiciones que comprometan jurídicamente a la SNCB. La Comisión considera que la carta de intenciones en favor de ABX España equivale a una garantía bancaria, dado que la SNCB se compromete a conceder los fondos necesarios a la mencionada empresa para reembolsar sus deudas a la entidad bancaria. La Comisión recuerda que el elemento de ayuda en la materia es el constituido por el coste de la garantía que la empresa habría debido pagar para obtener el préstamo, y que se añade al coste del crédito en sí; Este elemento es, de todas formas, moderado en su amplitud, y corresponde a algunos puntos básicos. Así, si se considera que el margen de [...] puntos básicos pagado por el grupo ABX a la SNCB es adecuado, el elemento de ayuda derivado del mismo puede considerarse marginal (0,02 millones de euros anuales). Incluso si el coste de la garantía fuera sensiblemente mayor, por ejemplo el doble, es decir [...] puntos básicos (lo que es una hipótesis extrema), el elemento de ayuda en sí seguiría siendo marginal (0,04 millones de euros anuales) y no modificaría las conclusiones acerca de las ayudas de reestructuración.

⁽⁷¹⁾ Como ejemplo puede señalarse el tipo de [...] puntos básicos pagado por una filial de ABX a sus bancos por su garantía bancaria.

6.1.6. Cesión del transporte interior por carretera en Francia

- (196) Como la cesión por parte de ABX Francia de sus actividades interiores por carretera, así como las condiciones en que se desarrollaba tal cesión, eran claramente imputables al Estado belga, la Comisión debe analizar los argumentos de las autoridades belgas para comprobar si la elección de la CEE habría sido la de un inversor privado que se encontrara en condiciones similares.
- (197) *Coste de la opción escogida por la SNCB*: El coste total de la opción de abandono de actividades escogido por la SNCB asciende a 137,5 millones de euros, de los cuales [...] millones corresponden al activo neto negativo de la actividad el momento del abandono y [...] millones al precio de venta negativo.
- (198) La Comisión señala que los expertos independientes confirmaron que esta cifra de [...] millones de euros corresponde al valor negativo de la actividad interior por carretera cedida a los empleados.

El consultor «Deloitte Corporate Finance» revisó el plan empresarial de la actividad considerada e hizo una valoración del mismo mediante el método de la actualización de flujos futuros de ingresos. Este plan empresarial abarca los años 2005-2008. La evaluación llega a una valoración de las actividades interiores de ABX-F igual al precio negativo mencionado. Este resultado fue confirmado por Ernst & Young Transaction Advisory Services, que revisó las estimaciones de Deloitte.

Considerando que estos dos expertos independientes han utilizado métodos de evaluación habituales y correctos, la Comisión acepta que este precio correspondía al precio de mercado y que el nuevo operador de las actividades interiores por carretera en Francia no obtuvo ayudas estatales con ocasión de la compra.

- (199) *Coste de la opción de liquidación amistosa*: Según las autoridades belgas, el coste de la opción de liquidación amistosa habría ascendido a 183 millones de euros, es decir, [...] millones correspondientes al activo neto negativo en el momento de la decisión de cesión y [...] millones a otros costes suplementarios.
- (200) En el contexto de un plan de liquidación amistosa, la SNCB habría tenido que indemnizar a los acreedores de la empresa liquidada que no hubieran quedado cubiertos por los activos liquidados. Es procedente, por lo tanto, considerar correcto el coste de [...] millones de euros.
- (201) Los demás costes suplementarios computados por las autoridades belgas incluyen, en particular, [...] millones de euros correspondientes al plan social que la SNCB habría debido realizar con motivo de la liquidación, y [...] millones por las pérdidas que el grupo ABX habría sufrido durante la negociación del plan.
- (202) Estas dos estimaciones parecen razonables: tratándose del plan social, la cifra total corresponde a un coste por empleado de [...] euros, lo que parece razonable; tratándose de las pérdidas que habrían debido asumirse durante la realización del plan, la cifra es comparable al nivel de pérdidas previsto para 2005 en el plan de resultados de la

empresa en el momento de la cesión (entre [...] y [...] millones de euros). Las autoridades belgas incluyen en su estimación, por otro lado, una cifra suplementaria de 15 millones de euros en concepto de pérdidas relativas al primer cuatrimestre de 2006.

