

II

(EY:n ja Euratomin perustamissopimuksia soveltamalla annetut säädökset, joiden julkaiseminen ei ole pakollista)

PÄÄTÖKSET

KOMISSIO

KOMISSION PÄÄTÖS,

tehty 24 päivänä huhtikuuta 2007,

tukitoimenpiteestä, jonka Belgia on toteuttanut Inter Ferry Boats -yhtiön hyväksi (C 46/05 (ex NN 9/04 ja ex N 55/05))

(tiedoksiannettu numerolla K(2007) 1180)

(Ainoastaan ranskan- ja hollanninkieliset tekstit ovat todistusvoimaiset)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

(2009/608/EY)

EUROOPAN YHTEISÖJEN KOMISSIO, joka

ottaa huomioon Euroopan yhteisön perustamissopimuksen ja erityisesti sen 88 artiklan 2 kohdan ensimmäisen alakohdan,

ottaa huomioon sopimuksen Euroopan talousalueesta ja erityisesti sen 62 artiklan 1 kohdan a alakohdan,

on mainittujen artiklojen mukaisesti kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa,

sekä katsoo seuraavaa:

dentäviä tietoja. Asiasta järjestettiin komission ja Belgian viranomaisten kahdenvälinen kokous 12 päivänä joulukuuta 2003. Kokouksessa komissiolle toimitettiin IFB:n rakenneuudistussuunnitelma.

1. MENETTELY

1.1 Tapaukset NN 9/04 ja N 55/05

(1) Belgian viranomaiset ovat ilmoittaneet komissiolle 12 päivänä elokuuta 2003 päivätyllä kirjeellä, joka kirjattiin Euroopan komissiossa 20 päivänä elokuuta 2003 (TREN/A(03)27718), pelastus- ja rakenneuudistustoimenpiteistä, jotka Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB) (Belgian kansallinen rautatielaitos) on myöntänyt Inter Ferry Boats (IFB) tytäryhtiölleen 7 päivänä huhtikuuta 2003 tehdyllä puitesopimuksella, EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan mukaisesti.

(2) Lokakuun 13 päivänä 2003 (D(03)17546) komissio kehotti Belgian viranomaisia toimittamaan komissiolle täy-

(3) Belgian viranomaiset vastasivat komission kirjeeseen 7 päivänä tammikuuta 2004 päivätyllä kirjeellä, joka kirjattiin komissiossa 13 päivänä tammikuuta 2004 (TREN/A(04)10708). Tästä kirjeestä ilmenee, että tukitoimenpiteet, joita ilmoitus koski, on myönnetty. Näin ollen tapaus kirjattiin numerolla NN 9/04. Huhtikuun 30 päivänä 2004 järjestettiin toinen kokous. Tässä kokouksessa komissio pyysi lisätietoja, joita Belgian viranomaiset toimittivat sille 15 päivänä kesäkuuta 2004 päivätyllä kirjeellä, joka kirjattiin komissiossa 21 päivänä kesäkuuta 2004 (TREN/A(04)23691).

(4) Komissio kehotti 26 päivänä tammikuuta 2005 päivätyllä kirjeellä (D(05)100339) Belgian viranomaisia toimittamaan täydentäviä tietoja, ja nämä tiedot toimitettiin 25 päivänä maaliskuuta 2005 päivätyllä kirjeellä, joka kirjattiin komissiossa 30 päivänä maaliskuuta 2005 (TREN/A(05)7712).

(5) Belgian viranomaiset ilmoittivat komissiolle 28 päivänä tammikuuta 2005 päivätyllä kirjeellä (SG(2005)A1133) SNCB:n aikomuksesta korottaa lisää IFB:n pääomaa, mistä ei määrätty sopimuksessa, josta ilmoitettiin 12 päivänä elokuuta 2003 päivätyllä kirjeellä. Komissio kirjasi tapauksen ilmoituksena numerolla N 55/05.

- (6) Komissio kehotti 29 päivänä maaliskuuta 2005 päivätyllä kirjeellä (D(05)106199) Belgian viranomaisia toimittamaan täydentäviä tietoja, ja nämä tiedot toimitettiin 28 päivänä huhtikuuta 2005 päivätyllä kirjeellä, joka kirjattiin komissiossa 3 päivänä toukokuuta 2005 (SG(2005)A(05)4155).
- (7) Komissio kehotti 31 päivänä toukokuuta 2005 päivätyllä kirjeellä (D(05)111096) Belgian viranomaisia toimittamaan täydentäviä tietoja, ja nämä tiedot toimitettiin 30 päivänä kesäkuuta 2005 päivätyllä kirjeellä, joka kirjattiin komissiossa 1 päivänä heinäkuuta 2005 (TREN/A(05)16598).
- (8) Syyskuun 16 päivänä 2005 järjestettiin komission ja Belgian viranomaisten välinen työkokous. Tässä kokouksessa komissio pyysi Belgian viranomaisia toimittamaan täydentäviä tietoja, ja nämä tiedot toimitettiin 21 päivänä lokakuuta 2005 sähköpostilla, joka kirjattiin komissiossa 24 päivänä lokakuuta 2005 (TREN/A(05)27067).
- (13) Belgian viranomaiset toimittivat 30 päivänä marraskuuta 2006 päivätyllä kirjeellä, jonka komissio vastaanotti 5 päivänä joulukuuta 2006 ja joka kirjattiin numerolla TREN/A/39219, asianosaisen Karel Vinckin kirjeen. Belgian viranomaiset lähettivät tämän kirjeen tukeakseen sillä väitettään, jonka mukaan asiaa koskevat SNCB:n päätökset eivät johtuneet Belgiasta vaan yksinomaan SNCB:stä.
- (14) Komissio kehotti 5 päivänä helmikuuta 2007 päivätyllä kirjeellä (D(07)302095) Belgian viranomaisia toimittamaan täydentäviä tietoja. Belgia toimitti nämä tiedot 6 päivänä helmikuuta 2007 päivätyllä kirjeellä, joka kirjattiin komissiossa 7 päivänä helmikuuta 2007 (A(07)24246), 8 päivänä helmikuuta 2007 päivätyllä kirjeellä, joka kirjattiin komissiossa 9 päivänä helmikuuta 2007 (A(07)23613), 13 päivänä helmikuuta 2007 päivätyllä kirjeellä, joka rekisteröitiin komissiossa 15 päivänä helmikuuta 2007 (A(07)24201), sekä 15 päivänä helmikuuta 2007 päivätyllä kirjeellä, joka rekisteröitiin komissiossa 16 päivänä helmikuuta 2007 (A(07)24362).

1.2 Tapaus C 46/05

- (9) Komissio ilmoitti 7 päivänä joulukuuta 2005 päivätyllä kirjeellä Belgialle päätöksestään aloittaa näiden toimenpiteiden osalta EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely.
- (10) Komission päätös menettelyn aloittamisesta on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä* ⁽¹⁾. Komissio on kehottanut asianomaisia esittämään huomautuksensa tästä toimenpiteestä. Komissio ei ole saanut asianomaisilta huomautuksia.
- (11) Belgia vastasi kirjeeseen menettelyn aloittamisesta 14 päivänä helmikuuta 2006 päivätyllä kirjeellä, joka kirjattiin komissiossa 15 päivänä helmikuuta 2006 numerolla TREN/A/13934. Samalla 14 päivänä helmikuuta 2006 päivätyllä kirjeellä Belgia perui 28 päivänä tammi-kuuta 2005 päivätyn ilmoituksensa.
- (12) Kesäkuun 1 päivänä 2006 ja 25 päivänä heinäkuuta 2006 järjestettiin komission yksikköjen ja Belgian viranomaisten väliset työkokoukset. Belgian viranomaiset toimittivat komissiolle täydentäviä tietoja 29 päivänä kesäkuuta 2006 päivätyllä kirjeellä, joka kirjattiin komissiossa samana päivänä numerolla TREN/A/25806, 20 päivänä syyskuuta 2006 päivätyllä kirjeellä, joka kirjattiin samana päivänä numerolla TREN/A/32665, sekä 16 ja 21 päivänä marraskuuta 2006 sähköposteilla, jotka rekisteröitiin numeroilla TREN/A/37638 ja TREN/A/37981.
- (15) Komissio kehotti 15 päivänä maaliskuuta 2007 päivätyllä kirjeellä (D(07)306248) sekä 16 päivänä maaliskuuta 2007 pidetyssä työkokouksessa Belgian viranomaisia toimittamaan täydentäviä tietoja. Belgia toimitti nämä tiedot 30 päivänä maaliskuuta 2007 päivätyllä kirjeellä, joka kirjattiin komissiossa samana päivänä (A(07)28411).

2. YKSITYISKOHTAINEN KUVAUS PELASTUS- JA RAKENNEUUDISTUSTOIMENPITEISTÄ

2.1 IFB:n pelastamista ja rakenneuudistusta koskevan puitesopimuksen osapuolet

2.1.1 IFB

2.1.1.1 Kuvaus yhtiöstä

- (16) IFB on Belgian lainsäädännön mukainen osakeyhtiö. SNCB omistaa sen osakepääomasta 89,03 prosenttia. Muita osakkeenomistajia ovat CNC Transports (SNCF:n tytäryhtiö, josta SNCF omistaa 93,8 prosenttia; osuus 7,41 prosenttia), ICF (osuus 2,08 prosenttia) sekä EWS (English, Welsh and Scottish Railway; osuus 1,22 prosenttia).
- (17) IFB perustettiin 1 päivänä huhtikuuta 1998 fuusioimalla kolme seuraavaa yhtiötä: Ferry Boats SA, Interferry SA sekä Edmond Depaire Ltd:n "rautatiosasto". Kuten Belgian viranomaisten esittämästä kaupparekisteriotteesta ilmenee, fuusio oli ns. absorptiofuusio eli sulautuminen, joka käsitti toisten yhtiöiden hankkimisen: siinä Interferry SA sulautettiin Ferry Boats SA:han, minkä jälkeen Edmond Depaire SA:n "rautatiosasto" liitettiin fuusion tuloksena syntyneeseen yksikköön. IFB on siis sama oikeushenkilö kuin vuonna 1923 perustettu Ferry Boats.

⁽¹⁾ EUVL C 159, 8.7.2006, s. 2.

- (18) IFB jatkaa ennen kaikkea kahdenlaista toimintaa: rautatie liikenteen ja yhdistettyjen kuljetusten logistiikkatoimintaa (IFB Logistics) sekä yhdistettyjä kuljetuksia palvelevaa maaliikenneterminalien toimintaa (IFB Terminals). Liiketoiminta on kuvattu tarkemmin muodollisen tutkintamenettelyn aloittamista koskevan kirjeen 16–29 kohdassa.
- (19) Edellä mainitun liiketoiminnan lisäksi IFB on tai on ollut osakkaana belgialaisissa ja ulkomaisissa meriliikenne- tai maaliikenneterminalitoimintaa harjoittavissa yhtiöissä sekä kuljetusyhtiöissä, tai sillä on tai on ollut tällaisia yhtiöitä tytäryhtiöinä. Tällaiset osakkuudet ja tytäryhtiöt on kuvattu tarkemmin muodollisen tutkintamenettelyn aloittamista koskevan kirjeen 30 kohdassa ja siitä eteenpäin. Belgia on ilmoittanut komissiolle, etteivät tietyt menettelyn aloittamista koskevassa kirjeessä esitetyt seikat pitäneet täysin paikkaansa tai että ne olivat muuttuneet myöhemmin. Näitä seikkoja koskevat, menettelyn aloittamista koskevan kirjeen lähettämisen jälkeen tapahtuneet muutokset kuvataan seuraavissa kohdissa. Muilta osin viitataan päätökseen menettelyn aloittamisesta (30–49 kohta).
- (20) IFB:n omistusosuudet belgialaisista terminaaleista: IFB on myynyt omistusosuutensa Zeebruggen terminalista. Menettelyn aloittamista koskevan kirjeen 39 kohdassa IFB:n väitetään myyneen osakkeensa taloudelliselle yhteenliittymälle OCHZ:lle. Tosiasiassa IFB myi osakkeensa Hesse-Noord Natie -yhtiölle, jonka kanssa se harjoitti yhdessä terminalin toimintaa.
- (21) Menettelyn aloittamista koskevan kirjeen 41 kohdassa väitetään, että IFB omistaisi 16,76 prosenttia Dry Port Mouscron-Lille yhtiöstä. Belgian viranomaiset ilmoittivat komissiolle, että koska kyseisen yhtiön pääomaa korotettiin 29 päivänä kesäkuuta 2006 eikä IFB osallistunut tähän korotukseen ja koska yhtiöön tuli osakkaaksi uusi yksityinen pääomasijoittaja DELCATRANS, IFB:n omistusosuus laski 11,07 prosenttiin.
- (22) IFB:n omistusosuudet ranskalaisista terminaaleista: IFB myi 30 prosentin omistusosuutensa Nord France Terminal International OU yhtiöstä (jäljempänä 'NFTI-ou') CMA-CGM:lle syksyllä 2006. Tämän kaupan myötä IFB omistaa Ranskassa enää 2 prosenttia CNC Transports yhtiöstä, jonka nimi on tämän jälkeen muutettu Naviland Cargoksi.
- 2.1.1.2 Asiaankuuluvat markkinat ja IFB:n markkinaosuudet
- (23) Menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään (50–54 kohta) komissio totesi, että IFB Logistics toimi kaksilla eri markkinoilla: se harjoitti huolintatoimintaa ja logistiikkatoimintaa. Näiden markkinoiden on määritelty olevan kansallisia ja IFB Logisticsin markkinaosuuden on laskettu olevan 2–5 prosenttia.
- (24) Terminaalien markkinoiden osalta menettelyn avaamista koskevassa päätöksessä (55–59 kohta) terminaalit jaetaan maaliikenne- ja meriliikenneterminaleihin. Päätöksen tekemisen jälkeen IFB on divestoinut kaikki meriliikenneterminalien osakkeensa. Sen paremmin asianosaiset kuin Belgian viranomaiset eivät ole kiistäneet menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä esitettyä määritelmää.
- (25) Rautatierahdin markkinat liittyvät näihin molempiin markkinoihin. Rautatierahdin markkinat avattiin Belgiaan saapuvan ja Belgiasta lähtevän kansainvälisen rahtiliikenteen osalta vuonna 2003 yhteisön rautateiden kehittämisestä 29 päivänä heinäkuuta 1991 annetun neuvoston direktiivin mukaisesti⁽²⁾. Tätä toimenpidettä täydennettiin avaamalla kansalliset rahtimarkkinat 1 päivänä tammikuuta 2007 direktiivin 91/440/ETY mukaisesti; Belgia pani tämän direktiivin täytäntöön 13 päivänä joulukuuta 2005 annetulla kuninkaan asetuksella.
- 2.1.2 SNCB
- (26) SNCB perustettiin 23 päivänä heinäkuuta 1926 annetulla Belgian lailla Belgian kansallisen rautatielaitoksen perustamisesta⁽³⁾. Lokakuun 14 päivästä 1992 lähtien⁽⁴⁾ se on ollut itsenäinen julkinen yritys ja julkinen osakeyhtiö⁽⁵⁾.
- (27) Belgian valtio toteutti SNCB:n rakenneuudistuksen 1 päivänä tammikuuta 2005. SNCB jaettiin kolmeen seuraavaan erilliseen yhtiöön:
- SNCB Holding: holdingyhtiö, joka omistaa 100 prosenttia kahdesta muusta yhtiöstä, jotka ovat
 - ratainfrastruktuurin hoitamisesta vastaava Infrabel ja
 - uusi SNCB, joka on kuljetuspalveluista vastaava uusi rautatieyhtiö.
- Belgian valtio omistaa SNCB Holdingin osakepääomasta 100 prosenttia.
- (28) SNCB:n hallintoelimet ovat hallitus, johtokunta ja toimitusjohtaja. Hallituksessa on 10 jäsentä, joista yksi on toimitusjohtaja. Kuningas nimittää hallituksen jäsenet ministerineuvoston esityksestä.

⁽²⁾ EYVL L 237, 24.8.1991, s. 25.

⁽³⁾ Moniteur Belge, 24.7.1926.

⁽⁴⁾ Päivä, jolloin 30 päivänä syyskuuta 1992 annettu kuninkaan asetus, jossa hyväksytään ensimmäinen sopimus Belgian kansallisen rautatielaitoksen johtamisesta ja vahvistetaan yhtiöön liittyvät toimenpiteet, tuli voimaan (Moniteur Belge, 14.10.1992).

⁽⁵⁾ Siten kuin ne määritellään 21 päivänä maaliskuuta 1991 annetussa laissa, jolla uudistetaan tiettyjä julkisia liikeyrityksiä (Moniteur Belge, 27.3.1991).

- (29) Belgian hallitusta edustaa SNCB:n hallituksessa hallituskomissaari. Hallituskomissaari voi kääntyä Belgian viranomaisten puoleen mitätöidäkseen SNCB:n hallituksen päätöksen asiasta, joka ei liity julkisen palvelun tarjoamiseen, jos kyseinen päätös "haittaa [...] julkisen palvelun tarjoamiseen liittyvien tehtävien hoitamista" (lain 23 artiklan 2 kappale).

2.2 IFB taloudelliset vaikeudet vuosina 2001 ja 2002

- (30) Tässä kappaleessa tarkastellaan ensin taloudellisten vaikeuksien syitä ja tuodaan sen jälkeen esiin, kuinka IFB:n ja SNCB:n johtajat reagoivat niihin.

2.2.1 Taloudelliset vaikeudet

- (31) IFB:n vaikeudet johtuivat ensisijaisesti siitä, että ranskalaiset yhtiöt, joissa se oli osakkaana ja jotka kaikki sijaittivat Dunkerquen satamassa, ajautuivat talousvaikeuksiin vuo-

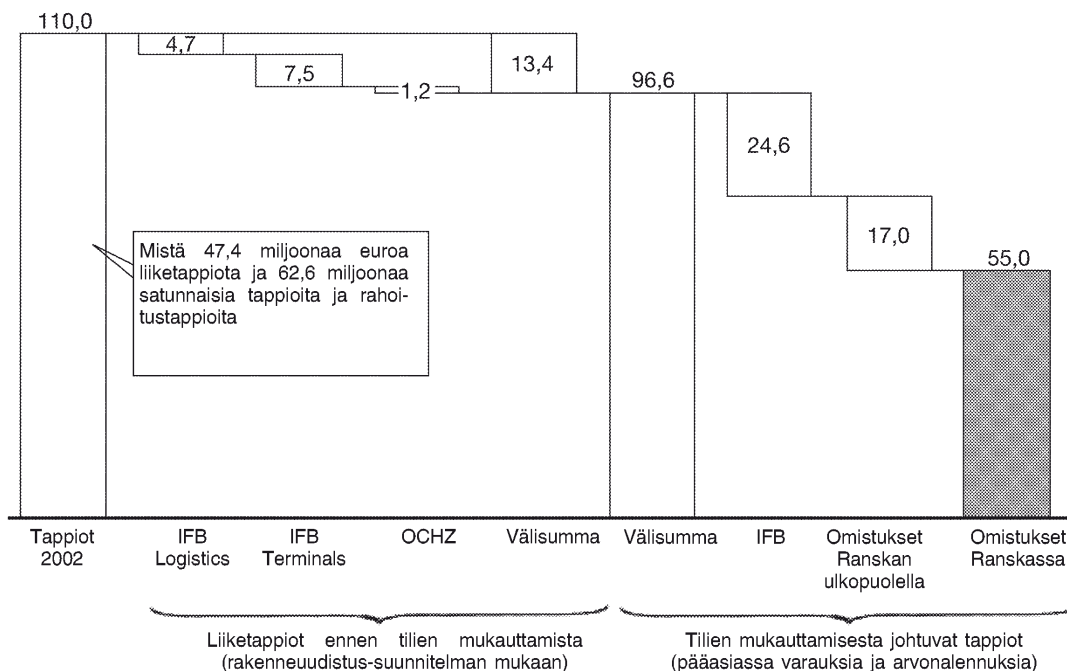
sina 2001–2002. Myös IFB Logisticsilla ja IFB Terminalilla oli talousvaikeuksia, ja vuonna 2002 ne tekivät tappiota.

- (32) Kuten kaaviosta 1 ilmenee, IFB:n kokonaistappiot tili-vuonna 2002 olivat 110 miljoonaa euroa. Tästä 12,2 miljoonaa euroa oli liiketappiota ennen tilien mukauttamista IFB Logisticsin (4,7 miljoonaa euroa) ja IFB Terminalsin (7,5 miljoonaa euroa) tasolla. Tähän lisättiin 1,2 miljoonan euron liiketappio, joka aiheutui osakkuudesta OCHZ:ssa. Nämä tappiot olivat yhteensä 13,4 miljoonaa euroa eli 12 prosenttia kokonaistappioista. Loput vuoden 2002 tappioista eli 96,6 miljoonaa euroa johtuivat tilien mukauttamiseen liittyvistä arvonalennuksista ja varauksista, jotka olivat välttämättömiä niiden ongelmien vuoksi, joihin yhtiö oli ajautunut Ranskassa ja Belgiassa. Näistä arvonalennuksista ja varauksista 75 prosenttia oli peräisin IFB:n osakkuuksista. Tästä osuudesta 76 prosenttia liittyi osakkuuksiin ranskalaisissa yhtiöissä.

Kaavio 1

Vuoden 2002 tappioiden erittely

(Miljoonaa euroa)



Lähde: IFB:n rakennemuutostussuunnitelma 24.3.2003; IFB Controlling

2.2.2 IFB:n ja SNCB:n johdon reaktio

(33) Vuoden 2000 lopun jälkeen IFB maksoi ainoastaan laskut, jotka SNCB oli lähettänyt sille suorittamistaan rautatieliikennepalveluista. IFB jatkoi tätä käytäntöä vuonna 2001 ja erityisesti vuonna 2002, ja SNCB hyväksyi sen. Siispä tammikuun 2003 lopussa IFB:llä oli maksamattomia laskuja SNCB:lle yhteensä 63 miljoonan euron arvosta. Näiden laskujen maksamatta jättäminen selittää, miksi IFB kykeni jatkamaan toimintaansa vakavista taloudellisista vaikeuksistaan huolimatta.

(34) Toukokuun 21 päivänä 2002 IFB:n hallitus totesi, että vuoden 2000 lopun jälkeen syntyneiden tappioiden vuoksi yhtiön omat varat olivat hvenneet alle puoleen yhtiön pääomasta. Belgian yhtiölain 633 artiklan mukaisesti IFB kutsui koolle osakkeenomistajiensa ylimääräisen yhtiökokouksen.

(35) Tämän yhtiökokouksen aikana suurin osakkeenomistaja SNCB ilmoitti sitoutuvansa tukemaan IFB:tä sen toimintamenojen osalta myöntämällä 2,5 miljoonan euron käteisennakon. SNCB:n hallitus hyväksyi tämän sitoumuksen. Tämän sitoumuksen pohjalta osakkeenomistajat päättivät jatkaa IFB:n toimintaa toistaiseksi ja pyysivät IFB:n hallitusta laatimaan kokonaisvaltaisen rakenneuudistussuunnitelman, joka käsittäisi myös tytäryhtiöt ja terminaalien hallinnan.

(36) Heinäkuun 19 päivänä 2002 pitämässään kokouksessa SNCB:n hallitus käsitteli tytäryhtiönsä IFB:n tilannetta. IFB:n toimitusjohtaja esitteli yhtiön tilanteen, minkä jälkeen hallitus teki seuraavan päätöksen: ”Hallitus katsoo yksimielisesti, että IFB:lle on myönnettävä 2,5 miljoonan euron käteissumma, jolla vastataan käteisvarojen tarpeeseen ja varmistetaan IFB:n toiminnan jatkuminen loka-kuun 2002 loppuun saakka (tämä summa on ennakkona mahdollisesta pääoman korotuksesta).”

