

KOMISJONI OTSUS,**7. detsember 2006,****rüigiabi kohta, mida Belgia andis ABX Logisticsile (nr C 53/2003 (ex NN 62/2003))***(teatavaks tehtud numbri K(2005) 4447 all)***(Ainult prantsus- ja hollandikeelne tekst on autentsed)****(EMPs kohaldatav tekst)***(2006/947/EÜ)*

EUROOPA ÜHENDUSTE KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Ühenduse asutamislepingut ja eriti selle artikli 88 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt nimetatud artiklitele ⁽¹⁾ ja võttes esitatud märkusi arvesse

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

- (1) 28. novembri 2002. aasta kirjaga, mis registreeriti komisjonis 29. novembril 2002. aastal (nr DG Tren/A 71122), teatasid Belgia ametiasutused ABX Logisticsile (F, D, NL tütarettevõtted ja kontsern) päästmisabi andmisest. 21. jaanuari 2003. aasta otsusega kiitis komisjon selle abi (toimik N 769/2002) heaks.
- (2) 17. veebruari 2003. aasta kirjaga, mis registreeriti 17. veebruaril 2003. aastal numbri Tren A/13396 all, teatas Belgia komisjonile ABX Logisticsi ümberkorralduskavast. Sellest teatisest ja ka muust tema käsutuses olnud teabest sai komisjonile teatavaks, et väljaspool teatatud ümberkorralduskava oli Belgia andnud ABX Logisticsile teatavaid summasid riiklikest vahenditest. Eelkõige 7. mai 2003. aasta kirjadega edastas Belgia komisjonile täiendavat teavet.
- (3) 24. juuli 2003. aasta kirjaga (nr SG (2003) D/231003) teatas komisjon Belgiale oma otsusest algatada nende meetmete osas EÜ asutamislepingu artikli 88 lõikes 2 sätestatud menetlus (nr C 53/03).
- (4) Pärast kokkulepet konfidentsiaalsete andmete eemaldamise kohta avaldati komisjoni menetluse algatamise otsus Euroopa Liidu Teatajas ⁽²⁾. Komisjon kutsus kõiki huvitatud isikuid esitama kõnealuste meetmete kohta oma märkused.
- (5) 29. augusti 2003. aasta kirjaga (nr GAB. Loyola de Palacio entrada nr 2805) esitasid Belgia ametiasutused seoses selle menetluse algatamisega oma kommentaarid.

- (6) Samateemalisi märkusi sai komisjon teistelt huvitatud isikutelt. Komisjon edastas need 18. veebruari 2004. aasta kirjaga (nr (2004) 2823) Belgiale, andes viimasele võimaluse neid kommenteerida, ning sai need kommentaarid 18. märtsi 2004. aasta kirjaga (nr A/15992).
- (7) Vahepeal esitasid Belgia ametiasutused 12. detsembri 2003. aasta (nr A/37839), 19. detsembri 2003. aasta (nr A/38582) ja 12. novembri 2004. aasta (nr A/35928) kirjadega täiendavat teavet ning ajakohastasid ABXi ümberkorralduskava eelkõige 14. jaanuari 2005. aasta (nr A/2010), 24. veebruari 2005. aasta (nr A/4889) ja 14. märtsi 2005. aasta (nr A/6690) kirjadega. Täiendavat teavet saadi eelkõige 18. augusti 2005. aasta, 31. augusti 2005. aasta, 2. septembri 2005. aasta ja 26. septembri 2005. aasta kirjadega.
- (8) 4. mai 2005. aasta kirjaga teatas komisjon Belgiale oma otsusest laiendada menetlust nr C 53/03 uutele teatavaks tehtud andmetele. Pärast kokkulepet Belgia ametiasutustega konfidentsiaalsete andmete eemaldamise kohta avaldati komisjoni menetluse algatamise otsus Euroopa Liidu Teatajas ⁽³⁾. Komisjon kutsus huvitatud isikuid kõnealuste meetmete kohta oma märkusi esitama.
- (9) Komisjon sai selleteemalisi märkusi Belgia ametiasutustelt ja teistelt huvitatud isikutelt. Komisjon edastas 18. juuli 2005. aasta kirjaga kommentaarid Belgiale, andes talle võimaluse neid kommenteerida ning sai kõnealused kommentaarid 18. augusti 2005. aasta kirjaga. Sellele kirjale järgnesid 2. septembri 2005. aasta ja 29. septembri 2005. aasta teabekirjad.
- (10) Pärast eespool nimetatud menetluse ulatust käsitlevate kommentaaride esitamiseks ette nähtud tähtaega esitasid Itaalia ametiasutused komisjonile 3. augusti 2005. aasta kaebuse seoses ABX Logistics Worldwide'i müümisega. 19. augusti 2005. aasta kirjaga palus komisjon Belgia ametiasutustel edastada oma arvamus Itaalia ametiasutuste kirjas esitatud asjaolude kohta. Belgia ametiasutused vastasid 15. septembri 2005. aasta kirjaga.

⁽¹⁾ ELT C 9, 14.1.2004, lk. 12.⁽²⁾ Vt joonealune märkus nr 1.⁽³⁾ ELT C 142, 11.6.2005, lk. 2.

- (11) Viimaks esitasid Belgia ametiasutused 2005. aasta novembrikuu jooksul mitmesugust täiendavat teavet, eelkõige 1. detsembri 2005. aasta kuupäeva kandva kirjaga (nr A/30863).

2. ABX'I ÜMBERKORRALDAMISE ÜLDINE TAUST

2.1. Menetluse põhietapid

- (12) Lisaks menetluse algatamisel üksikasjalikumalt osundatule tuletab komisjon lühidalt meelde, et *Société nationale des chemins de fer belges* (Belgia riiklik raudteeteevõte, SNCB) omandas aastatel 1998 kuni 2001 rea iseseisvaid ettevõtteid. Toona ei koondatud neid ühe valdusettevõtte alla, kuid nad moodustasid siiski majandusvõrgustiku ABX LOGISTICS, mis koosnes üle maailma 107 ühinenud tütarettevõtetest, mille käibest 89 % saadi Euroopas, 6 % Aasias ja 5 % Ameerikas.

- (13) Käesolevas toimikus käsitletakse selle võrgustiku ümberkorraldamist, millest Belgia ametiasutused teatasid 17. veebruaril 2003. aastal.

- (14) Allpool tuletatakse meelde põhilised teatavaks tehtud andmed ning kahtlused, mida komisjon menetluse algatamisel väljendas.

2.1.1. 17. veebruari 2003. aasta teatis

- (15) Algse ümberkorralduskavaga nähti ühelt poolt ette, et SNCB 107 ABX tütarettevõtet, mille osalus kuulus erinevatele ABX valdusettevõtetele, koondatakse ühe keskse valdusettevõtte alla. Teisalt, kuna ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH (edaspidi "ABX-D"), ABX LOGISTICS Holding (Nederland) BV (edaspidi "ABX-NL") ja ABX LOGISTICS (France) (edaspidi "ABX-F") tütarettevõtted olid raskustes, tuli need elujõulisuse taastamiseks ümberkorraldada.

- (16) Ümberkorraldusmeetmeteks olid peamiselt kontserni kõigi juriidiliste isikute ühe emaettevõtte alla koondamise teel õiguslike struktuuride reorganiseerimine (i) ⁽⁴⁾, varade ja ettevõtete üleandmine ning sulgemine (ii) ⁽⁵⁾ ning muud majandustulemuste täiendava parandamise eesmärgil

⁽⁴⁾ Seda selleks, et luua ühtne ja iseseisev grupp (i), lihtsustada gruppi kuuluvate ettevõtjate vaheliste sünergiate tekkimist (ii), võimaldada kapitali avamist välisele tööstus- või finantsinvestorile (iii).

⁽⁵⁾ Tegemist oli kolme, kokku 98,5 miljoni euro suuruse käibega (CA) tütarettevõtte (Rheinkraft, Safety First ja Worldpack) müümise, järgmiste üksuste sulgemise: 7 agentuuri ja 3 kaubaladu Saksamaal, 4 agentuuri Prantsusmaal ja 2 agentuuri Madalmaades ning hoonete ja muu kinnisvara sale & rent-back (müük ja tagasirentimine) tehingutega.

Saksamaal, Madalmaades ja Prantsusmaal võetavad operatiivmeetmed (iii) ⁽⁶⁾.

- (17) Belgia ametiasutused teatasid komisjonile, et selleks ümberkorraldamiseks vajalikud vahendid eraldab peamiselt SNCB. Esialgselt teatatud summa koosnes SNCB poolt 91,6 miljoni euro ulatuses võla ümberarvestamisest ABX-D, -NL ja -F kapitaliks (pikaajaline investering) ja 140 miljoni euro suuruse laenu andmisest SNCB poolt samadele isikutele (lühiajaline investering).

2.1.2. Komisjoni 27. juulil 2003. aastal avaldatud kahtlused

- (18) Uurimismenetluse algatamisel väljendas komisjon esialgselt oma kahtlusi seoses rea asjaoludega.

- (19) *Abi andmine*. Esmalt väljendas komisjon kahtlusi seoses Belgia ametiasutuste väitega, nagu oleks SNCB poolt ABXi ümberkorraldamise raames raha eraldamine (nii tagastatava laenu andmise kui võlgade omakapitaliks ümberarvestamise kujul) tavaline kontsernisisene tehing ega kujutaks endast riigiabi asutamislepingu artikli 87 tähenduses.

- (20) *Ümberkorraldamine – abikõlblikkus*. Samuti väljendas komisjon kahtlusi seoses ABX-D, -NL ja -F ümberkorraldusabi abikõlblikkusega, kuivõrd ei olnud selge, mil määral saaks ülejäänud ABXi grupp ümberkorraldatavaid allüksuseid rahaliselt toetada.

- (21) *Ümberkorraldamine – elujõulisus, moonutused ja abi piiramine*. Samuti väljendas komisjon kahtlusi seoses ümberkorralduskava rahastamise meetmetega, milles nähti ette asjaomaste ABXi ettevõtete pikaajaliste finantsvajaduste (omakapitali vajadus) rahuldamist põhiliselt lühiajaliste finantseeringute kaudu (140 miljoni euro suurune laen). Seetõttu kahtles komisjon ka selles, kas selline rahastamine võimaldab taastada kõnealuste üksuste püsiva elujõulisuse, kas kavandavad tasakaalustavad meetmed (eriti tegevusmahu vähendamise osas) on piisavad selleks, et ei tekkiks ühiste huvidega vastuolus olevaid turumoonutusi ja kas eeldatav abi ei annaks ABXile võimalikke ülemäärasteid vahendeid.

- (22) Lisaks väljendas komisjon kahtlusi seoses riigiabi eeldatava puudumise ja SNCB poolt ABXi tehtavate (re)investeeringute ning nende rahastamiseks kasutatavate vahendite

⁽⁶⁾ Põhiliselt tuleb need meetmed ellu viia tootlikkuse parandamise (koos kolmes ümberkorraldusega seotud riigis vastava personali vähendamisega umbes 690 täistööajale taandatud töötaja võrra, mille hulka on arvatud agentuuride sulgemise mõjud) (1), kulude vähendamise (2) ja üürilepingute ülevaatamise (3) teel.

(võimalikud garantiid, ristsubsidiidumid, otsefinantseerimine, kehtivatest direktiividest kinnipidamine) sobivusega. Seda eriti seoses järgmiste meetmetega.

- (a) "ABXi omandamine SNCB poolt". Tegemist on aastatel 1998 ja 2001 SNCB poolt tehtud 672,4 miljoni euro (vahepeal kontrollitud andmetel 433,8 miljoni eurot ⁽⁷⁾) suuruste investeeringutega ABX võrgustiku "omandamiseks" ning teatava hulga viidetega seoses garantiide andmisega kas SNCB või riigi poolt ABXi tehtud (re)investeeringute rahastamiseks, mille sisu oli vaja kontrollida.
- (b) "Muud summad". Komisjonis äratas kahtlusi ka 2001. aastal SNCB poolt ABX-Dle, -NLile ja -File ilma eelnevalt komisjonile teatamata kokku 150 miljoni euro (vahepeal kontrollitud andmetel 114,6 miljoni eurot ⁽⁸⁾) ulatuses "muude toetustena" tehtud eraldise õiguspärasus/sobivus. Sellega seonduvad komisjoni kahtlused hõlmasid abi puudumise eeldamist ja sellise võimaliku abi sobivust.
- (c) "Paralleelsed summad". Samuti väljendas komisjon kahtlusi seoses Belgia ametiasutuste väitega, et SNCB poolt ABXile kokku 21 miljoni euro (vahepeal kontrollitud andmetel 12,1 miljoni eurot ⁽⁹⁾) ulatuses antud laenude omakapitaliks ümberarvestamine 2004 aastal, ABX LOGISTICS (Ireland) Ltd. (3,2 miljoni eurot), ABX LOGISTICS (Portugal) Lda. (2 miljoni eurot), ABX LOGISTICS (Singapore) Pte Ltd. (3,8 miljoni eurot) ja ABX LOGISTICS International (Belgium) NV/SA (12 miljoni eurot), (edaspidi vastavalt "ABX-Irl", "ABX-P", "ABX-Sing" ja "ABX-B") kasuks antud "paralleelsed summad" kujutavad endast tavalist SNCB kontsernisest tehingut. Belgia ametiasutuste hinnangul anti see summa "väljaspool teatatud ümberkorraldust" ega kujuta endast seetõttu riigiabi asutamislepingu artikli 87 tähenduses. Seega hõlmavad komisjoni vastavad kahtlused ka selliste võimalike toetuste sobivust.

2.1.3. Teatise täiendused

- (23) Eeskätt 14. jaanuari 2005. aasta ja 24. veebruari 2005. aasta kirjadega täiendasid Belgia ametiasutused algset teatist teatist teabega, mis muutis oluliselt ABXi ümberkorralduskava. Neis muudatustes käsitleti peamiselt SNCB ja ABX grupi poolt ümberkorraldamise rahastamise mahu suurendamist, ABX-France'i müümist negatiivse turuhinnaga ettevõtte väljaostmise teel töötajate poolt, lisavõimsuste vähendamist, olulisi sisemisi ümberkorraldusmeetmeid ning kogu ABX grupi planeeritud turuhinnaga müümist.

⁽⁷⁾ Vt peatükk "Rahaline panus arvudes".

⁽⁸⁾ Vt peatükk "Rahaline panus arvudes".

⁽⁹⁾ Vt peatükk "Rahaline panus arvudes".

2.1.4. Menetluse laiendamine 3. mail 2005. aastal

- (24) Komisjon laiendas uurimismenetlust nii, et see laiendamine ei asendanud esialgset menetluse avamist, vaid lisandus sellele seoses täiendavast teabest tuleneva kahe põhilise asjaoluga: ABXi ümberkorraldamiseks ette nähtud eelarve muutmine ja eriti ABX-France'i, aga ka ümberkorraldamise käigus loodud uue valdusettevõtte ABX-WW (ABX Worldwide) müümise tingimused.
- (25) Vastavalt uuele olukorrale tuli seega anda:
- (a) ABXi ümberkorraldamiseks Saksamaal 50 miljoni euro asemel 157,4 miljoni eurot omakapitalina, selleks et viia ABX-D omakapital 234 miljoni euro suuruse kogubilansi juures (31.12.2003) 14,4 miljoni euron (31.12.2004);
- (b) ABXi ümberkorraldamiseks Madalmaades 12,6 miljoni euro asemel 10,6 miljoni eurot omakapitalina, selleks et viia ABX-NL omakapital 35,7 miljoni euro suuruse kogubilansi juures (31.12.2003) 9,3 miljoni euron (31.12.2004).
- ABX-D ja -NLi puhul anti need summad kapitali suurendamise näol kas olemasolevate võlgade ümberarvestamise või uue omakapitali sissemaksu teel;
- (c) 223 miljoni eurot selleks, et võimaldada Prantsusmaal ühe osa ABXi müümist ettevõtte väljaostmise teel töötajate poolt. See summa vastab SNCB lõplikele kuludele ja väljendub eelkõige nõuetest loobumises ja tulevase kahjumi katmises.

- (26) ABX-F negatiivse hinnaga müügi puhul (ettevõtte väljaostmine töötajate poolt) on komisjonil kahtlus, et SNCB poolt omandajale antud vahendite puhul võib olla tegemist riigiabiga. Seoses ABX-WW müümisega meenutab komisjon vajadust koguda kogu vajalik teave selleks, et kontrollida, kas selline müük toimus tõepoolest turuhinnaga.

2.1.5. Muu täiendav teave

- (27) Eriti 9. juuni 2005. aasta kirjaga esitas Belgia komisjonile teabe, millega vastas menetluse laiendamisele ja sellega koos tuletas meelde ning lisis teavet toimiku kui tervikuga seotud asjaolude kohta.
- (28) 1. detsembri 2005. aasta kirjaga esitas Belgia täiendavat teavet, mis seisnes eelkõige varem edastatud teabe täpsustamises ja teavitamises uutest kuludest, mis olid seotud ABXi olemasoluga Saksamaal.

2.2. ABXi tegevus

- (29) Lisaks eespool kokkuvõtvalt esitatud ning menetluse avamisel kirjeldatud ABXi tegevusele täpsustasid Belgia ametiasutused, et ABX LOGISTICS Worldwide'i strateegiliseks ja kaubanduslikuks positsiooniks on selgelt olla ekspediitor või transpordikorraldaja.
- (30) Sellisena osutab ABX transpordilogistikaga seotud teenuseid. Komisjoni korraldatud ekspertuuringu kohaselt (edaspidi "Jacobs")⁽¹⁰⁾ tähendab logistika üldiselt "juhtimist, kuidas ja millal transportida kaupu kohtadesse, kus neid vajatakse". Uuringu kohaselt tähendab see konkreetselt ABXi puhul pideva kaubavoo parandamist ühendatud transpordivõrgu ja ladustamispunktide töö kaudu.
- (31) Belgia ametiasutused lisavad, et vedajatel ei ole tavaliselt transpordivahendeid (veoautod, laevad, lennukid ja muud), aga nad ostavad teenust transpordiettevõtjalt, mida kinnitab ka Jacobs.
- (32) Käesoleval juhul, kui mõned peamiselt Madalmaid hõlmavad erandid välja arvata, ostetakse ABX kontserni transpordivõimekus peaaegu täielikult sisse. Lisaks sellele on Madalmaades omandiõiguse alusel kasutatavate veoautode arv alates 2001. aastast pidevalt vähenenud ja eesmärk on see viia sisuliselt nullini. 2001. aastal oli ABX LOGISTICSil Madalmaades 240 veoautot, 2002. aastal vähenes see 166-ni, 2003. aastal 138ni ja 2004. aastal 110ni.
- (33) Riigisiseseks ja rahvusvaheliseks transpordiks ostab ABX LOGISTICS transporditeenused selle sõna otseses tähenduses sõltumatutelt maanteetranspordiettevõtjalt. Õhu- ja meretranspordi osas tegutseb ABX LOGISTICS vahendajana, ostes mere- (*shipping lines*) või õhtutranspordiettevõtelt (*airlines*) oma klientide nimel vajalikku transporditeenust.
- (34) Allpool esitatud tabel kinnitab sellist strateegilist positsiooni – ainult 3 % ABX LOGISTICSi kasutatavatest veoautodest on gruppi kuuluvate ettevõtjate omandis või nende liisitud⁽¹¹⁾.
- (35) ABX LOGISTICSi transpordivõimsus

	Omandis (või liisitud sõidukid)	Sisse-ostetavad teenused
Veod veoautodega	3 %	97 %
Veod lennukiga	0	100 %
Veod laevaga	0	100 %

- (36) ABXi koht eri turusegmentides. Belgia ametiasutuste sõnul toimus 2003. aastal 49 % ABXi tegevusest maanteetranspordi turul, 42 % õhu- ja meretranspordi turul ning 8 % lepingute logistika turul, mis seondub kaupade ladustamisega.
- (37) Saksamaal, Madalmaades ja Prantsusmaal toimuva tegevuse mahtu arvestades ei mahu ABX üksikudel turgudel riigi tasandil (maantee-, õhu-, meretransport, lepingute logistika) viie suurema ettevõtte hulka, mida näib kinnitavat ka Jacobs.
- (38) *Asjaomaste turgude kasvupotentsiaal – üldine aspekt.* Nii Belgia ametiasutuste kui Jacobi sõnul jätkub logistikateenuste nõudluse suurenemine vaatamata hiljutiste raskustele, mis olid iseäranis seotud 11. septembri 2001. aasta sündmusega. Jacobi andmetel on see tingitud Euroopa rahvaarvu suurenemisest, tarbijate kasvavast mitmekesise tootevaliku eelistusest, ostjate ostujõu kasvamisest ja sellest, et tootjad ostavad järjest rohkem logistikateenuseid sisse logistikaspetsialistidelt.
- (39) *Kasvupotentsiaal Saksamaal.* Jacobi andmetel on Saksamaa logistikaturul suur kasvupotentsiaal. Saksamaa turul viimase kaheksa aasta jooksul toimunud logistikateenuste allhangete areng näitab, et nii pakkumine kui nõudlus võivad lähemate aastate jooksul kasvada 15–20 % aastas.
- (40) *Kasvupotentsiaal õhtutranspordi valdkonnas.* Nii Airbus kui Boeing prognoosivad järgmise 15 kuni 20 aasta jooksul kaubalennukite arvu kahekordistumist seoses kaubavedude mahu suurenemisega, nii et see ületab reisijateveo mahtu. Airbus prognoosib kaubavedude kolmekordistumist ja 5,7%list keskmist kasvu aastas ning Boeing 6,4%list keskmist kasvu kuni aastani 2021. Need olulised kasvutendentsid peaksid tagama ka transpordi- ja logistikaettevõtjate tegevuse laienemise.
- (41) *Kasvupotentsiaal maanteetranspordi valdkonnas.* Ekspert märkib, et kogu Euroopa puhul on maanteetransport majandusharu, millesse ei ole olulisi sisenemispäringuid ja mis kannatab seetõttu pideva struktuurilise ülevõimsuse käes,⁽¹²⁾ seda on kinnitanud ka viimase viie kuni seitsme aasta jooksul täheldatavad hinnalangused. Kuid ABX, kes ainult korraldab transporti ilma ise vedamisega tegelemata, nimetatud ülevõimsust kogevate maanteetranspordiettevõtete hulka siiski ei kuulu. Jacobi andmetel valitseb maanteed mööda toimuva kaubatranspordi turul tugev kasvutendents. Sellest tuleneb, et turu selline areng peaks samuti tagama transpordi- ja logistikaettevõtjate kasumi kasvu.