- (203) De todo ello se deriva que, como ABX Francia habría tenido que hacer frente a indemnizaciones diversas por ruptura de contrato (con un coste estimado por las autoridades belgas en 14 millones de euros), así como a las consecuencias de la pérdida de acceso al mercado francés en otras actividades del grupo, es razonable pensar que la liquidación amistosa habría situado a la SNCB frente a unos costes superiores a los de la compra por los empleados de la actividad del transporte interior por carretera en Francia.
- (204) *Coste de la opción de liquidación judicial*: Según las autoridades belgas, el coste de la opción de liquidación judicial habría ascendido a 346 millones de euros, es decir, [...] millones correspondientes al activo neto negativo de la empresa cedida en el momento de la decisión de cesión y [...] millones de otros costes suplementarios.
- (205) Según la Comisión, a diferencia de las opciones de cesión o de liquidación amistosa, no existen razones para considerar que, en el caso de la liquidación forzosa, la SNCB habría tenido que correr con la suma total de [...] millones de euros correspondientes al activo neto negativo en el momento de la decisión de cesión, puesto que, por definición, no habría indemnizado a los acreedores de su filial.
- (206) Entre otros costes suplementarios, las autoridades belgas consideran que, dada esta opción, la SNCB habría podido asumir un riesgo [...] por valor de 58 millones de euros.
- (207) Para apoyar esta tesis, las autoridades belgas han facilitado a la Comisión diferentes documentos, entre ellos un informe de los peritos Linklaters y Grand Auzas et Associés, en el que se afirma que esta opción de liquidación judicial expondría a la SNCB un riesgo real y de gran envergadura [...] que pondría en juego su responsabilidad.
- (208) La Comisión no niega que algunas legislaciones nacionales prevén, en algunos casos excepcionales, la posibilidad de que terceras partes puedan recurrir contra los accionistas de una sociedad liquidada, en particular si tales accionistas pueden considerarse [...] o responsables de faltas de gestión.
- (209) En este caso, sin embargo, a pesar de que esta posibilidad existe en derecho francés y de que las autoridades belgas hayan facilitado indicios de tal riesgo, no han podido disipar las dudas que se expresaron en el momento de la ampliación del procedimiento del asunto que nos ocupa, que tuvo lugar en abril de 2005. La Comisión concluye que, en este caso, no es posible incluir, entre los costes de esta opción, los 58 millones de euros imputables, según las autoridades belgas, al riesgo de [...].
- (210) Del mismo modo, la Comisión considera que, teniendo en cuenta, entre otras cosas, la consideración especial de la SNCB, es poco probable que los costes de financiación a su cargo hubieran sido sensiblemente diferentes en el caso de

una eventual liquidación judicial de las actividades de transporte interior por carretera en Francia, contrariamente a lo defendido por las autoridades belgas. Es posible, por el contrario, admitir que dicha liquidación habría podido generar un coste suplementario en la financiación de la deuda bancaria del grupo ABX por una cuantía máxima, según las autoridades belgas, de 7 millones de euros.

(211) La simulación efectuada por las autoridades belgas tiene también en cuenta la posible incidencia en las necesidades de capital circulante del grupo; ello se debe a que los acreedores del mismo habrían podido exigir, con motivo de la liquidación de las actividades de transporte interior por carretera en Francia, una reducción radical de los plazos de pago. Puede considerarse que la cuantificación del impacto de este fenómeno en 45 millones de euros (para lo cual se parte de la hipótesis de una reducción del plazo medio de pago a los proveedores en una semana, lo que equivaldría a un 15 %), es razonable. Aunque este impacto podría haber sido menor en el caso de los clientes de las filiales del grupo en mejor situación financiera, en el de los clientes de otras filiales con mayores dificultades financieras en el momento de la liquidación de las actividades en Francia, habría podido ser muy superior a una semana.