(37) Hallituksen hyväksyttyä asian SNCB maksoi IFB:lle vuoden 2002 jälkimmäisellä puoliskolla käteisennakkona 2,5 miljoonaa euroa seuraavan aikataulun mukaisesti:

— 6.8.2002: 1 miljoonan euron suoritus,

— 17.9.2002: 1 miljoonan euron suoritus,

— 30.9.2002: 500 000 euron suoritus.

(38) Tämä ennako oli korollista (korko 3,1 prosenttia), ja se maksettiin takaisin kokonaisuudessaan heinäkuussa 2003. Takaisinmaksu tapahtui kahdessa vaiheessa:

— Heinäkuun 15 päivänä 2003 IFB maksoi SNCB:lle tästä summasta 1,5 miljoonaa euroa, joka oli kasvanut korkoa 40 422,04 euroa.

— Heinäkuun 23 päivänä 2003 IFB maksoi SNCB:lle loppusumman eli miljoona euroa, joka oli kasvanut korkoa 26 883,35 euroa.

(39) Syyskuun 19 päivänä 2002 IFB:n toimitusjohtaja antoi kahden tilintarkastajan tehtäväksi laatia erityiskertomuksen yhtiön taloudellisen tilanteen arvioimiseksi. Tämä kertomus toimitettiin IFB:lle 4 päivänä joulukuuta 2002 ja tämän jälkeen SNCB:lle, ja siinä esitettyjen johtopäätösten perusteella SNCB:n hallitus teki 20 päivänä joulukuuta 2002 periaatepäätöksen IFB:n pääoman korottamisesta. Tämä esitys hyväksyttiin myös 24 päivänä joulukuuta 2004 pidetyssä IFB:n osakkeenomistajien ylimääräisessä yhtiökokouksessa.

(40) IFB:n johto laati konsultti McKinseyn avustuksella IFB:n rakenneuudistussuunnitelman. Tämä rakenneuudistussuunnitelma kuvataan yksityiskohtaisesti tämän päätöksen 73–86 kohdassa, ja IFB:n hallitus hyväksyi sen 23 päivänä maaliskuuta 2003.

(41) Tämän seurauksena kummankin yhtiön (IFB:n ja SNCB:n) johto vahvisti IFB:n pelastus- ja rakenneuudistussuunnitelman yksityiskohdat ”IFB:n pelastamista ja rakenneuudistusta koskevassa puitesopimuksessa”, jonka yhtiöt allekirjoittivat 7 päivänä huhtikuuta 2003. IFB:n osakkeenomistajat hyväksyivät osakkeenomistajien toisessa ylimääräisessä yhtiökokouksessa, että IFB:n toimintaa jatkettaisiin tämän puitesopimuksen mukaisesti.

2.3 Huhtikuun 7 päivänä 2003 tehdyn ”IFB:n pelastamista ja rakenneuudistusta koskevan puitesopimuksen” mukaiset pelastus- ja rakenneuudistustoimenpiteet

(42) Puitesopimuksen 2 artiklassa määrätään, että osapuolten sopimien toimenpiteiden toteutus jakautuu kahteen vaiheeseen: pelastusvaiheeseen ja rakenneuudistusvaiheeseen.

2.3.1 Pelastustoimenpiteiden myöntämismenettely ja myöntämisen edellytykset

(43) Puitesopimuksen 3 artiklassa määrätään seuraavista pelastustoimenpiteistä:

— 5 miljoonan euron suuruisen takaisin perittävän ennakon myöntäminen,

- 15 miljoonan euron luottojärjestelyn myöntäminen, ja
- maksuajan lykkääminen toistaiseksi sen 63 miljoonan euron summan osalta, jonka IFB on velkaa SNCB:lle.
- (44) Näiden toimenpiteiden kesto rajattiin 12 kuukauteen; sitä kuitenkin pidennettiin hiljaisesti osapuolten yhteisestä sopimuksesta pääoman korottamispäivään asti.
- (45) Takaisin perittävän ennakon ja luottojärjestelystä nostettujen summien korko vastaa viitekorkoa, jota komissio soveltaa valtioon. Korot päämitetään ja ne maksetaan samaan aikaan erääntyvien saatavien kanssa.
- (46) 63 miljoonan euron velasta peritään tavanomaista 5,4 prosentin viivästyskorkoa. Korot päämitetään ja ne maksetaan samaan aikaan varsinaisen saatavan kanssa.
- (47) IFB oli SNCB:lle velkaa velkojen ja luottojärjestelyjen korkoina 2,2 miljoonaa euroa vuonna 2002, 3,9 miljoonaa euroa vuonna 2003, 4,7 miljoonaa euroa vuonna 2004, 5,2 miljoonaa euroa vuonna 2005 sekä 4,4 miljoonaa euroa vuonna 2006.
- (48) Sopimuksen 7 artiklassa määrätään, etteivät IFB:n velat SNCB:lle vanhene.
- (49) Kaikki nämä toimenpiteet toteutettiin sen jälkeen, kun puitesopimus allekirjoitettiin 7 päivänä huhtikuuta 2003. IFB ei ole kuitenkaan käyttänyt takaisin perittävää ennakkoa.
- 2.3.2 *Rakenneuudistustoimenpiteiden myöntämismenettely ja myöntämisen edellytykset*
- (50) Puitesopimuksen 4 artiklassa, joka sisältää ”Rakenneuudistustoimenpiteet”-osaa koskevia määräyksiä, määrätään seuraavaa:
- takaisin perittävän 5 miljoonan euron suuruisen ennakon pääomittaminen
- luottojärjestelystä nostetun osan (enintään 15 miljoonaa euroa) pääomittaminen [...].
- 63 miljoonan euron [...] velan pääomittaminen
- mahdollisesti ja sillä edellytyksellä, että kumpikin osapuoli hyväksyy asian, ylimääräinen pääoman korottaminen [...]”
- (51) Puitesopimuksen 5 artiklassa pääoman korottamisen ennakkoehdoksi asetetaan se, ettei komissio vastusta sitä valtioon koskevien sääntöjen perusteella. Sopimuksen 5 artiklassa määrätään seuraavaa:

”SNCB:n sitoumukset [...] edellyttävät seuraavan ennakkoehdon täyttymistä. Osapuolet kehottavat Belgian valtiota tiedottamaan mahdollisimman nopeasti tästä puitesopimuksesta EY:lle. Lisäksi osapuolet kehottavat Belgian valtiota ilmoittamaan [puitesopimuksesta] EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan mukaisesti, mikäli EY katsoo tämän tiedonannon yhteydessä perustellusti [puitesopimuksen] olevan (EY:n perustamissopimuksen 87 artiklassa tarkoitettua) valtioon tukea. Jotta EY voisi vahvistaa kantansa, [puitesopimusta] ei missään tapauksessa panna täytäntöön 15 arkipäivän kuluessa ilmoituksen antamisesta EY:lle. Jos EY katsoo perustellusti [puitesopimuksen] olevan yleistä valtioon tukea, se pannaan täytäntöön vasta, kun EY on hyväksynyt kyseisen tuen suoraan tai epäsuorasti, sekä tarvittaessa hyväksymistä koskevassa säädöksessä vahvistetuina rajoituksina ja ehdoin.

Jos EY katsoo [puitesopimuksen] olevan osittain tai kokonaan valtioon tukea ja jos tämän tuen katsotaan olevan soveltumaton yhteismarkkinoille, osapuolet keskustelivat IFB:n kanssa vilpittömästi mahdollisten pyydettyjen, täydentävien toimenpiteiden toteutettavuudesta, ilman että ne ovat velvollisia toteuttamaan näitä täydentäviä tai mukautettuja toimenpiteitä, jos olosuhteet, joissa tuki on annettava, katsotaan täysin sopimattomiksi.”

”Osapuolet vahvistavat aikovansa toteuttaa seuraavat toimenpiteet sikäli kuin ne ovat niiden hallitusten, Belgian valtion ja tarvittaessa EY:n hyväksymän rakenneuudistus suunnitelman mukaiset ja sillä edellytyksellä, että IFB:n osakkeenomistajat hyväksyvät ne:

(52) Belgian siviilioikeuden mukaan ennakkoehdon täytyessä sopimus tulee voimaan taannehtivasti.

nalla eurolla siten, että SNCB antaa luontoissuorituksena 47 prosenttia omistamistaan TRW-yhtiön osakkeista IFB:lle. ⁽⁶⁾.

(53) Vastauksessaan menettelyn aloittamista koskevaan kirjeeseen Belgian viranomaiset ilmoittivat komissiolle, että pääomaa korotus toteutetaan juuri siten kuin osapuolet ovat sopineet asiasta puitesopimuksessa, jos komissio hyväksyy asian. Pääomaa korotetaan yhteensä 95,3 miljoonalla eurolla, ja tämä summa muodostuu seuraavista eristä:

<i>(euroa)</i>	
Luottojärjestelyn pääomittaminen	15 miljoonaa
Niiden summien pääomittaminen, jotka IFB on SNCB:lle velkaa	63 miljoonaa
Luottojärjestelystä ja veloista vuosina 2002–2006 (vuoden 2006 osalta vain osittain) kertyneiden korkojen pääomittaminen	17,3 miljoonaa
Yhteensä	95,3 miljoonaa

(54) Belgian viranomaiset ilmoittivat komissiolle, ettei korotus koskisi kaikkia vuonna 2006 kertyneitä korkoja, jotta voidaan varmistaa, että IFB:n velkojen ja omien varojen suhde vastaa sen kilpailijoiden keskimääräistä suhdelukua eikä ylitä sitä. Se ei koske myöskään takaisin perittävää ennakkoa, koska IFB ei käyttänyt kyseistä järjestelyä.

(55) Vastauksessaan menettelyn aloittamista koskevaan kirjeeseen Belgian viranomaiset ilmoittivat myös komissiolle peruvansa 28 päivänä tammikuuta 2005 antamansa ilmoituksen, jossa ne kertoivat komissiolle SNCB:n ja IFB:n aikovan korottaa – sen lisäksi, mitä puitesopimuksen 4 artiklassa määrätään – IFB:n pääomaa vielä 5 miljoon-

(56) Joulukuun 12 päivänä 2003 järjestettiin komission ja Belgian viranomaisten välinen kokous, jossa komissiolle toimitettiin 4 artiklassa tarkoitettu rakenneuudistussuunnitelma. Suunnitelman täytäntöönpano alkoi vuonna 2003 ja päättyi vuoden 2005 alussa.

(57) Rakenneuudistussuunnitelma muodostuu kahdesta osasta, joista kumpikin sisältää erillisen strategian; niistä toinen koskee IFB:n ranskalaisia tytäryhtiöitä ja toinen yhtiön toimintaa Belgiassa. Ranskan osalta yhtiön strategiana on divestoida kaikki osakkuutensa, kun taas Belgiassa se toteuttaa rakenneuudistuksen voidakseen jatkaa toimintaansa.

2.3.2.1 Ranskalaisten terminaalien toiminnasta vastaavien tytäryhtiöiden divestointi

(58) Kuten tästä päätöksestä sekä menettelyn avaamista koskevan kirjeen 30 kohdasta alkaen tarkemmin ilmenee, IFB toteutti ranskalaisten tytäryhtiöidensä divestointia koskevan strategian. Nämä toimenpiteet päättyivät, kun IFB myi marraskuussa 2006 NFTI-ou:n osakkeensa.

(59) IFB:lle aiheutui ranskalaisten tytäryhtiöiden divestoinnista yhteensä 39,1 miljoonan euron kulut. Seuraavasta taulukosta ilmenee, kuinka nämä kulut jakautuivat viiden tytäryhtiön kesken. Seuraavissa kohdissa kerrotaan tarkemmin rahoitustarpeesta sekä eri yhtiöitä koskevista luvuista.

⁽⁶⁾ IFB omistaa jo 0,9 prosenttia tästä yhtiöstä, jolla on terminaaleja Antwerpenissa, Zeebruggessa, Oostendessa, Charleroiissa, Liègeissä, Brysselissä, Etgessä, Genkissä ja Muizenissa ja joka tarjoaa rautatie-rahtipalveluja 11 jäsenvaltiossa.

Ranskalaisten osakkuuksien divestointi: yhteenveto aiheutuneista kustannuksista

(miljoonaa euroa)

	ACIMAR	NFTI-ou	IFB FRANCE	DPD	KAIKKI OSAKKUUDET
Saatavien arvonalennus	3,9		0,8	2,8	7,5
Osakkuuden arvonalennus		16,7	0,1	5,1	22,0
Pääomakorotus		1,7			1,7
Kustannukset yhteensä	3,9	19,5	0,8	7,9	31,1
30.6.2006 erääntyneet korot					+ 7,7
Käyttötilin vaihtelu vuoden 2002 syys- ja joulukuun välillä					+ 0,5
SSTD:n myynnistä saatu myyntivoitto					- 0,2
Ranskalaisten osakkuuksien divestoinnista aiheutuneet kokonaiskustannukset					39,1

a) Rahoitustarve

(60) Taulukko on laadittu 27 päivänä syyskuuta 2002 päivättyjen kirjanpitoraporttien pohjalta. Siinä erotellaan seuraavat summat:

— 31,1 miljoonan euron summa, joka vastaa saamisten arvonalaskuja, osakkuuksien arvonalaskuja ja NFTI-ou:n pääomakorotusta 1,7 miljoonan euron summaan asti,

— 7,7 miljoonan euron summa erääntyneitä korkoja, jotka vastaavat sitä korkosummaa, joka on kertynyt vuoden 2002 lopun ja kesäkuun 30 päivän 2006 välillä niistä osista takaisin perittävää ennakkoa ja lykättyä maksuaikaa, joilla divestointi rahoitettiin,

— -0,2 miljoonan euron summa, joka vastaa SSTD:n myynnistä saatua myyntivoittoa,

— 0,5 miljoonan euron summa, joka vastaa yhtäältä 27 päivänä syyskuuta 2002 päivätyn kirjanpitoraportin ja toisaalta 31 päivänä joulukuuta 2002 päivätyn kirjanpitoraportin reaalisten arvonalennusten summan välistä eroa.

(61) Tämä viimeinen 0,5 miljoonan euron summa vastaa IFB:n ranskalaisten tytäryhtiöiden ja IFB:n välisiä rahavirtoja syyskuun 27 päivän 2002 ja vuoden 2002 lopun välisenä aikana, ja se oli otettava taulukkoon, jotta reaaliset laskennalliset arvonalennukset vuoden 2002 lopussa sekä 27 päivänä syyskuuta 2002 vallinneen tilanteen pohjalta laskettu kokonaistarve voitiin sovittaa yhteen. Tätä summaa ei tarvitse ottaa huomioon IFB:n rahoitustarvetta laskettaessa; siispä IFB:n rahoitustarve, joka liittyy

ranskalaisten osakkuuksien divestointiin, on 38,6 miljoonaa euroa.

(62) SNCB tarjosi IFB:lle rahoituksen, jota IFB tarvitsi divestoidakseen osakkuutensa Ranskassa. IFB käytti divestointien rahoittamiseen 30,9 miljoonaa euroa toimintamarginaalistaan, jonka se oli saanut, kun sille oli myönnetty 15 miljoonan euron tilapäinen luottojärjestely ja kun olemassa olevat, noin 63 miljoonan euron velat oli jätetty toistaiseksi perimättä. Rahoituksesta 7,7 miljoonaa euroa vastaa tästä summasta 7 päivänä huhtikuuta 2003 tehdyn puitesopimuksen nojalla kertyneitä korkoja; puitesopimuksessa määrätään, että korot maksetaan vasta sitten, kun varsinainen saatava maksetaan (tai ne pääomitetään samaan aikaan varsinaisen saatavan kanssa).

b) Acimar

(63) Acimar-yhtiön koko liikevaihto perustui Arcelor-yhtiön kanssa tehtyyn kuljetussopimukseen. Tämän sopimuksen voimassaolo päättyi 31 päivänä joulukuuta 2005; IFB:n tilintarkastuksen tekohetkellä vuoden 2002 jälkimmäisellä puoliskolla sopimuksesta aiheutui [...] (*) vuotuiset tappiot. Koska yritykset neuvotella uudelleen tästä sopimuksesta Arcelorin kanssa olivat epäonnistuneet, SNCB päätti asettaa Acimarin konkurssiin ja vaatia akordia. IFB:llä oli saatavia Acimarilta 3,9 miljoonan euron edestä; ne eivät olleet takaisin maksettavia, joten ne luettiin divestointikustannuksiksi.

c) NFTI-ou

(64) SNCB päätti divestoida NFTI-ou:n, joka oli IFB:n ja Port Autonome de Dunkerquen yhdessä omistama yhtiö ja vastasi Dunkerquen satamassa sijaitsevien terminaalien toiminnasta, myymällä osakkuutensa.

(*) Luottamuksellisia tietoja.

- (65) Koska IFB:n oli osakkaana NFTI-ou:ssa, se oli aiekirjeen mukaan velvollinen rahoittamaan tappioista osan, joka vastasi sen omistusosuutta yhtiöstä. Lisäksi IFB oli taannut 2,9 miljoonan euron pankkilainan, jonka yhtiö oli ottanut [...].
- (66) Myydäkseen osuutensa yhtiöstä IFB neuvotteli Port Autonome de Dunkerquen kanssa aiekirjeen mukaisten sitoumustensa päättämisestä. Sitä vastoin IFB osallistui 1,7 miljoonalla eurolla NFTI-ou:n pääoman korottamiseen, jonka toteuttaminen oli välttämätöntä, jotta yhtiön toiminta voisi jatkua, ja lisäksi se myi osan Port Autonome de Dunkerquen osakkeistaan nimelliseen yhden euron hintaan. Tämän seurauksena IFB:n omistusosuus laski 30 prosenttiin.
- (67) Tämän jälkeen IFB ja Port Autonome de Dunkerque esivät ja löysivät IFB:n osuudelle jatkajan, CMA-CGM:n [...]. Kun myyntihinta otetaan huomioon, IFB:lle aiheutui divestoinnista yhteensä 18,5 miljoonan euron kustannukset, joista 1,7 miljoonaa euroa oli peräisin pääoman korottamisesta ja 16,7 miljoonaa euroa osakkuuden realisoituneesta arvonlaskusta.

d) IFB France

- (68) IFB France, josta tuli myöhemmin AGEF, myytiin NFTI-ou:lle [...], mistä aiheutui 0,1 miljoonan euron luovutustappio. Koska IFB divestoi samaan aikaan NFTI-ou:n, myynti NFTI-ou:lle johti siihen, että IFB France divestoi myymällä se. Ennen myyntiä IFB:n oli luovuttava saataavistaan, joita sillä oli IFB Francelta 0,8 miljoonan euron edestä. IFB Francen divestoinnista aiheutui siis 0,9 miljoonan euron kokonaiskustannukset.

e) Dry Port Dunkerque

- (69) IFB:n osakkuuteen Dry Port Dunkerque -yhtiössä liittyi sama erityispiirre kuin sen osakkuuteen NFTI-ou:ssa: aiekirjeen nojalla IFB oli velvollinen vastaamaan yhtiön toimintatappioista.
- (70) IFB divestoi osakkuutensa likvidoimalla sen, minkä lisäksi se myi osan aktiivoistaan eli Dry Port Dunkerquen 8,6 prosentin osuuden NFTI-ou:sta. Tässä tapauksessa, toisin kuin NFTI-ou:n tilanteessa, IFB:n kumppanit eivät voineet vaatia yhtiön toiminnan jatkamista.

- (71) IFB ei onnistunut realisoimaan saataviaan Dry Port Dunkerquelta (2,8 miljoonaa euroa), vaan sen oli hyväksyttävä osakkuutensa arvonvähennys (5,1 miljoonaa euroa). Likvidoinnin kokonaiskustannukset olivat siis 7,9 miljoonaa euroa.

f) SSTD

- (72) SSTD on kannattava yhtiö. Kun SSTD menetti tärkeimmän asiakkaansa ja teki strategisen päätöksen lopettaa toimintansa Ranskan markkinoilla, IFB päätti myydä yhtiön vuoden 2005 alussa, mistä IFB sai hieman voittoa.

2.3.2.2 Rakennuudistussuunnitelma toiminnan jatkamiseksi Belgiassa

- (73) IFB laati konsultti McKinseyn kanssa rakennuudistussuunnitelman IFB:n toiminnan jatkamiseksi Belgiassa. Rakennuudistussuunnitelma muodostuu kahdesta osasta:

— IFB Logisticsin toiminnan rakennuudistuksesta,

— IFB Terminalsin toiminnan rakennuudistuksesta.

Suunnitelman keskeisenä ajatuksena on rajata IFB:n toiminta sen ydinliiketoimintaan eli logistiikkatoimintaan ja terminaalitoimintaan Belgiassa sekä divestoida ja myydä toiminnot, jotka eivät ole välttämättömiä ydinliiketoiminnan taloudellisen elinkelpoisuuden kannalta. Seuraavassa kerrotaan rakennuudistuksen taloudellisista tuloksista sekä näiden tulosten saavuttamiseksi toteutetuista eri toimenpiteistä (yleiset toimenpiteet, logistiikkatoimintaa koskevat toimenpiteet, terminaalitoimintaa koskevat toimenpiteet, investoinnit).

a) Rakennuudistuksen taloudelliset tulokset

- (74) Rakennuudistussuunnitelmassa ennakoitiin poistojen tarkistusten, arvonalennusten sekä riskien ja kulujen varalta tehtävien värausten jälkeen ("toiminnan kassavirta") seuraavia taloudellisia tuloksia, joita saavutetut tulokset pitkälti vastasivat:

(miljoonaa euroa)

	2004	2005	2006 (ensimmäinen vuosipuolisko)	Yhteensä rakennuudistuskautena aikana
Ennakoitu toiminnan kassavirta	3,9	4,3	2,35	10,550
Toteutunut toiminnan kassavirta	4,875	3,079	2,475	10,429

(75) IFB:n taloudellisia tuloksia koskevat ennusteet perustuivat etupäässä seuraaviin tekijöihin, jotka olivat IFB:n tiedossa rakenneuudistussuunnitelman hyväksymishetkellä:

- ”Railbarge”-liikenteen keskittäminen yhteen terminaaliiin ja volyymien tuntuva kasvattaminen: ”Railbarge”-liikenteen keskittäminen mahdollisti toimintamallin optimoinnin ja tulojen kasvattamisen, koska kolmansien osapuolten tähän asti hoitama lastin käsittely voitiin liittää osaksi yhtiön toimintaa. Lisäksi IFB onnistui hankkimaan uuden merkittävän asiakkaan, CSAV:n, joka suunnitteli tekevänsä volyymiltaan 50 000 TEU:n tilauksia vuodesta 2004 alkaen.
- Henkilöstömäärän ja ylläpitokustannusten tuntuva leikkaaminen: Nämä toimenpiteet kuvataan tarkemmin tämän päätöksen 78–83 kohdassa.
- Cirkeldyckin rautatieterminaalien toimintaa koskeva uusi sopimus, joka mahdollisti merkittävien synergiaetujen luomisen läheisen MSC Home Terminal terminaalien kanssa.
- Muizenin terminaalien volyymien kasvattaminen Unilogin kanssa tehdyn uuden sopimuksen myötä.
- Intermodaaliliikenteen markkinoiden hyvin myönteiset yleiset näkymät: Nämä markkinat ovat kasvaneet hyvin voimakkaasti 2000-luvun alusta lähtien.

b) Toimenpiteet rakenneuudistuksen toteuttamiseksi

Yleiset toimenpiteet

- (76) Uuden työehtosopimuksen tekeminen yrityksen tasolla ja työtä koskevan asetuksen muuttaminen mahdollistivat korkeamman toiminta-asteen saavuttamisen (vuodessa tehtävien työpäivien määrä kasvoi 13 päivällä 1 päivästä tammikuuta 2004 alkaen) ja kustannusten madaltamisen (viikonlopputyöstä ja tiimityöstä maksettavaa korvausta laskettiin 1 päivästä lokakuuta 2003 alkaen).
- (77) Hallinnolliset ja kaupalliset palvelut keskitettiin Berchemiin, minkä seurauksena Gandin yksikkö voitiin sulkea ja Zeebruggen yksikön kapasiteettia vähentää.
- (78) Näillä toimenpiteillä rajoitettiin henkilöstötarvetta ja leikattiin IFB:n yleiskustannuksia yhteensä noin 2,55 miljoonalla eurolla vuodessa (7). IFB leikkasi syyskuun 2002 ja vuoden 2006 alun välisenä aikana henkilökuntaansa

210 kokoaikavastaavasta (8) 175 kokoaikavastaavaan eli 17 prosenttia. Seuraavassa kerrotaan tarkemmin näistä leikkauksista:

- Terminaaleissa, joiden toimintaa harjoitettiin suoraan (ilman tytäryhtiötä), henkilökuntaa vähennettiin syyskuun 2002 ja vuoden 2006 alun välisenä aikana 110 kokoaikavastaavasta 96 kokoaikavastaavaan eli 13 prosenttia.
- IFB:n logistiikkatoiminnoissa henkilökuntaa vähennettiin syyskuun 2002 ja vuoden 2006 alun välisenä aikana 60 kokoaikavastaavasta 49 kokoaikavastaavaan eli 19 prosenttia.
- Markkinointi- ja myyntitehtävissä ja muissa keskeisissä tukitoiminnoissa (talous-, henkilöstöosasto jne.) työskentelevää henkilökuntaa vähennettiin syyskuun 2002 ja vuoden 2006 alun välisenä aikana 40 kokoaikavastaavasta 31 kokoaikavastaavaan eli 23 prosenttia.