⁽¹²⁾ Siiski tundub, et olukord on pärast viimast laienemist ajutiselt rahunenud. Kõigest hoolimata peaks asjaolu, et suur hulk transpordiettevõtteid näib kaupade maanteevõu uuest liikmesriikidest pärit odavamalt vedajalt sisse ostvat, maanteetranspordi turul hinnakonkurentsi tugevdavama.

⁽¹⁰⁾ "Jacobs Consultancy" : Capacity of ABX Logistics and Sernam markets, final report, mai 2004.

⁽¹¹⁾ Belgia ametiasutuste 24. veebruari 2005. aasta kiri, lk 13.

(42) *Kasvupotentsiaal meretranspordi valdkonnas.* Jacobsi kohaselt oli aastatel 1998 kuni 2002. meretranspordi ekspedeermisteenuste (*freight forwarding*) sektoris kasv keskmiselt 7 %. Meritsi toimuva kaupade transpordi edasine kasv sõltub üldisematest arengutest maailmatasandil.

2.3. ABXi võrgustiku ülesehitus

2.3.1. ABXi võrgustikku kuuluvate äriühingute omandamine SNCB poolt

(43) Olgugi et käesoleva otsuse sisuks ei ole SNCB tehingud ABX-võrgustiku omandamisel – mis oma olemuselt ei saa olla ABXi soodustavad –, meenutab komisjon järgmiseks üldise tausta huvides peamisi etappe, nagu Belgia ametiasutused neid esitlesid.

(44) Belgia ametiasutused märkisid, et SNCB otsustas erinevate ABX LOGISTICS kontserni kuuluvate äriühingute omandamise äriplaanide alusel, millest nähtus investeringu tegemise ajal kiire kasumlikkuseni jõudmise perspektiiv. Allpool on lühidalt kokku võetud ettevõtete Thyssen Haniel Logistik ("THL")/Bahntrans, Dubois ja Saima Avandero (millest sai Saksamaal, Prantsusmaal ja Itaalias ABX) omandamise tingimused.

(45) *THL/Bahntrans (millest sai ABX Saksamaal) omandamine.* Teabe kohaselt, mida Belgia ametiasutused 2000. aasta oktoobris esitasid, oli kogu THL grupi ostuhind [...] (*) miljonit Saksa marka (DEM) (Thysseni grupp) + [...] DM (Deutsche Bahn AG). Coopers & Lybrand hindas selle kontserni ettevõtete väärtuseks [eespool osutatud ostuhinnast suurem väärtus (**)*] miljonit DEMi (millest [...] miljonit liitvedude eest) ja [...] miljonit DEMi, arvestades selle halduskulusid. Omandamise käigus võttis SNCB üle endiste aktsionäride kohustused, mis seonduvad põhiliselt ühele Münchenis asuvale ehitisele varem antud garantiiga. Bahntransi, Thyssen Handelsonion AG ja Deutsche Bahn AG endised aktsionärid tasusid 1. oktoobril 1998. aastal Bahntransi omandamise eest turuhinnast madalama hinna [...] miljonit eurot ([...] miljonit DEMi).

(46) Omandamisest alates oli ABX-D kahjumis. See kahjum mõjutas tõsiselt ettevõtte finantsstruktuuri, alates 1999. eelarveaastast muutus selle omakapital negatiivseks. See kuni 2005. aastani kestnud olukord sundis SNCBd emaettevõttena negatiivse omakapitaliga kaasnevate riskide tõttu väljastama tagatiskirja.

(*) Konfidentsiaalsed andmed

(**) Täpne arv on kustutatud ja asendatud selle märgiga.

(47) *Dubois (millest sai oluline osa ABXist Prantsusmaal) omandamine.* Belgia ametiasutused märgivad, et ajavahemikku 1998–2002 käsitlevate SNCB käsutuses olnud arvutuste järgi oli sisemine tasuvuslävi (IRR, *Internal Rate of Return*) 12,7 %, kapitali kaalutud keskmine hind (WACC, *Weighted Average Cost of Capital*) 9,5 % ja nüüdispuhasväärtus (NPV, *Net Present Value*) 9,7 miljonit eurot, mis lubas loota investeringu mõistlikku tasuvust.

(48) *Gruppo Saima Avandero (millest sai ABX Itaalias) omandamine.* Belgia ametiasutused märgivad, et ajavahemikku 1998–2008 käsitlevate SNCB käsutuses olnud arvutuste järgi oli IRR 13,0 %, WACC 9,0 % ja NPV 51,8 miljonit eurot, mis lubas loota investeringu mõistlikku tasuvust.

(49) Kuna komisjon oli tõstatanud küsimuse seoses võimalike ristsubsidiiumide kasutamise ja SNCB poolt ABXi tehtud investeringute rahastamiseks, esitasid Belgia ametiasutused lisaks veel järgmised täpsustused.

(a) Belgia ametiasutused märgivad, et "aastatel 1998–2000 oli riigi panus [SNCB] avalike teenuste osutamisega seotud kulude katmiseks ebapiisav" (13). Nad tuletavad meelde, et juba 2001. aastal märkis kontrollikoda, et "kogu perioodi osas, välja arvatud 1997. eelarveaasta investeerimis- ja majandamistegevused, ületas vahendite kasutamine nende kahe funktsiooni puhul ressursse nõnda, et saldo põhjal ei ole mingit märki vahendite ülekandmisest kahe avaliku teenuse ülesande ja [SNCB] muude tegevuste vahel" (14).

(b) Samuti märgivad nad, et "riigi poolt katmata jäänud avaliku teenuse ülesandeid hõlmavate SNCB majandamise ja investeringute kulude osas võttis SNCB vajaduse piires laenu" (15). See kehtib samuti nende SNCB vahendite kohta, mida kasutati ABX investeringuteks, mida lisaks "ei rahastatud eraldi laenude (...), vaid üldiste varaliste vahendite kaudu" (16).

(50) Viimaks täpsustavad Belgia ametiasutused, et pärast ettevõtete omandamisi andis SNCB välja mõned tagatiskirjad mitmetele ABXi tütarettevõtetele ning eriti ABC-D ja ABX Hispaania võlausaldajatele. Belgia ametiasutused leiavad, et need tagatiskirjad on osa eraõigusliku majandustegevusega tegelevate ema- ja tütarettevõtete tavalistest suhetest.

(13) Eriti Belgia ametiasutuste 23. detsembri 2003. aasta kiri, mis registreeriti 29. detsembril 2003. aastal numbril A/38604 all ja kiri, mis registreeriti 20. juunil 2003. aastal numbril A/23465 all.

(14) Kontrollikoda 18. mai 2001. aasta aruanne, lk 221

(15) Belgia ametiasutuste kiri, mis registreeriti 20. juunil 2003. aastal numbril A/23465 all.

(16) Belgia ametiasutuste 29. augusti 2003. aasta kiri, mis registreeriti 29. augustil 2003. aastal numbril GAB all. Loyola de Palacio Entrada nr 2805, lk 12.

2.3.2. SNCB poolt 2001. aastal tehtud reinvesteeringud

- (51) *Kapitali suurendamine Saksamaal.* SNCB suurendas 2000. aasta lõpus ja 2001. aastal Saksamaa tütaretevõtte (endine Bahntrans) kapitali 17,5 miljoni euro suuruse rahalise sissemakse ja 55 miljoni euro ulatuses SNCB lühiajaliste avansside omakapitaliks ümberarvestamise kaudu. See otsus tehti Bostin Consulting Groupi (BCG) abiga koostatud analüüsi ja soovitude põhjal.
- (52) Nendes BCG dokumentides sisaldusid järgmised põhjendused ja soovitusel.
- (a) ABX Grupp kujutas endast SNCB jaoks märkimisväärset väärtuse loomise võimalust ja strateegilist huvi.
- (b) Selle potentsiaali ärakasutamiseks olid vajalikud finantsinvesteering ja juhtimise tugevdamine.
- (53) Belgia ametiasutused toovad ära, et kasumiprognoside kohaselt oli kogu 72,5 miljoni euro suuruse investeeringu IRR selle tegemise ajal 8 kuni 10 %. See sisemine tasuvuslavi on võrreldav SNCB kapitalikuluga samal ajal.

- (c) Vaatlusalusel ajal oli selle investeeringu rahastamise parimaks võimaluseks SNCB-poolne omafinantseerimine.
- (d) Selle ABX LOGISTICSi kaudu väärtuse loomise strateegia elluviimisel oli SNCB prioriteediks Bahntransi tervendamine.
- (e) Kokkuvõtteks olid BCG eksperdid arvamusel, et tervendamiskava tuleks ellu viia kolmel põhjusel:
- edu korral võimaldaks tervendamine jätkata ABX LOGISTICSi strateegiat, "millel on potentsiaali luua väärtust enam kui 300 miljoni euro ulatuses";
 - isegi osalise edu korral võimaldaks tervendamine küsida Bahntransi edasimüümisel kõrgemat hinda.

SNCB poolt Saksamaa ABX'i 2001. aastal tehtud [...] miljoni euro suuruse investeeringu sisemise tasuvuslavi (IRR)

EBITi aastane kasvumäär	[...]						
Diskontomäär	[...]						
Aasta	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	Lõppväärtus
Diskontotegur	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Lõppväärtus
Käive	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Maksustamiselne tulu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
[...] miljoni euro omandamishinna ülejäägi kasutamine	[...]						
[...] miljoni euro suurused investeeringud 2001. aastal	[...]						
Vabad rahavood	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kapitali kaalutud keskmine hind	9 %						
Diskonteeritud rahavood kokku	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
IRR	10,04 %						

- (54) *Kapitali suurendamine 12,2 miljoni euro võrra Madalmaades.* Hollandi üksuse (endine Kersten Huniki kontsern, mis omandati 1999. aasta veebruaris ja mis ühendas ka osalusi Iirimaal) strateegiline plaan koosnes

- (a) riikliku tegevuse tugevdamisest Madalmaades riiklike kaubavedudega tegeleva ühingu omandamise teel; äriühingu tegevusmaht oli 2 000 saadetist päevas ja SNCB juhtkond leidis, et riiklikus kaubaveos tulusalt tegutsemiseks oleks vaja 6 000 saadetist.

- (b) 1999. aastal omandatud Kersten Hunik Holdingi (mis sai uueks nimeks ABX LOGISTICS Holding BV) restruktureerimise jätkamisest.
- (c) Meretranspordiettevõtete (*rederijen*) Kersten Hunik Scheepvaartmaatschappij BV ja Link Line Europa BV edasimüümisest, mis annaks 1 miljon eurot sularaha.
- (d) Tegelikuses kaeti rahastamisvajadus järgmiselt.

- 2001. aasta märtsis arvestati 9,2 miljonit eurot SNCB lühiajalisi laene ümber omakapitaliks.
- SNCB suurendas 2001. aasta septembris ABX LOGISTICS Holding BV kapitali 10 miljoni euro võrra. Need 10 miljonit eurot olid mõeldud Wegtransport BV omandamiseks ABX LOGISTICS Holding BV poolt. Aktsiate eest maksti [...] miljonit eurot, täiendavalt jäi kasutada [...] miljonit eurot selleks, et katta võimalikku hinna korrigeerimist ettevõtte väärtuse analüüsist (*due diligence*) tulenevalt.

- Belgia ametiasutuste hinnangul rahastas SNCB seega Hollandi tütarettevõtet (lisaks Wegtransport'i omandamisele [...] miljoni euro eest) 2001. aasta märtsis 9,2 miljoni euro ulatuses pluss 3 miljoni euro ulatuses 2001. septembris, kokku 12,2 miljoni euro ulatuses.
- Nende sõnul õigustasid sellist rekapiitalseerimist prognoosid Hollandi ettevõtete kasumlikkuse taastamise kohta 2002. aastal, mis kajastusid 2000. aasta lõpus prognoositud tulemi positiivses arengus:

	2000. a	2001. a eelarve (koostatud 2000. a lõpus)	2002. a eelarve (koostatud 2001. a lõpus) (*)
Käive	54,1	60,9	86,4
Maksustamiselne tulu (EBIT)	- 2,59	- 2,73	- 0,68

(*) sh Wegtransport omandamisega seotud käive

- (55) Belgia ametiasutused leiavad, et kõnealuse investeeringu sisemine tasuvuslavi oli sel ajal olemasolevate tulemprognooside põhjal selle 12,2 miljoni euro suuruse investeeringu juures umbes 11 %.

Madalmaade ABX-isse tehtud SNCB reinvesteeringu sisemise tasuvuslavi (IRR) arvutus 12,2 miljoni euro kohta (miljonites eurodes)

EBITi aastane kasvumäär	[...]	Lõppväärtus					
Diskontotegur	[...]						
Aasta	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Diskontotegur	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	2000. a	2001. a eelarve, koostatud 2000. a lõpus	2002. a eelarve, koostatud 2001. a lõpus (*)	Kava 2003 (**)	Kava 2004 (**)	Kava 2005 (**)	Lõppväärtus
Käive	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Maksustamiselne tulu	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
12,2 miljoni EUR suurune rekapiitalseerimine 2001. aastal	[...]						
Vabad rahavood	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kapitali kaalutud keskmine hind	9 %						
Diskonteeritud rahavood kokku	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
IRR	11,3 %						

(*) sh Wegtransporti omandamisega seotud käive

(**) Vanad andmed ei ole kättesaadavad. (1) 2003. aasta oodatud [...] %lise tegevuskasumimarginaali ja (2) alates 2004. aastast [...] % lise aastase käibe- ja kasumi kasvumäära põhjal tagantjärele koostatud hinnang.

(56) Kapitali suurendamine 30 miljoni euro võrra Prantsusmaal. 2001. aasta detsembris suurendas SNCB aastatel 1999–2000 omandatud Prantsuse äriühingu omakapitali, et saaks käivitada 70 miljoni suuruse panga krediidiini saamist võimaldava võlanõuete väärtpaberistamise programmi. ABX LOGISTICS (France) SA laenuandja Société Générale seadis sellise omakapitali suurendamise ABX LOGISTICS (France) SA äriliste võlanõuete portfelli väärtpaberistamise kohustuslikuks eeltingimuseks.

(57) Belgia ametiasutuste sõnul nähtus tol ajal olemasolevatest ABX LOGISTICS (France) SA finantsprognosidest tervendamise raames kasumlikkuse taastamise perspektiiv. See plaan nägi ette maksustamiseelse tulu (EBIT) suurendamise rea tegevuse optimeerimise meetmete (informaatika, jaotusprotsesside ülevaatamine, tegevuste sulgemine ja lõpetamine, töötajate ühtlustamine, tegevuste lõimimine) tulemusel: – 19,6 miljonilt eurolt 2001. aastal 4,6 miljoni euron 2003. aastal.

(59) Belgia ametiasutused leiavad, et tol ajal olemas olnud tulemiprognosid näitasid selle 30 miljoni euro suuruse investeeringu juures 14 %list IRRi.

ABX Logistics France'i tulemiprognos (september 2001)

	2000 tegelik	2001 eelarve	2002 prognoos	2003 prognoos
Käive	516,0	631,0	626,0	646,0
Maksustamiselne tulu (EBIT)	- 6,1	- 19,6	- 8,2	4,6
Netotulem	- 2,1	- 28,4	- 11,6	4,0

Allikas: Tervendamiskava, lk 43; kurs 1 EUR = 6,5957 FRF

(58) SNCB hinnangul oleks väärtpaberistamine võimaldanud asendada välise finantseeringu SNCB lühiajalise finantseeringuga. Lühiajaliselt võis olulise osa selle väärtpaberistamise tulemusel vabanenud vahendite ülejäägist tõepoolest paisata ABX kontsernkontole (vahendite koondamine), mis võimaldas ka selle liikmeteks olevatel ühingutel osaliselt tagasi maksta oma tasumata krediidisummad SNCBle.

Prantsusmaa ABXisse tehtud SNCB reinvesteeringu sisemise tasuvuslääve (IRR) arvutus 2001. aastal 30 miljoni euro kohta (miljonites eurodes)

EBITi aastane kasv	[...]						
Diskontotegur	[...]	Lõppväärtus					
Aasta	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Diskontotegur	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	2000. a tegelik	2001. a eelarve	2002. a prognoos	2003. a prognoos	Kava 2004 (*)	Kava 2005 (*)	Lõppväärtus
Käive	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Puhastulem	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
30 miljoni EUR suurune rekapiitalseerimine 2001. a	[...]						
Vabad rahavood	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Kapitali kaalutud keskmine hind	9 %						
Diskonteeritud rahavood kokku	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
IRR	14,0 %						

(*) Vanad andmed ei ole kättesaadavad. (1) 2004. aasta oodatud [...] %lise ja 2005. aastal oodatud [...] %lise tegevuskasvumarginaali ja (2) alates 2004. aastast [...] %lise aastase käibe- ja kasumi kasvumäära põhjal tagantjärele koostatud hinnang

(**) [...] % maksustamiseelse tulu (EBIT) põhjal

2.3.3. Paralleelsed toetused SNCBlt ABXile

- (60) Belgia ametiasutused täpsustasid, et kui SNCB omandas Iirimaa ja Portugali äriühingud ning õhu- ja meretranspordiettevõtteid Belgias, siis võttis SNCB üle kas kõik või osa nende äriühingute võlgadest ning arvestas need seejärel ümber omakapitaliks. Nende sõnusti oli omakapitaliks ümberarvestamise, mida nad ise käsitlevad paralleelsete toetustena, eesmärk:
- (a) kas teatavate äriühingute liitumise võimaldamine ja kontserni õigusliku lihtsustamise eesmärgi saavutamine (Iirimaa, Portugal);
- (b) veolubade säilitamise võimaldamine (Iirimaa);
- (c) või äriühingutel nende õhu- ja meretranspordialase tegevuse jätkamise võimaldamine koos väliste finantseerimisvahendite saamiseks vajalike omavahendite tasemega (Air&Sea Belgia).
- (61) Belgia sõnul oli omavahendite taastamine ja kiire uuesti kasumlikkuseeni jõudmine: (1) tagatud suhtega nende kahjumi ja käibe vahel, (2) ümberarvestamiste üldsummaga ja (3) juhatuse poolt 2002. aasta lõpus koostatud finantsnäitajatega (2003. aasta eelarve), mis nägid ette tasakaalu saavutamise umbes 2003. aasta lõpuks. Neid

tütarettevõtteid ei tohiks vaadelda kui raskustes ettevõtteid ja nende olukord ei ole seega võrreldav kolme algses ümberkorralduskavas nimetatud raskustes üksuse omadega. Belgia ametiasutuste sõnul on SNCB täpse ja ühekorde sekkumisega tütarettevõtete puhul tegemist tavalise äritegevuse käigus toimuva ematettevõttepoolse teatavate tütarettevõtete rahastamisega, ning on seega täiesti kokkusobiv turumajanduses tegutseva erainvestori põhimõttega.

- (62) 2002. aasta lõpus kolme kõnealuse ettevõtte jaoks koostatud 2003. aasta eelarve näitas muuseas tasakaalustumise või peaaegu tasakaalustumise (kahjum alla 1 miljoni euro) perspektiivi 12 kuu jooksul plaani käivitamisest.

	Puhastulem 2002	Puhastulem 2003. a eelarves (*)
ABX LOGISTICS (Ireland) Ltd.	- 0,3	0,0
ABX LOGISTICS (Portugal) Lda	- 3,5	- 0,3
ABX LOGISTICS Int. (Belgium) SA/NV	- 2,0	- 0,8

(*) Juhatus 2002. a septembris koostatud eelarve

Iirimaa, Portugali ning Belgia Air&Sea äriühingute 2002. a põhilised finantsandmed (Miljonites eurodes)

	Käive 2002 (tegelik)	Äritulem (EBIT) 2002 (tegelik)	Puhastulem 2002 (tegelik)	Puhaskahjum 2002 % na käibest	Konverteeringute kogusumma	
					Algse plaani järgi (*)	Tegelik
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

(*) Ümberarvestamine omakapitaliks 91,6 miljonit eurot + täiendavate vahendite andmine 140 miljoni euro ulatuses, millest 21 miljonit eurot oli tütarettevõtetele antud turvavaru

- (63) Belgia ametiasutused esitasid sisemise tasuvusläve (IRR) arvutused kõigi tehingute kohta. Nende siinkohal mitte terves ulatuses esitatud arvutuste puhul on kasutatud metodoloogiat, mis on võrreldav sellega, mida kasutati 2001. aasta reinvesteeringute kohta esitatud arvutuste puhul. Nende kohaselt jääb IRR iga kord 9,6 ja 12,7 % vahele.

Komisjoni taotlusel esitasid nad siiski sisemise tasuvusläve hinnangu, mille kohaselt oleks IRR selle investeeringu puhul 10,9 %.

- (64) Samuti on SNCB teinud 3,8 miljoni euro suuruse investeeringu ABX Singapouri. Belgia ametiasutuste sõnusti ei kuulu ABX Singapouriga seonduvad toetused mingil moel asutamislepingu artikli 87 kohaldamisalasse.

- (65) Samuti on SNCB andnud 2000. aastal 3 miljoni euro suuruse garantii ühe Singapuris asuva ehitise ehitamiseks. Belgia ametiasutused leiavad, et see tehing jääb samuti asutamislepingu kohaldamisalast välja. Sellega seoses täpsustavad nad, et garanteeritud võlakohustus on esmalt tagatud dunaamilisel ja pidevalt kasvaval turul ehitisega, mille asukohta peetakse heaks. See ehitis müüdi 2005. aastal.