(212) Finalmente, las autoridades belgas consideran que la liquidación de las actividades de transporte interior por carretera en Francia habría generado además, en el año de la liquidación, una pérdida de clientes en otras actividades del grupo de entre el 5 % y el 30 %. Tratándose de un grupo que presta servicios integrados en toda Europa y cuyas actividades son muy interdependientes, es razonable pensar que una liquidación judicial podría efectivamente conllevar una degradación de la imagen y una pérdida de actividades en otros ámbitos del grupo, tanto más cuanto que la actividad o el país considerados están próximos de la actividad y del país de la sociedad liquidada, como se destaca en las estimaciones de las autoridades belgas. Este razonamiento no podría aplicarse a la opción escogida (CEE). Efectivamente, por una parte esta solución no degrada la imagen del grupo; por otra, el contrato de cesión de la actividad de transporte interior por carretera comporta un acuerdo de cooperación entre la sociedad que agrupa las actividades cedidas mediante CEE y las actividades internacionales de ABX-F que permanecen en el grupo; según el citado acuerdo, los clientes de este último seguirían teniendo acceso a un servicio en Francia. La Comisión observa que es difícil confirmar unas pérdidas de clientela que llegan hasta el 30 %. Por otro lado, teniendo en cuenta el hecho de que las diferentes filiales del grupo cuentan con clientes comunes importantes, y teniendo en cuenta también el peso relativo de Francia en las actividades internacionales que el grupo desarrolla en Francia, Alemania y Países Bajos (entre un 14 % y un 36 %), la Comisión considera que, para calcular la incidencia de este fenómeno, en lugar de los costes suplementarios por valor de 112 millones de euros que adelantaron las autoridades belgas, sería más prudente calcular unos costes equivalentes a una pérdida máxima de un 20 % de la clientela en el primer año y en las actividades más afectadas, lo que arrojaría una cifra de 75 millones de euros.

(213) Sería también razonable aceptar la hipótesis de que esta reducción de actividades habría llevado al grupo a recortar

efectivos ya que, con el fin de evitar una pérdida de margen bruto demasiado importante, la empresa podría proceder a despidos suplementarios de personal. Las autoridades belgas han calculado este coste suplementario en 35 millones de euros. Como la envergadura de los despidos y, por ende, su coste, dependen directamente de la pérdida de actividades, la coherencia con la anterior actitud de cautela aconsejaría situar la estimación de los costes suplementarios en dos tercios de la cifra anterior, es decir, en 24 millones de euros.

(214) La Comisión considera que, en total, en lugar de la cifra de 326 millones de euros a la que llegan las autoridades belgas, podría considerarse que la opción de liquidación judicial de las actividades de transporte interior por carretera en Francia habría llevado a la SNCB asumir unos costes de al menos $7 + 45 + 75 + 24$, es decir, 151 millones de euros (aparte de un eventual riesgo de [...]), cifra superior al coste de la opción elegida por la SNCB.

(215) *Conclusión:* A lo largo de este análisis la Comisión ha podido concluir que la opción elegida por la SNCB de ceder a los empleados su actividad de transporte interior por carretera en Francia, así como las disposiciones de aplicación correspondientes, son las que habría podido elegir un inversor privado guiado únicamente por consideraciones económicas, por lo que la operación no contiene elementos de ayuda estatal.

(216) La Comisión ha basado este análisis únicamente en hipótesis que le parecían razonables y suficientemente motivadas. Estas estimaciones permiten considerar que la diferencia entre la opción escogida por la SNCB y las alternativas de liquidación sería de al menos 13 millones de euros, lo que permitiría cubrir ampliamente un eventual margen de error en las estimaciones del análisis.

6.1.7. Venta de ABX-WW

(217) La Comisión comprueba que la SNCB ha realizado una búsqueda seria de comprador para ABX-WW, por ejemplo a través de una empresa especializada.

(218) Por lo que se refiere al precio y a las condiciones de venta de ABX-Worldwide, la Comisión ha tenido en cuenta el informe de KPMG, que se encargó de comprobar la rectitud financiera de la oferta de venta de todos los activos de ABX-WW, como se describió anteriormente.

(219) En su informe, KPMG ⁽⁷²⁾ se basa fundamentalmente en la comparación de dos métodos de evaluación: el método de la actualización de flujos futuros de ingresos, consistente en calcular el valor actual neto de los ingresos previstos; y el método del valor productivo capitalizado, consistente en comparar distintos niveles de ingresos (volumen de negocios, EBITDA, EBIT...) previstos por una empresa en relación con otras del mismo sector, aplicando los coeficientes multiplicadores del mercado considerado.

(220) Teniendo en cuenta que el experto ha realizado un análisis en profundidad de la cesión y utilizado métodos de cálculo habituales en los casos de informes de compatibilidad, la

⁽⁷²⁾ KPMG : «Project Yvan — Valuation summary, Presentation to NMBS/SNCB Holding NV/SA», 26 May 2005 v2.2.

Comisión estima que la conclusión final de KPMG, a saber, que «las condiciones de la propuesta de venta [a Yvan] son justas y razonables y corresponden a su valor de mercado», es aceptable. Su conclusión es que la cesión de ABX WW, siempre que se haga al precio convenido y que sólo se hagan los ajustes habituales y justificados económicamente en casos de cesión, no comportará elementos de ayuda estatal en beneficio del nuevo operador.