Logistiikkatoiminnan rakenneuudistus

- (79) Rakenneuudistussuunnitelma käsitti yhdeksän seuraavaa toimenpidettä, joilla oli määrä saavuttaa 5,7 miljoonan euron säästöt.

Toimenpide	Taloudellinen vaikutus
1. Palkkakustannusten pienenemisen vaikutus	[...]
2. Konsultointi ja ulkoistaminen	[...]
3. Arvonalennukset ja satunnaiset poistot	[...]
4. North European Networkin kannattamattomien alojen lakkauttaminen	[...]
5. Perinteisen liikenteen volyymien heikkeneminen	[...]
6. Vaunujen huoltoa varten tehtyjen varausten purkamisen	[...]
7. Intermodaaliliikenteen kasvu	[...]
8. Railbarge-sopimuksen tarkistaminen (hinnan nostaminen ja muutokset tuotteen suunnittelussa)	[...]
9. Edustajien (agenttien) provisioiden korottaminen	[...]
10. Yleiskustannusten madaltuminen	[...]

- (80) Vuonna 2004 päättynyttä rakenneuudistussuunnitelmaa täytäntöön pantaessa toteutettiin kaksi täydentävää toimenpidettä:

- lastin käsittelystä perittävää hintaa korotettiin Cirkeldyckin terminaalien osalta,

(7) Vuotuisten työpäivien määrän nostaminen laski kustannuksia noin 0,6 miljoonaa euroa vuodessa, hallinnollisten ja kaupallisten palvelujen keskittäminen Berchemiin laski kuluja noin 0,2 miljoonaa euroa vuodessa, ja työntekijöiden määrän laskeminen 35:een (kokoaikaiseksi muutettuna) laski kuluja 1,75 miljoonaa euroa vuodessa.

(8) Kokoaikaiseksi muutettu työtuntimäärä.

— liikennevirtoja analysoitiin yleisesti ja tämän jälkeen niitä suunnattiin uudelleen yhteisymmärryksessä asiakkaiden kanssa.

IFB Terminalsin toiminnan rakenneuudistus

- (81) IFB Terminalsin toiminnan rakenneuudistus päättyi vuonna 2005, ja sen oli määrä käsittää seitsemän toimenpidettä, jotka kuvataan yksityiskohtaisemmin menettelyn aloittamista koskevan päätöksen 103–107 kohdassa.
- (82) Alun perin suunniteltujen toimenpiteiden lisäksi IFB Logistics toteutti rautatiealan tuotteitaan koskevan perinpohjaisen tutkimuksen, joka paljasti, ettei osa tuotteista ollut kannattavia, ja siksi IFB lopetti niiden valmistamisen.
- (83) Lisäksi tämä tutkimus osoitti, että muihin tuotteisiin oli tehtävä teknisiä parannuksia. Nämä parannukset tehtiin, ja ne koskivat erityisesti intermodaalista konttiliikennettä.

Rakenneuudistussuunnitelmassa suunnitellut investoinnit

- (84) Mainhubin rakenneuudistus sekä Zomerwegin rakenneuudistus edellyttävät uusia investointeja [...], erityisesti korvausinvestointeja [...] sekä sekalaisia investointeja [...].

2.4 Menettelyn aloittamiseen 7 päivänä joulukuuta 2005 johtaneet syyt

- (85) Ilmoituksessaan Belgia katsoi, etteivät kyseiset toimenpiteet olleet valtiontukea, koska ne eivät johtuneet Belgiasta ja koska SNCB oli joka tapauksessa toiminut kuten yksityinen sijoittaja markkinataloudessa.
- (86) Komissio suhtautui epäilevästi siihen, pitäisikö 63 miljoonan euron velan maksuajan lykkääminen ja tämän velan ja siihen liittyvien 11 miljoonan euron korkojen pääomittaminen katsoa valtiontueksi. Komission epäilykset liittyivät siihen, voitiinko SNCB:n toiminnan katsoa johtuvan sen omistajasta, Belgian valtiosta, ja oliko SNCB toiminut kuten yksityinen sijoittaja markkinataloudessa.
- (87) Lisäksi komissio suhtautui epäilevästi siihen, voitiinko 5 miljoonan euron suuruisen takaisin perittävän ennakon myöntäminen, 15 miljoonan euron luottojärjestelyn

myöntäminen, 15 miljoonan euron luottojärjestelyn ja siitä kertyneiden 2,5 miljoonan euron korkojen pääomittaminen sekä yhtiön pääoman korottaminen 5 miljoonalla eurolla luontoissuorituksen eli SNCB:n omistuksessa olevien TRW:n osakkeiden muodossa katsoa valtiontueksi.

- (88) Komissio suhtautui epäilevästi siihen, että jos nämä tuet olisivat maksuvalmiustukea, voitaisiinko niitä pitää yhteismarkkinoille soveltuvana pelastamistukena, koska ne myönnettiin yli 12 kuukauden ajaksi.
- (89) Komissio suhtautui epäilevästi siihen, voitaisiinko näitä tukia pitää kokonaisuudessaan yhteismarkkinoille soveltuvana rakenneuudistustukena.
- (90) Komission epäilykset koskivat sitä, olisivatko vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseen ja niiden rakenneuudistuksen toteuttamiseen myönnettävästä valtiontuesta vuonna 1999 annetut yhteisön suuntaviivat⁽⁹⁾ (jäljempänä 'vuoden 1999 suuntaviivat') sekä vaikeuksissa olevien yritysten pelastamiseen ja niiden rakenneuudistuksen toteuttamiseen myönnettävästä valtiontuesta vuonna 2004 annetut yhteisön suuntaviivat⁽¹⁰⁾ (jäljempänä 'vuoden 2004 suuntaviivat') ajallisesti soveltamiskelpoisia, sitä, lievittäisivätkö toteutetut toimenpiteet riittävän laajalti tuesta aiheutuvia, kilpailijoihin kohdistuvia haittavaikutuksia, tuen rajaamista ehdottoman välttämättömään vähimmäismäärään sekä IFB:n oman rakenneuudistustukiosuuden riittävyttä.
- (91) Belgia toimitti huomautuksensa asiasta 14 päivänä helmikuuta 2006 päivätyllä kirjeellä, jota se täydensi 29 päivänä kesäkuuta 2006, 20 päivänä syyskuuta 2006, 16 päivänä marraskuuta 2006 ja 21 päivänä marraskuuta 2006 päivätyillä kirjeillä.
- (92) Vastauksessaan Belgia toisti kantansa, jonka mukaan kyseiset toimenpiteet eivät olleet valtiontukea, koska ne eivät johtuneet Belgian valtiosta ja koska SNCB oli toiminut kuten yksityinen sijoittaja markkinataloudessa.
- (93) Siispä Belgia katsoo, että jos kyseiset toimenpiteet katsottaisiin valtiontueksi, niitä pitäisi tarkastella vuoden 1999 suuntaviivojen eikä vuoden 2004 suuntaviivojen pohjalta. Siispä Belgia katsoo toimenpiteiden olevan yhteismarkkinoille soveltuvaa pelastamis- ja rakenneuudistustukea.

⁽⁹⁾ EYVL C 288, 9.10.1999, s. 2.

⁽¹⁰⁾ EUVL C 244, 1.10.2004, s. 2.

3. BELGIAN HUOMAUTUKSET

- (94) Belgian kanta voidaan tiivistää seuraavasti.

3.1 Belgian huomiot menettelystä

- (95) Belgian viranomaiset ilmoittavat komissiolle vastauskirjeessään asettavansa varauksia tutkinnan keston suhteen. Belgian viranomaiset katsovat voivansa luottaa oikeutustusti siihen, että pelastustoimenpiteitä on laillista jatkaa toistaiseksi, kunnes komissio tekee rakenneuudistussuunnitelmasta lopullisen päätöksensä.

- (96) Elokuun 12 päivänä 2003 päivätyllä tiedonannolla (joka kirjattiin komissiossa numerolla NN 9/04) ja 28 päivänä tammikuuta 2005 päivätyllä tiedonannolla (joka kirjattiin komissiossa numerolla N 55/05) oli Belgian viranomaisten mukaan tarkoitus antaa komissiolle kaikki tiedot, joiden pohjalta voitaisiin selvittää, ovatko toimenpiteet, joita SNCB on toteuttanut IFB:n hyväksi, EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitettua valtiontukea vai eivät. Belgian viranomaisten mukaan komissiota olisi pyydetty (ja pyydetäisiin) tarkastelemaan tiedonantoja EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdassa tarkoitettuina ilmoituksina vain, jos kyseisten toimenpiteiden katsottaisiin olevan valtiontukea.

- (97) Belgian viranomaiset katsovat erityisesti, ettei 12 päivänä elokuuta 2003 päivätyn tiedonannon perusteella IFB:n hyväksi toteutettujen pelastus- ja rakenneuudistustoimenpiteiden voida katsoa olevan valtiontukea eikä näin ollen pelastustoimenpiteiden voida katsoa olevan valtiontukea, josta ei olisi ilmoitettu. Belgian viranomaiset katsovat, ettei näihin toimenpiteisiin sovellettu velvollisuutta antaa ennakoilmoitus eikä velvollisuutta jättää toimenpide toteuttamatta, joista säädetään EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdassa.

- (98) Belgian viranomaiset ovat samaa mieltä myös 28 päivänä tammikuuta 2005 päivätystä tiedonannosta, jolla Belgia ilmoitti komissiolle IFB:n pääoman korottamisesta vielä 5 miljoonalla eurolla.

3.2 Toimenpiteiden luokittelu muuksi kuin EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuksi "valtiontueksi"

3.2.1 Muiden varojen kuin valtion varojen käyttäminen

- (99) Belgia katsoo, ettei IFB:lle myönnettyjä pelastustoimenpiteitä ja rakenneuudistustoimenpiteitä ole rahoitettu valtion varoin. SNCB rahoitti nämä toimenpiteet yksinomaan omilla varoillaan käyttämättä millään tavalla valtion varoja.
- (100) Belgian mukaan se, että SNCB on jäsenvaltioiden ja julkisten yritysten välisten taloudellisten suhteiden avoimuus-

desta 25 päivänä kesäkuuta 1980 annetun komission direktiivin 80/723/ETY⁽¹¹⁾ 2 artiklassa tarkoitettu julkinen yritys, ei ole riittävä peruste katsoa, että kyseiset SNCB:n rahoittamat toimenpiteet olisi rahoitettu valtion varoin. Belgia katsoo, että SNCB:n omat varat, jotka ovat peräisin sen liiketoiminnan tuottamista tuloista, ja määrärahat, joita valtio on myöntänyt SNCB:lle julkisen palvelun tehtävien toteuttamista varten, on pidettävä toisistaan erillään. Koska valtion myöntämät määrärahat eivät riittäneet kattamaan kaikkia kuluja, joita kyseisten tehtävien toteuttamisesta aiheutui, Belgia katsoo, ettei SNCB:n voida mitenkään katsoa käyttäneen valtion varoja IFB:n hyväksi toteutettujen toimenpiteiden rahoittamiseen.

- (101) Belgian viranomaiset tuovat esiin, etteivät SNCB:n varat ole Belgian viranomaisten käytettävissä, vaan ne ovat sidoksissa yhtiön toimialaan ja tavoitteeseen. Siispä Belgia katsoo, etteivät ne ole "toimivaltaisten kansallisten viranomaisten käytettävissä", kuten ns. *Stardust Marine* -tuomiossa⁽¹²⁾ edellytetään.

- (102) Lisäksi Belgia katsoo, että riippumatta siitä, miten paljon IFB:n hyväksi toteutettuihin toimenpiteisiin kului SNCB:n omia varoja, valtiolle ei aiheutunut minkäänlaista "Verlust"-tappiota⁽¹³⁾, koska kyseisiä varoja ei olisi missään tapauksessa liitetty valtion talousarvioon.

3.2.2 Yhteyden puuttuminen Belgian valtioon

- (103) Belgian viranomaiset katsovat, ettei SNCB:n päätös myöntää vuoden 2002 jälkimmäisellä puoliskolla 2,5 miljoonan euron käteisennakko johdu millään tavalla Belgian valtiosta.

- (104) Viranomaiset esittävät seuraavia perusteita osoittaakseen, ettei asia liity millään tavalla Belgian valtioon:

— SNCB:n johtokunta teki itsenäisesti strategisen päätöksen siitä, ettei SNCB asettaisi IFB:tä konkurssiin vaan toteuttaisi IFB:n rakenneuudistuksen. Belgian hallitus ei ole nimittäin teettänyt IFB:n tulevaisuudesta vastaavanlaisia tutkimuksia, jotka se tilasi vuoden 2001 lopussa ABX-yhtiön osalta, eikä IFB:stä ole tehty vastaavanlaisia päätöksiä, jotka valtioneuvosto teki ABX:stä vuonna 2002.

⁽¹¹⁾ EYVL L 195, 29.7.1980, s. 35.

⁽¹²⁾ Yhteisöjen tuomioistuimen asiassa C-482/99, komissio vastaan Ranska, 16.5.2002 antama tuomio (Kok. 2002, s. I-4397), ns. *Stardust Marine* -tuomio.

⁽¹³⁾ Yhteisöjen ensimmäisen oikeusasteen tuomioistuimen asiassa T-67/94, Ladbroke Racing, 27.1.1998 antama tuomio (Kok. 1998, s. I-1, 109 kohta), joka on vahvistettu yhteisöjen tuomioistuimen asiassa C-83/98 P, Ladbroke Racing, 16.5.2000 antamalla tuomiolla (Kok. 2000, I-3271, 48 kohta).

- Päätöksen ennakon myöntämisestä IFB:lle teki SNCB:n johtokunta. Belgia myöntää, että johtokunta päätti saattaa tämän toimenpiteen SNCB:n hallituksen käsiteltäväksi, mutta se katsoo myös, ettei käteisennakon myöntäminen edellyttänyt SNCB:n hallituksen hyväksyntää: koska hallituksen toimivaltaa oli siirretty johtokunnalle, johtokunnalla oli valta tehdä SNCB:n puolesta jopa 2,5 miljoonan euron sitoumuksia.
- Tämä ennako ei ollut osa rakenneuudistussuunnitelmaa eikä muutakaan suunnitelmaa tai toimenpidettä, joka olisi annettu Belgian valtion käsiteltäväksi tai johon Belgian valtiota olisi pyydetty jollakin tapaa ottamaan kantaa.
- Myös muut tekijät, kuten ennakon verrattain vähäinen määrä ja sen väliaikaisuus, vahvistavat sen, ettei tämän ennakon myöntäminen riippunut millään tavalla Belgian valtiosta.
- (105) Mitä tulee siihen, ettei IFB maksanut laskujaan SNCB:lle, Belgian viranomaiset katsovat, ettei SNCB:n hallitukselle ilmoitettu laskujen maksamatta jättämisestä ennen vuoden 2002 joulukuuta eli ajankohtaa, jolloin IFB:n pääoman korottamisesta tehtiin periaatepäätös.
- (106) Belgian viranomaiset katsovat myös, ettei hallituksen, johtokunnan tai toimitusjohtajan toiminta tai toimimatta jättäminen ennen puitesopimuksen tekemistä tai sen jälkeen riipu Belgian valtiosta. Lisäksi Belgian viranomaiset katsovat, ettei Belgian valtiolla ole minkäänlaista osaa SNCB:n päätöksenteossa IFB:hen kohdistuvista toimenpiteistä (*Stardust Marine* -tuomiossa tarkoitettulla tavalla).
- (107) Belgian viranomaisten mukaan toimenpiteet, joita SNCB on toteuttanut IFB:n hyväksi, ovat toimenpiteitä, jotka liittyvät SNCB:n tytäryhtiöön, joka ei hoida itse julkisen palvelun tehtäviä eikä myöskään osallistu SNCB:n julkisen palvelun tehtävien toteuttamiseen. IFB:n toiminta on siis yksinomaan kaupallista, eikä se liity millään tavalla julkisen palvelun tehtävien hoitamiseen. Näin ollen Belgian viranomaiset katsovat, ettei valtio voi valvoa IFB:n toimintaa, sillä asioissa, jotka eivät liity julkisen palvelun tehtävien hoitamiseen, Belgian viranomaisten on tunnustettava SNCB:n oikeutta tehdä itsenäisesti päätöksiä.
- (108) Hallituskomissaarin roolista Belgian viranomaiset toteavat, ettei niiden puoleen ole koskaan käännytty IFB:tä koskevista asioista ja ettei niillä ole siis ollut toimivaltaa puuttua asiaan, koska hallituskomissaari ei ole missään vaiheessa esittänyt huomautuksia IFB:n hyväksi toteutetuista toimenpiteistä eikä hän myöskään turvautunut minkäänlaisiin muutoksenhakukeinoihin. Lisäksi Belgian viranomaiset väittävät, etteivät ne ole puuttuneet ennen puitesopimuksen tekemistä eivätkä sen jälkeen millään tavalla IFB:tä koskevaan SNCB:n päätöksentekoprosessiin.
- (109) Belgian viranomaiset katsovat, etteivät ne kolme seikkaa, jotka komissio toi esiin menettelyn avaamista koskevassa kirjeessään (143–150 kohta), ole riittävä peruste katsoa, että toimenpiteillä olisi yhteys Belgian valtioon *Stardust Marine* tuomiossa tarkoitettulla tavalla; nämä seikat olivat rakenneuudistussuunnitelman esittäminen Belgian valtion hyväksyttäväksi, lehtiartikkelit, jotka osoittivat Belgian hallituksen vaikuttaneen voimakkaasti SNCB:hen vuonna 2003, sekä puitesopimuksen laajuus, sisältö ja ehdot.
- (110) Belgian viranomaiset katsovat, ettei puitesopimuksen määräyksellä rakenneuudistussuunnitelman esittämisestä Belgian valtion hyväksyttäväksi pyritty millään tavalla myöntämään Belgian viranomaisille minkäänlaista valtaa arvioida rakenneuudistussuunnitelman sisältöä, vaan tämä määräys perustui siihen, että SNCB halusi, että rakenneuudistussuunnitelmasta tiedotettaisiin puitesopimuksen tavoin komissiolle.
- (111) Belgian hallitus katsoo seuraavista syistä, etteivät lehtiartikkelit osoita millään tavalla Belgian hallituksen puuttuneen kyseiseen asiaan:
- *La Libre Belgique* -lehdessä 19 päivänä toukokuuta 2003 julkaistussa artikkelissa SNCB:n viestintäosasto kertoo, ettei komissiota ole vielä pyydetty hyväksymään IFB:n tapausta siksi, että ”liittovaltiolla on sanansa sanottavana”. Belgian hallituksen mukaan tämä lausunto liittyy yksinomaan IFB:n hyväksi toteutettuja toimenpiteitä koskevaan ”viestintään” Belgian valtion ja komission välillä.
 - *La Libre Belgique* -lehdessä 18 päivänä joulukuuta 2002 julkaistussa artikkelissa (sivustolla www.cheminots.be julkaistussa versiossa) mainitaan Karel Vinck seuraavassa yhteydessä: ”Hän vaatii yhtiön johdolle riittävää toimintavapautta.” Belgian viranomaisten mukaan tämä kohta koskee ainoastaan SNCB:n julkisen palvelun tarjoamiseen liittyvien tehtävien toteuttamista ja sen taustalla olevana ajatuksena on se, että Belgian viranomaisilla on toimivalta sopia SNCB:n kanssa julkisen palvelun tarjoamiseen liittyvien tehtävien tavoitteista käyttäen lakiin perustuvaa välinettä eli hallintasopimusta, mutta näiden tavoitteiden saavuttaminen kuuluu SNCB:n hallituksen vastuualueeseen ja toimivaltaan.

(112) Lisäksi Belgian viranomaiset toimittivat komissiolle lausunnon, jonka Karel Vinck, SNCB:n toimitusjohtaja kyseisten tapahtumien aikaan, on allekirjoittanut; lausunnossa vahvistetaan, etteivät Belgian viranomaiset ole vaikuttaneet millään tavalla SNCB:n päätökseen toteuttaa IFB:n hyväksi kyseessä olevia pelastus- ja rakenneuudistustoimenpiteitä. Karel Vinck oli allekirjoittanut tämän kirjeen 17 päivänä marraskuuta 2006, ja komissio vastaanotti sen 5 päivänä joulukuuta 2006.

(113) Puitesopimuksen laajuuden, sisällön ja ehtojen osalta Belgian viranomaiset toistavat kantansa, jonka mukaan Belgian viranomaisilla ei ollut valtaa hyväksyä sopimuksen sisältöä, vaikuttaa siihen eikä tulla kuulluiksi kyseisessä asiassa, vaikka rakenneuudistustoimenpiteet olivatkin IFB:n tulevaisuuden kannalta hyvin merkittäviä.

3.2.3 Markkinataloudessa toimivaa yksityistä sijoittajaa koskeva periaate

(114) Belgia katsoo, että niiden perustelujen mukaisesti, jotka komissio esitti ABX Logistics yhtiötä koskevassa päätöksessään⁽¹⁴⁾, komission on tarkasteltava erikseen ensinnä-

kin varoja, jotka SNCB on myöntänyt IFB:lle ranskalaisten tytäryhtiöiden divestointia varten, ja toiseksi varoja, joita SNCB on myöntänyt IFB:lle rahoittaakseen tämän toiminnan jatkamista Belgiassa.

3.2.3.1 Ranskalaisten osakkuuksien divestointi

(115) ABX Logistics -yhtiötä koskevassa päätöksessä komissio vahvisti, että koska ABX France ei kyennyt maksamaan itse divestoinnista aiheutuvia kustannuksia, SNCB toimi kuten ”yksityinen sijoittaja markkinataloudessa” vastatesaan kustannuksista.

(116) Belgia katsoo, että samaan johtopäätökseen tullaan myös IFB:n kohdalla tarkasteltaessa ranskalaisten osakkuusyhtiöiden divestointikustannuksia. Belgia pyrkii osoittamaan, että IFB päättyi kunkin yhtiön kohdalla edullisimpaan ratkaisuun.

(117) Belgia toimitti Acimarista seuraavan taulukon:

Acimar – Yhtiön likvidoinnin jälkeinen velkasaneeraus

Taloudellinen tilanne vuonna 2002

(miljoonaa euroa)

	2001	2002
Liikevaihto		
Liiketoimintatulos		
Taseen loppusumma (31.12.)		
Oma pää oma (31.12.)		