2.4. Riigi roll ABXi käsitlevates SNCB otsustes

- (66) Lisaks menetluse algatamisel seda käsitlevale teabele võtab komisjon siinkohal kokku mõned üksikasjad, mis hõlmavad SNCBd ja riigi võimalikku mõju selle otsustele.

2.4.1. Haldusnõukogu ja SNCB tegevus

- (67) SNCB on riigi osalusega iseseisev äriühing. Riigi osalusega iseseisva äriühinguna ei laiene SNCBle 21. märtsi 1991. aasta mõnede riigi majandusettevõtete kohta käiva seaduse⁽¹⁷⁾ kohaselt pankrotiseadus. Tema tegevusala on reisijate- ja kaubavedu, aga ta võib arendada igasugust selle tegevusalaga otseselt või kaudselt seotud äritegevust. Tema organiteks on haldusnõukogu (HN), juhatuse (J) ja tegevdiirektor (TD). HNi kuulub 10 liiget, sealhulgas TD. HN liikmed⁽¹⁸⁾ nimetab kuningas ja nad valitakse kompetentsi täiendavuse põhimõttest lähtudes⁽¹⁹⁾.

- (68) Olgugi, et SNCB on vabandus arendada igasuguseid oma ühiskondliku eesmärgiga kokkusobivaid tegevusi, on Belgia seadusandja kehtestanud teatavad piiravad mehhanismid selleks, et kontrollida, et riigi äriühing ei rikuks seadust, oma põhikirja või halduslepingut. Peamine mehhanism on seaduse, SNCB põhikirja ja halduslepingu täitmist jälgiva valitsuse esindaja osalemine juhtorganites, eelkõige haldusnõukogus ja juhatuses.

2.4.2. Kontrollikoja järeldused

- (69) Belgia Kontrollikoda edastas 2001. aasta mais SNCB kohta aruande,⁽²⁰⁾ millest selgub mitu märkimisväärset asjaolu, et selgitada küsimust riigi mõju kohta SNCB poolt võetud äritegevust käsitlevatele otsustele. Esiteks märgitakse selles aruandes, et *SNCB tegevusala on määratletud järgmiselt: "äriühingu tegevusala on reisijate- ja kaubavedu raudteel. Äriühing võib ise või osalemise kaudu olemasolevates või loodavates Belgia, välismaa või rahvusvahelistes ettevõtetes*

⁽¹⁷⁾ Eelkõige hõlmab see nimetatud seaduse artikleid 2, 3, 8, 12 ja 41.

⁽¹⁸⁾ Belgia esitatud teabe põhjal ei ole HN liikmeks olemine (kõik HN liikmed) ühildatav Euroopa Parlamendi, riigi parlamendi, ministri või riigisekretäri, ühenduse või piirkonna valitsuse liikme, provintsi kuberner, provintsinõukogu alalise liikme ja SNCB töötaja mandaadi või ülesannetega.

⁽¹⁹⁾ Kontrollikoda märgib (lk 46): HN liikmete tagasisalvimiseks on praegu vajalik haldusnõukogu kahekolmandikulise häälteenamusega antud heakskiit.

⁽²⁰⁾ Kontrollikoda: S.N.C.B poolt riigi rahaliste vahendite nõuetekohane kasutamine; esindajatekoja 11. mai 2000. a resolutsiooni täitmisel läbi viidud audit; Brüssel, mai 2001.

tegeleda igasuguse kaubandus-, tööstus- või finantstegevusega, mis kas otseselt või kaudselt, täielikult või osaliselt seondub tema tegevusalaga või mis võiks seda lihtsustada või selle elluviimist või arendamist soodustada (...)."

23. juuli 1926. aasta seaduse, millega S.N.C.B loodi, algne tekst selle tegevusala ei täpsustanud. Seaduse teksti viidi tegevusala sisse 1. augusti 1960. a. seadusega (millega muudeti eelviidatud seadust) järgmiste kaalutluste põhjal: "Esitatud seaduseelnõu sõnastab seega S.N.C.B. tegevusala, sätestades, et viimasel on õigus tegeleda igasuguste tegevustega, mis on seotud võrgu kasutamisega, eelkõige einelaudade ja baaride jne kasutamisega, endale kasutamiseks mõeldud inventari ehitamisega, kaubavedude lihtsustamiseks mõeldud igasuguse teetranspordi korraldamisega (...)."

SNCB tegevusala on seega taotluslikult väga lai. Teisalt ei kätke see määratlus endas ühtegi geograafilist piirangut (...) Seda tegevusala võib tõlgendada igasuguste kaubandus- või isegi finantstegevuste õigustusena.

- (70) Teiselt poolt, seoses SNCB poolt ABXi kasuks tehtud kuludega märgib kontrollikoda ära, millise prisma läbi on koostatud mõned selle aruande osad: "Võttes arvesse S.N.C. B iseotsustusõigust võetavate riskide ja tehtavate panuste osas, tuleb eriliselt tähelepanu pöörata ABX võrgu arendamise raames tehtud omandamise otsustele. Selle analüüsi eesmärk on ennekõike selgitada nende otsuste tegemise ja järgimise tingimusi, ennekõike selleks, et näitlikustada raskusi seoses selliste õigusnormide rakendamisega, mis võimaldavad riigil vältida ettevõtte avaliku teenuse kohustuste täitmise võimekuse hädaohtu seadmist."⁽²¹⁾

- (71) Selles osas jõudis kontrollikoda järgmistele järeldustele:

- (a) "ABX võrgu strateegia arendamine on selgelt [SNCB] juhatuse algatatud";⁽²²⁾

⁽²¹⁾ Kontrollikoja 18. mai 2001. a aruanne, lk 142

⁽²²⁾ Kontrollikoja 18. mai 2001. a aruanne, lk 151

- (b) "seoses raudteega mitteseonduvate investeeringute ning osaluste omandamisega kaubandustegevuses on riigi osalusega äriühingule [SNCB] antud laialdane isetsustustõigus";⁽²³⁾
- (c) "SNCB poolt oma [äri]tegevusega seotud otsuste tegemist piiravad üksnes tema tegevusala ja 21. märtsi 1991. a seaduse sätted, mis peavad ennetama avaliku teenuse ülesannete täitmise ohustamist";⁽²⁴⁾
- (d) "raudteega mitteseotud tegevustesse tehtud investeeringud ei vaja (...) eelnevat heakskiitu, nii et kogu riigi kontroll seisneb täielikult valitsuse esindaja sekkumises";⁽²⁵⁾
- (e) "Praegu kehtivad õigusnormid, mis annavad avaliku teenuse ülesannete täitmist ohtu seadvate [SNCB] otsustega seoses valitsuse esindajale kaebeõiguse ja ministrile tühistamise õiguse, ei taga piisavalt, et nende teenuste püsivus kui eesmärk oleks täidetud"⁽²⁶⁾.

- (72) Valitsuse esindaja ja järelevalvet teostava ministri sekkumist on kontrollikoja aruandes käsitletud SNCB avaliku teenuse ülesandeid ohustava riski ja riigil nende riskide vähendamiseks kasutada olevate kontrollivahendite ebapiisavust arvestavas kontekstis. Ka valitsuse esindaja 2. märtsi 2000. aasta⁽²⁷⁾ sekkumise eesmärk oli kontrollida, ega ABXi Itaalia harusse tehtav investeering "ei saa kahjustada [SNCB] avaliku teenuse ülesannete täitmist...". 28. aprillil 2000. aasta⁽²⁸⁾ võttis sõna liikuvuse ja transpordiminister, et väljendada soovi, et "ettevõtja strateegilised tegevused oleksid pikaajalised ja võimaldaksid tagada ettevõtja elujõulisuse püsimise". 31. mai 2000. aasta⁽²⁹⁾ sõnavõttus, mis järgnes valitsuse esindaja 26. mai 2000. aasta⁽³⁰⁾ sõnavõttule, milles viimane tuletas meelde "nüuet, et äritegevus peab olema kokkusobiv SNCB tegevusala ning talle seadusega antud ülesannetega..." täpsustas liikuvuse ja transpordiminister: "riigi järelevalve teostamise tingimusi osaluse omandamise või ülevõtmise juhul...".

2.4.3. Ministrite nõukogu sekkub ABXi ümberkorraldamisse

- (73) Lisaks märkis komisjon uurimismenetluse algatamisel ära [Belgia valitsuse] ministrite nõukogu 22. veebruaril 2002. a. istungi protokollil ja sellega seotud pressiteate⁽³¹⁾, mis

näitab sellest kuupäevast alates selgelt valitsuse seotust ABX ümberkorraldamist käsitlevate otsuste tegemisega: "Peaministri ettepanekul kiitis ministrite nõukogu heaks rea ABXi tegevusi käsitlevaid meetmeid. SNCB esitatud andmete ja strateegiliste kaalutluste põhjal võeti vastu järgmised otsused: sellise valdusettevõtte loomine SNCB poolt, mis ühendaks kõik ABXi tegevused (...)".

2.4.4. SNCB rahastamisvõimekus aastatel 1998 kuni 2001

- (74) Komisjon märkis, et aastatel 1998–2001 oli SNCB ise turul laenude saamiseks piisavalt heas majanduslikus olukorras. See tuleneb iseäranis:

- (a) asjaolust, et 1998. aastal oli SNCB bilansistruktuur tugev, finantsvõlgade ja omakapitali suhe oli 51 % 1998. aastal, 54 % 1999. aastal, 62 % 2000. aastal ja 90 % 2001. aastal ning konsolideeritud tuleml oli positiivne;⁽³²⁾

- (b) NERA sõltumatu eksperdi uuringust, mis näitas, et SNCB võlakohustused on selle perioodi jooksul teiste sama sektori võrreldavate ettevõtjatega võrreldes jäänud talutavatesse piiresse. NERA kohaselt vastab selline talutav tase võlgade/omakapitali suhtele 0,8/1–1,25/1⁽³³⁾. Samas uuringus jõudis NERA järeldusele, et aastatel 1997–2001 SNCB tase neid väärtusi ei ületanud⁽³⁴⁾.

- (75) Alates 2002. aastast aga SNCB finantsolukord halvenes. Tema konsolideeritud raamatupidamisaruannetes esitatud finantsvõlad kasvasid 3,9 miljardilt eurolt 2001. aastal 5 miljardi euroni 2002. ja 6,2 miljardi euroni 2003. aastal, seejuures kõik konsolideeritud võlad kokku kasvasid 8,6 miljardilt eurolt 2001. aastal 9,6 miljardi euroni 2002. ja 10,7 miljardi euroni 2003. aastal, samal ajal kui SNCB omakapital vähenes 4,9 miljardilt eurolt 2001. aastal 4,4 miljardi euroni 2002. ja 4,2 miljardi euroni 2003. aastal. Võttes arvesse ainult alla ühe aasta pikkusi finantslaene,⁽³⁵⁾ siis nende suhe kasvas 80 %lt 2001. aastal 144 %ni 2002. ja 150 %ni 2003. aastal, samal ajal kui SNCB teatas neil aastal konsolideeritud kahjumist.

⁽²³⁾ Kontrollikoja 18. mai 2001. a aruanne, lk 142

⁽²⁴⁾ Kontrollikoja 18. mai 2001. a aruanne, lk 141

⁽²⁵⁾ Kontrollikoja 18. mai 2001. a aruanne, lk 154

⁽²⁶⁾ Kontrollikoja 18. mai 2001. a aruanne, lk 154

⁽²⁷⁾ Kontrollikoja 18. mai 2001. a aruanne, lk 152

⁽²⁸⁾ Kontrollikoja 18. mai 2001. a aruanne, lk 150

⁽²⁹⁾ Kontrollikoja 18. mai 2001. a aruanne, lk 153

⁽³⁰⁾ Kontrollikoja 18. mai 2001. a aruanne, lk 153

⁽³¹⁾ Kätesaadav veebis: <http://www.belgium.be/>.

⁽³²⁾ Belgia ametiasutuste 29. augusti 2003. aasta kiri, mis registreeriti 29. augustil 2003. aastal numbri all GAB. Loyola de Palacio Entrada nr 2805, lk 4.

⁽³³⁾ NERA aruanne, lk 58.

⁽³⁴⁾ NERA kohaselt (lisa D.1, lk 7) oli võlgade/omakapitali suhe 1997., 1998. ja 1999. aastal 0,6; 2000. aastal 0,8 ning 2001. aastal 1,0.

⁽³⁵⁾ Aastatel 1998–2002 saavutas SNCB eespool nimetatud suhte, lisades aasta jooksul lõppevad LT finantsvõlad, mis selgitab erinevust 90 % ja 80 % vahel 2001. aastal ja erinevusi järgmistel aastatel.

3. ABXI ÜMBERKORRALDAMISE JA ERASTAMISE MEETMETE ÜKSİKASJALIK KIRJELDUS

- (76) ABX kontserni ettevõtteid ühendati ühe ABX LOGISTICS Worldwide NV/SA nime kandva valdusettevõtte alla (edaspidi "ABX-WW")⁽³⁶⁾. Lisaks olid Air&Sea ettevõtteid, mis senini olid ühendatud erinevatesse ABX riigisisestesse üksustesse, juba suures osas üle viidud ABX-WW vastloodud allgrupi ABX LOGISTICS Air&Sea Worldwide SA/NV alla (edaspidi "ABX-Air&Sea")⁽³⁷⁾.

See ühendamine toimus 2002. aastal algatatud kogu kontserni tegevuse põhjaliku ümberkorraldamise raames. Ümberkorraldamine tähendas nii operatiivmeetmeid (eri üksuste lõimimine, keskteenistuse loomine, tulemusüksustel põhinev korraldus, tootmisvõimsuse ja -pingutuste vähendamine ...) kui ka finantsmeetmeid, mille eesmärk oli taastada kontserni finantsstruktuur ja elujõulisus. Ümberkorraldusmeetmeid arvesse võttes sõlmis SNCB ühe investoriga ABX-Worldwide müümise kokkuleppe tingimusega, et komisjon kiidab ümberkorraldamise heaks.

Järgnevalt kirjeldatakse selle ümberkorraldamise peamisi elemente.

- (77) Belgia ametiasutused toovad välja, et tänu sellele ümberkorraldamisele saavutas ABX-WW alates 2004. aastast tegevusrentaabluse (EBIT 11,6 miljonit eurot) ja peaks puhaskasumisse jõudma alates 2006. aastast (puhaskasum 10,7 miljonit eurot)⁽³⁸⁾.

3.1. ABX grupi lõimimine ja reorganiseerimine

- (78) Ellu on viidud mitmeid ABX kontserni kuuluvate äriühingute lõimimismeetmeid: kontserni juhtimisstruktuuride (programm Phoenix), infosüsteemide, finantsjuhtimise ja inimressursside juhtimise lõimimine.
- (79) *Phoenix*. Belgia ametiasutused toovad ära, et selle programmi eesmärk on lõimida kontserni eri ettevõtete rahvusvaheline juhtimine, kasutada ära tegevussünergiaid, keskendada ostumahud väiksemale tarnijate hulgale, tugevdada *Corporate Center*'it luues sellele oma ülesannete täitmiseks vajalikud protsessid ning andes vajalikud pädevused ja informaatikavahendid, koordineerida nn tootmisüksuste kaudu eri maade vahelist kaubandus- ja

operatiivtegevust ning kliendi teenusekvaliteeti ja tugevdada kohaliku juhtkonna vastutust ja motivatsiooni töötada koostöös kontserni teiste üksustega.

- (80) *Informaatika*. Belgia ametiasutused toovad välja, et infosüsteemide lõimimise eesmärk on olemasolevate süsteemide lõimimine, rakenduste ratsionaliseerimine ja üle kogu kontserni töötavate lahenduste käivitamine.
- (81) *Finantsasjade tsentraliseerimine*. Finantsjuhtimise tsentraliseerimiseks kontsernisiseselt tugevdati kontserni keskuse finantsjuhtimismeeskonda. Samuti tugevdati finants- ja vahendite kontrolli meeskondi ja loodi uued tulemi konsolideerimise ja kliendivõlgade haldamise meeskonnad. Finantsteabe kvaliteeti parandati eespool nimetatud informaatika lõimise projektidega ja riikidest kontserni keskusele esitatava finantsteabe standardiseerimisega.
- (82) Finantstsentraliseerimise raames käivitas ABX kõigi kontserni kuuluvate äriühingute vahendite koondamise mehhanismi. Kõnealune rahakoondamine (*cash pooling*) tõi kaasa selle, et ABX kontsern avas 2001. aasta jaanuaris ühe finantsasutuse juures SNCB garantiiga ühise maksimaalselt [...] miljoni euro suuruse limiidiga krediidiiliini.

Belgia ametiasutused näitasid komisjonile, et selle [...] miljoni euro suuruse krediidiiliini eest tuleb laenu andvale pangale maksta tasu ning 2001. aasta jaanuaris selle krediidiiliini tagamiseks antud garantii eest makstakse [...] baaspunkti suurust tasu.

⁽³⁶⁾ See ümbergrupeerimine toimus 29. detsembril 2003. aastal, välja arvatud ABX LOGISTICS (France) SA rahvusvaheliste ettevõtete osas, mis kanti üle 2004. aasta detsembris. Belgia ametiasutuste sõnul olid need ettevõtteid kasumlikud või sellele lähedal. Asjaomased üksused olid ABX LOGISTICS Air&Sea (France) SAS, "Road International", Mitjaville S.A.S. ja Lacombe Transports Internationaux Sarl.

⁽³⁷⁾ Selleks ajaks olid ABX-Air&Sea alla ühendatud juba Air&Sea ettevõtteid Belgias, Aasias ja Ameerikas. Air&Sea ettevõtteid Madalmaades ühendati 2005. aasta jaanuari alguses. Saksamaa Air&Sea ettevõtete ületoomine on edasi lükkunud kahel põhjusel: i) ilmnes, et see üleviimine looks üleviimise aastal ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH raamatupidamises [...] miljoni euro suuruse tulu, ent tooks seejärel kaasa korduva aastas üle [...] euro suuruse raha äravoolu; ja ii) selle tehingu tagajärjel kaotaks ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH oma tegevusega seotud võlanõuete väärtpaberistamise programmist tulenevad finantsvahendid ehk [...] miljonit eurot. Need ressursid tuleb saada kõrvuti teiste finantseerimisallikatega, mida ei ole võimalik saavutada, kui äriühingu bilansistruktuuri tugevdada ei saa.

⁽³⁸⁾ Belgia ametiasutuste 9. juuni 2005. aasta kiri. Arve on ajakohastatud ja need võivad seega erineda 2005. aasta jaanuari prognoosidest.

(83) *Inimressursid*. 2003. aasta novembris võeti tööle kontserni inimressursside juht, kelle ülesandeks sai tütarettevõtete inimressursside koordineerimise ja juhtimise struktuuride ja protsesside ning kontserni juhtivate ja kõrge potentsiaaliga töötajate värbamise, hindamise ja töötasustamise ühtse korralduse loomine. 2005. aastal luuakse Euroopa ettevõttenõukogu.

(84) Belgia ametiasutused märgivad, et koordineerimisfunktsioonide tsentraliseerimine viib kesksete teenuste tõhustumiseni. Rahvusvaheliste ja/või mitmetooteliste klientide üldise raamatupidamisarvestuse (*Global Accounts*) kuludest, kesksetest informaatikakuludest ja struktuuri (finants-, juriidilise, inimressursside, teabevahetus-) kuludest koosneva

kesksete teenuste hinna ulatuses esitatakse ABX-WW tütarettevõtetele arved litsentsi- ja teenustasude (*licence & service fees*) eest. Selliselt tagasi nõutav summa moodustab umbes [...] % ABX-WW tütarettevõtete käibest ja katab kaubamärgi kaitsmise ja kasutamise seotud ning kõigi keskuse poolt tütarettevõtetele osutatud teenustega seotud kulud.

- (85) Lisaks sellele märgivad Belgia ametiasutused, eelkõige hiljutist uuringut⁽³⁹⁾ tsiteerides, et struktuurikulud on kõigis sektorites sarnase suurusega kontsernide keskmisest väiksemad. Peakorteri (*Headquarters*) suuruse võrdlemisel kontserni suurusega tuleb välja, et uuritud kontsernide geomeetriline keskmine oli 186 peakorteri töötajat 10 000 töötaja kohta. See keskmine on kõrgem kui ABXil, kus on 10 000 töötaja kohta 60 keskteenistuse töötajat.
- (86) ABX ettevõtteid ühendati teatavaks hulgaks nn tulemuskeskusteks, mis vastavad ettevõtetele, mis aastaks 2006 pidid olema iseseisvalt elujõulised (sealhulgas suurimates raskustes olevad *Road Domestic* ettevõtteid Saksamaal).

3.2. Saksamaa ABXi erimeetmed

- (87) *Operatiivmeetmed*. Lisaks menetluse algatamisel kirjeldatud operatiivsetele ümberkorraldusmeetmetele toovad täiendavad tütarettevõtete ja ettevõtete müümise, agentuuride ja tegevuste sulgemise ning tootlikkuse parandamisega seotud meetmed põhimõtteliselt 2005. aasta lõpupoole planeeritud ümberkorralduskava lõpuks kaasa 64 üksuse (69 %) kaotamise, käibe vähenemise 184 miljoni euro võrra (−30 %), töökohtade vähenemise 1 589 täistööajale taandatud töötaja võrra (−43 %) ja tegevuspinna vähenemise 405 062 m² võrra (−56 %) (40) ning grupi elujõulisuse taastumise aastateks 2006–2007.
- (88) 1. detsembri 2005. aasta kuupäevaga kirjas märkisid Belgia ametiasutused lisaks, et “*seoses Saksamaa turu ebasoodsa arenguga ja arvestades Euroopa Komisjoni suuniste nõudeid, töötab ABX välja plaani, mis võimaldaks tal vähendada [...] oma maanteetranspordi tegevuse ulatust Saksamaal. (...)*”

See plaan ei ole veel valmis. ABX LOGISTICS võib seega võtta Euroopa Komisjoni ees kohustuse vähendada Saksamaal [...] kuupäevaks sulgemiste, müümiste ja partnerluste kaudu oma riikliku kiirkulleriteenuse võrku eesmärgiga vähendada ABXi kontrolli all olevate agentuuride arvu, mis praegu on 39, [...] agentuurini. ABX võiks lisaks jääda aktsionäriks [...] umbes [...] üksuses [...]”