- (221) Las condiciones de cesión garantizan a Bélgica un precio de venta y un compromiso de colaboración importantes por parte de Yvan, lo que supone una reducción del gasto público consagrado por Bélgica a este asunto. Suponen también, de hecho, la cesión efectiva por parte de la SNCB del conjunto de actividades del grupo ABX.

6.2. Compatibilidad de las ayudas de reestructuración

- (222) A continuación la Comisión examina la compatibilidad de las ayudas estatales así determinadas con las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis. La notificación inicial de las autoridades belgas se produjo en 2003 y dio lugar a la incoación de un procedimiento en julio de 2003, procedimiento que se fundamentó en las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis de 1999⁽⁷³⁾ (en lo sucesivo, «las Directrices de 1999»). Ahora bien, por un lado, la actualización del plan de reestructuración, posterior a la entrada en vigor de las nuevas Directrices, supuso un sustancial aumento de la cantidad de ayuda inicialmente prevista; por otro, del análisis anteriormente expuesto se desprende que la SNCB ha concedido ayudas ilegales al grupo ABX. Teniendo en cuenta estos factores, así como los puntos 103 y 104 de las Directrices comunitarias sobre ayudas estatales de salvamento y de reestructuración de empresas en crisis de 2004⁽⁷⁴⁾ (en lo sucesivo, «las Directrices de 2004»), la Comisión analizará todas las ayudas a la luz de este último texto, aunque teniendo en cuenta que la notificación inicial del plan se realizó conforme a las Directrices de 1999. En cualquier caso, el análisis que se presenta a continuación demuestra de hecho que las ayudas consideradas pueden ser declaradas compatibles, tanto de acuerdo con las Directrices de 1999 como con las Directrices de 2004.

6.2.1. Admisibilidad

- (223) La Comisión ha podido comprobar, a partir de varios índices pertinentes, que el grupo ABX en su conjunto debe ser considerado empresa en crisis, de acuerdo con el sentido del punto 11 de las Directrices de 2004. Efectivamente, por un lado las pérdidas operativas del grupo fueron aumentando a lo largo de los años 2001 y 2002, hasta alcanzar 50 millones de euros en el segundo de estos años; las pérdidas aumentaron también, con lo que el resultado neto pasó de - 73 millones de euros en 2000 a - 86 millones en 2002; los costes financieros se

incrementaron igualmente, pasando en el mismo período de 15 a 41 millones de euros, y la deuda de 442 a 512 millones de euros. Y, lo que es importante, las actividades del grupo ABX en Alemania, en Francia y en los Países Bajos se enfrentaban a graves dificultades financieras, ya descritas en la Decisión por la que se aprobaban las ayudas de salvamento de ABX, lo que las convierte indiscutiblemente en empresas en crisis, como hizo notar la Comisión en dicha Decisión⁽⁷⁵⁾; ahora bien, estas entidades desempeñaban, en aquella época, un papel fundamental en la estrategia del grupo ABX y en su capacidad de prestar servicios integrados de logística de transporte en Europa. Además, suponían una contribución decisiva (del orden del 60 % en 2002) en el volumen de negocios del grupo, aunque las graves dificultades a que se enfrentaban amenazaban la supervivencia de éste en su configuración de aquel momento.

- (224) La Comisión considera, por otro lado, que el resto del grupo ABX no podía aumentar sus aportaciones para la financiación de su reestructuración.
- (225) Las autoridades belgas señalaron que ABX-WW pudo reunir 24,3 millones de euros a través de cesiones, financiación externa y aumento de productividad (especialmente en Italia, Alemania, Portugal, Países Bajos y España), hecho que permitió financiar parcialmente la reestructuración del grupo.
- (226) Estas ventas de activos, unidas a las medidas de racionalización internas, redujeron sustancialmente la envergadura del grupo ABX: el número de establecimientos se redujo en un 31 %, el volumen de negocios en un 21 %, el personal en un 40 % y la superficie (de almacenamiento) en un 54 %. Estas cifras son aún más importantes en Alemania, con reducciones de hasta el 69 %, sin tener en cuenta aún los compromisos contraídos por Bélgica en noviembre 2005. Se puede considerar que estas cesiones suplementarias de activos podrían llevar a la viabilidad del grupo como red de servicios integrados de logística multimodal en Europa.
- (227) Por otro lado, las entidades del grupo que no se encontraban en dificultades han sostenido a las otras, contribuyendo así a su recuperación. Por ejemplo, ABX LOGISTICS (Belgium) NV/SA ha renunciado a una deuda de ABX Países Bajos por valor de 10,6 millones de euros.
- (228) Finalmente, hay que destacar que el grupo, que dispone de una tesorería conjunta desde 2001, se encuentra en situación de tesorería negativa [...], ya que los flujos disponibles derivados de las actividades rentables eran absorbidos por las deficitarias.
- (229) La situación de la línea de tesorería conjunta sigue siendo negativa y, a menudo, cercana al nivel máximo autorizado de [...] millones de euros (p. ej., de -[...] millones de euros en junio de 2005), y el grupo [...] arroja un saldo deudor en liquidez a corto plazo.