Vaihtoehtoista aiheutuvat kustannukset

(miljoonaa euroa)

	Sopimuksen täytäntöönpano	Velkasaneeraus
Liiketoiminnan tappio 1.1.2003–31.12.2005		
Saatavien arvonalennus 31.12.2002		
Yhteensä	– 14,7	– 3,9

Huomioita

- Vuonna 2002 pyrkimykset tarkistaa sopimusehtoja epä onnistuivat. Sopimuksen voimassaolo jatkui 31.12.2005 asti.
- Sopimuksen täytäntöönpano merkitsi huomattavaa vuotuista liiketoiminnan tappiota.
- Tässä tilanteessa edullisin ratkaisu oli hakeutua velkasaneeraukseen.
- Velkasaneerauksen aikana asiakas rahoittiliiketappiot.
- Acimarin toiminta lopetettiin 1.9.2003.

⁽¹⁴⁾ Joulukuun 7 päivänä 2005 tehty päätös asiassa C(2005) 4447 (EUVL L 383, 28.12.2006, s. 21).

(118) NFTI-ou:sta Belgia on toimitti seuraavan taulukon:

NFTIou – Myynti

Taloudellinen tilanne vuonna 2002

(miljoonaa euroa)

	2001 (*)	2002
Liikevaihto		
Liiketoimintatulos		
Taseen loppusumma (31.12.)		
Oma pääoma (31.12.)		
(*) 1.5.2001–31.12.2001		

Vaihtoehtoista aiheutuvat kustannukset

(miljoonaa euroa)

	Jatkaminen	Osittainen myynti
Pääomakorotus + ING:n lainan takaisinmaksu		
Saneeraussuunnitelma		
Aktualisoitu liiketoiminnan tappio (vuotuinen CH – 3,7 miljoonaa euroa) (100 % aiekirje)		
Osakkuuden arvonalennus		
Saatavien arvonalennus 31.12.2002		
Myyntihinta (1 euro) – 30 prosentin omistusosuus		
Yhteensä	– 36,2	– 18,5

Huomioita

- "Aiekirjeen" mukaan IFB:n oli tehtävä siirtoja käyttötilille.
- IFB oli taannut NFTI-ou:n pankkilainan, jonka ING oli vaatinut maksamaan takaisin.
- Tässä tilanteessa IFB neuvotteli toisen osakkaan, Port Autonome de Dunkerquen ("PAD") kanssa:
 - NFTI-ou:n pääomaa korotettiin, ja IFB merkitsi siitä osan.
 - IFB vapautettiin aiekirjeen mukaisista sitoumuksistaan, ja PAD sitoutui etsimään ostajan IFB:n jäljellä olevalle omistusosuudelle NFTI-ou:ssa sitä vastaan, että osa IFB:n omistusosuudesta NFTI-ou:ssa myytäisiin PAD:lle nimelliseen hintaan, minkä seurauksena IFB:n omistusosuus laskisi 30 prosenttiin (johon luetaan mukaan osuus, jonka se omistaa DPD:n kautta).
- Jäljelle jäänyt 30 prosentin omistusosuus on parhaillaan myytävänä.

(119) Belgia ilmoitti komissiolle, ettei suunnitelmissa ollut koskaan asettaa NFTI-ou:ta konkurssiin, koska NFTI-ou:n toiminnan jatkamiseen liittyi aina kannattavuusodotuksia. Belgian mukaan se, että IFB:n myi 30 prosentin omistusosuutensa CMA-CGM-yhtiöstä 2 päivänä marraskuuta 2006 [...] ja että käyttötililtä tehtyjen ennakkonostojen muodossa myönnettyt luotot maksettiin kokonaan takaisin, osoittaa tämän yhtiön olevan elinkelpoinen.

(120) IFB Francesta, josta tuli myöhemmin AGEP, Belgia toimitti seuraavan taulukon:

IFB France (AGEP) – Myynti NFTI-ou:lle

Taloudellinen tilanne vuonna 2002

(miljoonaa euroa)

	2001	2002
Liikevaihto		
Liiketoimintatulos		
Taseen loppusumma (31.12.)		
Oma pääoma (31.12.)		

Vaihtoehtoista aiheutuvat kustannukset

(miljoonaa euroa)

	Likvidointi	Siirto NFTI-ou:lle
Saatavista luopuminen		
Osakkuuden arvonalennus		
Osakkeiden siirrosta aiheutunut arvonnousu		
Sosiaalinen velka (14 kokoaikavastaavaa)		
Yhteensä	- 1,7	- 0,8

Huomioita

- Koska vaarana oli pakkolikvidointi tai konkurssi, IFB neuvotteli PAD:n kanssa IFB Francen osakkeiden luovuttamisesta NFTI-ou:lle sitä vastaan, että IFB luopuisi saatavastaan.
- Yhtiön likvidoinnista olisi koitunut paljon korkeammat kustannukset (osakkuuden arvonalennus, velkojen kattamista koskeva riski perustajana ja/tai ainoana johtajana).

(121) Dry Port Dunkerquestä Belgia toimitti seuraavan taulukon:

Dry Port Dunkerque (DPD) – Likvidointi ja osittainen myynti

Taloudellinen tilanne vuonna 2002

(miljoonaa euroa)

	2001	2002
Liikevaihto		
Liiketoimintatulos		
Taseen loppusumma (31.12.)		
Taseen loppusumma (31.12.)		

Vaihtoehtoista aiheutuvat kustannukset

(miljoonaa euroa)

	Jatkaminen	Likvidointi ja omaisuuden osittainen myynti
Aktualisoitu liiketoiminnan tappio (vuotuinen CH - 0,5 miljoonaa euroa) (100 % aiekirje)		
Saatavien arvonalennus		
Osakkuuden arvonalennus		
Yhteensä	- 10,4	- 7,9

Huomioita

- Aiekirje velvoitti IFB:n tekemään siirtoja käyttötilille DPD:n toimintatappioiden kattamiseksi.
- NFTI-ou:n divestoinnin jälkeen DPD:n omistusosuudelle etsittiin ostajaa, mutta sellaista ei löytynyt.
- NFTI-ou:n divestoinnin jälkeen DPD:n omistusosuudelle etsittiin ostajaa, mutta sellaista ei löytynyt.

- (122) SSTD:stä Belgia toimitti seuraavan taulukon:

SSTD: Myynti

Taustaa:

- IFB omisti yhtiö stä 50 prosenttia.
 - SSTD:n toiminta oli kannattavaa, ja sitä jatkettiin vuoden 2005 alkuun asti.
 - Vuoden 2004 lopussa SSTD menetti tärkeimm änasiakkaansa (jonka osuus yhtiön liikevaihdosta oli 40 prosenttia).
 - Tämän menetyksen vuoksi osakkuus SSTD:ssä päätettiin myydä.
 - Osakkuus myytiin vuoden 2005 alussa ja myynnistä saatiin hyvin v ä ä istä myyntivoittoa (sen vaikutus rahoitustarpeisiin oli my ö nteinen mutta hyvin vähäinen).
- (123) Näiden tietojen perusteella Belgian viranomaiset katsovat, että IFB valitsi ranskalaisten tytäryhtiöidensä kohdalla edullisimman ratkaisun.

3.2.3.2 Rakennemuudistus ja IFB:n toiminnan jatkaminen Belgiassa

- (124) IFB:n Belgian-toiminnan rakennemuudistuksen ja jatkamisen rahoittamisesta Belgia katsoo, että SNCB toimi aivan kuten järkevä yksityinen velkoja/sijoittaja olisi toiminut markkinataloudessa, koska toinen vaihtoehto eli toiminnan lopettaminen Belgiassa olisi johtanut SNCB:n kannalta huomattavasti kielteisempiin taloudellisiin seurauksiin, toisin sanoen se olisi tullut kalliimmaksi.
- (125) Belgia esitti seuraavat laskelmat havainnollistaakseen sitä, millaisia kustannuksia IFB:n Belgian-toiminnan likvidoinnista olisi aiheutunut ja millaisia kustannuksia toiminnan jatkamisesta aiheutui pääoman korottamisen myötä.

a) *Nettokustannukset, jotka SNCB:lle olisi aiheutunut, jos IFB olisi tehnyt konkurssin vuonna 2003*

- (126) Belgia arvioi IFB:n nykyisen nettoarvon 31 päivänä joulukuuta 2002 päivätyn IFB:n taseen pohjalta. Belgian viranomaisten mukaan IFB:n käyttöomaisuus, joka olisi voitu realisoida, jos IFB olisi jättänyt tammikuussa 2003 konkurssihakemuksen, muodostui yhtäältä aineellisesta käyttöomaisuudesta että pitkäaikaisesta rahoitusomaisuudesta (osakkuudet).
- (127) Aineelliseksi käyttöomaisuudeksi Belgia ilmoittaa 6,9 miljoonaa euroa. Belgia perustelee tätä laskelmaa viittaamalla tutkimukseen ”*Bankruptcy auctions: costs, debt recovery, and firm survival*”⁽¹⁵⁾, jossa esitetään sellainen johtopäätös, että konkurssitilanteessa kaikista saatavista onnistutaan perimään keskimäärin 33 prosenttia. Perintälaskelmassaan Belgia sovelsi tätä perintäastetta aineelliseen käyttöomaisuuteen, joka oli IFB:n taseessa 20,9 miljoonaa euroa (lukuun ottamatta rakennustyömaita, joiden arvo oli 1,9 miljoonaa euroa ja joihin sovellettiin nollaperintäastetta).
- (128) Pitkäaikaisen rahoitusomaisuuden (osakkuudet) arvoksi Belgia katsoi 1,9 miljoonaa euroa, mikä vastaa niiden koko kirjanpitoarvoa 31 päivänä joulukuuta 2002 päivätyssä IFB:n taseessa.

⁽¹⁵⁾ Karin S. Thorburn, Tuck School of Business Administration of Dartmouth College; julkaistu vuonna 2000 Journal of Financial Economics -lehdessä (nro 58); perustuu 263 ruotsalaisen yrityksen analyysiin.

(129) Käyttöpääoman arvosta Belgia esittää seuraavat arviot:

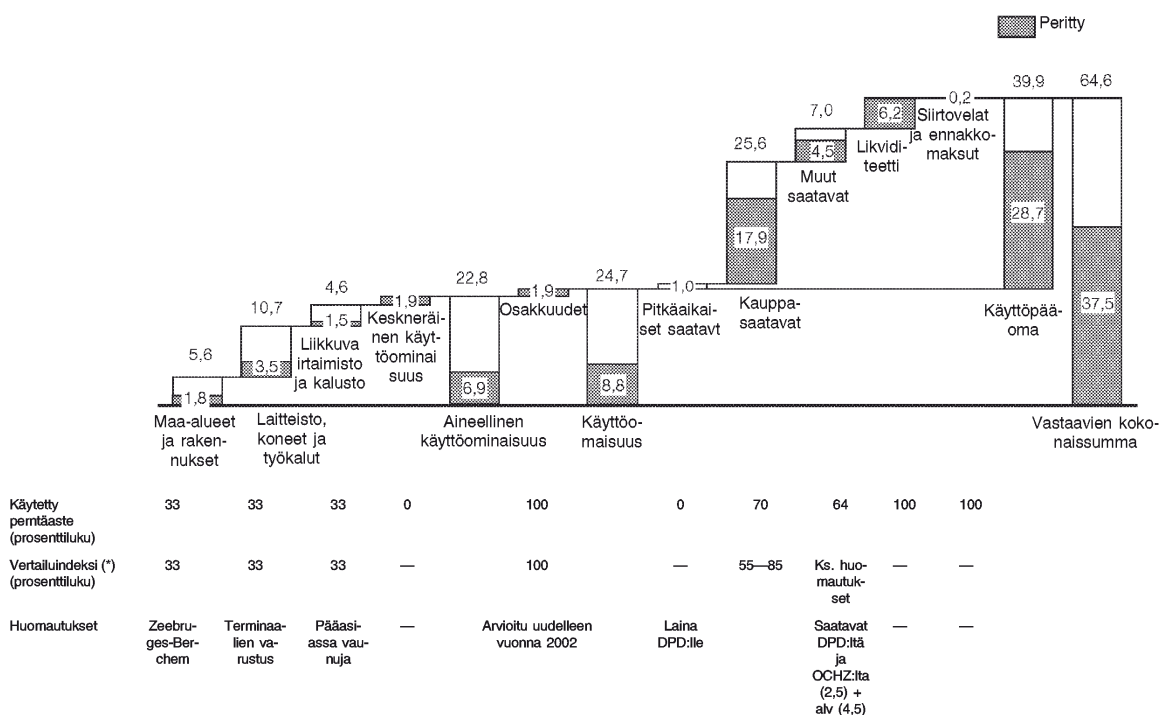
- IFB:n kauppasaatavat: yhteensä 25,6 miljoonaa euroa, joista 18 miljoonaa saadaan oletettavasti perittyä, mikä vastaa 70 prosentin perintäastetta lyhytaikaisten saatavien osalta; tämä perintäaste perustuu tutkimuksessa "Liquidation of Ormet Corporation" ⁽¹⁶⁾ määritettyyn keskiarvoon.
- IFB:n muut saatavat: yhteensä 7 miljoonaa euroa, joista 4,5 miljoonaa euroa saadaan oletettavasti perittyä. Seitsemän miljoonan euron summa voidaan jakaa 2,5 miljoonan euron saatavaan DPD- ja OCHZ-tytäryhtiöiltä sekä 4,5 miljoonaa euroon arvonnalisävero. Arvonnalisäverosaatavan kohdalla perintäasteen oletetaan olevan 100 prosenttia, kun taas kummankin tytäryhtiön kohdalla perintäasteen oletetaan jäävän nolnaan.
- Likviditeetti sekä siirtovelat ja ennakkomaksut: yhteensä 6,4 miljoonan euron summa, joka saadaan oletettavasti kokonaan perittyä.

(130) Jos IFB olisi tehnyt konkurssin tai se olisi likvidoitu, perinnän kokonaissumma olisi ollut näiden perintäasteiden mukaan 37,5 miljoonaa euroa, kuten kaaviosta 2 ilmenee.

Kaavio 2

Vastaavien Perintä

(Miljoonaa euroa)



(*) Perustuu tietynlaisiin takaustyyppisiin liittyviin taattujen lainojen perintäasteisiin sekä K. S. Thorburnin artikkeliin.

Lähde: Yhdysvaltojen oikeuskäytäntö; K. S. Thorburn (2000): "Bankruptcy auctions: costs, debt recovery, and firm survival", Journal of Financial Economics.

⁽¹⁶⁾ (Ormet Corporation jätti konkurssihakemuksen 30 päivänä tammikuuta 2004 ja esitti toimivaltaisille tuomioistuimille rakennuudistussuunnitelman syyskuussa 2004.) Belgian viranomaiset huomauttavat, että tämä perintäaste on huomattavasti korkeampi kuin 33 prosentin perintäaste, jota professori Thorburn käyttää edellä mainitussa tutkimuksessaan.

(131) Tämän jälkeen Belgian viranomaiset vähentävät odotetusti perittävästä summasta IFB:n velat. Vastattavia on yhteensä 76,9 miljoonaa euroa. Tähän määrään ei ole laskettu mukaan 63 miljoonan euron summaa, jonka IFB on velkaa SNCB:lle vuosina 2000–2002 maksamatta jääneiden laskujen vuoksi. Vastattavat muodostuvat seuraavista summista:

- a) sosiaalinen velka: yhteensä arviolta 2,9 miljoonaa euroa kaikkien IFB:n työntekijöiden osalta, kun henkilöstömäärästä on vähennetty IFB:ssä työskentelevä SNCB:n henkilökunta;
- b) verot, palkat ja sosiaaliturva: yhteensä 1,4 miljoonaa euroa erääntynyt mutta maksamatta (summa peräisin tammikuun 1 päivän 2003 taseesta);
- c) varaukset ja veroerät: joulukuun 31 päivän 2002 taseen passiivat olivat yhteensä 40,8 miljoonaa euroa, ja tästä Belgia ilmoitti yhteensä 34,7 miljoonaa euroa. Tämä ero johtuu seuraavista eristä, joita ei olisi tarvinnut ottaa huomioon, jos IFB olisi likvidoitu:
 - terminaalien kunnossapito: 3,3 miljoonaa euroa;
 - logistiikkatoiminnan edellyttämä kunnossapito: 0,9 miljoonaa euroa;
 - varaukset henkilökunnan rakenneuudistusta varten: 1,9 miljoonaa euroa;
- d) IFB:n rahoitusvelka: yhteensä 15 miljoonaa euroa. Luottolaitoksilta [...] otettu 15 miljoonan euron rahoitusvelka oli taattu IFB:n kauppasaatavilla. Tästä syystä ja SNCB:n luottokelpoisuuden säilyttämiseksi pankkimarkkinoilla on selvää, että myös tämä velka olisi maksettu takaisin luottolaitoksille ennen SNCB:n saatavien mahdollista takaisinmaksua.
- e) kauppavelka muille tahoille kuin SNCB:lle: yhteensä 22,9 miljoonaa euroa.

Edellisten laskelmien perusteella SNCB:n näkökulmasta IFB:n nettovarallisuuden arvo kasvaisi, kun velkoja SNCB:lle ei oteta huomioon, – 39,4 miljoonaan euroon; tämä summa saadaan vähentämällä perityn aktiivan arvosta (37,5 miljoonaa euroa) maksettavien velkasitoumusten yhteenlaskettu määrä (76,9 miljoonaa euroa), lukuun ottamatta velkoja SNCB:lle.

(132) Belgian viranomaiset katsovat, että likvidointitilanteessa SNCB olisi ottanut maksettavakseen IFB:n negatiivisesta nettovarallisuudesta aiheutuneet kustannukset välttääkseen kaupallisen maineensa liiallista heikkenemistä. Belgian viranomaiset korostavat tältä osin, että suurin osa IFB:n velkojista on myös SNCB:n asiakkaita, toimittajia, velkojia, velallisia tai kumppaneita.

(133) Lisäksi Belgian hallitus katsoo, että päätös IFB:n toiminnan lakkauttamisesta olisi aiheuttanut SNCB:lle merkittävät sosiaaliset velat, joiden voidaan arvioida vastaavan 530:tä kokoaikavastaavaa työpaikkaa⁽¹⁷⁾. Nämä 530 kokoaikavastaavaa työpaikkaa jakautuvat seuraavasti:

- Ensinnäkin IFB:ssä työskentelee noin 50 SNCB:n työntekijää, joille olisi pitänyt järjestää työtä SNCB:stä konkurssitilanteessa.

⁽¹⁷⁾ Yhtiövelan arvioissa ei oteta huomioon sitä, miten IFB:n konkurssi olisi vaikuttanut OCHZ:aan (taloudellinen yhteenliittymä) IFB:n yhtiövelan osalta. Taloudellisen yhteenliittymän jonkin jäsenen konkurssi johtaa nimittäin suoraan lainnojalla kyseisen taloudellisen yhteenliittymän purkamiseen.

- Toiseksi SNCB:ssä noin 480 kokoaikavastaavaa työpaikkaa riippui IFB:n toiminnan jatkamisesta. Tämä arvio perustuu seuraavaan laskelmaan. IFB:n osuus SNCB:n Marchandises-divisioonan yhteenlasketusta liikevaihdosta on 8,1 prosenttia. Jos tätä suhdelukua sovelletaan Marchandises-divisioonan 31 päivänä joulukuuta 2002 suoraan ja välillisesti työllistämään henkilöstömäärään, tulokseksi saadaan se, että IFB:n toiminnasta riippui noin 609 kokoaikavastaavaa työpaikkaa. Lisäksi oletettiin, että näistä 609 kokoaikavastaavasta työpaikasta 21 prosenttia eli 129 työpaikkaa voisi säilyä IFB:n konkurssista huolimatta, kun SNCB toteuttaisi erityisaloitteita säilyttääkseen osan IFB:n aikaisemmin tuottamasta liikenteestä. Tämä 21 prosentin osuus vastaa sitä määrää Sabenan työpaikoista, jotka onnistuttiin pelastamaan perustamalla SN Brussels Airlines heti Sabenan konkurssin jälkeen.
- (134) Belgian hallitus katsoo, että koska tuohon aikaan SNCB viimeisteli parhaillaan yhtiön MOVE 2007 suunnitelmaa, jossa ennakoitiin, että vuosina 2003–2007 yhtiöstä katoaisi 10 000 työpaikkaa eli lähes neljännes yhtiön kaikista työpaikoista, mahdollisuudet sijoittaa IFB:n toiminnan lakkauttamisen myötä ylijäämäiseksi jäänyt henkilökunta uudelleen olivat olemattomat – oli pa kyse sitten SNCB:lle palaavasta, IFB:llä työskennelleestä henkilökunnasta taikka SNCB:lle jääneestä, Marchandises-divisioonan työllistämästä henkilökunnasta.
- (135) Siispä Belgian hallitus ehdottaa, että IFB:n negatiivisesta nettovarallisuudesta aiheutuviin suoriin kustannuksiin lisätään SNCB:n ylijäämäisestä henkilökunnasta aiheutuvat kustannukset ainakin vuosien 2003 ja 2007 väliseltä viiden vuoden ajalta. Kun keskimääräiset kokonaispalkkakustannukset ovat 46 200 euroa kokoaikavastaavaa työpaikkaa kohden vuodessa [...], tämän sosiaalisen velan kokonaiskustannukset nousisivat 122,4 miljoonaan euroon.
- (136) Belgia perustelee tätä laskelmaa ensinnäkin selvittämällä, ettei IFB:n toiminnan lakkauttamisen myötä ylijäämäiseksi jäänyttä SNCB:n henkilökuntaa olisi voitu irtisanoa, koska näillä työntekijöillä oli toistaiseksi voimassa olevat työsuhteet ⁽¹⁸⁾.
- (137) Kesäkuun 1 päivänä 2006 pidetyn työkokouksen jälkeen Belgian viranomaiset toimittivat komissiolle pessimistisemmän laskenta-arvion nettovarallisuudesta ja sosiaalisesta velasta, joista SNCB olisi joutunut vastaamaan IFB:n likvidoinnin seurauksena. Tähän arvioon on tehty kaksi seuraavaa muutosta:
- SNCB ei olisi maksanut kaikkia velkoja, vaan ainoastaan sellaisten velkojien velat, jotka olivat SNCB:n asiakkaita [...], toimittajia [...] tai kumppaneita [...]. Tällaisessa tilanteessa SNCB olisi joutunut maksamaan IFB:n velkoja 13 miljoonaa euroa [...].
- IFB:n toiminnan jatkaja olisi jatkanut pitkälti SNCB:n palvelujen käyttöä. Tässä tilanteessa 79 prosenttia SNCB:n 609 kokoaikavastaavasta työntekijästä, jotka tukivat välillisesti IFB:n toimintaa, olisi voinut säilyttää työpaikkansa. Tällöin SNCB:n maksettavaksi koitunut sosiaalinen lisäkustannus olisi jäänyt 41,1 miljoonaan euroon (tämä summa vastaa palkkakustannuksia, joita aiheutuisi 50:stä IFB:llä toimivasta SNCB:n kokoaikavastaavasta työntekijästä sekä 21 prosentin osuudesta edellä mainituista 609 kokoaikavastaavasta työpaikasta).

⁽¹⁸⁾ SNCB:n yhtiöjärjestyksen mukaan yhtiön työntekijöitä, joilla on toistaiseksi voimassa oleva työ sopimus, ei voida irtisanoa muulloin kuin koeaikana tai kurinpitomenettelyn yhteydessä.