- (89) *Tootlikkuse parandamine*. Belgia ametiasutuste esitatud andmete kohaselt loovad Saksamaal võetavad

ümberkorraldusmeetmed Saksamaa ABXi jaoks (teoreetilise, samaks jääva käibe juures) hinnatäiendi umbes 14,6 miljoni euro võrra.

- (90) *Finantsiline ümberkorraldamine*. SNCB plaanib viia läbi 50 miljoni euro suuruse võlgade omakapitaliks ümberarvestamise, 100 miljoni euro ulatuses täiendavate omavahendite andmise ja 7,4 miljoni euro ulatuses intresside omakapitaliks ümberarvestamise. Need meetmed võetakse pärast komisjoni heakskiidu saamist. Selline kapitaliga toetamine peab võimaldama ABX-DI viia omavahendite tase, mis 31. detsembril 2004. aastal oli −143 miljonit eurot (vahepeal ajakohastatud andmete kohaselt −141,2 miljonit eurot), 14,4 miljoni euron. Belgia ametiasutuste sõnul on selline omavahendite kogumaht vajalik ABX-WW kavandatud erastamise läbiviimiseks (41).
- (91) *Prognoositavad tulemused*. Kõigi nende meetmete võtmine peaks äriplaani kohaselt viima ABX-D tegevuse elujõulisuse taastumiseni alates 2006. aastast (EBIT [...] miljonit eurot) ja puhta elujõulisuseni alates 2007. aastast (puhaskasum [...] miljonit eurot).

3.3. Madalmaade ABXi erimeetmed

- (92) *Operatiivmeetmed* Lisaks menetluse algatamisel kirjeldatud operatiivsetele ümberkorraldusmeetmetele toovad täiendavad tütarettevõtete ja ettevõtete müümise, agentuuride ja tegevuste sulgemise ning tootlikkuse parandamisega seotud meetmed kaasa 4 üksuse (−44 %) kaotamise, käibe vähenemise 14 miljoni euro võrra (−21 %), töökohtade vähenemise 93 täistööajale taandatud töötaja võrra (−22 %) ja tegevuspinna vähenemise 18 400 m² võrra (−28 %).
- (93) *Tootlikkuse parandamine*. Belgia ametiasutuste esitatud andmete kohaselt loovad Madalmaades võetavad ümberkorraldusmeetmed Madalmaade ABXi jaoks hiljemalt aastatel 2006–2007 oodatava grupi elujõulisuse taastamise ajaks (teoreetilise, samaks jääva käibe juures) tulude paranemise umbes 5,7 miljoni euro võrra.
- (94) *Finantsiline ümberkorraldamine*. SNCB planeerib viia läbi 10 miljoni euro suuruse võlgade ja 0,6 miljoni euro suuruse intresside omakapitaliks ümberarvestamise pärast komisjonilt heakskiidu saamist. Selline kapitaliga toetamine peab võimaldama ABX-NLI viia omavahendite tase, mis 31. detsembril 2004. aastal oli −1,3 miljonit eurot (vahepeal ajakohastatud andmete kohaselt −1,5 miljonit eurot), 9,3 miljoni euron. Belgia ametiasutuste sõnul on selline omavahendite kogumaht vajalik ABX-WW kavandatud erastamise läbiviimiseks (42).

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

⁽⁴⁰⁾ Belgia ametiasutuste 14. jaanuari 2005. aasta kiri, lk 23.

⁽⁴¹⁾ Belgia ametiasutuste 24. veebruari 2005. aasta kiri, lk 12.

⁽⁴²⁾ Belgia ametiasutuste 24. veebruari 2005. aasta kiri, lk 12.

- (95) *Proгноositavad tulemused.* Kõigi nende meetmete võtmine peaks äriplaani kohaselt viima ABX-NL tegevusliku elujõulisuse taastumiseni alates 2006. aastast (EBIT [...] miljonit eurot) ja puhta elujõulisuseni alates 2007. aastast (puhaskasum [...] miljonit eurot).

3.4. Loobumine *road domestic* ettevõtetest Prantsusmaal

- (96) Seoses kogu ABX kontserni elujõulisuse seisukohast kriitiliseks peetavate ABX-Fi raskustega märkisid Belgia ametiasutused, et SNCB loobub töötajate poolt ettevõtte väljaostmise teel ABX-France'i *road domestic* ettevõtetest. Töötajate poolt ettevõtte väljaostmist käsitleti üksikasjalikumalt menetluse algatamisel ja siinkohal tuleb üksnes lühidalt meenutada, et ABX-Fi siseriikliku tegevusega seotud ettevõtted müüdi töötajatele, kes ostsid ettevõtte välja [...] miljoni euro suuruse negatiivse turuhinnaga. Müügitehing jõustus 31. märtsil 2005. aastal südaööl. ABX-Fi ülejäänud ettevõtted anti üle ABX-WWle.
- (97) Kaks eksperti, Deloitte ja Ernst&Young Transation Advisory Services, jõudsid järeldusele, et ABX-Fi riiklike teenuste üksuste [...] miljoni euro suurune alla turuhinna müügihind on sobiv ja vastab turuväärtusele.
- (98) Belgia ametiasutuste sõnul "loobus SNCB ABX France'i investeerimise jätkamisest: 2003. aasta veebruaris teatavaks tehtud rekapiitaliseerimismeetmeid ellu ei viidud. Prantsusmaad hõlmavad meetmed – sealhulgas ettevõtte väljaostmine töötajate poolt – lähtusid loogikast, et tegevust ei jätkata, ent olid hästi korraldatud ja sotsiaalses plaanis vastutustundlikud, võimaldades säilitada enam kui 2300

töökohta. SNCB tõmbub Prantsusmaalt tagasi: pärast töötajate poolt ettevõtte väljaostmist jäi ABX France'i ainsaks tegevuseks kolme kasumliku logistikalepingu täitmine, mida jätkatakse kuni [...] lõpuni ja mille käive on ainult 29 miljonit eurot. Praegu ei ole ABX France'il enam ühtegi toimivat ettevõtet ja ta läheb kahtlemata likvideerimisele⁽⁴³⁾. Niisiis isegi kui käsitleda tegevuse lõpetamist Prantsusmaal laias mõttes ABX Logistics grupi ümberkorraldamisena, siis ei ole tegemist Prantsusmaal ABX LOGISTICS'i tegevuse ümberkorraldamisega selles mõttes, nagu teatati Saksamaa ja Madalmaade kohta⁽⁴⁴⁾".

3.4.1. Ettevõtte väljaostmine töötajate poolt

- (99) Meenutuseks, et Belgia ametiasutused võrdlesid ABXi riikliku tegevuse osas ettevõtte väljaostmist töötajate poolt likvideerimisega ja jõudsid järeldusele, et ettevõtte väljaostmine töötajate poolt oli vähem kulukas. Menetluse laiendamisel seadis komisjon selle põhjenduse kahtluse alla, märkides, et vastava võrdluse oleks pidanud tegema ka töötajate poolt ettevõtte väljaostmise ja pankrotimenetluse vahel, kuivõrd samasuguses olukorras olev eraõiguslik investor oleks otsinud tema jaoks vähem kulukat lahendust, välistamata pankroti võimalust, kui see oleks majanduslikult vaatenurgast kõige kasulikum paistnud.
- (100) Belgia ametiasutused leiavad, et pankrot oleks igal juhul olnud koormavam kui töötajate poolt ettevõtte väljaostmine ning et vaatamata komisjoni kahtlustele ei olnud võrdlus likvideerimisega mitte üksnes sotsiaalselt kõige vastutustundlikum, vaid oli eelkõige sobiv võrdlus allpool esitatud põhjustel.

3.4.2. Eri lahenduste hind

- (101) Belgia ametiasutused võrdlesid kolme võimaluse – ettevõtte väljaostmise töötajate poolt, likvideerimise ja pankroti – kulusid, mis on toodud järgmises tabelis:⁽⁴⁵⁾

	R.E.S.	Likvideerimine	Pankrot
Negatiivne omakapital 30/09/2004	[...]	[...]	[...]
2004. aasta viimase kolme kuu prognoositav kahjum	[...]	[...]	[...]
Hinnanguline negatiivne omakapital 31/12/2004	[...]	[...]	[...]
Sellest võlad SNCB ees	[...]	[...]	[...]
Mittemateriaalse vara väärtuse vähenemine	[...]	[...]	[...]
Veel kirjendamata Contract Logistics'i MGF'le müümise väärtus	[...]	[...]	[...]
Eurocargo, Air&Sea, Mitjavile ja Lacombe üleandmise väärtus	[...]	[...]	[...]
Käimasoleva sotsiaalplaani (PSE4) lõpetamine – kulud 2004	[...]	[...]	[...]
Ettevõtete, mida töötajate poolt väljaostmine ei hõlmanud, 2005. aasta kahjumi katmine	[...]	[...]	[...]

⁽⁴³⁾ Belgia ametiasutuste 9. juuni 2005. aasta kiri, lk 18.

⁽⁴⁴⁾ Belgia ametiasutuste 9. juuni 2003. aasta kiri, mis registreeriti 16.6.2005 numbri all 15050, lk 18.

⁽⁴⁵⁾ Belgia ametiasutuste 2. septembri 2005. aasta kiri.

	R.E.S.	Likvideerimine	Pankrot
Rahaline mõju SNCB'le enne tegevuse lõpetamise viisi valimist	[...]	[...]	[...]
Ülevõtmishind (negatiivne) – maksimaalne	[...]		
Sotsiaalplaani läbirääkimiste aja kahjumi katmine – 2005		[...]	
Täiendavalt 4 kuu kahjumi katmine – 2006 (risk)		-15	
Uus sotsiaalplaani allesjäävatele töötajatele		[...]	
Üürilepingute ülesütlemine		-8	
Muude lepingute ülesütlemine		-6	
SNCB [...] risk [...]			
Ärivõlad tarnijatele 31.12.2004. a seisuga			
Sotsiaalvõlad töötajate ees			
ABX France töötajate sotsiaalplaani			[...]
Hüvitised võlausaldajatele – Üürilepingud			-8
Hüvitised võlausaldajatele – Muud lepingud			-6
Soc. Gen/Natexis'i ees olevate võlgade SNCB garantii arvelt rahuldamise risk			
ABX LOGISTICS kontserniväärtuse kaotus			-112
Tegevusmahu vähenemisele järgnevate täiendavate vallandamiste kulud			[...]
Mõju käibekapitalivajadusele			-45
Mõju SNCB pangavõla finantseerimiskuludele			-14
Mõju ABX LOGISTICS pangavõla finantseerimiskuludele			-7
SNCB kulud kokku	- 137,5	-183	-346

(102) Ettevõtte töötajate poolt väljaostmise ja likvideerimise kulude erinevuse osas (eelkõige allesjääva personali sotsiaalkava ja selle plaani kulude katmine läbirääkimiste perioodil) märgivad Belgia ametiasutused, et seda on kontrollitud ja kinnitanud ka äriühing Ernst & Young. Ekspertid järeldasid järgmist: "... we conclude that on an overall level the price differential between the scenario of the Management Buy-Out and the scenario of the Liquidation of Domestic Road Transport Activities amounting to € 45,5 million to be fair and reasonable." ("Me leiame, et üldine kulude erinevus ettevõtte juhtide poolt ettevõtte väljaostmise ja riikliku maanteetranspordi ettevõtte likvideerimise vahel, mis moodustab 45,5 miljonit eurot, on aus ja mõistlik.").

(103) Belgia ametiasutuste sõnul oleksid pankroti korral kulud palju suuremad kui ABX France netoaktiva nende toimingu tegemise ajal (ehk – [...] miljonit eurot), seoses

(a) riskiga SNCBle [...];

(b) klientide kaotamisest tingitud mõjuga, mis tooks kaasa ABX kuvandi allakäigu ja seoses selle kaotuse mõjuga ABX LOGISTICS Worldwide väärtusele;

(c) klientide kaotamisele järgnevate täiendavate töötajate vallandamise kuludega;

(d) mõjuga grupi käibevahendite vajadusele; ja

(e) ühe oma tütarettevõtte maksmata jätmisest tingitud mõjuga ABX LOGISTICS kontserni ja SNCB enda rahastamiskulule.

(104) [...] risk ([...] miljonit eurot): Belgia ametiasutuste sõnul ⁽⁴⁶⁾ "oleks pankrot tekitanud SNCBle [...] riski, seades kahtluse alla tema vastutusvõime. [...] ⁽⁴⁷⁾, [...] ⁽⁴⁸⁾, [...] ⁽⁴⁹⁾" ⁽⁵⁰⁾.

(105) Belgia ametiasutused tsiteerivad näitena ka üht hiljutist otsust [...] ⁽⁵¹⁾.

(106) Belgia ametiasutused leiavad, et "komisjon peaks piirduma riski olemasolu ja selle tõenäosuse konstateerimisega ning asuma seisukohale, et selle riski korral oleks eraõiguslik turuosaline samas olukorras tõenäoliselt püüdnud pankrotti vältida ja valinud likvideerimise [...] ⁽⁵²⁾.

⁽⁴⁶⁾ Belgia ametiasutuste 9. juuni 2005. aasta kiri, mis registreeriti 16. juunil 2005. aastal numbri all 15050, lk 22.

⁽⁴⁷⁾ [...].

⁽⁴⁸⁾ [...].

⁽⁴⁹⁾ [...].

⁽⁵⁰⁾ Belgia ametiasutuste 9. juuni 2005. aasta kiri, mis registreeriti 16. juunil 2005. aastal numbri all 15050, lk 22.

⁽⁵¹⁾ Belgia ametiasutuste 9. juuni 2005. aasta kiri, lisa C 4.

⁽⁵²⁾ Belgia ametiasutuste 9. juuni 2005. aasta kiri, mis registreeriti 16. juunil 2005. aastal numbri 15050 all, lk 22.

(107) Prantsusmaa advokaadibüroo Grand, Auzas et Associés juhtis SNCB tähelepanu riskile 2004. aasta lõpus ja kinnitas selle riski analüüsi kirjalikult.

(108) Samuti näitas Linklaters'i büroo Belgia ametiasutustele, et kui [...] ⁽⁵³⁾ [...] ⁽⁵⁴⁾

(109) Kui SNCB [...], siis oleks ta Belgia ametiasutuste hinnangul pidanud rahastama vähemalt 1300 allesjäänud töötaja sotsiaalkava ehk [...] miljoni euro suurust kulu ja maksmata hüvitisi ABX France võlausaldajatele (8 miljonit eurot kinnisvarakreditoridele ja 6 miljonit eurot teistele võlausaldajatele).

(110) ABX grupi väärtuse kaotus seoses klientide kaotamisega (112 miljonit eurot). Belgia ametiasutuste hinnangul oleks road domestic ettevõtte pankrot Prantsusmaal tõsiselt ja püsivalt kahjustanud kontserni kuvandit ja mainet ning toonud kaasa kogu kontserni kahjustava klientide kaotuse. Nende hinnang ABX kontserni väärtuse kaotuse kohta on esitatud alltoodud tabelis.

Belgia ametiasutuste hinnangul oleks käibe vähenemise osaliselt kompenseerinud otseste transpordikuluude kohene kadumine. Ent kaudeid kulusid (struktuurikulud) oleks pankrotieelse olukorran jöudmiseks saanud vähendada ainult järk-järgult (töötajate vallandamine vastavalt kaotatud tegevusmahule) kolmeaastase perioodi jooksul. Klientide kaotuse mõju maksustamisele tulule (EBIT) oleks seega olnud kõige suurem esimesel aastal ja vähenenud 2 järgneva aasta jooksul kuni pankrotieelse olukorra taastumiseni.

Kontserni väärtuse vähenemine mahu vähenemise tõttu pärast Grupi väärtuse vähenemine seoses mahu vähenemisega ABX LOGISTICS France S.A. pankroti tõttu

Miljonites eurodes, 2004. aasta lõpus kättesaadavate prognooside alusel	2005	2006	2007	Kokku
Prantsusmaal				
Prantsusmaa rahvusvaheline transport				
Eelarvestatud brutomarginaal	[...]	[...]	[...]	
Klientide kaotus %	30 %	15 %	7,5 %	
Hinnanguline mõju EBITile	[...]	[...]	[...]	8,8
Air&Sea Prantsusmaa				
Eelarvestatud brutomarginaal	[...]	[...]	[...]	
Klientide kaotus %	10 %	6 %	2 %	
Hinnanguline mõju EBITile	[...]	[...]	[...]	3,1
Väljaspool Prantsusmaad				
Saksamaa maanteetransport				
Eelarvestatud brutomarginaal	[...]	[...]	[...]	
Klientide kaotus %	30 %	15 %	7,5 %	
Hinnanguline mõju EBITile	[...]	[...]	[...]	46,7
Air&Sea Saksamaa				
Eelarvestatud brutomarginaal	[...]	[...]	[...]	
Klientide kaotus %	5 %	3 %	1 %	
Hinnanguline mõju EBITile	[...]	[...]	[...]	3,1
Madalmaade Road Domestic				
Eelarvestatud brutomarginaal	[...]	[...]	[...]	
Klientide kaotus %	30 %	15 %	7,5 %	
Hinnanguline mõju EBITile	[...]	[...]	[...]	3,3

⁽⁵³⁾ [...]

⁽⁵⁴⁾ Belgia ametiasutuste 9. juuni 2005. aasta kiri, lisa C 2.

Miljonites eurodes, 2004. aasta lõpus kättesaadavate prognooside alusel		2005	2006	2007	Kokku
Belgia Road Domestic					
Eelarvestatud brutomarginaal		[...]	[...]	[...]	
Klientide kaotus %		30 %	15 %	7,5 %	
Hinnanguline mõju EBITile		[...]	[...]	[...]	16,5
Teised riigid ja tooted					
Eelarvestatud brutomarginaal		[...]	[...]	[...]	
Klientide kaotus %		5 %	3 %	1 %	
Hinnanguline mõju EBITile		[...]	[...]	[...]	25,2
Kokku					
Eelarvestatud brutomarginaal		455,6	489,7	519,7	
Klientide kaotus %		14 %	7 %	3 %	
Hinnanguline mõju EBITile		61,6	34,4	16,4	112,4

(111) Selles küsimuses märkisid Belgia ametiasutused samuti, et Euroopa Ühenduste Kohus on leidnud, et "tuleb nõustuda, et valdusettevõtte võib piiratud ajavahemikul ka võtta enda kanda ühe oma tütarettevõtte kahjumi, et võimaldada tal lõpetada oma tegevus parimates võimalikes tingimustes. Selliseid otsuseid võib põhjendada mitte üksnes kaudse materiaalse kasumi tõenäosuse, vaid ka muud kaalutlused, nagu soov kaitsta grupi mainet või suunata selle tegevus ümber." (55)

(112) Mahu vähenemisele tulemusel liigseks osutunud töötajate vallandamise kulud ([...] miljonit eurot). Nagu eespool märgitud, eeldasid Belgia ametiasutused, et tasakaalu saavutamiseks oleks kaudseid kulusid saanud vähendada järk-järgult vallandades töötajaid kolmeaastase perioodi jooksul. Belgia ametiasutuste hinnangul tähendanuks see umbes 1 000 töötaja vallandamist (see tähendab 550 töötajat Saksamaal, 200 Prantsusmaal, 100 Belgias ja 200 ülejäänud maailmas).

(113) Mõju ABX grupi käibevahendite vajadusele (45 miljonit eurot). Belgia ametiasutuste hinnangul oleks ettevõtte pankrot toonud kaasa ülejäänud kontserni tarnijate olulise surve nende arвете maksmise tähtaegade üle uute läbirääkimiste pidamiseks (näiteks sularahamakse nõudmine kuu lõpust 30 päeva jooksul maksmise asemel). Nende arvutuste kohaselt oleks tarnijatele maksmise tähtaja kahanemine keskmiselt 7 päeva võrra toonud kaasa vajaduse umbes 45 miljoni euro suuruse sularahasumma järele.

(114) Mõju SNCB ja ABX LOGISTICS Worldwide keskmistele rahastamiskuludele (14 + 7 miljonit eurot). Belgia ametiasutuste sõnul oleks SNCB ja ABX LOGISTICSi keskmised rahastamiskulud vastavates pankades võinud seoses ühe

tütarettevõtte maksete katkestamisega suurenda. Rahastamise võimalik ülekulu on hinnanguliselt 100 baaspunkti (1 %) ABX LOGISTICS pangavõlgade kohta (umbes 240 miljonit eurot) ja 50 baaspunkti SNCB pangavõla kohta (umbes 900 miljonit eurot), mida Belgia riik üle ei võta. Eeldades, et see ülekulu oleks neutraliseeritud kolme aasta jooksul, hindavad Belgia ametiasutused, et SNCB võla rahastamisega seotud ülekulu oleks seega umbes 14 miljonit eurot ja ABX LOGISTICSiga seotud võla finantseerimisega seotud ülekulu 7 miljonit eurot.

3.4.3. Muud Belgia ametiasutuste poolt esiletoodud kaalutlused

(115) Lisaks eri lahenduste hinnanguliste kulude võrdlemisele leiavad Belgia ametiasutused, et kui küsimuse all on mingi ettevõtte loovutamine või sulgemine, peab investor arvesse võtma ka teisi tegureid.

(116) Näiteks leiavad nad, et pankrotistumine võinuks luua sotsiaalseid probleeme, mis võinuksid viia AXB LOGISTICSi tegevuse takistamiseni likvideerimisega mitteseotud üksustes (rahvusvaheline tegevus), mis oleks mõjutanud teiste maade suunal toimuvat liiklust või isegi SNCB liiklust. Samas olukorras olev eraõiguslik äriühing oleks nende arvates samuti arvestanud sarnaseid väga olulisi riske ja otsustanud vabatahtliku likvideerimise kasuks.