⁽⁷³⁾ DO C 288 de 9.10.1999, p. 2.

⁽⁷⁴⁾ DO C 244 de 1.10.2004, p. 2.

⁽⁷⁵⁾ Decisión de 21.1.2003, n° C(2003) 245 fin: Ayuda estatal N 769/2002, Ayuda de salvamento para ABX Logistics (filiales de F, D, NL y grupo). Publicada en el sitio web de la Comisión en la dirección siguiente: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport-2002/n769-02-fr.pdf.

**Situación de tesorería consolidada de ABX LOGISTICS
Worldwide S.**

	Millones €		
	31.12.2003	31.12.2004	30.06.2005
Cuentas corrientes bancarias	[...]	[...]	[...]
Deudas financieras a más de un año que vencen en el año	[...]	[...]	[...]
Descubierto bancario a corto plazo	[...]	[...]	[...]
Situación neta de tesorería	- 36,8	- 62,2	- 114,4

(230) Finalmente la Comisión constata que, aunque el holding ABX-WW sólo fuera creado en 2003, en tanto que entidad económica el grupo no es una empresa nueva según el sentido de las Directrices de 2004, puesto que es el resultado de la agregación de varias entidades ya existentes y activas en el mismo sector, y que la nueva estructura del grupo fue creada precisamente para facilitar su reestructuración.

6.2.2. Restablecimiento de la viabilidad

(231) Las previsiones de resultados de ABX-WW, ABX-D y ABX-NL, fundados en hipótesis realistas y ya expuestos en la parte descriptiva, preveían un restablecimiento de la viabilidad entre 2006 et 2007.

(232) Por otro lado, los resultados financieros han mejorado notablemente desde 2002, año de elaboración del plan de reestructuración. Por lo que se refiere a ABX LOGISTICS Worldwide S.A., se ha producido una mejora del resultado operativo, que ha pasado de -28,7 millones de euros (2002) a + 11,6 millones (2004). El resultado operativo de ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH (Air&Sea aparte) ha evolucionado, por su parte, de -32,0 millones de euros a - [...] millones a lo largo del mismo período, y el de ABX LOGISTICS Holding (Nederland) BV se aproxima al equilibrio, puesto que ha pasado de -6,7 millones de euros a - [...] millones.

(233) Pero aparte de la innegable recuperación financiera que se ha presenciado en los últimos años, el grupo ABX ha llevado a cabo, como se expone en la parte descriptiva, una verdadera reestructuración orgánica que podrá restablecer de forma duradera su viabilidad.

(234) Finalmente, la Comisión considera que la firma de un compromiso de venta por la totalidad del grupo ABX LOGISTICS WW, que hace obligatoria la cesión, siempre que ésta sea aprobada, e impone las condiciones habituales en estos casos, acompañadas de compromisos significativos de inversión por parte del nuevo operador privado,

constituye un indicador más que demuestra el buen nivel del plan de reestructuración del grupo ABX y determina un restablecimiento de su viabilidad.

6.2.3. Prevención de falseamiento indebido de la competencia

(235) Según las Directrices de 2004, deben adoptarse medidas que mitiguen en lo posible las consecuencias negativas que la ayuda pueda acarrear para los competidores. De no ser así, la ayuda debería ser considerada contraria al interés común.

(236) El grupo ABX ha acometido ya una reducción sustancial de su capacidad. Como ya se ha señalado, cuando termine la reestructuración el número de establecimientos activos se habrá reducido notablemente, así como su superficie operativa, su volumen de negocios y sus efectivos, y se efectuarán unos recortes que llegarán, en el caso de ABX-WW al 54 %, en el de ABX-D al 69 %, en el de ABX-NL al 44 % y en el de ABX-F al 76 %. Estos recortes serán aún reforzados, en el mercado alemán, por los compromisos suplementarios contraídos por las autoridades belgas en [...] 2005. Estas reducciones, muy superiores a las previstas en el plan inicial, dejarán libre grandes parcelas de mercado en beneficio de los competidores.