- (138) Seuraavassa taulukossa esitetään näiden kahden arvion mukaiset kokonaiskustannukset, jotka koituisivat SNCB:n maksettaviksi IFB:n likvidointitilanteessa, siten kuin Belgian viranomaiset ovat ne arvioineet:

	Nettokustannukset – vastauksessa esi- tetyt summat	Ero "optimistisiin" arvioihin verrattuna	Nettokustannukset – mukautetut sum- mat
Vastaavien kokonaissumma	64,6		64,6
Perimättömät vastaavat	– 27,1		– 27,1
Sosiaalikulut	– 2,9		– 2,9
Verot, palkat ja sosiaaliturva	– 1,4		– 1,4
Varaukset ja veroerät	– 34,7		– 34,7
Etuoikeudet saavat ja muut rahoitusvelat	– 15		– 15
<i>Kaupparekka muille tahoille kuin SNCB:lle</i>	– 22,9	9,9	– 13
Likvidointiarvo	– 39,4		– 29,5
<i>Sosiaalinen rekka SNCB:lle</i>	– 122,4	81,3	– 41,1
IFB:n konkurssihakemuksesta SNCB:lle aiheutuvat net- tokustannukset	– 161,8		– 70,6

b) IFB:n arvostus toimintaa jatkettaessa

- (139) Belgia ehdottaa, että vaihtoehtoisessa tilanteessa, jossa IFB:n toimintaa jatketaan, yhtiön arvo määritettäisiin käyttäen diskontattujen käteisvarojen (*discounted cash flows*, DCF) menetelmää. Tässä analyysissä käytetään seuraavia muuttujia:
- (140) Kymmenen vuoden DCF-analyysi perustuu IFB:n taseeseen 31 päivänä joulukuuta 2002 sekä helmimaaliskuussa 2003 tehtyyn rakenneuudistukseen, joka käsitti ennusteet vuoden 2005 loppuun asti. Vuoden 2006 osalta, jolloin IFB:n tilanne vakaantuu yhtiön rakenneuudistuksen myötä, liiketulokseksi asetettiin 3,2 prosenttia liikevaihdosta. Liikevoiton oletetaan kasvavan vuodesta 2006 lähtien 3 prosenttia vuodessa, mikä johtaa vastaavasti siihen, että tulos ennen veroja kasvaa vuodessa 3 prosenttia. Tästä syntyvät vapaat kassavirrat aktualisoidaan käyttäen aktualisointiarvona 8 prosentin painotettua keskimääräistä pääomakustannusta (WACC). Terminaalien arvo lasketaan olettaen 3 prosentin kasvun jatkuvan.
- (141) Näiden laskelmien pohjalta yhtiön arvoksi saadaan noin 29,1 miljoonaa euroa (osakkuuksia ja varauksia lukuun ottamatta), kuten kaaviosta 4 ilmenee.

Kaavio 4

IFB:n arvo aktualisoitujen kassavirtojen perusteella – olettamukset ja tulokset

(Miljoonaa euroa)

Hypoteesit
— Vuoden 2003 rakenneuudistussuunnitelmissa, joiden ennusteet ulottuvat vuoden 2005 loppuun asti, kassavirrat lasketaan siitä pohjalta, mikä tulos on ennen veroja.
— Tulokset on muunnettu seuraavasti:
— Vuonna 2006 oletettu nettomarginaali on 3,2 prosenttia (*) (mikä vastaa 1 800 000 euron tuloista ennen veroja).
— Vuodesta 2006 lähtien tulos ennen veroja kasvaa oletettavasti 3 prosenttia (*).
— Ei veroja
— Vuonna 2003 maksettavien 527 000 euron korkojen oletetaan pysyvän muuttumattomina ja ne lisätään tulokseen.
— Poistojen oletetaan pysyvän muuttumattomina vuoden 2002 tietojen pohjalta; lisätty tulokseen.
— Pääomamenojen oletetaan pysyvän muuttumattomina poistojen pohjalta; vähennetty poistojen tasapainottamiseksi.
— Käyttöpääoman kehitys perustuu 3 prosentin kasvuun vuodesta 2004 lähtien.
— Kassavirrat on laskettu 10 vuoden osalta ja aktualisoitu käyttäen aktualisointiarvona 8 prosentin painotettua keskimääräistä pääomakustannusta (*).

(*) Alan käytännöt.

(**) Käyttökate.

(***) Aktualisoitu nettoarvo.

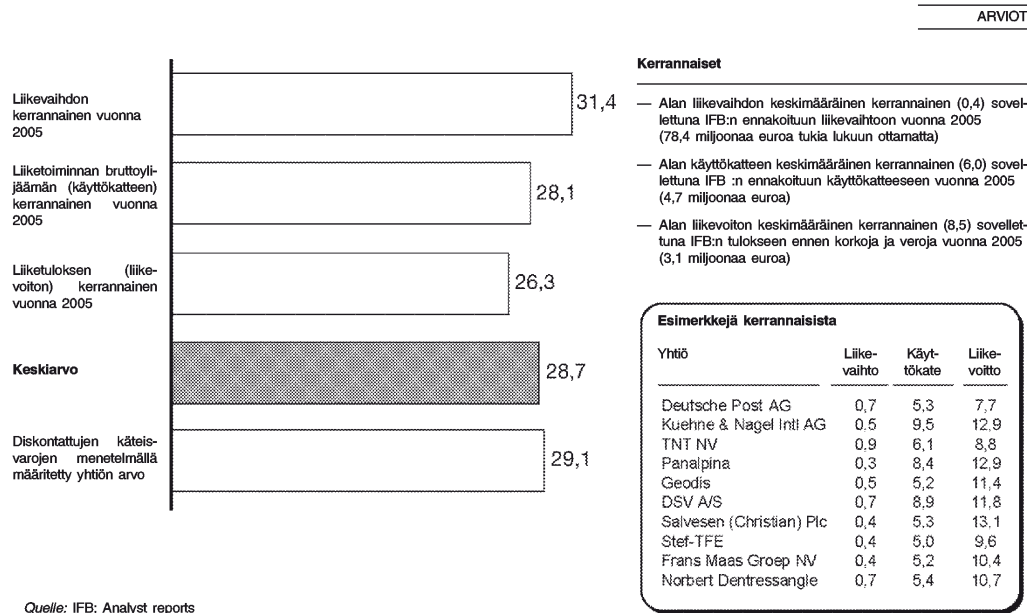
Kassavirta-analyysi	2003	2004	2005	2006	2012
— Tulos ennen veroja	(5 100)	200	1 000	1 800	2 149
— Verot	—	—	—	—	—
— + koronmaksut	527	527	527	527	527
— Tulokset ennen korkoja ja veroja	(4 573)	727	1 527	2 327	2 676
— + poistot	6 286	6 286	6 286	6 286	6 286
— Liiketoiminnan bruttoylijäämä (**)	1 713	7 013	7 813	8 613	8 962
— Investoinnit					
— pääomamenoihin	(6 286)	(6 286)	(6 286)	(6 286)	(6 286)
— käyttöpääomavirrat	996	(281)	(290)	(299)	(357)
— Vapaat kassavirrat	(3 577)	446	1 237	2 028	2 320
— Vapaiden kassavirtojen VAN (***)	6 962				
— Aktualisoitu lopullinen arvo	22 135				
— Yhtiön arvo	29 096				

- (142) Belgian hallituksen mukaan kerrannaisiin perustuva analyysi (vuonna 2005 saatujen tulosten pohjalta) vahvistaa DCF-menetelmää käyttämällä lasketun arvon. Käyttämällä kerrannaisia (jotka on asetettu alan keskiarvoja varovaisemmiksi) yhtiön arvoksi saadaan nimittäin noin 28,7 miljoonaa euroa, kuten kaaviosta 5 ilmenee.

Kaavio 5

IFB-yhtiön arvo

(Miljoonaa euroa)



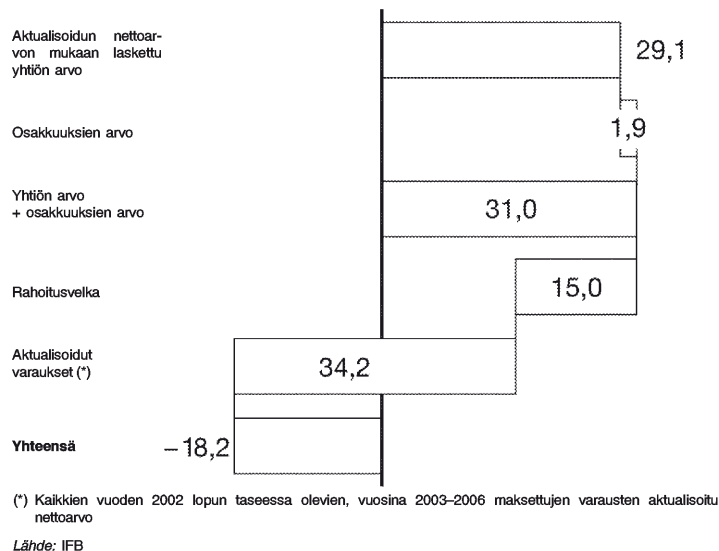
- (143) Belgian hallitus katsoo, että IFB:n vuosina 2003, 2004 ja 2005 saavuttamat todelliset tulokset vahvistavat myös, että DCF-arvostus ja sen perustana käytetyt oletukset olivat realistiset.
- (144) Belgian hallitus katsoo, että IFB:n osakkuudet eli 1,9 miljoonaa euroa on lisättävä IFB:n laskennalliseen arvoon, jossa ei ole otettu huomioon osakkuuksia eikä varauksia, sekä kirjattava IFB:n 31 päivänä joulukuuta 2002 päivätyn taseen varoihin.
- (145) IFB-yhtiön kokonaisarvo, osakkuudet mukaan luettuina, nousee siis 31 miljoonaan euroon 31 päivänä joulukuuta 2002.
- (146) Belgian hallitus katsoo myös, että tästä yhtiön arvosta on vähennettävä varausten arvo, jonka arvioidaan olevan 34,2 miljoonaa euroa ⁽¹⁹⁾, sekä 15 miljoonan euron rahoitusvelka.
- (147) Tämän tuloksena vaihtoehdossa, jossa toimintaa jatketaan, SNCB:n omistamien IFB:n osakkeiden nettoarvoksi tulisi – 18,2 miljoonaa euroa. Tämä laskelma havainnollistetaan kaaviossa 6.
- (148) Aivan kuten aiemmassa arvioissa kustannuksista, jotka koituisivat SNCB:n maksettaviksi IFB:n likvidoinnin myötä, myöskään edellisissä laskelmissa ei oteta huomioon 63 miljoonan euron velkoja, jotka johtuvat vuosina 2000–2002 maksamatta jääneistä laskuista.

⁽¹⁹⁾ Tämä arvo on peräisin 31 päivänä joulukuuta 2002 päivätyn taseen mukaisiin 40,8 miljoonan euron varauksiin liittyvien kassavirtojen aktualisoinnista.

Kaavio 6

Investointivaihtoehdon arviointi, tammikuu 2003

(Miljoonaa euroa)



c) Kahden edellä kuvatun vaihtoehdon vertailu ja johtopäätös

- (149) Belgian hallituksen laatiman analyysin perusteella edellä kuvatut kaksi vaihtoehtoa johtaisivat seuraaviin lopputuloksiin:

- IFB:n konkurssista ja likvidoinnista koituisi SNCB:lle 161,8 miljoonan euron nettotappiot (joita laskettiin 70,6 miljoonaan euroon tarkistetussa arvioissa.
- Päätös investoida 15 miljoonaa euroa, jotta IFB voisi jatkaa toimintaansa, lievensi huomattavasti SNCB:lle aiheutuva arvonmenetystä, joka jäi vain 18,2 miljoonaan euroon; tämä merkitsee 143,6 miljoonan euron voittoa konkurssiin ja likvidointiin nähden (52,4 miljoonan euron voittoa suhteessa tarkistettuun arvioon).

- (150) Siispä Belgian hallitus katsoo, että tehdessään päätöksen kyseisten toimenpiteiden toteuttamisesta SNCB toimi niin kuin yksityinen sijoittaja markkinataloudessa.

3.2.4 Kilpailun vääristymistä koskevien väitteiden torjuminen

- (151) Lopuksi Belgia katsoo niiden toimenpiteiden osalta, joilla rahoitetaan ranskalaisten tytäryhtiöiden divestointi, ettei tuen, jonka määrä on rajattu tarkkaan toiminnan lopettamispäätöksen tekemisen jälkeen aiheutuneisiin todellisiin kustannuksiin, voida katsoa vääristävän kilpailua. Siispä tämä osa rahoituksesta ei kuulu tästä syystä 87 artiklan 1 kohdan soveltamisalaan.

3.3 Pelastustoimenpiteiden yhteensopivuus suuntaviivojen kanssa

3.3.1 IFB ei ole vasta perustettu yritys

- (152) Belgia katsoo, että koska IFB perustettiin vuonna 1923 ja se on ostanut vuonna 1998 absorptiofuusion keinoin uuden yhtiön ja toimialan (ks. kuvaus tämän päätöksen 2 osasta), on kiistatonta, että IFB on ollut oikeushenkilö yli 80 vuoden ajan ja ettei sitä voida siis pitää ”vasta perustettuna yrityksenä”.

3.3.2 Pelastustoimenpiteet vastaavat vuoden 1999 suuntaviivoja

- (153) Belgian hallituksen mukaan yli se, että pelastustoimenpiteiden kesto ylittää kaksitoista kuukautta, ei tee vuoden 1999 suuntaviivojen perusteella niistä yhteismarkkinoille soveltumattomia. Belgia katsoo, että SNCB jatkoi pelastustoimenpiteitä vain sen ajan, joka oli tarpeen, jotta komissio voisi tehdä asiasta lopullisen päätöksen.
- (154) Koska vuoden 1999 suuntaviivojen 24 kohdassa todetaan, että pelastamistuki voidaan hyväksyä siihen asti, kunnes komissio tekee rakenneuudistussuunnitelmasta päätöksen, Belgian viranomaiset pyytävät, ettei komissio käyttäisi pelastustoimenpiteiden hyväksyntämenettelynsä kestoja perusteena vastustaa näiden toimenpiteiden jatkamista, ja kehottavat sitä hyväksymään pelastustoimenpiteet vuoden 1999 suuntaviivojen 24 kohdan nojalla.
- (155) Belgian viranomaiset katsovat, että pääoman korottamisen keskeyttäminen komission tutkinnan ajaksi olisi edellyttänyt vääjäämättä sitä, että IFB:lle osana pelastustoimenpiteitä myönnettyä maksuajan lykkäämistä olisi jatkettu toistaiseksi yhtiön vaikean tilanteen vuoksi, sillä ainoana vaihtoehtona olisi ollut konkurssihakemuksen jättäminen. Lisäksi Belgian viranomaiset katsovat, ettei komissio ole esittänyt tutkintansa aikana varauksia pelastustoimenpiteiden jatkamisesta toistaiseksi.

3.3.3 Rakenneuudistustoimenpiteet vastaavat vuoden 1999 suuntaviivoja

3.3.3.1 Vuoden 1999 suuntaviivojen sovellettavuus

- (156) Belgia katsoo, että SNCB:n sitoutumista IFB:n pääoman korottamiseen on tarkasteltava vuoden 1999 suuntaviivojen eikä vuoden 2004 suuntaviivojen valossa.
- (157) Belgia perustelee tätä näkemystä toteamalla, että kaksi ehtoa, jotka komissio asetti menettelyn aloittamista koskevan päätöksen 240 kohdassa ja jotka koskevat vuoden 1999 suuntaviivojen sovellettavuutta, täyttyvät. Belgia muistuttaa, että menettelyn aloittamista koskevan päätöksen 240 kohdassa komissio totesi vuoden 2004 suuntaviivojen 102–104 kohdan tulkinnasta kyseisessä tapauksessa, että ”jos SNCB päättää olla myöntämättä uutta etua IFB:lle ja jos voidaan todistaa, että SNCB oli sitoutunut pääomittamaan saatavansa ennen vuoden 2004 suuntaviivojen julkaisemista, komission on tarkasteltava lopullisessa päätöksessään SNCB:n IFB:lle myöntämiä tukia vuoden 1999 suuntaviivojen pohjalta”.
- (158) Ensimmäisen ehdon osalta Belgia huomauttaa, että se perui vastauksessaan menettelyn avaamista koskevaan kirjeeseen 28 päivänä tammikuuta 2005 ilmoitetun ylimääräisen pääomankorotuksen ja että näin ollen ensimmäinen ehto täyttyi.
- (159) Toisen ehdon osalta Belgia katsoo, ettei voida kiistää, etteikö nyt ehdotettua IFB:n pääoman korottamista toteutettaisi niin kuin osapuolet ovat asiasta sopineet 7 päivänä huhtikuuta 2003 tehdystä puitesopimuksessa, mikäli komissio hyväksyy asian.

- (160) Tätä seikkaa korostaakseen Belgian viranomaiset kiinnittävät komission huomion seuraaviin kohtiin:
- huhtikuun 7 päivänä 2003 tehdyn puitesopimuksen johdanto-osan 4 kappale, jossa vahvistetaan, että SNCB:n hallitus on jo hyväksynyt IFB:n pääoman korottamisen,
 - saman sopimuksen 4 artikla, jossa vahvistetaan osapuolten vastavuoroinen aikomus korottaa IFB:n pääomaa.
- (161) Toisen kohdan osalta Belgian viranomaiset muistuttavat, että Belgian lainsäädännössä (joka on puitesopimukseen sovellettava lainsäädäntö) sopimus syntyy yksinomaan sopimusosapuolten tahdosta ja että tässä tapauksessa puitesopimuksen 4 artiklassa vahvistetaan nimenomaan ja yksitulkintaisesti, että SNCB ja IFB haluavat korottaa IFB:n pääomaa pääomittamalla summat, jotka IFB on SNCB:lle velkaa, taannehtivasti 7 päivänä huhtikuuta 2003.
- (162) Belgian viranomaiset muistuttavat, että Belgian lainsäädännössä velvoitteet, joiden ehdoksi asetetaan toisen ennakkoehdon täyttyminen, ovat täysin sitovia ja että ennakkoehdon täyttyminen vaikuttaa taannehtivasti sopimukseen, joka tulee voimaan allekirjoittamispäivänä.

3.3.3.2 Toimenpiteet, joilla lievitetään mahdollisimman tehokkaasti kilpailun vääristymistä

- (163) Belgian viranomaiset tuovat yleisesti esiin, että IFB:n markkinaosuudet ovat selvästi alle 10 prosenttia markkinoista, joita tämä tapaus koskee. Siispä Belgian viranomaiset katsovat, ettei kyseisistä valtiontuista aiheutuvia kilpailunvastaisia vaikutuksia voida pitää merkittävinä. Viranomaiset muistuttavat erityisesti, että vuoden 1999 suuntaviivojen 36 kohdassa todetaan, että ”jos yrityksen [tuensaajan] markkinaosuus on [...] vähäinen, kilpailun ei katsota vääristyvän kohtuuttomasti”⁽²⁰⁾ ja että soveltaessaan EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan 1 kohtaa komissio pitää alle 10 prosentin markkinaosuuteen yltävien yritysten tekemien sopimusten kilpailunvastaisia vaikutuksia merkityksettöminä⁽²¹⁾.
- (164) Erityisesti IFB Logisticsin ja IFB Terminalsin toiminnasta Belgian viranomaiset huomauttavat seuraavaa:
- (165) *Rahdinkäsittelymarkkinoilla toteutetut lieventävät toimenpiteet:* Belgian hallitus huomauttaa, että IFB:n markkinaosuus Antwerpenin alueen terminaalimarkkinoista on alle 7 prosenttia ja että tämän alueen terminaalimarkkinat ovat kasvaneet vuosina 2002–2005 keskimäärin 10,7 prosenttia, kun taas IFB:n kuljetusmäärät ovat kasvaneet keskimäärin vain 4,1 prosenttia vuodessa.
- (166) Belgian hallitus lisää, että rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanon myötä IFB:n rahdinkäsittelykapasiteetti on pienentynyt huomattavasti, kuten menettelyn aloittamista koskevan kirjeen 2 osassa kuvataan (25–29 kohta). Koska DPD-terminaalia lukuun ottamatta kaikki myyty omaisuus on nykyään yhä käytössä, Belgian viranomaiset katsovat, että luovutuksia on pidettävä todellisina ja merkittävinä korvaavina toimenpiteinä. Belgian hallituksen mukaan näillä kaikilla luovutuksilla pienennettiin IFB:n kapasiteettia 1,5 miljoonasta TEU:sta vuonna 2002 aina 1,1 miljoonaan TEU:hun vuoden 2005 lopussa eli 27 prosenttia.

⁽²⁰⁾ Ks. vuoden 1999 suuntaviivojen 36 kohta.

⁽²¹⁾ Ks. erityisesti EY:n perustamissopimuksen 81 artiklan 3 kohdan soveltamista koskevat suuntaviivat (EUVL C 101, 27.4.2004, s. 97), erityisesti 24 kohta.

- (167) Belgian viranomaiset lisäävät, että kun IFB:n rakenneuudistussuunnitelma pantiin täytäntöön, sen yhteydessä ei toteutettu hintatoimenpiteitä, joilla olisi pyritty kasvattamaan IFB:n markkinaosuutta tai joiden vaikutuksesta IFB:n markkinaosuus olisi kasvanut. Viranomaiset huomauttavat, että IFB nosti hintojaan keskimäärin 4,2 prosenttia⁽²²⁾, kun taas teollisuuden keskimääräinen vuotuinen inflaatio oli 1,9 prosenttia.
- (168) *Logistiikkamarkkinoilla toteutetut lieventävät toimenpiteet*: Menettelyn avaamista koskevassa kirjeessä (258–260 kohta) katsotaan, etteivät ”ehdotetut” toimenpiteet koskeneet logistiikkamarkkinoita ja että IFB olisi voinut kasvattaa volyymejaan näillä markkinoilla. Belgian viranomaiset esittävät viisi perustetta osoittaakseen, että logistiikkamarkkinoilla toteutettiin riittäviä lieventäviä toimenpiteitä.
- (169) Ensinnäkin IFB toteutti toimenpiteitä, jotka pienensivät sen kapasiteettia logistiikkamarkkinoilla. IFB:n omistamien tai sen pitkäksi ajaksi vuokraamien vaunujen kokonaismäärä nimittäin laski 744 kappaleesta vuonna 2002⁽²³⁾ aina 377 kappaleeseen vuoden 2006 alussa⁽²⁴⁾. Vaunujen määrä pieneni siis 49 prosenttia.
- (170) IFB:n logistiikkakapasiteetin pieneneminen johtui myös siitä, että IFB:n omistusosuus CNC-yhtiöstä (nykyisin Naviland Cargo) pieneni 10 prosentista vuonna 2002 nykyiseen 2 prosenttiin.
- (171) Toiseksi Belgian viranomaiset katsovat, että IFB:n markkinaosuus logistiikkamarkkinoista on selvästi alle 5 prosenttia, kun näiden markkinoiden katsotaan rajoittuvan maantieteellisesti Belgian alueeseen. Siispä suuntaviivojen 36 kohdan mukaan on ratkaistava, voidaanko kyseisistä valtiontuista aiheutuvia kilpailunvastaisia vaikutuksia pitää merkittävänä. Belgian viranomaisten mukaan IFB:n ei voida mitenkään katsoa kykenevän vaikuttamaan merkittävästi logistiikkamarkkinoiden kilpailuun. Samasta syystä Belgian hallitus katsoo, että IFB:n saamasta tuesta aiheutuvaa kilpailun vääristymistä voidaan tuskin pitää merkittävänä, koska IFB:n kilpailijoille aiheutuvien kielteisten seurausten lieventämiseksi tarvitaan vain hyvin rajallisia toimenpiteitä.
- (172) Kolmanneksi Belgian viranomaiset toteavat, että IFB:n logistiikkatoiminnan kehitystä on käsiteltävä oikeassa asiayhteydessä, lieventääkseen huomattavasti komission väitettä, jonka mukaan IFB olisi ”kasvattanut merkittävästi volyymejaan näillä markkinoilla” kyseisellä ajanjaksolla. Belgian viranomaisten mukaan seuraavat seikat on otettava huomioon:
- Yhdistettyjen kuljetusten (intermodaaliliikenteen) segmentissä IFB:n kuljetusvolyymit kasvoivat vuosina 2002–2005 noin 9,9 prosenttia vuodessa, mikä jää alle ARA:n alueella samalla ajanjaksolla havaitun vuotuisen keskimääräisen 12 prosentin kasvuvauhdin.
 - Perinteisten kuljetusten segmentissä IFB on erittäin pieni toimija, vaikka markkinoiden katsottaisiinkin rajoittuvan Belgiaan. IFB:n osuus jää alle 1 prosentin niin volyymeissa kuin arvossakin laskettuna.
- (173) Lisäksi IFB:n logistiikkatoiminnan liikevaihdon kasvu johtui Belgian hallituksen mukaan osittain ”bulk”-alasegmentin (irtotavarakuljetusten) kasvusta. Vuonna 2003 IFB:n irtotavarakuljetusten liikevaihto oli vain 3,3 miljoonaa euroa. Vuonna 2004 IFB teki kuitenkin kaksi sopimusta merkittävien irtotavaramäärien kuljettamisesta. Niistä toinen oli hiilen kuljetussopimus [...], joka tuotti [...] liikevaihdon vuonna 2004 ja [...] liikevaihdon vuonna 2005. Toinen oli puolestaan irtotavara olevien runkoaineiden kuljetussopimus, joka kasvatti liikevaihtoa [...] vuonna 2004 ja [...] vuonna 2005. IFB sai molemmista sopimuksista voittoa, mikä vahvistaa sen, ettei IFB:n johto syyllistynyt kilpailunvastaisiin käytäntöihin.