(117) Üldisemalt on Belgia ametiasutuste sõnul "väär, et SNCB suurune Euroopa eraõiguslik investor valiks kindlasti pankrotimenetluse, kui see oleks vabatahtlikust likvideerimisest odavam. Pealegi on teised eraõiguslikud äriühingud samas olukorras valinud vabatahtliku likvideerimise" võimaluse koos

(55) Kohtuasi C 303/88, Itaalia Vabariik v. komisjon (Eni-Lanerossi) [1991] EKL I-1433, par. 21.

tegevuse lõpetamisega seotud töötajate sotsiaalkava finantseerimisega.⁽⁵⁶⁾ Belgia ametiasutuste poolt sotsiaalõigusele spetsialiseerunud advokaadibüroolt (Claeys & Engels) tellitud ekspertarvamuse kohaselt on mitmeid hiljutisi näiteid nõnda käitunud eraõiguslikest äriühingutest.

(118) Lisaks märgivad Belgia ametiasutused, et eraõiguslik äriühing TNT võttis samasugused meetmed nagu SNCB, otsustades loobuda Prantsusmaal kahjumlikust riiklikust transpordiettevõttest ja osast oma lepingulise logistika (*contact logistics*) ettevõtetest selle asemel, et minna likvideerimise või pankroti teed⁽⁵⁷⁾.

(119) Viimaks tsiteerivad Belgia ametiasutused komisjoni 2005. aasta märtsi teatist seoses ettevõtete ümberkorraldamisega, milles märgiti iseäranis, et "sotsiaalse ühtekuuluvuse säilitamine on Euroopa sotsiaalmudeli eripära, mis eeldab asjaomaste toetavate poliitikasuundade elluviimist, et vähendada sotsiaalkulutusi ning edendada alternatiivsete tööhõive- ja sissetulekuallikate otsimist. (...) Ettevõtete ümberkorraldusi nähakse tihti negatiivses valguses; pahatihti keskendutakse vaid vahetule mõjule, mida ümberkorraldused avaldavad tööhõivele ja töötingimustele. (...). Järelikult on vaja nende muutustega kaasa minna nii, et nende mõju tööhõivele ja töötingimustele oleks võimalikult lühiajaline ja piiratud."⁽⁵⁸⁾

(120) Kokkuvõtteks märgivad Belgia ametiasutused, et SNCB valis ettevõtte väljaostmise töötajate poolt järgmistel põhjustel:

- (a) likvideerimise ja pankrotiga võrreldes märkimisväärselt väiksem risk ja madalamad kulud,
- (b) piiratud mõju ABX LOGISTICS Worldwide kontserni väärtusele ja kuvandile,
- (c) kõige aktsepteeritavamad sotsiaalsed tagajärjed (1 300 töökoha säilimine Prantsusmaal uues eraõiguslikus ettevõttes *Cool Jet*),
- (d) SNCB sotsiaalne kohustus oma tarnijate ja võlausaldajate ees käituda vastutustundlikult, nagu teeks seda iga teine nii suur Euroopa ettevõte.

3.5. ABX võrgustiku vähendamine

(121) ABX võrgustiku ümberkorraldamine tõi kaasa selle ekspedeerimistegevuse (*freight forwarding*) olulise vähendamise. Sellel tegevusalal mõõdetakse mahtu sobival moel selliste näitajate kaudu nagu müügi käive, üksuste arv, laopinna suurus või töötajate arv.

⁽⁵⁶⁾ Belgia ametiasutuste 9. juuni 2005. aasta kiri, mis registreeriti 16. juunil 2005. aastal numbri 15050 all, lk 21.

⁽⁵⁷⁾ Belgia ametiasutuste 2. septembri 2005. aasta kiri, lk 6.

⁽⁵⁸⁾ Komisjoni teatis – Ümberkorraldused ja tööhõive "Ümberkorralduste ennetamine ja nendega kaasaminek tööhõive arengut silmas pidades: Euroopa Liidu roll", KOM(2005) 120 lõplik, lk 2–3.

(122) Belgia ametiasutuste sõnul läksid kõik kogu ABX-WW kontserni suhtes kohaldatud operatiivsed ümberkorraldusmeetmed algselt ette nähtud meetmetest märkimisväärselt kaugemale.

Algses plaanis nähti ette kolme kokku 98,5 miljoni euro suuruse käibega tütarettevõtte müümist, 7 agentuuri ja 3 laosulgemist Saksamaal, 4 agentuuri sulgemist Prantsusmaal ja 2 agentuuri sulgemist Madalmaades, töötajate arvu vähendamist 690 täistööajale taandatud töötaja võrra, sealhulgas agentuuride sulgemise mõjud.

2005. aasta jooksul teatatud tegevusmahu vähendamise meetmete tulemusena peaks ümberkorraldamise lõpuks vähenema üksuste arv 176 võrra (–31 %), käive 624 miljoni euro võrra (–21 %), töötajate arv 5827 täistööajale taandatud töötaja võrra (–40 %) ja tegevuspind 917 377 m² võrra (–54 %)⁽⁵⁹⁾.

Täiendavad kohustused Saksamaa osas, mis Belgia 2005. aasta novembris võttis, rõhutavad seda vähendamist.

(123) Belgia ametiasutused märgivad, et tegevusulatus vähendamine ja alates 2002. aastast läbi viidud ning hiljuti planeeritud loovutamised on nii ulatuslikud kui võimalik ning et mahtude täiendav vähendamine viiks ABX LOGISTICS võrgustiku lammutamiseni. Nende sõnul on rahvusvahelise võrgustiku olemasolu tegelikult ABXi ja tema konkurentide strateegilise ja kaubandusliku positsiooni alus; võrgustiku lammutamisel oleks tõsine negatiivne mõju, mis seaks ohtu kontserni konkurentsivõimelise struktuurilise positsiooni turul, ümberkorralduskava elluviimise võimaluse ja kontserni võlu potentsiaalsete partnerite jaoks erastamise kontekstis.

Sellega seoses leiavad Belgia ametiasutused, et Prantsusmaal läbi viidud riikliku kiirkullerteenuse osutamise lõpetamist ei saa Saksamaal samamoodi korraldada; seoses tegevuste ja infosüsteemide lõimumise ja ühiste klientide olulise osakaaluga on kontserni Saksamaa ja Madalmaade äriühingutes riiklike ja rahvusvaheliste maanteeteenuste lõimumine tegelikult palju süvendatum kui Prantsusmaa maanteetransporditeenuste puhul; see suurem lõimumine ei tulene mitte ainult Saksamaa turu struktuurist, vaid ka ABX LOGISTICSi ajaloost – Prantsusmaal ühendati rahvusvaheline ja riiklik üksus tegelikult alles 2003. aastal ja sedagi osaliselt, samal ajal kui Saksamaal on riiklikud kiirkulleriteenused ja rahvusvahelise edastamiskaubanduse teenused, mis kasutavad maanteetransporti, ühes üksuses koos eksisteerinud alates THL ja Bahntransi ühinemisest 1996. aastal (millest sai ABX Saksamaal).

⁽⁵⁹⁾ Vastavalt komisjoni käsutuses olevatele andmetele on tegemist peamiselt laopinnaga.

Nad lisavad, et nii Saksamaal kui Madalmaades tooks maanteevõrgustiku tiheduse täiendav vähendamine, arvestades ABX LOGISTICSi ja tema konkurentide üksuste arvu neis maades, kaasa Saksamaa turult lahkumise.

ABX LOGISTICSi ja tema peamiste konkurentide maanteelüksuste arvu võrdlus Saksamaa ja Madalmaade turul (enne täiendava mahu vähendamist Saksamaal) ⁽⁶⁰⁾

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

Allikas: veebilehed, ABX LOGISTICSi hinnangud

Viimaks rõhutavad nad, et tegevus lõpetati ajal, mil ABXi peamised konkurendid omandasid, eelkõige Saksamaal, kullerteenuste või vaheladustamisega kaubatransporditeenuste äriühinguid, oma riikliku kiirkulleriteenuse võrgu arendamise eesmärgil selles riigis.

3.6. SNCB poolt ABXile 2002. aastal antud laenuid

(124) SNCB andis laene erinevatele ABXi tütarettevõtetele.

Vastavalt 2002. aasta aprillis ja mais andis SNCB oma Belgia tütarettevõttele ABX LOGISTICS group NV kolm erisuguse intressimääraga laenu summas 50 miljonit, 10 miljonit ja 29 miljonit eurot. Belgia ametiasutuste sõnul oli laenude keskmine intressimäär vastavalt [...] %, [...] % ja [...] %.

30. juunil 2004. aastal võttis SNCB need laenuid tagasi ja andis need otse Saksamaa ABXile, Madalmaade ABXile ja Prantsusmaa ABXile vastavalt intressimääradega [...] %, [...] % ja [...] %.

3.7. ABX-WW erastamine

(125) Belgia ametiasutuste sõnul "kinnitas SNCB oma soovi erastada ABX LOGISTICS Worldwide kuue kuu jooksul komisjoni otsusest ümberkorralduskava heakskiitmise kohta. (...) 22. märtsil 2005. aastal sõlmis ja allkirjastas SNCB Holding potentsiaalse ostjaga põhimõttelise kokkuleppe (kavatsuste protokoll, Term sheet). Selle kokkuleppe jõustumine on aga edasi lükatud kuni komisjoni poolt ümberkorralduskava heaks kiitva otsuse vastuvõtmiseni." ⁽⁶¹⁾.

⁽⁶⁰⁾ Belgia ametiasutuste esitatud tabel.

⁽⁶¹⁾ Belgia ametiasutuste 9.6.2005. a kiri, lk 26.

(126) Belgia ametiasutused märgivad, et pärast SNCB otsuseid ABXi ümberkorraldamise ja müümise kohta on see ettevõtte pidanud läbirääkimisi mitmete potentsiaalsete ülevõtjatega. Seetõttu on SNCB volitanud ABX-WW ning äriühingu Petercam end selle müümise osas esindama.

(127) Alates 2003. aasta juunist pidas ABX-WW eelkõnelusi esimese partneriga, kelleks on üks tööstuskontsern. 2004. aasta märtsis ja juunis koostati vastastikuse mõistmise protokoll (memorandum of understanding) kavand. 2004. aasta juunist augustini olid läbirääkimised kõnealuse esimese potentsiaalse partneriga seotud põhjustel peatatud.

(128) 2004. aasta juunis võttis ABX-WW ühendust teise tööstuspartneriga. 2004. aasta septembris soovis teine potentsiaalne partner siiski läbirääkimised ABX-WWga lõplikult peatada.

(129) 2004. aasta augusti lõpus loodi kontaktid kolmanda võimaliku partneriga, kelleks oli üks teine tööstuskontsern. Läbirääkimised katkesid siiski seoses viljakate kontaktidega neljanda partneriga, kes esitas SNCBle 2004. aasta novembris eespool nimetatud siduva pakkumise ABX-WW ülevõtmiseks. Kandidaadiga, keda edaspidi nimetatakse nimega "Yvan", allkirjastas SNCB 2005. aasta märtsis müügikokkuleppe ja eelnimetatud kavatsuskokkuleppe.

(130) Eespool nimetatud kavatsuste protokoll (Term Sheet) kohaselt kohustub Yvan, tingimusel, et komisjon teeb positiivse otsuse, investeerima SNCB Holdingisse ^(**) 60 ja 150 miljoni vahele jääv summa] miljonit eurot, millest [...] miljonit eurot tasuna ABX LOGISTICS Worldwide aktsiate eest. Ülejäänud osas kasutatakse Yvan investeeringut järgmiselt:

(a) [...] miljonit eurot, et katta back-to-back akreditiiviga (seonduvad võetud ja antud laenuid) [...] asuva hoone SNCB garantii;

(b) [...] miljonit eurot allutatud laenu, mis antakse ABX LOGISTICS Worldwide'ile selleks, et finantseerida:

— tehingute kulusid, mille hulka kuuluvad muuhulgas Yvani ja eelkõige tema strateegilise, õigus- ja finantsnõustamise kulud. Need kulud on hinnanguliselt [...] kuni [...] miljonit eurot.

— Vajadusi finantseeringute järele, mis on seotud mõnede finantsasutuste poolt aktsionäri vahetumise järel võimaliku raha tagasinõudmise või võimalike garantiide nõudmisega. [...] miljoni euro suurune jääk, mis jääb alles pärast [...] kuni [...] miljoni euroni ulatuvaid tehingukuluseid, on mõeldud sellistest raha tagasinõudmistest tingitud finantseerimisvajaduse rahuldamiseks.

(131) Kavatsuste protokollis (*Term Sheet*) nähakse ette, et Yvan ja SNCB kohustuvad, arvestades loovutamise korral tavalisi tingimusi ja tavaliselt nõutavat hoolikkust, pärast komisjoni otsusega seotud edasilükkava tingimuse täitmist tegema ABX grupi müügitingingu.

Juhul kui see tingimus ei täitu, võivad Yvan ja SNCB teataval asjaoludel müügikokkuleppega mitte seotuks jääda.

(132) Viimaks täpsustasid Belgia ametiasutused, et "pärast ABX WW erastamist vabaneb SNCB kõigist bilansivälisest kohustus- test, garantiidest ja tagatiskirjadest. [...] Tagatiskirjade järgi ei ole enam vajadust ja nende kehtivus lõpeb, kui komisjon Saksamaa tüürettevõtte rekapiitaliseerimise finantsmeetmed heaks kiidab ja need ellu viiakse." ⁽⁶²⁾.

4. HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSED

4.1 Menetluse algatamine

(133) Käesoleva asja asjaoludega ja eriti menetluse algatamisel välja toodud komisjoni järeldustega seoses on järgmised huvitatud isikud esitanud eraldi ja sõltumatult järgmised märkused.

(134) Esmalt tuuakse ära esimese grupi ehk järgmiste kolmandate isikute seisukohad: 1. Verein zur Förderung des Wettbewerbs und lautereren Verhaltens im Speditions- Logistik und Transportgewerbe E.V. Köln, 2. H.A.L.T.E., 3. Ziegler, 4. Freshfields, Bruckhaus, Deringer (Deutschen Post AG esindaja), 5. De Beroepsorganisatie van de Vlaamse Goederentransport Ondernemers en Logistieke Dienstverleners (SAV), kelle seisukohad on ümbersõnastatuna järgnevalt kokku võetud ⁽⁶³⁾.

(135) Seoses ümberkorralduskavaga. Huvitatud isikud rõhutavad algselt ABXi esitatud ümberkorralduskava olemuslikke nõrkusi. Ei nõustuta sellega, et osundatud üksused oleksid ümberkorraldusabikõlblikud pärast seda, kui nad ühinevad, vähemalt majanduslikult, ettevõtete kontserniga, mis peaks saama kavandatud meetmeid rahastada. Rõhutatakse, et ümberkorraldusabi võib lubada üksnes siis, kui see on seotud elujõulise ümberkorralduskavaga, mis kindlustab pikas perspektiivis kasumlikkuse taastamise. Lisaks nõustuvad huvitatud isikud menetluse algatamisel esitatud väitega, et finantseerimise puudulikkuse tõttu see plaan elujõulisuseni ei vii ning et operatiivsed ümberkorraldusmeetmed on ebapiisavad. Sellest tuleneb, et sellise elujõulisuseni mitte viiva abi heakskiitmine kahjustaks konkurentsi ühenduse huve kahjustavas ulatuses.

(136) Üldiselt ei ole otseselt välja toodud seda, kui suur on kapitali normaalse kasumlikkuse taastamise võimalus, ega ka seda, millised oleksid sellise arengu tingimused seoses turu üldise kasvu, kaotatud turuosade tagasivõitmiste, tootlikkuse ja teenuste kvaliteedi parandamise ja klientide käitumisharjumuste muutmisega.

(137) Kavandatavad ümberkorraldus- ja ratsionaliseerimismeetmed seonduvad kullerteenuste ja logistika tegevusvaldkonnas toimunud muutustega kohandumisega, millega ABX oleks juba aastaid tegelema pidanud ja mille teised selle sektori ettevõtjad suurte pingutuste hinnaga juba läbi teinud on. Komisjoni poolt plaani heakskiitmine üksnes pikendaks turuhäireid sellel juba vanal turul ja tooks kaasa majandusraskusi neile ettevõtetele, kes on juba oma ümberkorraldamise läbi teinud, eriti keskmise suurusega erakapitalil põhinevatele ettevõtetele, või tekitaksid mõne- dele nende hulgast koguni ületamatuid raskusi.

(138) Seoses riigi sekkumisega. ABX ümberkorraldamisega hilinimine on suures osas tingitud SNCB pidevast sekkumisest ABXi igapäevasesse juhtimisse ja ABXi haldusnõukogu liikmete poliitilisest nimetamisest. Mõned huvitatud isikud rõhutasid läbipaistvuse puudumist nii ABX Logistics Group'i kui sellest tulenevalt ka ABX Logistics Worldwide'i haldusnõukogu liikmete valimisel. Need haldusnõukogu liikmed on suvaõiguse alusel nimetanud SNCB juhatus poliitilistest kriteeriumidest lähtudes ja see on takistanud igasugust ettevõtte sõltumatut juhtimist. Iseäranis toodi välja, et ABXi juhtimisotsused langetas kas ministrite nõukogu või SNCB juhatus ning nõustuda ei saa sellega, et ABXi oleks juhtinud juhatus sõna otseses mõttes.

(139) Seoses Prantsusmaa tüürettevõtte ümberkorraldamisega. Vajaliku refinantseeringu summa on alahinnatud. Algne kava alahindab abi mahtu, mis on vajalik lihtsalt selleks, et kustutada ABX tüürettevõtete võrgu loomisest saadik tekkinud kahjumit. Kokkuvõttes on tervendamise prognoosid ebareaalsed ja neid ei ole võimalik realiseerida ilma edasise täiendava abi ja turgu lõhkuva poliitikaga konkurentidelt turu ülevõtmiseta.

(140) Seoses ABXi erastamisega. Mõned huvitatud isikud nõudsid ABXi erastamist. Kritiseariti, et sellise erastamise näol on tegemist üksnes kavatsusega, ilma et oleks ühtegi märki, mis näitaks, et selline müük ka tegelikult toimub.

(141) Seoses ABX võrgu omandamise ja laiendamisega. Eespool nimetatud kolmandate isikute hinnangul toimus ABXi tegutsemine kulleri- ja logistikateenuste sektoris alates 1998. aastast ebaseaduslike riigiabi toel, mis on sellel turul konkurentsi tõsiselt kahjustanud. ABX võrgustiku loomine sai võimalikuks üksnes tänu SNCB poolt antud massilisele riigiabile.

(142) Järgnevalt tuuakse ära teise grupi ehk järgmiste kolmandate isikute seisukohad: 6. FGTE CFDT Route (Union Fédérale Route), 7. Fédération Nationale des Syndicats de Transports CGT, 8. Fédération Royale Belge des Transporteurs, 9. ABX

⁽⁶²⁾ Belgia ametiasutuste 9. juuni 2005. aasta kiri.

⁽⁶³⁾ Isegi kui eespool nimetatud isikud kõiki alltoodud argumente eraldi välja ei toonud, võtavad need kokku sellest kommentaaride grupist tulenevad põhilised elemendid.

Logistics – Saksamaa grupi ABX Logistics esindajad, kelle seisukohad on ümbersõnastatuna järgnevalt kokku võetud ⁽⁶⁴⁾.

- (143) Mitmetes huvitatud isikute kommentaarides käsitleti ABXi töötajate olukorda. Tuletati meelde, et Prantsusmaal on varasemad sotsiaalkavad hõlmanud juba mitmeid sadu töötajaid ning et logistikavaldkonna töötajad on ohus. Saksamaa tütarettevõtte esindajad meenutasid ka umbes 4 000 töökohta kadumist alates 1998. aastast, millele lisanduvad peagi 2 000 sellega seotud alltöövõtjate töökohta. Samuti tuletati meelde, et ABX läheb kohe erastamisele ning sellega seotud pingutusi ei tohiks kahjustada.
- (144) Belgia transporditöötajate ametiühingute liit (La Fédération Nationale des Syndicats de Transport CGT) taotles konkreetsemalt kohustusliku sotsiaalse tarifitseerimise loomist selleks, et võidelda majandusliku dumpingu vastu, mida ilmselt praktiseerivad ABXi konkurendid Prantsusmaal.
- (145) Belgia transporditöötajate liit (La Fédération Royale Belge des Transporteurs, FRBT) rõhutas siiski, et ABX on näidanud üles koostöötahet, nõustudes vabatahtlikult näitama oma arvepidamisraamatuid. FRBT on samuti valmis kinnitama, et kehtivatest tegevuslubade ja sõidukite kindlustust käsitlevatest õigusaktidest peetakse kinni.
- (146) Teisalt märgiti ära, et ABX (Belgium) S.A edastas komisjonile pärast kommentaaride esitamise tähtaja möödumist erinevates AXB Belgiumi piirkondlikes jaotuskeskustes tegutsevate autojuhtude kaebuse, milles nõutakse sõnaselgelt ABXi ümberkorraldamise küsimuses soodsat otsust.

4.2 Menetluse laiendamine

- (147) Seoses menetluse laiendamisega on järgmised huvitatud isikud esitanud eraldi ja sõltumatult järgmised märkused.
- (148) Esmalt tuuakse ära esimese grupi ehk järgmiste kolmandate isikute seisukohad: 1. HALTE; 2. Freshfields Bruckhaus Dehringer; 3. BCA – Belgian Courier Association; 4. Monsieur Rober Ziegler ⁽⁶⁵⁾, 5. Febetra (Federation Royale Belge des Transporteurs et des Prestataires de Services Logistiques); 6. SAV – Koninklijke Beroepsvereniging Goederenvervoerders Vlaams Gewest en Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, kelle seisukohad on ümbersõnastatuna järgnevalt kokku võetud ⁽⁶⁶⁾.