(237) La Comisión considera que estos cierres y cesiones pueden considerarse proporcionados, dada su importancia cuantitativa, el exiguo mercado residual del grupo ABX en el ámbito de la reexpedición de mercancías (menos del 2 % en Alemania y 1 % en los Países Bajos), la necesidad de disponer, para prestar de forma viable servicios de logística intermodal en Europa, de una red mínima en varios países Europa y, finalmente, el hecho de que el mercado de la logística de transporte no muestra exceso de capacidad y está en expansión, como se analiza en el apartado 2.2. Hay que recordar que el grupo ABX no posee prácticamente medios de transporte, por lo que no es un transportista por carretera en activo.

(238) Por otro lado, la Comisión ha comprobado que, según la información facilitada por las autoridades belgas, una parte sustancial de la reducción de capacidad afecta a las actividades contributivas a corto plazo. Estas reducciones suplementarias afectan aproximadamente a un 19 % de un total 31 % de reducción, tratándose del número de establecimientos, a un 12 % de un total de 21 %, tratándose del volumen de negocios, a un 15 % de un total de 40 %, tratándose de la plantilla, y a un 40 % de un total de 54 %, tratándose de la superficie de almacenamiento.

6.2.4. Limitación de la ayuda al mínimo

(239) Las Directrices de 2004 exigen que el importe y la intensidad de la ayuda se limiten al mínimo.

- (240) En este sentido la Comisión comprueba, en primer lugar, que la recapitalización sitúa al grupo en una relación entre deudas y fondos propios del 80 %, una vez aplicadas las medidas notificadas. Esta cifra será del 155 % una vez eliminado el *goodwill* de 146 millones de euros presente en las cuentas del grupo.

ABX LOGISTICS Worldwide S.A., balance consolidado

	31.12.03	31.12.04	30.6.05	31.12.05 Antes de conver- sión	31.12.05 Después de con- versión	31.12.05 Después de con- versión y elimina- ción del <i>Goodwill</i>	31.12.06	31.12.07
Fondos propios consolidados	185,8	173,9	158	131,9	300	154	[...]	[...]
Deudas financieras	369	414,3	407	407	239	239	[...]	[...]
Índice de endeudamiento	199 %	238 %	258 %	309 %	80 %	155 %	[...]	[...]

- (241) La Comisión considera que esta segunda cifra de 155 % es aceptable, dado que el mencionado *goodwill* procede en gran parte de la adquisición inicial de ABX-D ([...] millones de euros) y NL ([...] millones), cuyas capacidades disminuirán notablemente tras la reestructuración (hecho que queda reforzado por los compromisos [...] de reducción de la presencia en Alemania, comunicados por las autoridades belgas en diciembre de 2005). Las autoridades belgas consideran, por otro lado, que la instauración de las medidas de reestructuración supondrá la desaparición total en las cuentas de la SNCB [...] del *goodwill* de las filiales alemana y neerlandesa.

- (242) Ahora bien, estas dos relaciones del 80 % y del 155 % siguen siendo sustancialmente superiores a las relaciones equivalentes observadas en otros competidores comparables al grupo ABX. A título de ejemplo, el promedio (ponderado por el volumen de negocios) de las relaciones registradas por dichos competidores es del orden del 43 % (y bajaría al 16 % si se tuviera en cuenta la empresa DPWN, aunque la cifra de esta última no se ha tenido en cuenta por no ser enteramente comparable).

- (243) Esto significa que el grupo ABX se recapitalizará a un nivel inferior a la media del sector y no dispondrá, por su estructura financiera, de recursos excedentarios.

- (244) En segundo lugar, la Comisión quisiera recordar que la situación neta de tesorería de ABX-WW es negativa desde 2003, de forma que el grupo ABX no tiene tesorería excedentaria a su disposición.

- (245) En tercer lugar, convendría tener en cuenta el hecho de que el precio que reciba la SNCB por la venta de las acciones de ABX-WW contribuirá a reducir la cifra efectiva de ayuda. Efectivamente, para el grupo y sus competidores, así como para la SNCB e Yvan, habría sido igual que la ayuda aportada por la SNCB se redujera en esa cantidad, o que la venta tuviera lugar a un precio simbólico, o que la financiación correspondiente fuera aportada directamente por el nuevo operador.