⁽²²⁾ Hinnankorotusten keskiarvoa laskettaessa terminaaleja on painotettu niiden liikevaihdon mukaisesti.

⁽²³⁾ IFB omisti 368 vaunua ja oli tehnyt pitkäaikaiset vuokrasopimukset 376 muusta vaunusta.

⁽²⁴⁾ Vuoden 2006 alussa IFB omisti 204 vaunua ja oli tehnyt pitkäaikaiset vuokrasopimukset 173 muusta vaunusta.

- (174) Neljänneksi Belgian hallitus katsoo, että myös sitä, että IFB avasi terminaalinsa logistiikkamarkkinoilla toimiville kilpailijoilleen, on pidettävä merkittävänä lieventävänä toimenpiteenä.
- (175) Viidenneksi Belgian hallitus katsoo, että myös seuraavat seikat lieventävät entisestään kilpailun vähäisiä vääristymiä, joiden voidaan katsoa johtuvan IFB:n saamasta rakenneuudistuksesta:
- Rautatieliikenteen tavarakuljetusten vapauttaminen Belgiassa: Belgian viranomaiset nimittäin avasivat asiaan sovellettavien yhteisön sääntöjen mukaisesti nämä markkinat kilpailulle (kansainvälisten kuljetusten osalta maaliskuussa 2003, minkä jälkeen koko ala vapautettiin 1 päivänä tammikuuta 2007) ⁽²⁵⁾. Markkinoiden avaamisella oli vaikutuksensa, mikä ilmenee DLC:n sekä hiljattain Fret SNCF:n toiminnasta. Päätöksessään N 386/2004, Fret SNCF, komissio katsoi tällaisen vapauttamisen vapauttamista kilpailijoiden kannalta korvaavaksi toimenpiteeksi;
 - Monet muut SNCB:n/IFB:n kilpailijat (kuten Rail4Chem, Railion Nederland, TrainSport, DFG, EWS, Connex ja ACTS) ovat jo saaneet tai saavat todennäköisesti lähiaikoina käyttö lupansa.
 - SNCB (B-Cargo) tarjoaa jo nyt vetopalveluja IFB:n kilpailijoille – sekä yhdistettyjen (intermodaalisten) kuljetuspalvelujen tarjoajille, joita ovat esimerkiksi HUPAC, CNC (Naviland Cargo), Conliner, Danzas / DHL Express Cargo ja ICF, että huolintapalvelujen tarjoajille, joita ovat esimerkiksi Transfesa, K+N, Nauta, NTR, Panalpina, Rail&Sea, Railog, Chemfreight, Rhenania, TMF, Gondrand, RME Chem, RME fret ja East Rail Expedition.
 - Kuten komissio korosti asiassa Fret SNCF tekemässään päätöksessä N 386/2004, rautatie- ja tiekuljetusten olosuhteet eivät ole samanlaiset, vaan rautatieliikenteen kohdalla ne ovat huonommat.

- (176) Belgian hallituksen mukaan vapauttamistoimenpiteet kasvattivat huomattavasti kapasiteettia logistiikkamarkkinoilla, mikä ilmenee IFB:n kilpailijoiden toiminnasta vuosina 2003–2005. Belgian hallituksen mukaan kilpailu keskittyi intermodaalisegmenttiin, jossa viisi IFB:n kilpailijaa avasi tällä ajanjaksolla yhteensä 12 uutta yhteyttä.

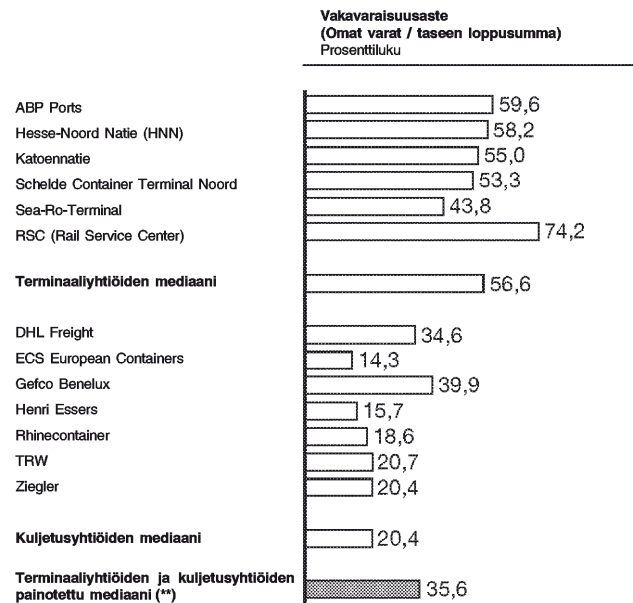
3.3.3.3 Pääomankorotuksen rajaaminen vähimmäismäärään

- (177) Belgian hallituksen mukaan SNCB ja IFB tekivät IFB:n pääomatarpeista perusteellisen analyysin joulukuun 31 päivän 2005 tuloksen ja vuoden 2006 ennusteiden pohjalta. Tavoitteena oli mahdollistaa se, että IFB voisi jatkaa toimintaansa rahdinkäsittelymarkkinoilla ja logistiikkamarkkinoilla niin, että se olisi vakavaraisuusasteeltaan verrattavissa näillä markkinoilla toimiviin kilpailijoihinsa.
- (178) SNCB ja IFB täydensivät ennen menettelyn aloittamista koskevan päätöksen tekemistä toimittamiaan tietoja (ks. 265–269 kohta) keräämällä lisätietoja terminaalitoimintaa harjoittavien IFB:n kilpailijoiden sekä IFB:n kanssa kilpailevien kuljetusyhtiöiden keskimääräisistä vakavaraisuusasteista. Kyseisten yhtiöiden vakavaraisuusasteet (jotka on ymmärrettävä omien varojen ja taseen loppusumman välisenä suhteena) esitetään kaaviossa 16.

⁽²⁵⁾ Markkinoiden täydellinen avaaminen, josta säädetään direktiivissä 91/440/EY, pantiin täytäntöön 13 päivänä joulukuuta 2005 annetulla kuninkaan asetuksella.

Kaavio 16

Vakavaraisuusaste – Otos vertailukelpoisista yhtiöistä vuodelta 2004 (*)



(*) ABP:n, HNN:n ja Sea-Ron terminaalin kohdalla käytettiin vuoden 2003 tietoja, koska niiden tilinpäätöstä vuodelta 2004 ei ollut vielä julkaistu.

(**) Painotettu IFB:n varojen käyttöä vastaavalla tavalla (terminaalien osuus 42 prosenttia, kuljetustoiminnan osuus 58 prosenttia)

Lähde: Belfirst, Amadeus; IFB

- (179) Kaaviosta 16 ilmenee, että terminaalioperaattorien vakavaraisuusasteen mediaani on 56,6 prosenttia, kun taas kuljetusyhtiöiden vakavaraisuusasteen mediaani on 20,4 prosenttia. Koska IFB toimii molemmilla aloilla, edellä mainittujen vertailukohtien perusteella IFB:n vakavaraisuusasteen pitäisi olla vähintään 35,6 prosenttia. Tämä viimeisin prosenttiluku on laskettu painottaen IFB:n toiminnan käyttömaisuutta seuraavalla tavalla:

— IFB:n toiminnan käyttömaisuudesta 42 prosenttia (mitattu nettokirjanpitoarvona eli poistojen ja arvonalentumisten jälkeen) on varattu terminaali-toimintaan.

— IFB:n toiminnan käyttömaisuudesta 58 prosenttia on varattu kuljetustoimintaan (logistiikkatoimintaan).

- (180) Belgian viranomaiset huomauttavat, että tavoitteeksi asetettu IFB:n vakavaraisuusaste vastaa myös todellista vakavaraisuusastetta Gosselinin (38,9 prosenttia) ja Hupacin (34,9 prosenttia) kaltaisissa yhtiöissä, jotka harjoittavat IFB:n tavoin sekä terminaali- että logistiikkatoimintaa.

- (181) Belgian viranomaisten laskelmien mukaan IFB:n tavoitteleman 35,6 prosentin vakavaraisuusasteen ja yhteensä 128,1 miljoonan euron velan (30 päivänä kesäkuuta 2006 tehty arvio) perusteella IFB:n pääomankorotuksen pitäisi siis käsittää ainakin 95,3 miljoonan euron velan pääomittaminen.

3.3.3.4 IFB:n oma osallistuminen

- (182) Belgian viranomaisten mukaan SNCB osallistuu IFB:n rakenneuudistukseen yhteensä 95,3 miljoonalla eurolla eli summalla, jonka verran pääomaa on määrä korottaa. Tästä summasta on vähennettävä yhtiön ranskalaiseen osaan käytetyt summat eli 39,1 miljoonaa euroa. Siispä SNCB osallistuu yhtiön muun kuin Ranskassa tapahtuvan toiminnan rakenneuudistukseen loppusummalla eli 56,2 miljoonalla eurolla.

- (183) Belgian viranomaiset täsmentävät, että rakenneuudistusvaiheessa (tammikuun 1 päivästä 2003 kesäkuun 30 päivään 2006) IFB:n muun kuin Ranskassa tapahtuvan toiminnan rahoitustarpeet olivat 106,3 miljoonaa euroa. Tästä tarpeesta 56,2 miljoonaa euroa saadaan SNCB:ltä ja 50,1 miljoonaa euroa IFB:n omista varoista. IFB vastaisi siis itse 47,1 prosentista yhtiön Belgian-toiminnan rakenneuudistuksen kokonaiskustannuksista.
- (184) Seuraavassa taulukossa esitetään rahoitusta koskevat yksityiskohdat:

Rahoitustarpeet ja -Lähteet

(Vaihtoehto, jossa 63 miljoonan euron saatavan pääomittaminen katsotaan "rakenneuudistuskustannukseksi")

(Tuhatta euroa)

	Osa, jota rakenneuudistus koskee	Osa, jota rakenneuudistus koskee	Yhteensä
Kaudella 1.1.2003–30.6.2006			
A RAHOITUSTARPEET			
A.1 Rakenneuudistuksen kustannukset			
A.1.1 Liiketoiminnan bruttotappio ("cash-drain") lukuun ottamatta tuottavuuden kasvun vaikutusta (vastaa vuoden 2002 liiketoiminnan bruttotappiota; suhteutettu 6 kuukauteen vuoden 2006 osalta)	- 27 916		- 27 916
A.1.2 Satunnaiset kulut	- 32		- 32
A.2 Pääomatarpeet rakenneuudistuksen aikana			
A.2.1 Käyttöpääomatarpeen vaihtelu (kasvu)	- 7 685	- 8 000	- 16 559
A.2.2 Korvausinvestoinnit muuhun kuin rahoitusomaisuuteen	- 6 611		- 8 611
A.2.3 Investoinnit rahoitusomaisuuteen (osakkuudet)	- 782	- 1 700	- 2 482
A.3 Velkojen ja korkojen takaisinmaksu			
A.3.1 Muille velkojille (rahoitusvelkojille) kuin SNCB:lle			
A.3.1.1 Korkojen maksu	- 2 351		- 2 351
A.3.1.2 Rahoitusvelan takaisinmaksu	- 16 559		- 16 559
A.3.2 SNCB:lle			
A.3.2.1 Vuotta 2003 edeltävän velan takaisinmaksu	- 33 200	- 29 900	- 53 000
A.3.2.2 Vuotta 2003 edeltävästä velasta 30.6.2005 kertyneiden korkojen maksu	- 5 800	- 5 200	- 11 000
A.3.2.3 Luottojärjestelystä 30.6.2005 kertyneiden korkojen maksu	- 2 200	- 300	- 2 500
A.3.2.4 Korkojen maksu, vuoden 2005 jälkimmäisen puolisko ja vuoden 2006 ensimmäisen puolisko	- 3 100	- 2 100	- 6 200
A.4 Verot (verovuoden 1999 jäännösvero)	- 77		- 77
Tarpeet yhteensä A.1 + A.2 + A.3 + A.4	- 106 313	- 47 100	- 153 413

(Tuhatta euroa)

	Osa, jota rakenneuudistus koskee	Osa, jota rakenneuudistus koskee	Yhteensä
B RAHOITUSLÄHTEET			
B.1 Rahoitus SNCB:ltä			
B.1.1 Luottojärjestely (päämitetaan myöhemmin)	13 300	1 700	15 000
B.1.2 Pääomankorotus (luottojärjestelyn pääomittamisen lisäksi)	42 920	37 380	90 300
SNCB:n myöntämän rahoituksen kokonaismäärä (välisumma B.1)	56 220	39 080	95 300
B.2 IFB:n omista varoista saatava rahoitus			
B.2.1 Tuottavuuden kasvu			
B.2.1.1 Liiketoiminnan bruttotappion (kohta A.1.1) olevan liiketoiminnan bruttotappion katoaminen kokonaan	26 167		26 167
B.2.1.2 Liiketoiminnan bruttoylijäämä vuosina 2004, 2005 ja 2006	10 429		10 429
B.2.2 Rahoitustulot	1 368		1 368
B.2.3 Käyttöpääomatarpeen vaihtelu (pientyminen)	2 687		2 687
B.2.4 Muun kuin rahoitusomaisuuden myynti (etenkin OCHZ:n terminaalin myynti vuonna 2004)	4 771		4 771
B.2.5 Rahoitusomaisuuden myynti (osakkuudet)	1 267	8 020	9 287
B.2.6 Luottolaitoksilta otettu rahoitusvelka	3 300		3 300
B.2.7 Satunnaiset tulot	1 105		1 105
IFB:n yhteenlaskettu rahoitusosuus (välisumma B.2)	50 093	8 020	58 113
Rahoituslähteet yhteensä (B.1 + B.2)	106 313	47 100	153 413
SNCB:n rahoituksen prosentuaalinen osuus rahoituksen kokonaismäärästä	52,9 %		
IFB:n rahoituksen prosentuaalinen osuus rahoituksen kokonaismäärästä	47,1 %		

OMA RAHOITUSOSUUS

YKSITYINEN
SJOITTAJA

(185) Belgia tarkentaa tätä taulukkoa seuraavasti.

(186) Rahoitustarpeet jakautuvat seuraaviin luokkiin:

- Rakennuudistuksen suorat kustannukset (kohta A.1): Nämä kustannukset käsittävät pääasiassa liiketoiminnan kumuloituneen bruttotappion ("cash drain"), eikä niissä oteta huomioon tuottavuuden kasvua. Ellei rakennuudistussuunnitelman toteuttamisen aikana tapahtunutta IFB:n tuottavuuden kasvua oteta huomioon, liiketoiminnan bruttotappio olisi ollut vuosina 2003, 2004 ja 2005 sama kuin vuonna 2002, eli rahoitettavaa olisi vuosittain 8 miljoonaa euroa, kuten alla olevasta taulukosta ilmenee. Vuoden 2006 rahoitustarpeeksi on laskettu tästä summasta puolet olettaen, että pääomaa korotetaan 30 päivänä kesäkuuta 2006. Kun tuottavuuden kasvua ei oteta huomioon, IFB:lle koituu koko rakennuudistuksen ajalta yhteensä 27,9 miljoonan euron liiketoiminnan bruttotappio.

(tuhatta euroa)

	2002	2003	2004	2005 en- nuste	2006 bud- jetti (30.6.2006)	Vuoden 2003 ja ke- säkuun 30 päivän 2006 väli- senä aikana yhteensä
Liikevoitto	(47 357)	(2 960)	5 740	3 007	1 213	
+ Käyttöomaisuuden poistot ja arvonalentumiset	6 286	5 139	2 585	1 605	802	
+ Käyttöpääoman arvonalentumiset	6 433	(258)	(1 851)	(554)	0	
+ Varaukset	26 662	(4 670)	(1 599)	(980)	460	
Liiketoiminnan bruttotulos	(7 976)	(2 749)	4 875	3 079	2 475	7 680
Liiketoiminnan bruttotappio ("cash drain") lukuun ottamatta tuottavuuden kasvua		(7 976)	(7 976)	(7 976)	(3 988)	(27 916)

- Pääomatarpeet rakennuudistuksen aikana (käyttöpääomaa ja investointeja koskevien tarpeiden vaihtelut rakennuudistuksen aikana, kohta A.2): Nämä kustannukset muodostuvat rakennuudistuksen aikana tarpeellisista investoinneista. Käyttöpääomaa oli kasvatettava meneillään olevien töiden rahoittamiseksi, saatavien ja kauppavelkojen välisen eron pienentämiseksi sekä riittävän likviditeetin ylläpitämiseksi. Korvausinvestoinnit aineelliseen käyttöomaisuuteen olivat tarpeen, jotta IFB:n toiminta saattoi jatkaa rakennesuunnitelman toteuttamisen aikana. Niillä ei pyritty kasvattamaan IFB:n kapasiteettia, vaan kyse oli pikemminkin korvausinvestoinneista omaisuuteen, joka oli saavuttanut elinkaarensa lopun ja joka oli poistettu kokonaan, sekä sekalaisista investoinneista, kuten autoista, tietokoneista, rakennusten pienistä korjaustöistä jne. Vuonna 2004 tehty 0,6 miljoonan euron investointi pitkäaikaiseen rahoitusomaisuuteen liittyi IFB:n tytäryhtiön Maritime Germanyn rakennuudistukseen: IFB Maritime Germany liitettiin Haeger & Schmidt Internationaliin, ja Haeger & Schmidt Internationalin omistusosuus RKE:sta siirtyi IFB:lle.

- Velkojen ja korkojen maksaminen (kohta A.3): Luottolaitoksilta otettujen rahoituslainojen korkojen ja lyhennysten lisäksi tämä luokka sisältää korkojen ja velkojen takaisinmaksun SNCB:lle. 33,2 miljoonan euron velka on 63 miljoonan euron velasta se osa, joka ei liity ranskalaisiin tytäryhtiöihin. Vuonna 2006 maksettavia 1,4 miljoonan euron korkoja ei lueta mukaan pääomankorotukseen (jotta pääomankorotus voidaan rajata vähimmäismäärään). Muut korot (yhteensä 9,7 miljoonaa euroa) luetaan mukaan pääomankorotukseen. Kaikki nämä korot ovat kertyneet veloista, joita IFB on ottanut muuta kuin Ranskassa tapahtuvaa toimintaansa varten.

- Verot (kohta A.4): Vuonna 2004 maksetut verot ovat verovuoden 1999 jäännösvero.

(187) Belgian mukaan IFB kattoi osan ja SNCB osan näistä rahoitustarpeista. Belgia on toimittanut IFB:n omasta osuudesta (kohta B.2) seuraavat täydentävät tiedot:

— Rakenneuudistusvaiheessa IFB:n tuottavuus parani merkittävästi (ks. kohta B.2.1). Tämä paransi puolestaan liiketoiminnan bruttotulosta, niin että vuonna 2002 koitunut tappio pieneni vuonna 2003 eivätkä vuodet 2004, 2005 ja 2006 olleet enää tappiollisia. Lisäksi vuodet 2004 ja 2005 olivat ylijäämäisiä, kuten myös vuoden 2006 pitäisi olla. Tuottavuuden paraneminen vahvistaa ennusteet, jotka tehtiin niiden seikkojen perusteella, joista IFB-yhtiö oli tietoinen rakenneuudistus suunnitelmaa laadittaessa (ks. tämän päätöksen 74 ja 75 kohta).

— Sekalaiset rahoitustulot (kohta B.2.2): yhteensä 1,4 miljoonaa euroa. Nämä rahoitustulot ovat IFB:n pankkitileille kertynyttä korkoa. Nämä tulot olivat ennakoitavissa rakennesuunnitelman laatimishetkellä, koska ne vastaavat sellaisten summien Euribor-korkoja, joiden IFB saattoi kohtuudella odottaa olevan tileillään rakenneuudistus suunnitelmansa ennusteita silmällä pitäen.

— Satunnaiset tulot (kohta B.2.8): yhteensä 1,1 miljoonaa euroa. Nämä satunnaiset tulot ovat myyntivoittoa, jota IFB sai myydessään 263 EAOS-vaunua [...]. Tämä myyntivoitto oli ennakoitavissa vuonna 2003, jolloin rakenneuudistus suunnitelmaa laadittiin, sillä markkinoilla EAOS-vaunujen kysyntä oli voimakasta siksi, että tämäntyyppisten vaunujen kysyntä oli kasvanut Itä-Euroopassa.

— Vuosina 2004 ja 2005 IFB vapautti noin 2,7 miljoonaa euroa laskemalla käyttöpääomatarvettaan (kohta B.2.3).

— IFB rahoitti rakenneuudistuksen kustannukset osittain myymällä omaisuuttaan (kohdat B.2.4 ja B.2.5). Lukuun ottamatta sekalaisen omaisuuden myyntiä, jonka merkitys jäi suhteellisen vähäiseksi, tämä osa IFB:n osuudesta koostuu pääasiassa OCHZ-terminaaliin käytettyjen varojen divestoinnista vuonna 2004. OCHZ:n käyttämien varojen yhteisomistusoikeudet (50 prosenttia) myytiin [...] (ks. kohta B.2.4 vuoden 2004 osalta), ja IFB sai ylimääräisen 0,9 miljoonan euron summan OCHZ:n käyttöpääomaa (ks. kohta B.2.5 vuoden 2004 osalta).

— Vuonna 2003 IFB sai 2 miljoonan euron pankkilainan ING Bankilta (ks. kohta B.2.6). Vuonna 2006 IFB rahoitti kurottajien ("reach stackers") hankinnan ulkopuolisella 1,3 miljoonan euron lainalla.

(188) Belgia katsoo osallistuneensa rakenneuudistus suunnitelmaan omilla varoillaan, kuten vuoden 1999 suuntaviivoissa edellytetään.

4. ARVIO

4.1 Arvio pelastus- ja rakenneuudistustoimenpiteiden käsittämän tuen luonteesta

(189) EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdan mukaan "jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista muodossa tai toisessa myönnetty tuki, joka vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua suosimalla jotakin yritystä tai tuotannonalaa, ei sovellu yhteismarkkinoille, siltä osin kuin se vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan".

4.1.1 Jäsenvaltion myöntämä taikka valtion varoista maksettu tuki

(190) Aluksi on ratkaistava, onko tuki, jota SNCB on myöntänyt IFB:lle, "jäsenvaltion myöntämää taikka valtion varoista" myönnettyä tukea. Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön (*Stardust Marine* -tuomio)⁽²⁶⁾ mukaan tämä peruste täyttyy, jos kyse on ensinnäkin valtion varoista ja jos toiseksi niiden myöntäminen perustuu valtion eli Belgian päätökseen.