⁽⁶⁴⁾ Isegi kui eespool nimetatud isikud kõiki allpool esitatud argumente eraldi välja ei toonud, võtavad need kokku sellest kommentaaride grupist tulenevad peamised tegurid.

⁽⁶⁵⁾ Ziegler grupi haldusnõukogu esimehe 18. augusti 2005. aasta kirja kohaselt ei ole hr Robert Ziegleril volitust Ziegler grupi ega Ziegler S. A nimel üksi komisjoni poole pöörduda.

⁽⁶⁶⁾ Isegi kui eespool nimetatud isikud kõiki allpool esitatud argumente eraldi välja ei toonud, võtavad need kokku sellest kommentaaride grupist tulenevad põhilised tegurid.

- (149) Need huvitatud isikud väljendavad eelkõige kahtlusi seoses ABXile antud abi kokkusobivusega ja nõuavad võrdse konkurentsi tingimuste taastamist. Seda eriti arvestades teatatud abisumma suurendamist ja võttes arvesse ABXi olulist kohta turul, kus valitseb (eriti Saksamaal) tugev konkurents. Võimaliku abi heakskiitmisega peaks kaasnema ka piisav ABXi poolne vastutasu. ABX France'i osaluse müümise puhul nõuavad need huvitatud isikud, et kontrollitaks, kas see müük toimus nii, et see ei anna põhjust uue abi andmiseks. ABXi müüki käsitletakse positiivse sammuna, tingimusel, et see toimub turu tingimustes, müümise tõttu ei tohiks komisjon ABXile antud abide suhtes teha vähem ranget otsust, kui tehakse mittemüümise korral.

- (150) Lisaks märkis hr Ziegler, et 140 miljoni euro suurust laenu, millest teatati, ei ole ABXile antud; et on põhjust karta, et erastamise tingimusi arvestades saab ABX eelise ABX kontserni erastamisel; et SNCB ei ole ABX-France'i müüki läbi viinud; et ABXi ümberkorraldamine ei näi ettevõtte praeguste juhtimistingimuste ja strateegia juures reaalne ning et ABX pankrotil oleksid olulised tagajärjed.

- (151) Järgnevalt tuuakse ära teise grupi ehk järgmiste kolmandate isikute seisukohad: 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, kelle seisukohad on ümbersõnastatuna järgnevalt kokku võetud ⁽⁶⁷⁾.

- (152) Need huvitatud isikud on enamasti märkinud, et nad ei soovi, et komisjon seaks negatiivse otsusega ohtu tuhandete ABX heaks töötavate alltöövõtjate töökohtade.

- (153) Cool Jet märgib, et töötajate poolt ettevõtte väljaostmise teel ülevõetud ettevõtte võib pärast tervendamist elujõuliseks saada, selle tervendamine tuleb läbi viia vastavalt strateegilisele plaanile kolme aasta jooksul pärast tegevuse ülevõtmist; müügihinnas arvestati mõistlikult eeldatavat ja eelarvestatud kahjumit; üle võetud ettevõttel ei ole märkimisväärset turuosa (1,5 % kuller- ja kiirkulleriteenuste turust Prantsusmaal) ja lõpuks, et äriühing Cool Jet annab tööd 1300 inimesele, kelle töökohtade oleksid kadunud, kui Cool Jet ei oleks saanud kõnealuseid tegevusi omandada.

⁽⁶⁷⁾ Isegi kui eespool nimetatud isikud kõiki allpool esitatud argumente eraldi välja ei toonud, võtavad need kokku sellest kommentaaride grupist tulenevad põhilised tegurid.

(154) Lisaks märgib UPTR, et on saanud täiesti avalikult tutvuda ABXi raamatupidamisaruandlusega ja tõdeb 2004. aastal esmakordselt tegevustasandil kasumlikkuseni jõudnud grupi tulemuste paranemist. UPTR julgustab komisjoni kiiresti otsustama, selleks et võimaldada ABXi erastamist, mis tagaks ausa turuosalise stabiilsuse, mille olemasolu oleks kasulik Belgia maanteetranspordisektorile.

(155) Samuti sai komisjon menetlusväliselt ABX-WW müümisega seotud kaebuse, mille kohaselt ei ole SNCB Holding seoses ABX Logistics erastamisega järginud läbipaistva avatud ja mittediskrimineeriva menetluse põhimõtteid ja lükanud kõrvale kaebuse esitanud investorid.

5. BELGIA KOMMENTAARID

5.1. Menetluse algatamine ja laiendamine

(156) Menetluse algatamist ja laiendamist käsitlevates Belgia kommentaarides sisalduvad peamised tegurid on esitatud eelkõige kirjeldavas osas. Ülejäänud elemendid on kokkuvõtvalt ära toodud allpool.

(157) Seoses Belgia riigi seotusega mõnede tegevustega. Belgia ametiasutused on kogu menetluse kestel märkinud, et Euroopa Kohtu *Stardust*'i kohtuasjas tehtud otsuse tähenduses ei ole Belgia riik SNCB ABXi käsitleva otsustusprotsessiga kuidagi seotud. Samuti tuletasid nad meelde, et vajadusel peab komisjon näitama, et selline seos olemas on.

(158) Seoses ABXi tehtud investeeringutega on Belgia ametiasutused kogu menetluse kestel korranud, et riik ei ole SNCB otsuste tegemisse sekkunud.

(159) Seoses ministrite nõukogu 22. veebruari 2002. aasta pressiteatega tuletasid Belgia ametiasutused meelde, ⁽⁶⁸⁾ et

(a) "õiguslikult ei saa avaliku võimu organid riigi osalusega iseseisva äriühingu (nagu SNCB) juhtorganitele peale suruda otsuseid või anda suuniseid küsimustes, mis ei hõlma nende avaliku teenuse ülesandeid (nagu ABX LOGISTICSi juhtimine)";

(b) "22. veebruari 2002. aasta pressiteates avaldas ministrite nõukogu üksnes toetust mõningatele ABX LOGISTICSi ümberkorraldamist käsitlevatele suunistele (suunistele, mida SNCB haldusnõukogu, muuseas, lõpuks ei järginud, peale ühe, mille ta oli ise vastu võtnud juba enne 22. veebruari 2002)";

(c) "asjaolu, et riigiasutused kas kabinetinõupidamistel või muudel juhtudel SNCBd ja ABX LOGISTICSit käsitlevaid aruandeid või uurimusi teadmiseks võtsid,

on normaalne enda investeeringuga seotud põhiliste arengute jälgimisest huvitatud aktsionäri käitumine".

5.2. Belgia ametiasutuste vastus huvitatud isikute märkustele

(160) Vastuseks huvitatud isikute märkustele haldusnõukogu liikmete valimise kohta nende poliitilise kuuluvuse alusel, märgivad Belgia ametiasutused, et ABX Logisticsi tegevus ei hõlma SNCB avaliku teenuse ülesandeid. Nimetatud tegevus ja selle juhtimine on seega täielikult SNCB pädevuses. Sellest järeldub, et ABX Logisticsi haldusnõukogu liikmete nimetamise menetlus on samasugune, nagu on Belgia seaduses ette nähtud kõigi selle seadusega reguleeritud aktsiaseltside puhul. ABX või selle tütarettevõtete haldusnõukogude liikmete nimetamisel järgiti seega seadusega sätestatud läbipaistvat menetlust ning järelikult polnud see meelevaldselt poliitilisest kuuluvusest lähtuv.

(161) Seoses ABX Logisticsi võrgustiku finantseerimisega. Belgia ametiasutused kinnitavad, et SNCB bilansistruktuur oli kuni 2001. aastani nõutele vastav ja et aastatel 1998–1999 oli konsolideeritud tuleml positiivne.

(162) Belgia argumentid seoses (re)investeeringutega. Lisaks neile (re) investeeringuid käsitlevatele Belgia ametiasutuste märkustele, mida on kokkuvõtvalt kajastatud faktiliste asjaolude kirjelduses, märgivad Belgia ametiasutused, et SNCB täpne asjaomaseid tütarettevõtteid (Saksamaa, Prantsusmaa, Madalmaad, Iirimaa, Portugal, Belgia) hõlmav sekkumine on turumajanduses tegutseva erainvestori põhimõttega igati kokkusobiv. Täiendavalt märgib ta, et ABX LOGISTICS Singapouri hõlmav ei kuulu asutamislepingu artikli 87 kohaldamisalasse.

(163) Seoses menetluse laiendamist käsitlevate kommentaaridega huvitatud isikutelt märgivad Belgia ametiasutused, et nad on oma varasemates vastustes juba vastanud neile kommentaaridele, mis üksnes kordavad komisjoni kahtlusi.

(164) Rober Ziegleri pöördumise kohta märgivad Belgia ametiasutused, et 140 miljoni euro suurusest tähtajalisest laenust, nagu ka selle laenu kapitaliseerimiseks võetud uuest meetmest on komisjonile teatatud. Enne sellele heakskiidu saamist ei ole ei SNCB ega ABX saanud midagi teha. Niisamuti käib see Saksamaa ABXi ümberkorraldamiseks 157,4 miljoni euro suuruse omakapitali suunamise ning ka muude teatatud meetmete kohta. Mis puutub neisse võimalikesse eelistesse, mis ABXil võiksid oma erastamise korral olla, viitavad Belgia ametiasutused KPMG koostatud arvamusele aususe kohta (*fairness opinion*), mis on komisjonile esitatud ja milles märgitakse, et "*the terms of the proposed sale to [Yvan] are fair and reasonable and represent fair market value*" ("*[Yvanile] pakutud müügitingimused on õiglased ja*

⁽⁶⁸⁾ Belgia ametiasutuste 29. augusti 2003. aasta kiri, lk 16.

mõistlikud ning vastavad ausale turuväärtusele”). ABX France'i müüki ümberlukkava väite puhul tulevad Belgia ametiasutused meelde, et nad on ära näidanud, millised osad müüdi. Seoses selle müügi tingimustega viitavad nad iseäranis Ernst & Youngi aruandele, mille kohaselt *“the price valuation for Road Domestic Transport Activities amounting to (...) is fair”* (“Riigisisese maanteetranspordi ettevõtete väärtuse hinnang (...) on õiglane”). Seoses märkusega, milles käsitleti ABX grupi võimaliku pankroti tagajärgi, saavad Belgia ametiasutused viimaks üksnes rõhutada komisjoni kasvõi osaliselt negatiivse otsuse tõsiseid tagajärgi nii ABX LOGISTICS Worldwide'i kui SNCB Holdingi jaoks.

- (165) ABX-WW müümine. Belgia ametiasutuste sõnul ei olnud SNCB Holdingil mingisugust kohustust erastada ABX Logistics Worldwide riigihankemenetluse teel.
- (166) Belgia ametiasutused märgivad, et komisjoni riigiabi valdkonna praktika analüüs seoses erastamisega näitab, et juhul kui riigihankemenetlust läbi ei viidud, rahuldub komisjon sellega, kui vara müük toimus sõltumatu eksperdi hinnangul turuhinnaga. Selles osas on Belgia ametiasutused komisjonile – vastavalt neile põhimõtetele – esitanud ABX Logistics Worldwide'i müügingimuste kohta konsultatsioonibüroo KPMG Corporate Finance sõltumatu hinnangu.

6. KOMISJONI HINNANG

6.1. Riigiabi olemasolu

- (167) Artikli 87 lõike 1 kohaselt on *“igasugune liikmesriigi poolt või riigi ressurssidest ükskõik missugusel kujul antav abi, mis kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi, soodustades teatud ettevõtjaid või teatud kaupade tootmist, ühisturuga kokkusobimatu niivõrd, kuivõrd see kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust”*.
- (168) Alustuseks tõdeb komisjon, et eespool kirjeldatud meetmed hõlmasid paljusid äriühinguid, mis kuulusid ABX võrgustikku alates selle loomisest ja mis hiljem pärast valdusettevõtte ABX-WW asutamist ühendati ABX kontserni. Komisjon leiab, et isegi enne valdusettevõtte juriidilist asutamist moodustasid need äriühingud SNCB kontserni sees majanduslikult eraldiseisva üksuse (edaspidi “ABX kontsern”), mida tuleb käsitleda kui järgneva analüüsi asjaomast üksust.
- (169) Komisjon märgib kohe, et kolm asutamislepingu artikli 87 lõike 1 kriteeriumidest (“soodustades teatud ettevõtjaid”, “ähvardab kahjustada konkurentsi” ja “kahjustab liikmesriikidevahelist kaubandust”) on täidetud.

Nimelt soodustavad SNCB poolt ABX kontsernile antud vahendid seda ettevõtet teiste sellel turul tegutsevate ettevõtete võrreldes.

Tuues kasu üksnes ABX kontsernile või selle tütarettevõtetele, kahjustavad need meetmed või ähvardavad kahjustada konkurentsi vabale konkurentsile allutatud äritegevuse osas.

Viimaks kahjustavad need meetmed liikmesriikide vahelist kaubandust, kuivõrd vaatlusalune konkurentsile allutatud tegevus toimub samuti mitmes liikmesriigis. See järeldus laieneb ka ühendusest väljaspool tegutsevate kontserni ettevõtjate kasuks võetud meetmetele. Vastavalt Tubemeuse'i⁽⁶⁹⁾ kohtuasjas tehtud otsusele ei ole ühelt poolt, võttes arvesse vastastikust sõltuvust turgude vahel, kus ühenduse ettevõtjad tegutsevad, välistatud, et abi võiks ühendusesisest konkurentsi kahjustada isegi siis, kui kasu saav ettevõtja ekspordib peaaegu kogu oma toodangu ühendusest väljapoole. Teiselt poolt, kuna tegemist on rahvusvahelise transpordikontserniga, mis tegutseb üle kogu maailma, konkureerides teiste ühenduse turuosalistega, siis tugevdab ühele kontserni kuuluvale kolmandates riikides tegutsevale äriühingule abi andmine kogu kontserni tervikuna ja seetõttu mõjutab liikmesriikide vahelist kaubandust ning kahjustab või ähvardab kahjustada ühendusesisest konkurentsi.

- (170) Kuna kõnealusteks meetmeteks kasutatakse SNCB ressursse, tuleb neid käsitleda riigi ressursside (avalike vahendite) kasutamisenä.
- (171) SNCB riigi omandis olek ja selle eriline staatus riigi osalusega äriühinguna viivad järeldusele, et SNCB ressursid on pidevalt riigiasutuste kontrolli all. Seda järeldust süvendab tõdemus, et SNCBle laienevad 21. märtsi 1991. aasta seaduse sätteid, mis annavad talle erilise kaitse pankrotiohu vastu, mis on samane riigipoolse garantiiga.
- (172) Kuid otsuses Stardust Marine⁽⁷⁰⁾ märkis Euroopa Kohus järgmist: *“tuleb meenutada, et juba Euroopa Kohtu varasemast praktikast tuleneb, et EÜ artikli 87 lõige 1 hõlmab kõiki rahalisi vahendeid, mida avaliku võimu organid ettevõtjate toetamiseks tõhusalt kasutada võivad, ilma et oleks oluline, kas need vahendid kuuluvad või ei kuulu püsivalt riigi omandisse. Sellest järeldub, et kaasa arvatud juhul, kui kõnealusele meetmele vastavad summad ei olnud alaliselt riigikassale omistatavad, piisab asjaolust, et need olid pidevalt avaliku kontrolli all ja seega pädevatele riigiasutustele kättesaadavad, et need kvalifitseerida riigi ressurssideks.”*

⁽⁶⁹⁾ 21. märtsi 1990 otsus kohtuasjas C-142/87, Belgia v. komisjon, nn Tubemeuse'i kohtuasi (EKL 1990, lk I-959, punkt 35).

⁽⁷⁰⁾ Euroopa Kohtu 16. mai 2002. aasta otsus kohtuasjas C-482/99, Prantsusmaa v. komisjon, nn Stardust Marine'i kohtuasi (EKL 2002, lk I-4397, punkt 37).

- (173) Lisaks märgib Euroopa Kohus sama Stardust Marine'i otsuse punktis 52, et: "... ainuüksi asjaolust, et riigi osalusega äriühing on riigi kontrolli all ei piisa selleks, et seostada riigiga selliseid tema poolt võetavaid meetmeid, nagu kõnealused finantsabimeetmed. Lisaks on vaja hinnata, kas riigiasutusi saab käsitleda ühel või teisel viisil nende meetmete vastuvõtmisega seotuna".
- (174) Teine vajalik tingimus selleks, et riigi osalusega äriühingu poolt võetud meetmeid saaks käsitleda riigiabina, on see, et need meetmed ei vasta sellele, kuidas oleks käitunud võrreldavas olukorras olev eraõiguslik investor.
- (175) Seetõttu hindab komisjon alljärgnevalt iga SNCB poolt ABX kontserni kasuks võetud meetme puhul, kas need on ühtaegu seostatavad riigiga ja hälbivad vastava eraõigusliku investori tõenäolisest käitumisest. Kui need kaks tingimust on üheaegselt täidetud, on nende meetmete näol tegemist riigiabiga, mille eset ja summat komisjon hindab.
- (181) Samuti näitab Irimaal, Belgias, Portugalis ja Singapuris asuvate ABX kontserni äriühingute (mis ei olnud finantsraskustes) kapitalile antud paralleelsete toetuste kasumlikkuse hinnang 9,6 % ja 12,7 % vahele jäävat diskonteeritud IRRi ja näib vastuvõetav.
- (182) Teisalt meenutab komisjon, et kuni 2001. aasta lõpuni oli SNCB selline finantsstruktuur, mis võimaldas tal oma äritegevuse arendamist rahastada ilma oma finantsstruktuuri ülemäära koormamata (võlgade ja omakapitali suhe tõusis aastatel 1997–2001 0,6-lt 0,9-le), kuid alates 2002. aastast ei olnud see enam nii.
- (183) Viimaks tuleb märkida, et kõik need investeerimisotsused olid kooskõlas kontserni strateegiaga. Neis tingimustes arvestas SNCB põhjendatult lisaks iga tehingu oodatavale sisemisele tasuvusläävele ka positiivse mõjuga kontserni tasandil.

6.1.1 2001. aasta investeeringud ja paralleelsed toetused

- (176) Belgia ametiasutused märgivad, et 2001. aastal SNCB tehtud investeeringud ABX kontserni Saksamaa, Madalmaade ja Prantsusmaa ettevõtetesse põhinesid positiivsetel majandusprognosidel ja ettevõtte arendamise valdkonna ekspertide soovitusel.
- (177) Eespool välja toodud kasumlikkuse arvutused näivad põhinevat aktsepteeritaval tegevuse arendamise hüpoteesidel, mida SNCB 2001. aastal välja töötada sai.
- (178) Saksamaale tehtud investeeringud põhinesid ekspertarvamusel, mille hinnangu kohaselt võimaldaks ABX-D tervendamise edukus ABXi strateegiat jätkata 50 miljoni paigutatud euroga võrreldes potentsiaalse 300 miljoni euro suuruse loodava väärtuse ja piisava sisemise tasuvusläävega.
- (179) Prantsusmaale tehtud 30 miljoni euro suuruse investeeringu osas näitas kasumlikkuse arvestus, et SNCB võiks oodata 8 % ja 14 % vahele jäävat sisemist tasuvuslääve. Lisaks võimaldas see investeering käivitada 70 miljoni suuruse panga krediidiini saamist võimaldava võlanõuete väärtpaperistamise programmi.
- (184) Komisjon järeldab, et tegutsedes lähtuvalt 2001. aastal tehtud reinvesteeringute ja paralleelsete toetuste selle aja perspektiividest, on SNCB käitunud nii, nagu oleks võinud seda teha eraõiguslik investor ja et nende meetmete näol ei ole tegemist riigiabiga.
- (185) Seevastu tõdeb komisjon, et vastupidiselt sellele, kuidas oleks teinud eraõiguslik investor, andis SNCB ABX Singapourile oma garantii ilma tasu nõudmata. Teades, et see garantii anti 2000. aasta juunis ajal, mil ABX hakkas tekitama avalikku huvi ja arvestades ka teatavaid SNCB teemalisi riigiasutuste sõnavõtte ning selleks, et võtta oma analüüsis arvesse võimaliku abi kõiki elemente, leiab komisjon, et see tasuta garantii andmine võib sisaldada riigiabi. Kuna see abi anti ABX kontserni kuuluvale äriühingule ajal, mil võrgustiku reorganiseerimine ja ümberkorraldamine olid juba otsustatud ja elluviimisel, hindab komisjon seda abi koos teiste, ka ABX Singapouri hõlmava ABX kontserni ümberkorraldusmeetmetega.
- (180) Mis puutub 2001. aastal ABX-NLi tehtud investeeringusse, leiab komisjon, et IRR arvutuste rajamine kapitali suurendamise summale pärast Wegtransporti kulude mahaarvamist, nagu pakuvad välja Belgia ametiasutused, ei ole piisavalt põhjendatud. Siiski arvestades, et SNCB koguinvesteering sisaldab seda omandamiskulu ja tõuseb algse 12,2 miljoni euro asemel 19,2 miljoni euroni, on investeeringu IRR 8,9 % ja 10,2 % vahel ja seega vastuvõetav, eriti kõrvutades asjaoluga, et investeeringu tegemise ajal oodati kogu ABX-NL kasumlikkuse taastamist kahe aasta pikkuse lühikese ajaga.
- (186) 2002. aasta veebruaris toimunud Belgia ministrite nõukogu istung on ümberlukkamatu tõend selle kohta, et sellest päevast alates oli Belgia valitsus seotud ABXi küsimuste juhtimisega SNCB poolt. Saksamaa ABXi (summas 157,4 miljonit eurot) ja Madalmaade ABXi (summas 10,6 miljonit eurot) rekapitalizeerimise meetmetest teatas Belgia pärast seda kuupäeva ja neid ei ole veel ellu viidud. Belgia ei esitanud neid meetmeid kui investeeringuid, vaid kui ümberkorraldusabi. Seega ei ole kahtlust, et neid meetmeid peab käsitlema riigiabina ja hindama kui ümberkorraldusabi.