- (246) Por otro lado, la Comisión debe garantizar que los beneficiarios de las ayudas contribuyan significativamente

al plan de reestructuración con sus propios medios o con financiación comercial externa obtenida a precios de mercado.

- (247) Para ello, la Comisión debe empezar por determinar el coste total de la reestructuración, sin tener en cuenta el aumento de la productividad o la reducción de las necesidades de capital circulante.

Coste neto de la reestructuración

Despido, cierres	- 49,0
Cash-drain durante la reestructuración (sin contar aumento de productividad)	- 121,0
Deuda para con la SNCB (anterior a 2002)	- 60,0
Intereses sobre las deudas para con la SNCB (deuda anterior a 2002 + ayuda de salvamento)	- 8,0
Reembolso de créditos y empréstitos por motivo de retirada de entidades bancarias	[...]
Reembolso por Yvan de otras garantías y deudas a acreedores de ABX	[...]
Reducción de las necesidades de capital circulante	29,1
Total	- 296,6

- (248) A tal fin la Comisión considera que deben utilizarse los costes que figuran en el anterior cuadro, y ello por las razones siguientes:

- (a) La cifra de 49 millones de euros corresponde a costes directamente ocasionados por la reestructuración, tales como las indemnizaciones de despido o los costes de cierre de filiales;

- (b) La cifra de 121 millones de euros corresponde a las necesidades financieras (o *cash-drain*) de las entidades en curso de reestructuración durante los años 2003-2005. Corresponde fundamentalmente al EBITDA, debidamente corregido para tener en cuenta las inversiones necesarias para la reestructuración, los costes financieros y algunos factores excepcionales. La

Comisión se ha asegurado, a partir de la información transmitida por las autoridades belgas, de que las inversiones consideradas consistan fundamentalmente en inversiones informáticas y de que, en cualquier caso, sean inferiores a la cifra de las amortizaciones. Las inversiones informáticas son uno de los elementos más importantes de la reorganización y del aumento de productividad del grupo. Las autoridades belgas han confirmado, por otro lado, que estas inversiones no llevan consigo aumento de capacidad alguno. La Comisión se ha asegurado igualmente de que los elementos excepcionales consistan fundamentalmente en costes vinculados a la reestructuración de la empresa; esto concierne a su reorganización y a las medidas ligadas a la productividad (despidos en puestos centrales, medidas de simplificación jurídica, otras medidas de productividad) necesarias para garantizar el restablecimiento de la viabilidad.

Hay que señalar que los costes derivados del *cash drain* durante el periodo de reestructuración en sí, que son de 150,9 millones de euros, serán aminorado por los efectos positivos de la reestructuración, que generarán un flujo de tesorería positivo de 29,9 millones de euros, lo que explica el coste neto de 121 millones de euros que se presenta aquí;

- (c) Las demás necesidades de financiación hasta finales de 2005 deben quedar cubiertas antes de la cesión de ABX-WW con el fin de restablecer la estructura financiera del grupo. Se trata de las deudas para con la SNCB, que serán convertidas en capital (60 millones de euros) con sus intereses correspondientes (8 millones de euros), de la utilización de líneas bancarias durante el periodo 2003-2005 ([...] millones de euros), y de la asunción por parte de Yvan de garantías y deudas anteriores ([...] millones de euros);
- (d) La reducción de las necesidades de capital circulante se deriva de una mejor gestión de las relaciones comerciales del grupo con su clientela y sus proveedores, y contribuye a reducir el coste de la reestructuración.

(249) Para la financiación de las medidas, el grupo ABX ha movilizado un cierto número de recursos propios o externos obtenidos en condiciones de mercado. Proceden fundamentalmente de la venta de activos a terceros (24,2 millones de euros), de la adquisición de actividades (descrita anteriormente) de las entidades en fase de reestructuración por parte de las más saneadas o del holding ABX-WW (22,6 millones de euros) y la condonación de deudas o la financiación facilitada por las entidades saneadas del grupo (10,6+6 millones de euros). Este esfuerzo realizado por las actividades saneadas del grupo constituye una contribución real del beneficiario, que es el grupo en su conjunto. A esto se añade la financiación aportada por Yvan ([...] millones de euros). El total de estas contribuciones propias es de [...] millones de euros.