4.1.1.1 Valtion varat

(191) Komissio toteaa, että SNCB on direktiivin 80/723/EY 2 artiklassa tarkoitettu julkinen yritys: Belgian valtio omistaa SNCB:n merkitystä pääomasta 100 prosenttia, ja kuningas nimittää yhtiön hallituksen ja toimitusjohtajan ministerineuvoston esityksestä. Siispä kyseisen direktiivin 2 artiklan 2 kohdan a ja c alakohdan mukaiset perusteet täyttyvät.

(192) Tältä osin "on muistutettava, että yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännöstä seuraa, että EY 87 artiklan 1 kohta koskee kaikkia rahoituskeinoja, joita viranomaiset voivat tosiasiallisesti käyttää tukeakseen yrityksiä [...]. Näin ollen, vaikka määrät, jotka perustuvat kyseiseen toimenpiteeseen, eivät ole pysyvästi valtion itsensä hallussa, ne voidaan luokitella valtion varoiksi jo sillä perusteella, että ne ovat jatkuvasti valtion valvonnassa ja siis toimivaltaisten kansallisten viranomaisten käytettävissä"⁽²⁷⁾.

(193) Näin ollen komissio arvioi menettelyn aloittamista koskevassa kirjeessä (136–138 kohta), että IFB:n käyttöön luovutetut summat on katsottava valtion varoiksi.

⁽²⁶⁾ Yhteisöjen tuomioistuimen asiassa Ranska vastaan komissio 16.5.2002 antama tuomio, joka mainitaan edellä alaviitteessä 12, 37 kohta.

⁽²⁷⁾ Yhteisöjen tuomioistuimen asiassa Ranska vastaan komissio 16.5.2002 antama tuomio, joka mainitaan edellä alaviitteessä 12, 37 kohta.

- (194) Belgia kiistää kaikkien SNCB:n hallussa olevien varojen olevan valtion varoja. Komissio vastaa kolmeen Belgian esittämään perusteeseen seuraavalla tavalla:
- (195) Belgian esittämä ero julkisen palvelun tehtävien toteuttamiseen sekä kaupalliseen toimintaan varattujen SNCB:n varojen välillä ei ole *Stardust Marine* -tuomion valossa merkittävä. Tämä tuomio koski nimittäin julkisen pankin varoja, mikä osoittaa hyvin, että kaupalliseen toimintaan varatut julkisen yhtiön varat voivat olla myös valtion varoja.
- (196) Myöskään perustelua, jonka mukaan SNCB:n omaisuus ei ole Belgian käytettävissä, vaan se on sidoksissa SNCB:n toimialaan ja tavoitteeseen, ei voida hyväksyä. Nimittäin se, että Belgia omistaa SNCB:n pääomasta 100 prosenttia, että SNCB on jatkuvasti valtion valvonnassa ja että valtio voi koska tahansa tehdä päätöksen SNCB:n yksityistämisestä, osoittaa, että SNCB:n omaisuus on Belgian valtion hallussa. Lisäksi komissio panee merkille, että Belgian hallitus nimittää hallintoneuvoston jäsenet ja toimitusjohtajan, mikä antaa sille tiettyä valvontavaltaa yhtiön suhteen.
- (197) Väite, jonka mukaan toimenpiteet, jotka SNCB on toteuttanut IFB:n hyväksi, eivät vaikuta kielteisesti Belgian valtion omaisuuteen, ei pidä paikkaansa: koska Belgia omistaa SNCB:n, kaikki huonot sijoitukset, jotka laskevat SNCB:n arvoa, huventavat myös Belgian valtion omaisuutta.
- (198) Näin ollen komissio katsoo, että tarkastellut toimenpiteet rahoitettiin valtion varoin.

4.1.1.2 Toimenpiteiden yhteys valtion

- (199) *Stardust Marine* -tuomiossa tarkennetaan vaatimusta, jonka mukaan toimenpiteiden on johdettava kyseisestä jäsenvaltiosta, seuraavalla tavalla: "se, että julkinen yritys on valtion valvonnassa, ei riitä osoittamaan, että yrityksen toteuttamat toimenpiteet, kuten käsiteltävänä olevat rahoitustuet, johtuvat valtiosta. Lisäksi on tutkittava, ovatko viranomaiset tavalla tai toisella olleet osallisia siihen, että kyseisistä toimenpiteistä päätettiin." (28)
- (200) Siispä Euroopan yhteisöjen tuomioistuimen oikeuskäytännön mukaan komission on tarkasteltava tapauskohtaisesti kriteeriä, joka koskee toimenpiteiden yhteyttä jäsenvaltioon. Yhteisöjen tuomioistuin myöntää, että "kolmansien henkilöiden on yleensä [...] hyvin vaikea osoittaa konkreettisesti tapauksessa nimenomaan valtion ja julkisen yrityksen välisen etuoikeutetun suhteen takia, että julkisen yrityksen toteuttamat tukitoimenpiteet johtuvat tosiasiallisesti viranomaisten määräyksestä". Yhteisöjen tuo-

mioistuin toteaa myös, että "on todettava, että julkisen yrityksen toteuttaman tukitoimenpiteen voidaan päätellä johtuvan valtiosta kaikkien käsiteltävänä olevaa asiaa koskevien seikkojen ja kyseisen toimenpiteen toteuttamishetkellä vallinneiden olosuhteiden perusteella." (29)

- (201) Tämän jälkeen yhteisöjen tuomioistuin selventää, millä perusteilla toimenpiteiden voidaan osoittaa johtuvan valtiosta:

"[...] julkisen yrityksen toteuttaman tukitoimenpiteen voidaan päätellä johtuvan valtiosta kaikkien käsiteltävänä olevaa asiaa koskevien seikkojen ja kyseisen toimenpiteen toteuttamishetkellä vallinneiden olosuhteiden perusteella. Yhteisöjen tuomioistuin on tältä osin huomioinut sellaisen tilanteen, jossa tarkasteltavana oleva elin ei voinut tehdä riidanalaista päätöstä ottamatta huomioon julkisen vallan vaatimuksia (ks. mm. em. asia Van der Kooy ym. v. komissio, tuomion 37 kohta), ja sellaisen tilanteen, jossa sen lisäksi, että julkiset yritykset, joiden kautta tuet myönnettiin, olivat elimellisesti sidoksissa valtioon, näiden oli myös otettava huomioon comitato interministeriale per la programmazione economican (CIPE, taloudellista suunnittelua koskeva ministeriöiden välinen komitea) antamat toimintaohjeet (em. asia C-303/88, Italia v. komissio, tuomio 21.3.1991, 11 ja 12 kohta ja em. asia C-305/89, Italia v. komissio, tuomio 21.3.1991, 13 ja 14 kohta).

Myös muiden seikkojen perusteella voi olla mahdollista katsoa, että julkisen yrityksen toteuttama tukitoimenpide johtuu valtiosta; tällaisia seikkoja voivat olla muun muassa julkisen yrityksen integroituminen julkishallinnon rakenteeseen, yrityksen toiminnan luonne, toiminnan harjoittaminen markkinoilla yksityisten toimijoiden kanssa tavanomaisissa kilpailuolosuhteissa, yrityksen oikeudellinen asema, se, sovelletaanko yritykseen julkisoikeutta vai yksityisoikeudellisia yhtiöoikeutta koskevia säännöksiä, viranomaisten harjoittaman yrityksen hallinnointia koskevan ohjauksen määrä tai muu seikka, joka osoittaa konkreettisesti tilanteessa, että viranomaiset ovat osallistuneet toimenpiteestä päättämiseen tai että on epätodennäköistä, että tästä ei ollut kyse, kun otetaan huomioon myös toimenpiteen laajuus, sen sisältö tai sen edellytykset." (30)

- (202) Menettelyn aloittamista koskevassa kirjeessä (140–150 kohta) komissio teki toimenpiteen ja valtion välisen yhteyden osalta eron 7 päivänä huhtikuuta 2003 tehtyä puitesopimusta edeltävän ajanjakson ja tämän sopimuksen jälkeisen ajanjakson välille. Belgian esittämien huomioiden perusteella näyttää olevan tarkoituksenmukaista erottaa toisistaan kolme ajanjaksoa:

(28) Yhteisöjen tuomioistuimen asiassa Ranska vastaan komissio 16.5.2002 antama tuomio, joka mainitaan edellä alaviitteessä 12, 52 ja 55 kohta.

(29) Yhteisöjen tuomioistuimen asiassa Ranska vastaan komissio 16.5.2002 antama tuomio, joka mainitaan edellä alaviitteessä 12, 53 ja 54 kohta.

(30) Yhteisöjen tuomioistuimen asiassa Ranska vastaan komissio 16.5.2002 antama tuomio, joka mainitaan edellä alaviitteessä 12, 55–57 kohta.

— heinäkuun 19 päivää 2002 edeltävä aika (19 päivänä heinäkuuta 2002 SNCB:n hallitus teki päätöksen käteisenakon myöntämisestä ja päätti IFB:n pääoman korottamisen olevan ”todennäköistä”),

— heinäkuun 19 päivän 2002 ja joulukuun 20 päivän 2002 välinen aika (20 päivänä joulukuuta 2002 SNCB:n hallitus teki periaatepäätöksen IFB:n pääoman korottamisesta ja valtuutti johtokunnan neuvottelemaan puitesopimuksesta, joka tehtiin 7 päivänä huhtikuuta 2003),

— joulukuun 20 päivän 2002 jälkeinen aika.

Heinäkuun 19 päivänä 2002 tehtyä hallituksen päätöstä edeltävä aika

(203) Tätä hallituksen päätöstä edeltäneen ajan osalta on ratkaistava, johtuuko suvaitseva suhtautuminen, jota SNCB:n johto (johtokunta) osoitti, kun se ei vaatinut IFB:tä maksamaan suoritetuista kuljetuspalveluista vuodesta 2000 lähtien, Belgian valtiosta. Menettelyn aloittamista koskevassa kirjeessä (141–142 kohta) komissio toi esiin epäilevänsä sitä, oliko päätös hyväksyä se, että laskut jätettäisiin järjestelmällisesti maksamatta vuoden 2000 lopun ja vuoden 2003 alun välisenä aikana, tehty ilman Belgian viranomaisten puuttumista asiaan.

(204) Belgian hallituksen vastauksen mukaan SNCB:n hallitukselle tiedotettiin tästä käytännöstä vasta 19 päivänä heinäkuuta 2002; hallituskomissaarille ilmoitettiin asiasta samaan aikaan. Komissio ei ole saanut huomautuksia kolmansilta osapuolilta.

(205) Komissio löysi edustajainhuoneessa ja senaatissa 6 päivänä maaliskuuta 2002, 24 päivänä tammikuuta 2002 ja 28 päivänä helmikuuta 2002 käydyistä keskusteluista tehdyistä selonteista viittauksia IFB:hen; nämä viittaukset olivat osa kansanedustajien ja senaatin jäsenten laajempaa keskustelua rautatieliikenteen markkinoiden avaamisesta ja ABX:n tapauksesta. Tästä syystä komissio kehotti Belgian hallitusta toimittamaan sille näissä keskusteluissa mainitut Boston Consulting Groupin ja Team Consultin tutkimukset sekä Belgian hallituksen 22 päivänä helmikuuta 2002 tekemän päätöksen, josta oli myös käyty keskustelua.

(206) Näitä asiakirjoja tarkasteltaessa ei löydetty viitteitä siitä, että Belgian hallitus olisi vaikuttanut IFB:n tulevaisuutta koskeviin SNCB:n päätöksiin.

(207) Näin ollen on ratkaistava, voidaanko julkisen yhtiön johdon suvaitsevan suhtautumisen, siten kuin se kuvataan

tämän päätöksen 203 kohdassa, katsoa johtuvan Belgian valtiosta, kun hallinnon ei voida osoittaa erityisesti vaikuttaneen tilanteen syntyyn.

(208) Vuonna 1993 säädettiin nimittäin laki, jonka mukaan SNCB on julkinen osakeyhtiö ja SNCB:n johto eli toimitusjohtaja ja johtokunnan jäsenet johtavat yhtiötä itsenäisesti, ilman että viranomaiset puuttuvat asiaan. Koska komissiolla ei siis ole konkreettista näyttöä siitä, että valtio olisi vaikuttanut IFB:n tapaukseen, komission on tehtävä sellainen johtopäätös, ettei SNCB:n johdon päätös hyväksyä se, ettei IFB maksanut laskujaan vuoden 2000 lopun ja heinäkuun 2002 välisenä aikana, johdu Belgian valtiosta.

Heinäkuun 19 päivänä 2002 tehdyn hallituksen päätöksen sekä 20 päivänä joulukuuta 2002 tehdyn hallituksen päätöksen välinen ajanjakso

(209) Heinäkuun 19 päivänä 2002 SNCB:n hallitus, mukaan luettuna siihen kuuluva, Belgian etuja SNCB:n hallituksessa edustava hallituskomissaari, sai tietää, ettei IFB ollut enää maksanut laskujaan vuoden 2000 lopusta lähtien, ja päätti myöntää IFB:lle 2,5 miljoonan euron ennakon vuoden 2002 jälkimmäisen puoliskon aikana.

(210) Tältä osin komission on ratkaistava, voidaanko tämän SNCB:n hallituksen päätöksen katsoa *Stardust Marine*-tuomiossa vahvistettujen kriteereiden perusteella johtuvan Belgiasta. Lisäksi tässä tapauksessa on varmistettava, voidaanko päätöksen katsoa johtuvan Belgian valtiosta sillä perusteella, että hallituskomissaari oli jäsenenä yhtiön hallituksessa, vaikka hän ei vaikuttanutkaan konkreettisesti juuri kyseiseen toimenpiteeseen. Komission käytettävissä olevista tiedoista kuitenkin ilmenee, ettei sen paremmin tapauksen tutkinnasta kuin kolmansien osapuolten huomautuksista ole saatu näyttöä siitä, että Belgian hallitus olisi pyrkinyt vaikuttamaan 19 päivänä heinäkuuta 2002 tehtyyn hallituksen päätökseen. Koska SNCB on itsenäinen julkinen yhtiö, jolla on julkisen osakeyhtiön asema, sen johto toimii Belgian valtiosta riippumattomalla tavalla. SNCB:n hallituksessa toimineen hallituskomissaarin osalta komissio panee merkille, että tämän tehtävät olivat vähäisiä (ks. myös *Cour des comptes* -tilintarkastustuomioistuimen kertomus samasta aiheesta⁽³¹⁾): hallituskomissaari olisi voinut puuttua 19 päivänä heinäkuuta 2002 tehtyyn päätökseen vain, jos se olisi voinut haitata julkisen palvelun tarjoamiseen liittyvien SNCB:n tehtävien hoitamista. Tuen määrän (2,5 miljoonaa euroa) ja muodon (korkoa kasvava käteisenakko) perusteella on todettava, ettei päätös ollut omiaan haittaamaan julkisen palvelun tarjoamiseen liittyvien SNCB:n tehtävien hoitamista.

⁽³¹⁾ Cour des Comptes: Le bon emploi des deniers publics par la S.N.C.B. (Julkisten varojen moitteeton käyttö SNCB:ssä). Edustajainhuoneen 11.5.2000 antaman päätöslauselman johdosta toteutettu tilintarkastus. Bryssel, toukokuu 2001.

(211) Komissio katsoo näiden seikkojen perusteella, ettei SNCB:n päätös myöntää IFB:lle 2,5 miljoonan euron ennako sellaisen kaupallisen toiminnan jatkamiseksi, joka ei liity millään tavalla julkiseen palveluun, johdu Belgian valtiosta.

(212) Komissio katsoo, ettei tässä tapauksessa ole julkishallintoon integroitumiseen, toiminnan luonteeseen tai yhtiön asemaan liittyvää näyttöä, jonka perusteella voitaisiin katsoa, että hallituksen 19 päivänä heinäkuuta 2002 päätös myöntää IFB:lle 2,5 miljoonan euron ennako johtuisi Belgian valtiosta.

Joulukuun 20 päivänä 2002 tehdyn hallituksen päätöksen jälkeinen aika

(213) Joulukuun 20 päivänä 2002 hallitus päätti tehdä IFB:n kanssa puitesopimuksen, jossa oli tarkoitus määrätä pelastustoimenpiteistä ja rakenneuudistustoimenpiteistä ja jonka oli tarkoitus johtaa IFB:n pääoman korottamiseen.

(214) Komissio käsitteli tapausta menettelyn aloittamista koskevassa kirjeessään (143–150 kohta) ja toi esiin tarkastelussa ilmenneet kolme seikkaa, jotka osoittivat näiden IFB:n hyväksi toteutettujen pelastus- ja rakenneuudistustoimenpiteiden johtuvan Belgian valtiosta. Nämä seikat olivat seuraavat:

— rakenneuudistussuunnitelman toimittaminen Belgian valtion hyväksyttäväksi,

— lehtiartikkelit, jotka osoittivat Belgian hallituksen vaikuttaneen voimakkaasti SNCB:hen vuonna 2003,

— huhtikuun 7 päivänä 2003 tehdyn puitesopimuksen laajuus, sisältö ja ehdot.

(215) Vastauksessaan menettelyn aloittamista koskevaan kirjeeseen Belgian viranomaiset kiistivät sen, että nämä kolme seikkaa riittäisivät osoittamaan kyseisten toimenpiteiden

johtuvan jäsenvaltiosta *Stardust Marine* -tuomiossa tarkoitettulla tavalla. Komissio toistaa jäljempänä näiden seikkojen sisällön ja selittää, miksei Belgian hallituksen perusteita voida hyväksyä.

a) *Viranomaisten hyväksyntä (Stardust Marine -tuomion 56 kohta)*

(216) Tuomioissa, jotka Euroopan yhteisöjen tuomioistuin antoi asioissa *Van der Kooy* ⁽³²⁾, *Italia vastaan komissio* ⁽³³⁾ ja *komissio vastaan Ranska* ⁽³⁴⁾, tuomioistuin katsoi tuen johtuvan valtiosta, jos päätös sen myöntämisestä edellytti viranomaisten hyväksyntää. Tuomiossa *Van der Kooy* tämä seikka riitti itsessään perusteeksi katsoa tuen johtuvan valtiosta, kun taas tuomioissa *Italia vastaan komissio* ja *komissio vastaan Ranska* hyväksynnän lisäksi myös muut seikat osoittivat viranomaisten vaikuttaneen asiaan ⁽³⁵⁾. Päätös asiassa *Space Park Development GmbH* oli ensimmäinen komission päätös, jossa sovellettiin *Stardust Marine* -tuomiota, ja siinä tuen katsottiin johtuvan valtiosta myös siksi, että kyseinen laina edellytti Bremenin osavaltion viranomaisten hyväksyntää ⁽³⁶⁾. Näin ollen se, että toimenpide edellyttää jäsenvaltion hyväksyntää, on peruste katsoa toimenpiteen johtuvan jäsenvaltiosta.

(217) Tässä tapauksessa puitesopimuksen 2 artiklassa kuitenkin edellytetään, että SNCB:n ja IFB:n hallitusten on esitettävä rakenneuudistussuunnitelma Belgian valtiolle sen hyväksynnän saamiseksi ⁽³⁷⁾. Tämä on siis ensimmäinen peruste, jonka vuoksi SNCB:n päätöksen toteuttaa IFB:n rakenneuudistus katsotaan johtuvan Belgian valtiosta.

(218) Belgian hallitus toteaa, että toisin kuin puitesopimuksessa määrättiin, SNCB ja IFB eivät loppujen lopuksi toimittaneet rakenneuudistussuunnitelmaa Belgian hallituksen hyväksyttäväksi, sillä se olisi rikkonut SNCB:n oikeutta harjoittaa liiketoimintaansa itsenäisesti.

⁽³²⁾ Yhteisöjen tuomioistuimen asiassa *Kwekerij Gebroeders van der Kooy BV e.a. vastaan komissio* (C 67/85, C-68/85 ja 70/85) 2.2.1988 antama tuomio (Kok. 1988, s. 219).

⁽³³⁾ Yhteisöjen tuomioistuimen asiassa *Italia vastaan komissio* 21.3.1991 antama tuomio (C-303/88, Kok. 1991, s. I-1 433, ja C-305/89, Kok. 1991, s. I-1 603).

⁽³⁴⁾ Yhteisöjen tuomioistuimen asiassa *komissio vastaan Ranska* 30.1.1985 antama tuomio (290/83, Kok. 1985, s. 439).

⁽³⁵⁾ Asiassa *komissio vastaan Italia* valtio nimitti johtajat, kun taas asiassa *komissio vastaan Ranska* rahoitusta myönsi julkinen laitos, myöntämisehdot vastasivat tavanomaisen valtiontuen myöntämisehtoja ja hallitus esitti tuen olevan osa valtion toimenpidekokonaisuutta.

⁽³⁶⁾ Komission päätös, tehty 17 päivänä syyskuuta 2003, Saksan valtiosta *Space Park Development GmbH & Co KG:lle*, EUVL L 61, 27.2.2004, s. 66, johdanto-osan 30 kappale.

⁽³⁷⁾ Tältä osin muistutetaan, että sopimuksen 4 artiklassa määrätään seuraavaa: Osapuolet vahvistavat aikovansa toteuttaa seuraavat toimenpiteet sikäli kuin ne ovat niiden hallitusten, Belgian valtion ja tarvittaessa EY:n hyväksymän rakenneuudistussuunnitelman mukaiset ja sillä edellytyksellä, että IFB:n osakkeenomistajat hyväksyvät ne.

(219) Kuten menettelyn aloittamista koskevassa kirjeessä (146–147 kohta) jo selitetään, tämä seikka ei mitätöi kyseistä perustetta katsoa toimenpiteiden johtuvan valtiosta: sopimusosapuolet eli SNCB ja IFB olisivat tuskin lisänneet sopimukseen tällaista lauseketta, ellei Belgian hallitus olisi vaikuttanut asiaan.

(220) Sillä perusteella, että Belgian hallitus väittää, ettei sitä kuultu muodollisesti rakenneuudistuksesta, ei voida vielä katsoa, ettei Belgian hallitus olisi voinut vaikuttaa epämuodollisesti 7 päivänä huhtikuuta 2003 tehdyn puitesopimuksen laatimiseen ja ettei se olisi antanut hyväksyntäänsä. Euroopan yhteisöjen tuomioistuin nimittäin totesi Stardust Marine -tuomiossa, että ”kolmansien henkilöiden on [...] hyvin vaikea osoittaa konkreettisesti tapauksessa nimenomaan valtion ja julkisen yrityksen välisen etuoikeutetun suhteen takia, että julkisen yrityksen toteuttamat tukitoimenpiteet johtuvat tosiasiallisesti viranomaisten määräyksestä”. Siispä pelkästään se, että osapuolten tekemässä sopimuksessa määrätään Belgian valtion hyväksynnästä, on voimakas osoitus Belgian hallituksen yhteyksistä asiaan.

(221) Vastauksessaan menettelyn aloittamista koskevaan kirjeeseen Belgian hallitus selitti, ettei puitesopimuksen 2 artiklan lauseke koskenut itse rakenneuudistussuunnitelmaa, vaan tiedonantoa, jolla Belgia aikoi ilmoittaa puitesopimuksesta komissiolle.

(222) Komissio katsoo, ettei tämä perustelu ole vakuuttava: jos puitesopimuksen osapuolten ainoana tarkoituksena olisi ollut tiedottaa sopimuksesta komissiolle Belgian kautta, asia olisi kirjattu selvemmin sopimuksen 2 artiklaan. Belgian hallituksen esittämä tulkinta ei siis vastaa itse sopimustekstiä.