6.1.2 Rekapitalizeerimismeetmed

(187) Tagatiskirja, mille SNCB pidi andma oma Saksamaa tütarettevõttele, kuna sellel jäi tema omandamisele järgne-
 nud kuude jooksul omakapital negatiivseks, andis SNCB
 kuni 2005. aastani uuesti välja igal aastal, sealhulgas ajal,
 mil riigi seotuses SBCB ABXi hõlmavate otsuste tegemisega
 ei ole kahtlust. Kuna selle kirjaga võetakse garantiiga
 võrreldavaid kohustusi ja kuna SNCB selle eest tasu ei
 saanud, leiab komisjon, et selles on riigiabi elemendid.
 Kuivõrd aga käesoleva otsuse esemeks olev SNCB poolne
 Saksamaa ABXi rekapiitalseerimine annab selle äriühingu
 võlausaldajatele tõhusa ja kindla turvalisuse, mida nad
 otsisid sellest tagatiskirjast, mis seega esemetuks muutub, ei
 maksa seda rekapiitalseerimismeetmete endiga võrreldes
 eraldi ja pikalt uurida.

6.1.3 2002. aasta laenud

(188) SNCB andis äriühingutele ABX Logistics NV ning ABX-D, -
 NL ja -F laene alates 2002. aasta aprillist ja seega
 ajavahemikul, mil riigi seotuses SNCB ABXi käsitlevate
 otsuste tegemisega ei ole kahtlust.

(189) Nagu kirjeldavas osas märgitud, anti need laenud vahe-
 mikku [...] % ja [...] % jääva tasu eest. Komisjoni hinnangul
 ei ole selline intressimäär asjaomaste ettevõtjate olukorda
 silmas pidades adekvaatne. Sobiva intressimäära näitena
 toob ta komisjoni viitemäära 5,06 %, mida kasutati
 muuseas 2003. aasta jaanuaris Saksamaa ABXile antud
 päästmisabi puhul.

(190) Sellest järeldab komisjon, et need laenud sisaldavad riigiabi
 elementi. Raskustes, aga ka ümberkorraldamisel oleva
 ettevõtte puhul 400 baaspunkti võrra suurendatava
 eeltoodud viitemäära põhjal hindab komisjon selle laenu
 puhul riigiabi elemendi suuruseks umbes 8 miljonit eurot.

(191) Kuna need laenud anti erinevatele ABX kontserni kuuluva-
 tele äriühingutele ajal, mil võrgustiku reorganiseerimine ja
 ümberkorraldamine olid juba otsustatud ja elluviimisel,
 hindab komisjon seda abi koos teiste, ka neid laene saanud
 äriühingute säilitatud ettevõtteid hõlmava ABX kontserni
 ümberkorraldusmeetmetega.

6.1.4 Kontsernkonto (vahendite koondamine) loomiseks garantii andmine

(192) Nagu ümberkorraldusmeetmete sissejuhatuses märgitud,
 tõid Belgia ametiasutused välja, et ABX kontserni poolt
 ühe finantsasutuse juures [...] euro suuruse krediitliini
 avamise eest tuli maksta tasu ja et 2001. aasta jaanuaris
 SNCB poolt selle krediitliini jaoks antud garantii eest
 maksti tasu [...] baaspunkti väärtuses.

(193) Arvestades võrreldavates olukordades tavaliselt kohaldata-
 vaid pankade määrasid, näib see määr vastuvõetav⁽⁷¹⁾.
 Sellest järeldab komisjon, et nimetatud garantii ei andnud
 ABX grupile riigiabina käsitletavat eelist. Isegi kui asuda
 seisukohale, et eraõigusliku investori nõutav määr oleks
 olnud mõne baaspunkti võrra suurem või isegi kahekordne,
 oleks see võrreldes teiste abimeetmetega andnud tähtsusetu
 eelise (0,07 miljonit eurot aastas), mis ei oleks muutnud
 järgnevat seisukohta ümberkorraldusmeetmete kui terviku
 kokkusobivuse kohta.

6.1.5 Muud SNCB bilansivälised kohustused

(194) Belgia ametiasutused kinnitasid, et lisaks esialgse mõnede
 võrgustikku kuuluvate äriühingute omandamise käigus
 antud garantiidele on ainsateks SNCB poolt ABX kontserni
 kasuks antud garantiideks eelnimetatud garantii ABX
 Singapuri kasuks, mis lõppes 2005. aasta lõpus ja
 kontsernkonto krediitliini jaoks antud garantii. Siiski on
 SNCB andnud teatava hulga tagatiskirju.

(195) Belgia ametiasutused leiavad, et sellised tagatiskirjad, mille
 eest tasu ei maksta, on ema- ja tütarettevõtete vahelises
 suhtlemises turul tavaline praktika. Kui välja arvata juba
 vaadeldud ABX Saksamaa kasuks antud kiri ja üks 12,3
 miljoni euro ulatuses ABX Hispaania kasuks antud taga-
 tiskiri, mõonab komisjon, et ükski teine tagatiskiri, millest
 ta teadlik oleks ja mis oleks antud alates 2000. aastast (ajast,
 mil ABX hakkas tekitama avalikku huvi), ei sisalda SNCB
 jaoks õiguslikult siduvaid tingimusi. Komisjon leiab, et ABX
 Hispaania kasuks antud tagatiskiri on võrdne panga
 garantiiga, kuna SNCB võtab kohustuse anda ABX
 Hispaaniale vajalikud vahendid, et viimane saaks pangale
 oma võlad tasuda. Komisjon meenutab, et nimetatud
 abielement koosneb garantii kulust, mille ettevõtte oleks
 pidanud selle laenu saamiseks maksma ja mis lisandub
 krediidi enda kulule; see element on igal juhul väike ja
 võrdub mõne baaspunktiga. Samuti, kui pidada adekvaat-
 seks [...] baaspunkti suurust määra, mida muuhulgas maksis
 ABX kontsern SNCBle, siis jääks abielemendi suurus
 marginaalseks (0,02 miljonit eurot aastas). Isegi kui
 garantiikulu oleks pidanud olema märkimisväärselt suurem,
 näiteks kahekordne ehk [...] baaspunkti, mis näib olevat
 liialt kõrge, jääks abielemendi suurus ise ikkagi marginaal-
 seks (0,04 miljonit eurot aastas) ega muudaks ümberkor-
 raldusabile antavat hinnangut.

⁽⁷¹⁾ Näiteks võib välja tuua [...] baaspunkti suuruse määra, mida ABXi
 tütarettevõtted maksavad pankadele panga garantii eest.

6.1.6 Prantsusmaa road domestic ettevõtte müümine

- (196) Otsus ABX France'i Prantsusmaa road domestic ettevõtte müüa ja selle müügi tingimused on selgelt seotud Belgia riigiga; komisjon peab kontrollima Belgia ametiasutuste esitatud argumente, millega põhjendatakse, et ettevõtte tagasiostmise töötajate poolt oleks valinud ka samas olukorras olev erainvestor.
- (197) SNCB valitud lahenduse kulud. SNCB valitud tegevuse lõpetamise viisi kulud on kokku 137,5 miljonit eurot, ehk [...] miljonit eurot, mis vastab negatiivsele netoaktiivale tegevuse lõpetamise ajal ja [...] miljoni euro suurusele negatiivsele müügihinnale.
- (198) Komisjon märgib, et kaks eksperti on kinnitanud, et see [...] miljoni euro suurune summa vastab töötajatele müüdü road domestic ettevõtte negatiivsele väärtusele.

Samuti on Deloitte Corporate Finance asjaomase ettevõtte äriplaani kontrollinud ja hinnanud seda diskonteeritud rahavoogude (*discounted cash flows*) meetodil. See äriplaani hõlmab aastaid 2005–2008. Hinnangu kohaselt vastas ABX-F domestics'i väärtus eespool nimetatud negatiivsele hinnale. Seda tulemust kinnitas ka Ernst & Young Transaction Advisory Services, kes kontrollis Deloitte'i hinnanguid.

Arvestades, et kaks sõltumatut eksperti kasutasid tavalisi ja sobivaid analüüsimeetodeid, nõustub komisjon, et see hind vastas turuhinnale ning et Prantsusmaa Road domestic ettevõtte ülevõtja ei ole selle väljaostmise näol riigiabi saanud.

- (199) kulud kokkuleppelise likvideerimise korral. Belgia ametiasutuste sõnul oleks kokkuleppelise likvideerimise korral kulu olnud 183 miljonit eurot ehk [...] miljonit eurot seoses negatiivse netoaktiivaga loovutamist käsitleva otsuse tegemise ajal ja [...] miljonit eurot seoses muude täiendavate kulutustega.
- (200) Kokkuleppelise likvideerimise korral oleks SNCB pidanud hüvitama kõik likvideeritava äriühingu võlad, mida ei oleks saanud katta likvideerimisel tekkiva vara arvelt. Seega oleks ilmselt õige arvestada [...] miljoni euro suuruse kuluga.
- (201) Muud täiendavad kulud, mida Belgia ametiasutused arvestavad, koosnevad iseäranis [...] miljonist eurost seoses sotsiaalkavaga, mille SNCB oleks pidanud likvideerimise korral ellu viima ja [...] miljonist eurost seoses kahjumiga, mis oleks ABX kontsernil tekkinud selle kava läbirääkimiste aja jooksul.
- (202) Need kaks hinnangut näivad mõistlikud. Sotsiaalkava puhul vastab see summa sotsiaalkava kuludele [...] eurot töötaja kohta, millega tuleb nõustuda; selle plaani elluviimise ajal tekkiva eeldatava kahjumi puhul on näidatud summa võrreldav selle kahjumi tasemega, mida hinnati 2005. aastal äriplaanis äriühingu loovutamise ajal (vahemikus [...]

ja [...] miljonit eurot). Lisaks arvestavad Belgia ametiasutused oma hinnangutes täiendavalt 15 miljoni euro suuruse summaga, mis seondub 2006. aasta esimese nelja kuu kahjumiga.

- (203) Sellest järeldub, et kuna lisaks oleks ABX France'il tekkinud kohustus maksta eri lepingute lõpetamisega seotud hüvitisi (Belgia ametiasutuste hinnangul umbes 14 miljoni euro väärtuses) ja arvestades Prantsusmaa turu kaotamisega kontserni teistele ettevõtetele kaasnevaid tagajärgi, on mõistlik asuda seisukohale, et likvideerimine oleks SNCBle toonud kaasa suuremad kulud kui Prantsusmaa road domestic ettevõtte müümine töötajatele.
- (204) Kulud pankrotimenetluse korral. Belgia ametiasutuste sõnul oleks pankroti korral olnud kulu 346 miljonit eurot ehk [...] miljonit eurot seoses loovutatava ettevõtte negatiivse netoaktiivaga loovutamist käsitleva otsuse tegemise ajal ja [...] miljonit eurot seoses muude täiendavate kulutustega.
- (205) Komisjon on seisukohal, et erinevalt loovutamise ja kokkuleppelise likvideerimise stsenaariumist ei ole sunniviisilise likvideerimise korral põhjendatud seisukoht, et SNCBle oleksid tekkinud kõik loovutamisosuse vastuvõtmise ajal olnud negatiivse netoaktiivaga seonduvad [...] miljoni euro suurused kulud, sest põhimõtteliselt ei oleks ta pidanud oma tütar-ettevõtte võlakohustusi hüvitama.
- (206) Muude täiendavate kulude hulgas leiavad Belgia ametiasutused, et kõnealuse stsenaariumi korral oleks SNCBd tabanud 58 miljoni euro suurune [...] risk.
- (207) Selle väite toetuseks esitasid Belgia ametiasutused komisjonile mitmeid tõendeid ning eriti Linklaters'i ja Grand Auzas et Associés' ekspertarvamuse, mille kohaselt kujutaks pankrot SNCBle reaalselt ja mitte väikest [...] ohtu, mis seaks kahtluse alla tema vastutusvõimelisuse.
- (208) Komisjon ei eita, et teatavatel erandjuhtudel nähakse mõne riigi riiklike õigusaktidega ette kolmandatele isikutele võimaluse esitada nõudeid likvideeritud äriühingu aktsionäride vastu, eriti kui neid aktsionäre võib käsitleda kui [...] või kui nad on toime pannud juhtimisvigu.
- (209) Kuigi Prantsusmaa õiguses on selline võimalus olemas ja kuigi Belgia ametiasutused on toonud välja teatava hulga sellise riski tunnuseid, ei ole nad käesoleval juhul siiski piisavalt hajutanud käesolevas menetluses 2005. aasta aprillis toimunud menetluse laiendamisel väljendatud kahtlusi. Komisjon teeb sellest järelduse, et käesoleval juhul ei ole õiguspärane selle lahenduse kulude hulka arvata Belgia ametiasutuste sõnul [...] riskiga seotud 58 miljonit eurot.
- (210) Samamoodi leiab komisjon, vastupidiselt Belgia ametiasutuste hinnangule, et arvestades eriti SNCB erilist staatust, on vähetõenäoline, et Prantsusmaa road domestic ettevõtte

võimalik pankrot oleks tuntavalt mõjutanud SNCB finantseerimiskulusid. Seevastu tuleb nõustuda, et see pankrot oleks – Belgia ametiasutuste hinnangul maksimaalselt 7 miljoni euro ulatuses – tekitanud lisakulusid ABX kontserni pangalaenu finantseerimisel.

(211) Belgia ametiasutuste hinnangus arvestati ka mõjuga kontserni käibekapitali vajadusele põhjusel, et kogu grupi võlausaldajad võiksid pärast Prantsusmaa *road domestic* ettevõtte pankrotistumist nõuda maksetähtaegade drastilist vähendamist. Hinnang, et selle fenomeni mõju on 45 miljonit eurot, mis põhines eeldusel, et keskmist tarnijate poolt antud maksetähtaega vähendatakse ühe nädala ehk umbes 15 % võrra, näib aktsepteeritav. Isegi kui see mõju võinuks kontserni kuuluvate heas maksejõus olevate tütarettevõtete klientide puhul olla väiksem, siis võinuks see teiste, Prantsusmaal tegevuse pankrotistumise ajal finantsraskustes olevate tütarettevõtete klientide puhul olla ühest nädalast oluliselt suurem.

(212) Viimaks leiavad Belgia ametiasutused, et Prantsusmaa *road domestic* ettevõtte pankrot oleks pankrotistumise aastal kaasa toonud ka kontserni teiste ettevõtete puhul 5–30 % lise klientide kaotuse. Kuna tegemist on kontserniga, mis tegeleb Euroopas üksteisega seotud teenuste osutamisega ja mille eri tegevused on üksteisest tugevas sõltuvuses, on mõistlik arvestada, et pankrot võib tõesti kontserni teiste ettevõtete jaoks tuua kaasa kuvandi kahjustumise ja tegevuste kaotamise, seda iseäranis juhul, kui asjaomane ettevõtte ja/või riik asub likvideeritavale ettevõttele või likvideeritava äriühingu asukohariigile lähedal, nagu see on antud juhul Belgia ametiasutuste hinnangutes. See argument ei ole kohaldatav valitud stsenaariumi, st ettevõtte töötajate poolt väljaostmise puhul. Ühelt poolt säilitab see lahendus tõepoolest kontserni kuvandi, teiselt poolt sisaldab *road domestic* ettevõtte loovutamise leping koostöökokkulepet töötajatele müümisel loovutatud ettevõtteid ühendava äriühingu ja ABX kontserni raames toimuvate ABX-Fi rahvusvaheliste tegevuste vahel, mille kaudu säilitavad viimase kliendid teenusele juurdepääsu Prantsusmaal. Komisjon leiab, et 30 %ni ulatuvat klientide kaotust on raske kinnitada. Arvestades asjaolu, et paljud kontserni eri tütarettevõtete suured kliendid on ühised ja vaadates Prantsusmaa kaalu kontserni rahvusvahelises tegevuses Prantsusmaal, Saksamaal ja Madalmaades (mis on umbes 14–36 %), leiab komisjon, et Belgia ametiasutuste hinnangu kohase 112 miljoni euro suuruse lisakulu asemel tuleks selle fenomeniga kaasnevaid kulusid hinnata esimesel aastal kõige rohkem hõlmatud tegevustes maksimaalselt 20 % klientide kaotamisega seotud kuludega ehk umbes 75 miljoni euroga.

(213) Samuti on mõistlik nõustuda oletusega, et tegevuse vähenemine oleks toonud kaasa töötajate vähendamise grupi poolt, kuivõrd brutomarginaali liiga suure kaotuse

vältimiseks võinuks ettevõtte hakata täiendavalt töötajaid vallandama. Selle lisakulu suuruseks on Belgia ametiasutused hinnanud 35 miljonit eurot. Kuna vallandamiste ja nendega seotud kulude maht peaks vastama tegevuse vähenemise mahule, saab eelnevalt kasutatud konservatiivse hüpoteesi põhjal hinnangulist väärtust vähendada kahele kolmandikule sellest lisakulust ehk 24 miljoni euron.

(214) Kokkuvõttes leiab komisjon, et Belgia ametiasutuste poolt välja toodud 346 miljoni euro asemel saab asuda seisukohale, et Prantsusmaa *road domestic* ettevõtete pankrotimenetluse stsenaarium oleks võinud SNCBle kaasa tuua vähemalt 7+45+75+24 ehk 151 miljoni euro suuruse kulu (lisaks võimalikule [...] riskile), mis on suurem kui SNCB poolt valitud lahenduse puhul.

(215) Kokkuvõtte. Selle analüüsi põhjal leiab komisjon, et SNCB valikut loovutada Prantsusmaa *road domestic* ettevõtet töötajatele ja viisi, kuidas ta seda tegi, saab pidada vastavaks valikule, mille oleks teinud üksnes majanduslikest kaalutlustest juhitud eraõiguslik investor ja seega ei ole selles toimingus riigiabi elementi.

(216) Eelneva analüüsi rajas komisjon ainult neile eeldustele, mis talle mõistlikud ja piisavalt põhjendatud näivad. Nende hinnangute põhjal võib asuda seisukohale, et erinevus SNCB valitud lahenduse ja alternatiiviks olnud likvideerimiste vahel oleks olnud vähemalt 13 miljonit eurot, mis peaks suurelt ületama analüüsist tulenevate hinnangute võimaliku veamäära.

6.1.7. ABX-WW müük

(217) Komisjon tõdeb, et SNCB on asunud, eriti ühe sellele spetsialiseerunud äriühingu vahendusel, tõsiselt otsima ABX-WWle omandajat.

(218) ABX-Worldwide müügitingimuste ja hinna osas võtab komisjon arvesse eespool kirjeldatud kõigi ABX-WW olemasolevate varade müügipakkumise finantsaspekte (*fairness*) kontrollinud KPMG aruannet.

(219) Oma aruandes ⁽⁷²⁾ tugineb KPMG peamiselt kahe hindamismeetodi võrdlusele: diskonteeritud rahavoogude (*discounted cash flow*, DCF) meetod põhineb tulevaste diskonteeritud rahavoogude praeguse puhaskväärtuse arvutamisel ja kapitaliseeritud toodanguväärtus (*capitalised earnings*, CEA) põhineb ühe ettevõtte erinevate tasemetel diskonteeritud tulude (käive, EBITDA, EBIT, ...) võrdlemisel teiste sama sektori ettevõtete omadega, kohaldades neile asjaomase turu koefitsiente.

(220) Arvestades, et ekspert on loovutamist põhjalikult analüüsinud ja kasutanud seda liiki analüüsides jaoks tunnustatud arvutusmeetodeid, on komisjon seisukohal, et KPMG

⁽⁷²⁾ KPMG: Project Yvan – Valuation summary, Presentation to NMBS/SNCB Holding NV/SA, 26. mai 2005. a, 2.2.

lõppjärelusega, mille kohaselt *“the term of the proposed sale to Yvan is fair and reasonable and represents fair market value”* (*“Yvanile pakutud müügingimused on õiglased ja mõistlikud ning vastavad ausale turuväärtusele”*) tuleb nõustuda. Komisjon leiab, et kui ABX WW loovutamine toimub kokkulepitud hinnaga, millele võivad lisanduda üksnes tavalised ja loovutamise korral majanduslikult põhjendatud täpsustused, ei esine selles ülevõtjale riigiabi elemente.

- (221) Loovutamistingimused kindlustavad Belgiale müügihinna ja olulise Yvani-poolse investeerimiskohustuse, mis vähendab Belgia riiklike kulusid seoses kõnealuse juhtumiga. Samuti tagavad need SNCB poolt kogu ABX kontserni tegevuste tegeliku loovutamise.

6.2. Ümberkorraldusabi kokkusobivus

- (222) Järgnevalt hindab komisjon tuvastatud riigiabi kokkusobivust, lähtudes suunistest raskustes ettevõtete päästmiseks ja ümberkorraldamiseks ettenähtud abi kohta. Belgia ametiasutused esitasid algse teate 2003. aastal ja selle põhjal algatati 2003. aasta juulis menetlus 1999. aasta dokumendi “Ühenduse suunised raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta”⁽⁷³⁾ alusel (edaspidi “1999. aasta suunised”). Siiski, ühelt poolt nähti pärast uute suuniste jõustumist toimunud ümberkorralduskava kaasajastamisel ette algselt planeeritud abisumma oluline suurenemine; teiselt poolt tuleneb eelnevast analüüsist, et SNCB andis ABX kontsernile ebaseaduslikku abi. Arvestades neid asjaolusid ning 2004. aasta dokumendi “Ühenduse suunised raskustes olevate äriühingute päästmiseks ja ümberkorraldamiseks antava riigiabi kohta”⁽⁷⁴⁾ (edaspidi “2004. aasta suunised”) punkte 103 ja 104, hindab komisjon kõiki neid abisid viimatinimetatud dokumendi põhjal, võttes siiski arvesse, et algselt teatati plaanist 1999. aasta suuniste alusel. Igatahes nähtub järgnevast analüüsist, et kõnealuseid abisid saab käsitleda kokkusobivatena nii 1999. aasta suuniste kui 2004. aasta suuniste mõttes.