(250) Del análisis anterior resulta que el porcentaje de contribución propia del beneficiario es de al menos el 43,4 % de las

necesidades de reestructuración. La Comisión estima oportuno que, en el presente caso, se acepte una contribución propia inferior al 50 %, debido a las dificultades particulares que entrañaba la reestructuración (de la que dependen directamente 13 000 empleos de Europa); a la importancia de las reducciones de capacidad (de hasta el 50 %, que inciden fundamentalmente en actividades contributivas a corto plazo); al riesgo que podría representar para la viabilidad de la red logística del transporte internacional de ABX-WW una reducción suplementaria; al hecho de que la notificación inicial se realizó estando vigentes las Directrices de 1999, que no establecían un porcentaje mínimo; y la privatización de ABX-WW, que es también un elemento determinante para la viabilidad del grupo y para la ausencia de ayudas en el futuro.

(251) Existen algunos otros factores que contribuyen a demostrar que los mercados creen en la posibilidad del restablecimiento de la viabilidad, de conformidad con las Directrices de 2004. Por ejemplo, la Comisión destaca que el grupo ABX ha podido obtener de una entidad de crédito una línea de tesorería de [...] millones de euros, mediante una garantía de la SNCB, que no ha sido incluida en el cálculo de la contribución del beneficiario por razones de prudencia, ya que la Comisión no ha podido excluir de forma tajante, a la vista de las primas pagadas al banco y a la SNCB, la existencia de un eventual elemento de ayuda. Por otro lado, algunos bancos privados siguen concediendo al grupo ABX, sin cartas de intenciones ni garantía pública, créditos importantes a corto plazo.

(252) La Comisión estima que las condiciones por las cuales la ayuda debe limitarse al mínimo y la empresa debe contribuir de forma sustancial al coste de la reestructuración a través de recursos propios, se han cumplido.

6.2.5. Principio de la ayuda única

(253) La Comisión recuerda que la red ABX fue creada a partir de 1998 y que la Comisión no ha aprobado ayudas de reestructuración para esta red antes de la presente Decisión.

(254) La Comisión considera, por otro lado, que la privatización prevista del grupo ABX debería, no sólo garantizar el restablecimiento de la viabilidad de forma duradera, sino además el cumplimiento del «principio de la ayuda única», que hace mucho menos probable una nueva inyección de fondos públicas en la nueva empresa privada.

6.2.6. Conclusión

(255) En vista de todo lo anterior, la Comisión llega a la conclusión de que las ayudas concedidas por la SNCB en el marco de la reestructuración del grupo ABX son compatibles con los criterios de las Directrices de 1999 y de 2004, y por lo tanto con el artículo 87, apartado 3, del Tratado. Se ha tenido en cuenta, en particular, que las partes saneadas del grupo ABX han contribuido sustan-

cialmente a la financiación de las entidades en crisis y que, además de esta contribución, el grupo ha reducido sustancialmente su capacidad como contrapartida de la ayuda. Por otro lado, la privatización del grupo ABX permitirá, no sólo garantizar la viabilidad futura del grupo, sino también prevenir la eventualidad de que se acoja a nuevas ayudas estatales.

(256) La Comisión recuerda, finalmente, que las orientaciones políticas en el ámbito de las ayudas estatales al sector ferroviario, anunciadas en su Decisión de 2 de marzo de 2005, asunto n° N 386/2004, examinarán de forma horizontal las cuestiones planteadas por la garantía ilimitada de que gozan las empresas ferroviarias en varios Estados miembros,

HA ADOPTADO LA PRESENTE DECISIÓN:

Artículo 1

1. Las ayudas examinadas en la presente Decisión, concedidas por la Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) en el marco de la reestructuración del grupo ABX Logistics, son compatibles con el mercado común de acuerdo con las condiciones previstas en el artículo 2.

2. Los recursos financieros utilizados por la SNCB para financiar el abandono de una parte de ABX Logistics (France), así como los demás recursos examinados en la presente Decisión, especialmente las inversiones de capital realizadas en 2001 y las «contribuciones paralelas», no son constitutivos de ayuda estatal.

Artículo 2

La Comisión condiciona la aprobación de las ayudas de reestructuración contempladas en el artículo 1, apartado 1, a la venta del grupo ABX Logistics a precios de mercado en el plazo de [...] a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión a una entidad que no tenga vínculos jurídicos con la SNCB; deberán cumplirse los compromisos relativos a las condiciones de compra y financiación propuestos por el comprador potencial y expuestos en la presente Decisión.

Artículo 3

Bélgica informará a la Comisión, en un plazo de dos meses a partir de la fecha de notificación de la presente Decisión, de las medidas adoptadas en cumplimiento de la misma.

Artículo 4

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

Hecho en Bruselas, el 7 de diciembre de 2005.

Por la Comisión

Jacques BARROT

Vice presidente