6.2.1 Abikõlblikkus

- (223) Komisjon tõdeb, et mitmete oluliste asjaolude põhjal tuleb kogu ABX kontserni tervikuna käsitleda raskuses äriühinguna 2004. aasta suuniste punkti 11 tähenduses. Ühelt poolt süvenes aastatel 2001 ja 2002 kontserni tegevuskahjum, mis ulatus 2002. aastal 50 miljoni euroni; kahjum on samuti suurenenud, puhaskahjum kasvas 73 miljoni eurolt 2000. aastal 186 miljoni euroni 2002. aastal; finantskohustused on suurenenud, kasvades samal perioodil 15-lt miljoni eurolt 41 miljoni euroni, samal ajal kui

võlad kasvasid 442 miljoni eurolt 512 miljoni euroni. Teisalt ja eelkõige olid ABXi Saksamaa, Prantsusmaa ja Madalmaade toimunud ettevõtted tõsistes finantsraskustes, mida kirjeldati otsuses, millega kiideti heaks ABXi päästmiseabi ning sellest asjaolust tulenevalt olid kahtlemata tegemist raskustes äriühingutega, nagu komisjon ka nimetatud otsuses leidis;⁽⁷⁵⁾ lisaks olid need ettevõtted sel ajal ABX kontserni strateegia ja tema Euroopas integreeritud logistika- ja transporditeenuste osutamise võimekuse seisukohast kesksel kohal, samuti andsid nad otsustava osa (2002. aastal umbes 60 %) grupi käibest, mistõttu kujutasid nende ettevõtete tõsised raskused ohtu kogu toonase ülesehitusega kontserni elujõulisusele.

- (224) Lisaks leiab komisjon, et ülejäänud ABX kontsern ei saanud ümberkorraldamist rohkem finantseerida.

- (225) Belgia ametiasutused näitasid, et ABX-WW leidis loovutamise, välisfinantseeringute ja tootlikkuse tõhustamise teel (eriti Itaalias, Saksamaal, Portugalis, Madalmaades ja Hispaanias) 24,3 miljoni eurot, mis võimaldas osaliselt grupi ümberkorraldamist rahastada.

- (226) See varade müük koos sisemise ratsionaliseerimisega vähendas oluliselt ABX kontserni tegevusulatus: üksuste arv vähenes 31 %, käive 21 %, täistööajale taandatud töötajate arv 40 % ja (lao)pind 54 %. Saksamaal on need arvud veelgi suuremad, seal vähendati tegevust kuni 69 %, võtmata arvesse Belgia poolt 2005. aasta novembris võetud kohustusi. Saab asuda seisukohale, et täiendav varade müük võinuks kontserni kui Euroopa ülemaailmse integreeritud logistikateenuste võrgustiku tegevuse elujõulisust kahjustada.

- (227) Lisaks aitasid kontserni kuulunud terved üksused raskustes olevaid üksusi ja toetasid niimoodi nende elujõulisuse taastamist. Näiteks ABX LOGISTICS (Belgium) NV/SA loobus Madalmaade ABXile antud 10,6 miljoni euro suurusest võlanõudest.

- (228) Viimaks tuleb välja tuua, et [...] negatiivses varalises olukorras oli kogu kontsern, mille varad olid alates 2001. aastast koondatud; kahjumlikud tegevused tõmbasid ära kasumlikest tegevusest saadud vahendid.

- (229) Kontsernikonto krediidiliini olukord oli alati negatiivne ja sageli lähedal [...] miljoni euro suurusele maksimaalsele lubatud tasemele (näiteks: –[...] miljoni eurot 2005. aasta juunis) ning kontsern oli võtnud [...] lühiajalisi võlakohustusi:

⁽⁷⁵⁾ 28. juuni 1999. aasta otsus K(2003) 245 lõplik: Riigiabi N 769/2002, ABX Logistics'i päästmiseabi (tütarettevõtjad F, D, NL ja kontsern). Avaldatud komisjoni veebilehel järgmisel aadressil: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport-2002/n769-02-fr.pdf.

⁽⁷³⁾ EÜT C 288, 9.10.1999, lk. 2.

⁽⁷⁴⁾ ELT C 244, 1.10.2004, lk. 2.

ABX LOGISTICS Worldwide S.A. konsolideeritud varaline seisund

Miljonites eurodes

	31.12.2003	31.12.2004	30.6.2005
Jooksevkontod pankades	[...]	[...]	[...]
Üle 1aastase tähtajaga finantsvõlad, mille tähtaeg saabub aasta jooksul	[...]	[...]	[...]
Lühiajaline arvelduskrediit	[...]	[...]	[...]
Netovahendite olukord	- 36,8	- 62,2	- 114,4

(230) Viimaks leiab komisjon, et kuigi valdusettevõtte ABX-WW loodi alles 2003. aastal, ei kujuta kontsern kui majanduslik üksus endast uut ettevõtet 2004. aasta suuniste mõttes, kuna see tekkis mitme samas sektoris tegutseva olemasoleva üksuse ühendamisel ning kontserni uus struktuur loodi just ümberkorraldamise toetamiseks.

6.2.2 Elujõulisuse taastamine

(231) Eespool kirjeldavas osas toodud ja realistlikel hüpoteesidel põhinevad prognooside kohased ABX-WW, ABX-D ja -NLI diskonteeritud majandustulemused näitasid, et elujõulisust taastatakse aastatel 2006 ja 2007.

(232) Lisaks on finantstulemused alates 2002. aastast, see tähendab ümberkorralduskava väljatöötamisest, selgelt paranenud. ABX LOGISTICS Worldwide S.A. tasandil on tegemist maksustamiseelse tulu (EBIT) paranemisega -28,7 miljonilt eurolt (2002) + 11,6 miljoni euroni (2004). ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH (välja arvatud Air&Sea) tegevustulemi osas võib öelda, et see on samal perioodil paranenud -32,0 miljonilt eurolt -[...] miljoni euroni ja ABX LOGISTICS Holding (Nederland) BV oma läheneb tasakaalule, olles paranenud -6,7 miljonilt eurolt -[...] miljoni euroni.

(233) Kõrvuti selle viimastel aastatel toimunud vaieldamatu finantsilise tervendamise nähtub kirjeldavast osast, et ABX kontsern on oma elujõulisuse kestvaks taastamiseks märkimisväärselt struktuuri ümber korraldanud.

(234) Viimaks leiab komisjon, et kogu ABX LOGISTICS WW müümise kokkuleppe allkirjastamine, millest tulenevalt on müük kohustuslik, sõltudes vaid selle heakskiitmisest ja loovutamisel tavalistest tingimustest, ning millest tuleneb ülevõtva eraõigusliku ettevõtja märkimisväärselt

investeeringukohustus, on täiendav märk ABX ümberkorralduskava kvaliteedi ja grupi püsiva elujõulisuse taastamise kohta.

6.2.3 Konkurentsikahjustuste vältimine

(235) 2004. aasta suuniste kohaselt tuleb võtta kompensatsioonimeetmeid, et nii palju kui võimalik leevendada abi ebasoodsat mõju konkurentide suhtes. Vastasel korral tuleb abi käsitada ühiste huvidega vastuolus olevana.

(236) ABX kontsern on juba asunud oma tootmisvõimsust oluliselt vähendama. Nagu juba näidatud, vähendas ta ümberkorraldamise käigus oluliselt tegevusüksuste arvu, tegevuspinda, käivet ja töötajate arvu, selleks, et saavutada ABX-WW tasandil kuni 54 %line, ABX-D tasandil kuni 69 %line, ABX-NL tasandil kuni 44 %line ja ABX-F tasandil kuni 79 %line (eriti agentuuride loovutamise ja sulgemise teel) tegevusmahu vähenemine. Saksamaa turul toimus veelgi suurem vähendamine seoses Belgia ametiasutuste poolt [...] 2005. aastal võetud täiendavate kohustustega. See vähendamine, mis ületab märkimisväärselt algses plaanis ettenähtut, vabastab suure turuosa konkurentide kasuks.

(237) Komisjon leiab, et neid sulgemisi ja loovutamisi saab käsitleda proportsionaalsetena, arvestades samal ajal nende mahtu, ABX-le jäänud väikeste veoste edastamiskaubanduse (*freight forwarding*) turuosa (2002. aastal Saksamaal alla 2 %, Madalmaades 1 %), vajadust kaitsta Euroopas ülemaailmse logistikateenuse elujõulisust ja minimaalse võrgustiku olemasolu mitmes Euroopa riigis ning lõpuks asjaolu, et logistika- ja transporditurul ei valitse ülepakumist ja see turg on laienemas, nagu on analüüsitud jaos 2.2. Meenutuseks niipalju, et ABX kontsernile praktiliselt ei kuulu transpordivahendeid ja seega pole ta peaaegu üldse tegev maanteetranspordiettevõtjana.

(238) Lisaks kontrollis komisjon, et Belgia ametiasutuste esitatud teabe põhjal hõlmab väga oluline osa tegevusmahu vähendamisest lühiajalisi toetustegevusi. Need vähendamis- hõlmavad umbes 19 % kogu 31 %lisest üksuste vähendamisest, 12 % kogu 21 %lisest käibe vähendamisest, 15 % kogu 40 %lisest töötajate arvu vähendamisest ja 40 % kogu 54 %lisest laopinna vähendamisest.

6.2.4 Abi piiramine miinimumiga

(239) 2004. aasta suunistes nõutakse, et abi summa ja abimeetmete jõulisus oleksid minimaalsed.

- (240) Selles osas leiab komisjon esiteks, et pärast teatatud meetmete elluviimist viib rekapitalizeerimine kontserni võlgade ja omakapitali suhte 80 %ni. Kui kontserni raamatupidamisarvestuses kajastuv 146 miljoni euro suurune maineväärtus maha arvata, oleks see määr 155 %.

ABX LOGISTICS Worldwide S.A., konsolideeritud bilanss

	31.12.03	31.12.04	30.6.05	31.12.05 enne konver- teeri- mist	31.12.05 enne konver- teeri- mist	31.12.05 pärast konver- teerimist ja maine- väärtuse mahaar- vamist	31.12.06	31.12.07
Konsolideeritud omakapital	185,8	173,9	158	131,9	300	154	[...]	[...]
Finantsvõlad	369	414,3	407	407	239	239	[...]	[...]
Võlasuhe	199 %	238 %	258 %	309 %	80 %	155 %	[...]	[...]

- (241) Komisjon leiab, et põhjendatud on ka selle teise 155 %lise näitajaga arvestamine, kui võrd maineväärtus tuleneb suurel määral algsest ABX-D ([...] miljonit eurot) ja NL ([...] miljonit eurot) omandamisest, nende tegevusmahtu on aga ümberkorraldamise käigus oluliselt vähendatud (mida veelgi enam mõjutasid [...] vähendamiskohustused Saksamaal, millest Belgia ametiasutused teatasid 2005. aasta detsembris.) Lisaks leiavad Belgia ametiasutused, et ümberkorraldusmeetmete elluviimine tooks SNCB raamatupidamisarvestuses kaasa Saksamaa ja Madalmaade tütarettevõtete [...] maineväärtuse täieliku kadumise.

- (242) Lisaks on nii 80 % kui 155 % suurused määrad oluliselt suuremad ABX kontserni võrreldavate konkurentide omadest. Näiteks on tema konkurentide keskmine (käivet arvestades) määr umbes 43 % (kusjuures kõige madalam on 16 %, kui võtta arvesse ka äriühingut DPWN, mis ei näi aga olevat piisavalt võrreldav, et arvesse tulla).

- (243) See näitab, et ABX kontserni rekapitalizeerimine viib ta selle sektori keskmisest madalamale tasemele ega anna tema finantsstruktuuri ülemääraseid ressursse.

- (244) Teiseks tuleb komisjon meelde, et ABX-WW netovara on alates 2003. aastast negatiivne, nii et ABX kontsernil ei ole ülemääraseid vahendeid.

- (245) Kolmandaks tuleb silmas pidada asjaolu, et hind, mille SNCB peab saama ABX WW aktsiate müügist, aitab abi tegelikku summat vähendada. Kontsernile ja selle konkurentidele ning SNCBle ja Yvanile on olukord samaväärne sellega, kus SNCB antavat abi vähendatakse nii palju, et müük toimiks sümboolse hinna eest ja vastavad finantseeringud teeks otse ülevõtja.

- (246) Lisaks peab komisjon veenduma, et abi saaja paigutab ümberkorralduskavasse olulisel määral oma enda vahendeid või turutingimustes saadud välisfinantseeringuid.

- (247) Selles osas alustab komisjon sellest, et teeb kindlaks ümberkorraldamise kogukulud, tootlikkuse optimeerimise kulud ja käibekapitali vajaduse vähendamise.

Ümberkorraldamise puhaskulu

Vallandamised, sulgemised	- 49,0
Raha äravool (cash-drain) ümberkorraldamise ajal (tootlikkuse puhaskasu)	- 121,0
Võlg SNCBle (varasem kui 2002. a.)	- 60,0
Intressid võlalt SNCB-le (varasem kui 2002. a võlg +päästmisabi)	- 8,0
Pankade nõuetele järgnevad laenude ja kredisummade tagasimaksud.	[...]
Yvani poolt ABXi võlausaldajatele teiste garantiide ja võlanõuete väljamaksmine	[...]
Käibekapitali vajaduse vähenemine	29,1
Kokku	- 296,6

- (248) Komisjon leiab, et eespool olevas tabelis esitatud kuludest lähtumine on põhjendatud eelkõige järgmistel põhjustel.

- (a) 49 miljoni euro suurune summa vastab ümberkorraldamisega otseselt kaasnevatele kuludele nagu vallandamishüvitised või tütarettevõtete sulgemise kulud.
- (b) 121 miljoni euro suurune summa vastab aastatel 2003–2005 ümberkorraldatavate üksuste finantseerimise (või raha äravoolu (*cash-drain*)) vajadusele. See vastab eelkõige ümberkorraldamiseks vajalike finantseeringute, finantskulude ja mõningate erandlike elementidega korrigeeritud EBITDA'le (tegevuskasum

enne põhivara kulumit). Komisjon veendus Belgia ametiasutuste poolt esitatud teabe alusel selles, et arvesse võetavad investeeringud olid peamiselt informaatikainvesteeringud ja jäid igal juhul nende amortisatsiooni summast väiksemaks. Informaatikainvesteeringud on kindlasti üks kontserni ümberkorraldamise ja tootlikkuse tõstmise oluline tegur. Lisaks kinnitasid Belgia ametiasutused, et nende investeeringutega tegevusmahtu mingil moel ei suurendatud. Samuti veendus komisjon selles, et erandlikud tegurid koosnevad peamiselt ettevõtte ümberkorraldamiskuludest; need hõlmavad struktuuri ümberkorraldamist ja tootlikkusega seotud meetmeid (keskteenustega seotud vallandamised, õigusliku struktuuri lihtsustamine, muud tootlikkusega seotud meetmed), mis on vajalikud elujõulisuse taastamiseks.

Tuleb märkida, et raha äravooluga (cash-drain) seotud kulu ümberkorraldamisperioodi jooksul, mis on 150,9 miljonit eurot, on siin vähendatud seoses positiivse mõjuga, mida ümberkorraldamisega loodetakse ja mis annab sel perioodil 29,9 miljonit euro suuruse positiivse rahavoo ehk puhaskulu on 121 miljonit eurot.

(c) Muud 2005. aastal esitatud finantseerimisvajadused tuleb grupi finantsstruktuuri taastamiseks rahuldada enne ABX-WW loovutamist. Need hõlmavad kas võlgu SNCB ees, mis arvestatakse ümber omakapitaalsiks (60 miljonit eurot) ja nendega seotud intresse (8 miljonit eurot), ajavahemikus 2003 kuni 2005 tekkinud pangavõlgade tagasimaksmist ([...] miljonit eurot), või lõpuks olemasolevate garantiide ja võimalkohustuste planeeritavat ülevõtmist Yvani poolt ([...] miljonit eurot).

(d) Käibekapitali vajaduse vähenemine tuleneb kontserni ning tema klientide ja tarnijate vaheliste ärisuhete paremast korraldamisest ja läheb ümberkorralduskulude arvestamisel arvesse.

(249) Nende meetmete rahastamiseks kasutas ABX kontsern teatavat hulka omavahendeid või turu tingimustel saadud väliseid ressursse. Need saadi peamiselt kolmandate isikute aktsiate müügist (24,2 miljonit eurot), eelkirjeldatud ABXi tervete üksuste või valdusettevõtte ABX-WW poolt ümberkorraldatavate üksuste tegevuste tagasiostmisest (22,6 miljonit eurot) ja võlgadest loobumisest, samuti kontserni kuuluvate tervete üksuste antud finantseeringutest (10,6 +6 miljonit eurot). Neid kontserni kuuluvate tervete üksuste poolt tehtud pingutusi tuleb vaadelda tegeliku toetamisena kasusaaja, kelleks on kontsern tervikuna, poolt. Sellele lisandub Yvani-poolne finantseering ([...] miljonit eurot). Omapanuse kogusumma on [...] miljonit eurot

(250) Eelnevast analüüsist järeldub, et abisaaja omapanuse osakaal on vähemalt 43,4 % ümberkorraldamiseks vajalikust summast. Käesoleval juhul peab komisjon sobilikuks nõustuda väiksema kui 50 %lise omapanusega, eriti võttes arvesse järgmist: ümberkorraldamisega seotud erilised raskused (sellest sõltub otseselt Euroopas 13 000 töökohta); tegevusmahu vähendamise osakaal (kuni 50 %-line vähendamine, mis seondub peamiselt lühiajaliste toetustegevustega); oht, mille täiendav vähendamine võiks ABX-WW rahvusvahelise logistika- ja transpordivõrgustiku elujõulisusele kaasa tuua; asjaolu, et esialgne teade esitati 1999. aasta suuniste kehtivuse ajal, mis miinimummäärade ette ei näinud ja ABX-WW erastamine, mis on samuti kontserni elujõulisuse ja kontsernile tulevaste abide mittemääramise määrav tegur.

(251) Teised tegurid aitavad vastavalt 2004. aasta suunistele näidata, et turg usub elujõulisuse taastamise võimalikkust. Näiteks tuleb komisjon meelde, et ABX kontsern sai finantsasutuse juures [...] miljoni euro suuruse krediidiilini SNCB garantiiga, mida ettevõtte mõttes eelnevas kasusaaja omapanuse arvutamises arvesse ei võetud, kuivõrd komisjon ei saanud pangale ja SNCBle makstud preemiamaksetega seoses kindlalt välistada võimalikku riigiabi elementi. Lisaks annavad eraõiguslikud pangad ABXile jätkuvalt ilma toetuse ja riigi garantiita olulistest summades lühiajalist krediiti.

(252) Komisjon leiab seega, et tingimus, mille kohaselt peab abi olema minimaalne ja ettevõtte peab oluliselt ise omavahenditega panustama ümberkorraldusega seotud kulude kandisesse, on täidetud.

6.2.5 Ühekordse abi põhimõte

(253) Komisjon tuleb meelde, et ABX võrgustik loodi 1998. aastal ja komisjon ei ole enne käesoleva otsuse tegemist kordagi selle võrgustiku ümberkorraldamisabi heaks kiitnud.

(254) Lisaks leiab komisjon, et ABX kontserni planeeritav erastamine peaks lisaks selle elujõulisuse taastamisele tagama ka ühekordse abi põhimõtte järgimise, kuivõrd avalike vahendite uus paigutamine erakätesse läinud ettevõttesse on vähem tõenäoline.

6.2.6 Kokkuvõte

(255) Eeltoodud silmas pidades on komisjon seisukohal, et SNCB poolt ABX kontserni ümberkorraldamise raames antud abi on kokkusobiv nii 1999. aasta kui 2004. aasta suunistega ja seega kokkusobiv asutamislepingu artikli 87 lõikega 3. Eriti tuleb välja tuua seda, et ABX kontserni terved osad on

olulisel määral finantseerinud raskustes olevaid ettevõtteid ja lisaks sellele panusele on kontsern abi saamise vastutasuna märkimisväärselt vähendanud oma tegevusmahtu. Lisaks võimaldab ABX kontserni erastamine lisaks kontserni edasise elujõulisuse kindlustamisele vältida talle uute riigiabide andmise võimalust.

(256) Viimaks meenutab komisjon, et 2. märtsi 2005. aasta otsusega menetluses nr 386/2004 teatavaks tehtud raudteesektori riigiabi valdkonna poliitilistes suunistes hinnatakse horisontaalselt küsimusi, mis kerkivad piiramatult garantii pinnalt, mida saavad raudteettevõtjad mitmetes Euroopa riikides.

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

1. Käesolevas otsuses hinnatud, ABX kontserni ümberkorraldamise raames ettevõtte Société nationale des chemins de fer belges (SNCB) poolt antav abi on ühisturuga kokkusobiv artiklis 2 sätestatud tingimustel.

2. Finantseeringud, mida SNCB kasutas ühe osa ABX Logistics (France)'i tegevuse lõpetamise rahastamiseks ja muud käesolevas otsuses hinnatud finantseeringud, eriti 2001. aastal omakapitali tehtud finantseeringud ja paralleelsed toetused ei kujuta endast riigiabi.

Artikkel 2

Komisjon seab artikli 1 lõikes 1 nimetatud ümberkorraldusabi heakskiitmise tingimuseks ABX Logistics kontserni müümise [...] jooksul pärast käesoleva otsuse teatavakstegemist turuhinnaga sellisele isikule, kellel ei ole õiguslikku seost SNCBga ja kes võtab endale kohustused, mis tulenevad võimaliku omandaja poolt pakutud ja käesolevas otsuses kirjeldatud ostmise ja finantseerimise tingimustest.

Artikkel 3

Belgia teatab komisjonile kahe kuu jooksul alates käesolevast otsusest teavitamisest selle otsuse täitmiseks võetud meetmetest.

Artikkel 4

Käesolev otsus on adresseeritud Belgia Kuningriigile.

Brüssel, 7. detsember 2006.

Komisjoni nimel

asepresident

Jacques BARROT