(223) Siispä komissio katsoo, että sopimuksen 2 artikla viittaa siihen, että Belgian viranomaiset hyväksyivät toimenpiteet, ja osoittaa näin ollen, että kyseiset toimenpiteet johtuvat Belgian valtiosta.

b) Lehtiartikkelit

(224) Myös lehtiartikkeleista on löydettävissä viitteitä siitä, että Belgian hallitus on vaikuttanut kyseiseen asiaan⁽³⁸⁾. *La libre Belgique* -lehdessä 19 päivänä toukokuuta 2003⁽³⁹⁾ julkaistussa artikkelissa mainitaan SNCB:n viestintäosasto

ja todetaan, että 19 päivänä toukokuuta 2003 Belgia ei ollut vielä ilmoittanut pelastustoimenpiteistä komissiolle, vaikka puitesopimus oli kirjoitettu 7 päivänä huhtikuuta 2003, koska ”liittovaltiolla [oli] sanansa sanottavana” Maa-iskuussa 2003 sivustolla www.cheminots.be julkaistiin ABX- ja IFB-yhtiöitä käsittelevä artikkeli, jossa Karel Vincik, SNCB:n tuolloista toimitusjohtajaa, lainattiin seuraavasti: ”Hän vaatii yhtiön johdolle riittävää toimintavapautta.” Tästä syntyy sellainen käsitys, että SNCB:n johto katsoi valtion puuttuvan liiaksi asioihin.

(225) Belgia kiistää tämän todisteen. Belgia korostaa *La libre Belgique* -lehden artikkelin osalta, että puitesopimuksen 2 artiklan nojalla liittovaltiolla oli sanansa sanottavana vain komissiolle osoitettavasta Belgian hallituksen tiedonannosta, jolla komissiolle ilmoitettaisiin puitesopimuksesta. Lehtiartikkelin ja SNCB:n lehdistötiedotteen teksti on kuitenkin selvä. Jos SNCB:n viestintäosasto olisi tarkoittanut, että Belgian hallituksen oli ainoastaan määrää hyväksyä komissiolle toimitettava teksti, se olisi ilmoittanut ratkaistavan ongelman olevan pelkästään muodollinen, ei asiasisältöä koskeva.

(226) Belgian viranomaiset katsovat, että Karel Vinckin sanat koskivat ainoastaan julkisen palvelun tehtävien hoitamista. Tämä ei ole järin uskottavaa, sillä Karel Vinckin haastattelu koski nimenomaan ABX:ää ja IFB:tä, jotka liittyvät SNCB:n kaupalliseen toimintaan eivätkä julkisen palvelun tehtävien toteuttamiseen, kuten Belgian hallitus on itsekin todennut.

c) Puitesopimuksen laajuus, sisältö ja ehdot

(227) Komissio muistuttaa yleisesti, että Stardust Marine -tuomion edellä mainitun 56 kohdan mukaan ratkaistaessa, johtuuko jokin toimenpide jäsenvaltiosta, on otettava huomioon kaikki muut seikat, jotka osoittavat ”konkreettisesti tilanteessa, että viranomaiset ovat osallistuneet toimenpiteestä päättämiseen tai että on epätodennäköistä, että tästä ei ollut kyse, kun otetaan huomioon myös toimenpiteen laajuus, sen sisältö tai sen edellytykset”, ja että tämän kohdan nojalla myös puitesopimuksen laajuus, sisältö ja ehdot osoittavat toimenpiteiden johtuvan jäsenvaltiosta.

(228) Belgia kiistää tämän kolmannenkin todisteen ja toistaa, että SNCB tekee kaikki päätöksensä täysin itsenäisesti lukuun ottamatta julkisen palvelun tehtävien toteuttamiseen liittyviä päätöksiä.

⁽³⁸⁾ Lehtiartikkelien voidaan katsoa osoittavan toimenpiteen johtuvan valtiosta, ks. päätökset ABX Logistics (EUVL C 9, 14.1.2004, s. 12), ja Sniace S.A. (EYVL L 108, 30.4.2003, s. 35).

⁽³⁹⁾ Artikkelin ”Inter Ferry Boats coupée en 2 branches”, julkaistu 19 päivänä toukokuuta 2003 verkko-osoitteessa www.lalibre.be

- (229) Komissio katsoo, että vuoden 1993 lain nojalla SNCB on julkinen osakeyhtiö ja toimii itsenäisesti kaupallista toimintaansa harjoittaessaan. Komissio muistuttaa kuitenkin, että hallituskomissaari osallistuu hallituksen kaikkiin kokouksiin ja että hän voi kääntyä Belgian viranomaisten puoleen mitätöidäkseen SNCB:n hallituksen päätöksen asiasta, joka ei liity julkisen palvelun tarjoamiseen, jos kyseinen päätös "haittaa [...] julkisen palvelun tarjoamiseen liittyvien tehtävien hoitamista".
- (230) Kuten edellä on jo todettu, komissio katsoo, ettei hallituskomissaari voinut hakea muutosta 2,5 miljoonan euron käteisennakon myöntämistä koskevaan päätökseen, sillä määränsä ja muotonsa vuoksi ennako ei voinut haitata julkisen palvelun tarjoamiseen liittyvien tehtävien hoitamista.
- (231) Päätöstä, joka koskee lähes 100 miljoonan euron sijoittamista konkurssin partaalla olevaan yhtiöön, on arvioitava toisin. Hallituskomissaarin pitäisi puuttua tällaiseen päätökseen tai ainakin ilmoittaa siitä Belgian viranomaisille, jotta nämä puuttuisivat asiaan muodollisesti tai epämuodollisesti, kuten toimittiin esimerkiksi vuonna 2000 ABX-yhtiön Italian tytäryhtiöön tehtyjen investointien kohdalla.
- (232) Siispä komissio katsoo, että myös puitesopimuksen laajuus, sisältö ja ehdot – kun niitä tarkastellaan yhdessä hallituskomissaarin osallistumisen ja valtuuksien kanssa – osoittavat toimenpiteiden johtuvan valtiosta.
- d) Johtopäätökset
- (233) Edellä esitetyn perusteella komissio katsoo kyseisten toimenpiteiden johtuvan Belgian valtiosta SNCB:n hallituksen 20 päivänä joulukuuta 2002 tekemän päätöksen jälkeisen ajan osalta.
- (234) Siksi on selvitettävä, hyötyikö IFB toimenpiteistä, joita SNCB toteutti sen hyväksi joulukuun 20 päivästä 2002 lähtien, vai toimiko SNCB sitä vastoin kuten harkitseva sijoittaja markkinataloudessa.
- 4.1.2 Tuensaajalle koitunut etu markkinataloudessa toimivaa harkitsevaa sijoittajaa koskevan periaatteen valossa
- (235) On tutkittava, saiko IFB taloudellista etua SNCB:n hallituksen 20 päivänä joulukuuta 2002 tekemästä päätöksestä, joka koski IFB:n pääoman korottamista pääomittamalla eräänntyneet saatavat ja pelastustoimenpiteiden toteuttamista ja jonka seurauksena SNCB allekirjoitti 7 päivänä huhtikuuta 2003 IFB:n kanssa puitesopimuksen, vai oliko tämä päätös markkinataloudessa toimivan yksityissijoittajan arvion mukainen.
- (236) Koska SNCB:n päätökset, jotka koskivat sitä, että SNCB antoi IFB:n jättää maksamatta laskunsa vuoden 2000 loppuun ja joulukuun 2002 välisenä aikana, ja sitä, että SNCB myönsi IFB:lle 2,5 miljoonan euron ennakon, eivät johdu Belgiasta, niitä ei ole enää syytä tutkia yksityiskohtaisesti.
- (237) Tässä yhteydessä on syytä muistuttaa, että pelastustoimenpiteisiin kuului
- 63 miljoonan euron velkojen maksuajan lykkäminen,
 - 15 miljoonan euron luottojärjestelyn myöntäminen,
 - 5 miljoonan euron suuruisen takaisin perittävän ennakon myöntäminen.
- (238) Rakenneuudistustoimenpiteet käsittivät ranskalaisten tytäryhtiöiden divestoinnin sekä Belgian-toiminnan rakenneuudistuksen ja jatkamisen. Nämä toimenpiteet rahoitettiin aluksi pelastustoimenpitein ja rakenneuudistus-suunnitelmassa esitettiin, että rahoitus vakiinnutettaisiin pääomittamalla seuraavat saatavat:
- 63 miljoonan euron velat, joiden maksuaikaa oli lykätty,
 - 15 miljoonan euron luottojärjestely,
 - lykätyn maksuajan ja luottojärjestelyn osalta kertyneet pääomitetut korot.
- (239) Sen ratkaisemiseksi, toimiko SNCB kuten yksityinen sijoittaja markkinataloudessa, on arvioitava, olisiko SNCB:n kokoinen ja vastaavassa tilanteessa oleva yksityinen sijoittaja saattanut toimia vastaavissa olosuhteissa samalla tavalla⁽⁴⁰⁾.

⁽⁴⁰⁾ Asiassa C-305/89, Italia vastaan komissio, 21.3.1991 annettu tuomio (19 ja 20 kohta).

(240) Tuomioistuimien täsmäsi, että vaikka yksityinen sijoittaja ei välttämättä toimitisikaan samalla tavalla kuin tavanomainen sijoittaja, joka sijoittaa pääomaa saadakseen tuottoa lyhyellä tai hieman pidemmällä aikavälillä, sen on toimittava vähintään samalla tavalla kuin yksityinen holdingyhtiö tai yksityinen yritysryhmä, joka noudattaa kokonaisvaltaista tai alakohtaista rakennepolitiikkaa ja jota pidemmän aikavälin kannattavuustavoitteet ohjaavat⁽⁴¹⁾. Tuomioistuimien täsmäsi, että komission on ”*tutkittava perusteellisesti kaikki kiistanalaiseen toimintaan ja sen taustoihin liittyvät olennaiset seikat*” selvittääkseen, toimiko valtio niin kuin harkitseva yksityinen sijoittaja olisi toiminut markkinataloudessa⁽⁴²⁾.

(241) Vastauksessaan menettelyn aloittamista koskevaan kirjeeseen Belgia katsoi, että SNCB:n päätös kehottaa IFB:tä divestoitamaan yhtiön ranskalaiset tytäryhtiöt ja SNCB:n päätös kehottaa IFB:tä uudistamaan Belgian-toimintansa rakennetta ja jatkamaan sitä ovat päätöksiä, jotka markkinataloudessa toimiva yksityinen sijoittaja olisi tehnyt.

(242) Komissio katsoo kuitenkin, ettei olennaista ole se, toimiko IFB markkinataloudessa toimivan sijoittajan tavoin divestoidessaan ranskalaiset tytäryhtiöt sekä uudistaessaan Belgian-toimintansa rakennetta ja jatkaessaan sitä, vaan se, oliko SNCB:n päätös rahoittaa nämä kaksi toimenpidettä sellainen päätös, jonka yksityinen sijoittaja olisi tehnyt.

(243) Siispä SNCB:n oli ratkaistava vuosina 2002–2003, olisiko kaiken kaikkiaan edullisempaa rahoittaa IFB:n rakenneuudistus (mikä edellytti ranskalaisten tytäryhtiöiden divestointia ja Belgian-toiminnan jatkamista) vai asettaa IFB konkurssiin. Komission pysyvänä käytäntönä on katsoa, että yksityinen sijoittaja olisi jatkanut tytäryhtiön toimintaa, jos tytäryhtiön likvidointikustannusten ja tytäryhtiön rakenneuudistuskustannusten vertailu osoittaa likvidointikustannusten ylittävän rakenneuudistuskustannukset⁽⁴³⁾.

(244) On siis selvitetävä millaiset kustannukset SNCB:lle olisi aiheutunut kummastakin vaihtoehdosta – rakenneuudistuksesta ja IFB:n likvidoinnista.

4.1.2.1 IFB:n rakenneuudistuksen kustannukset

(245) Ensimmäisessä vaihtoehdossa SNCB käyttää 95,3 miljoonaa euroa IFB:n rakenneuudistuksen rahoittamiseen lu-

pumalla saatavien perinnästä ja pääomittamalla nämä saatavat. Rakenneuudistuksen päättyessä se omistaa 100 prosenttia yhtiöstä, jonka arvoksi arvioidaan 31 miljoonaa euroa mutta jolla on 34,2 miljoonan euron edestä varauksia ja 15 miljoonaa euroa rahoitusvelkaa (lukuun ottamatta sen velkoja SNCB:lle) ja jonka nettoarvo on siis -18 miljoonaa euroa. Nämä arviot perustuvat yleisesti tunnustettuihin menetelmiin, ja komissio pitää niitä realistisina.

(246) Näin ollen komissio toteaa, että jos SNCB olisi myynyt IFB:n, myyntihinta olisi voinut olla ainoastaan negatiivinen.

4.1.2.2 IFB:n likvidoinnista oletettavasti koituvat kustannukset

(247) Toisessakin vaihtoehdossa SNCB luopuu 95 miljoonan euron saataviansa perinnästä. Belgia arvioi, puitesopimuksen tekopäivänä 7 päivänä huhtikuuta 2003 saatavilla olleiden tietojen perusteella IFB:n Belgian-toiminnan likvidointi olisi aiheuttanut SNCB:lle 70,6–161,8 miljoonan euron ylimääräiset kulut. Nämä kustannukset vastaavat summia, jotka olisi periaatteessa voitu saada takaisin likvidoinnilla omaisuus (37,5 miljoonaa euroa), mistä olisi vähennettäisiin IFB:n velkojen likvidoinnista aiheutuvat kustannukset (67–76,9 miljoonaa euroa) sekä IFB:n toiminnan lopettamisen jälkeen SNCB:n ylijäämäiseksi jääneestä henkilökunnasta aiheutuvat kustannukset (41,1–122,4 miljoonaa euroa).

(248) Komissio ei hyväksy tätä analyysia. Ensinnäkin komissio kiistää väitteen siitä, että SNCB:n olisi pitänyt maksaa kaikki IFB:n velat. Toiseksi komissio ei ole Belgian kanssa samaa mieltä sen laskelmien mukaisesta sosiaalisten lisäkustannusten määrästä.

SNCB:n vastuu IFB:n veloista

(249) Toisin kuin Belgia väittää, IFB:n negatiivinen nettovarallisuus (omaisuuden likvidointiarvo, josta vähennetään erääntyvien velkojen arvo) ei tarkoita sitä, että konkurssitilanteessa SNCB:n olisi pitänyt maksaa IFB:n jäljelle jäävät velat. Komissio muistuttaa, että IFB:n kaltainen yhtiö vastaa periaatteessa omista sitoumuksistaan yhtiön omalla pääomalla. Tavallisesti osakkaat vastaavat yhtiön velvoitteista vain osakepääomallaan eivätkä velvoitteet siis vaikuta eri osakkaiden omaan omaisuuteen. Kolmannet osapuolet voivat kääntyä osakkaiden puoleen tiettyjen kansallisten säädösten nojalla vain poikkeustapauksissa ja tarkkaan rajatuissa olosuhteissa⁽⁴⁴⁾.

⁽⁴¹⁾ Asiassa C-305/89, Italia vastaan komissio, 21.3.1991 annettu tuomio (19 ja 20 kohta).

⁽⁴²⁾ Asiassa WestLB Girozentrale vastaan komissio annettu tuomio (T-228/99 ja T-233/99, Kok. 2003, s. II-435), 2 251 kohta.

⁽⁴³⁾ Ks. 7 päivänä joulukuuta 2005 tehty komission päätös asiassa C 53/03, Belgia, ABX Logistics yhtiön rakenneuudistus, 196 kohta ja sitä seuraavat kohdat.

⁽⁴⁴⁾ Ks. menettelyn laajentamista koskeva päätös C 53/2003, Belgia, ABX Logistics, 61 kohta.

(250) Jos IFB tekisi konkurssin, SNCB menettäisi siis yhtiöön sijoittamansa osakepääoman, mutta sen ei tarvitsisi maksaa IFB:n velkoja yhtiön muille velkojille. Näin ollen IFB:n konkurssista ei siis olisi aiheutunut yhtiön osakkaana olevalle SNCB:lle 29,5 miljoonan eikä 39,4 miljoonan euron kustannuksia, kuten Belgian viranomaiset väittävät, vaan SNCB olisi selvinnyt kokonaan ilman kustannuksia.

(251) Päätöstä tehdessään komissio panee kuitenkin merkille, että SNCB:n tilanteeseen joutunut yhtiö olisi saattanut joutua maksamaan kuluja muista syistä kuin osakkuuden vuoksi ⁽⁴⁵⁾. Tällaisessa tilanteessa kyse olisi muun muassa seuraavista kustannuksista:

— Velkojana SNCB menettäisi saatavansa IFB:ltä ainakin siltä osin kuin IFB:n varat eivät kata näitä velkoja. Komissio hyväksyy sen, että ottaen huomioon SNCB:n roolin IFB:n likvidoinnissa tämän riskin arvioidaan vastaavan suuruudeltaan koko sitä summaa, jonka verran SNCB:llä on saatavaa IFB:ltä, eli 95:ttä miljoonaa euroa.

— Komissio hyväksyy, että säilyttääkseen maineensa SNCB maksaisi emoyhtiönä osan maksamattomista veloista sellaisille IFB:n toimittajille, jotka ovat myös SNCB:n toimittajia.

(252) On siis arvioitava, millaisen enimmäissumman SNCB olisi saattanut joutua maksamaan näistä syistä. Belgia arvioi itse, että SNCB:lle koituisi näistä syistä enintään 13 miljoonan euron lisäkulut. Todelliset lisäkulut olisivat voineet olla pienemmät, sillä IFB:n velkojat olisivat saaneet ensin osan saatavistaan IFB:n likvidoinnista ja SNCB olisi maksanut niille vain jäljelle jäävän summan. Tätä 13 miljoonan euron summaa on siis pidettävä ylärajana.

SNCB:lle koituvien sosiaalisten lisäkustannusten määrä

(253) Komissio katsoo, että markkinataloudessa toimiva yksityinen sijoittaja, jonka on valittava, rahoittaako tytäryhtiönsä rakenneuudistus vai asettaako se konkurssiin, saattaa periaatteessa ottaa huomioon henkilöstön leikkaamisesta aiheutuvat kustannukset, jos kyseinen leikkaus on suora ja vääjäämätön seuraus tytäryhtiön asettamisesta konkurssiin.

(254) Belgia katsoo, että jos IFB olisi asetettu konkurssiin, SNCB:lle olisi syntynyt 530 työntekijän henkilöstöyli-jäämä; näistä työntekijöistä 50 toimi IFB:ssä ja 480 puolestaan SNCB:ssä tehtävissä, joiden jatkuminen riippui

IFB:n toiminnasta. Jos SNCB olisi leikannut henkilöstöään 530 työntekijän verran, tästä olisi aiheutunut 122,4 miljoonan euron kustannukset eli 230 000 euron kustannukset työntekijää kohden. Tämä laskelma esitetään yksityiskohtaisesti tämän päätöksen 3 osassa.

(255) Komissio katsoo, ettei ole realistista ajatella, että SNCB olisi onnistunut saamaan takaisin vain 21 prosenttia IFB:n aikaisemmin tuottamasta liikenteestä. Ensinnäkin markkinat, joilla IFB toimii, kukoistavat (kasvu rahdinkä-sittelymarkkinoilla 11 prosenttia ja yhdistettyjen kuljetus-ten markkinoilla 12 prosenttia), kuten Belgiakin panee merkille vastauksessaan menettelyn aloittamista koske-vaan päätökseen. Vaikuttaa siis todennäköiseltä, että IFB:n kilpailijat olisivat ostaneet IFB:n omaisuuden jatkaakseen sen toimintaa.

(256) Tällaisessa tilanteessa IFB:n ostaja olisi tarvinnut rautatie-rahdin kuljetuspalveluja. Koska SNCB:lla oli hyvin vahva asema Belgiasta lähtevien kansainvälisten tavarakuljetus-ten markkinoilla ja koska sillä oli Belgiassa monopoli (tammikuun 1 päivään 2007 asti) tavarakuljetusten kan-sallisilla markkinoilla, komissio katsoo, että IFB:n ostaja olisi täyttänyt rautatiekuljetuksia koskevat tarpeensa aina-kin hyvin suurelta osin valitsemalla palveluntarjoajaksi SNCB:n. Jos siis IFB olisi asetettu konkurssiin, SNCB olisi voinut säilyttää hyvin suuren osan IFB:stä johtuvasta rau-tatieliikenteestään.

(257) Lisäksi komissio panee merkille, että rautatieliikenteen markkinat ovat kasvussa. Näin ollen on kohtuullista olet-taa, että SNCB olisi voinut kasvaa yhtä nopeasti kuin markkinat, jolloin se olisi voinut työllistää vähitellen uu-delleen 50 IFB:ssä toiminutta työntekijää.

(258) Näin ollen komissio katsoo, ettei Belgia ole kyennyt osoittamaan vakuuttavalla tavalla, että IFB:n konkurssi olisi johtanut siihen, että SNCB:lle olisi syntynyt 480 työntekijän henkilöstöyli-jäämä, ja ettei se olisi voinut työllistää uudelleen 50:tä IFB:ssä toiminutta työntekijää.

(259) Belgian toimittamien tietojen perusteella komissio katsoo, että myös toisessa vaihtoehdossa (samoin kuin ensimmäi-sessä vaihtoehdossa) SNCB luopuisi enintään 95,3 mil-joonan euron saataviensa perinnästä ja sille koituisi enin-tään 13 miljoonan euron kustannukset.

4.1.2.3 Johtopäätös

(260) Koska molemmissa vaihtoehdoissa SNCB jättää perimättä IFB:ltä 95,3 miljoonan euron saatavat, Belgia

⁽⁴⁵⁾ Ks. 7 päivänä joulukuuta 2005 tehty komission päätös asiassa C 53/03, Belgia, ABX Logistics yhtiön rakenneuudistus, 204 kohta ja sitä seuraavat kohdat.

ei ole osoittanut, että valitessaan ensimmäisen vaihtoehdon (rakenneuudistuksen rahoittaminen), jonka seurauksena SNCB omistaa yhtiön, jonka arvo on negatiivinen, noin -18 miljoonaa euroa, SNCB olisi tehnyt taloudellisesti järkevän valinnan verrattuna toiseen vaihtoehtoon eli likvidointiin, josta aiheutuisi – sen mukaan, mitä tässä menettelyssä on todistettu – arviolta enintään 13 miljoonan euron lisäkustannukset.

- (261) Komissio katsoo, ettei Belgia ole osoittanut, että SNCB toimi markkinataloudessa toimivan yksityisen sijoittajan tavoin tehdessään tämän, Belgian valtiosta johtuvan päätöksen rahoittaa IFB:n Belgian-toiminnan rakenneuudistus ja jatkaa sen toimintaa sekä divestoida IFB:n toiminta Ranskassa.

4.1.3 Kilpailun vääristyminen ja vaikutukset jäsenvaltioiden väliseen kauppaan

- (262) Komission on tutkittava tilannetta kyseisillä markkinoilla, tuensaajien markkinaosuuksia näillä markkinoilla ja taloudellisen tuen vaikutuksia kilpailutilanteeseen ⁽⁴⁶⁾.

- (263) Tässä tapauksessa taloudellista tukea myönnettiin yritykselle, joka toimii kilpailulle avatuilla markkinoilla ja joka on kilpailutilanteessa monien jäsenvaltioiden muiden toimijoiden kanssa, kuten tämän päätöksen 2 osasta ilmenee. Taloudellinen tuki vääristää tai uhkaa vääristää kilpailua ja vaikuttaa tai uhkaa vaikuttaa jäsenvaltioiden väliseen kauppaan.

- (264) Kirjeessä, jolla Belgian hallitus vastasi menettelyn aloittamista koskevaan päätökseen, se kiistää, että nämä kaksi 87 artiklan 1 kohdan mukaista kriteeriä täyttyisivät, sillä komissio ei ole esittänyt kilpailun vääristymisestä ainutakaan todistetta.

- (265) Komissio huomauttaa Belgian viranomaisille, että 87 artiklan 1 kohdassa viitataan juuri kilpailun vääristymisen uhkaan. Näin ollen komission ei tarvitse esittää todisteita kilpailun vääristymisestä, vaan sen on selitettävä vakuuttavalla tavalla, mistä tällaisen vääristymisen uhka johtuu, minkä se on tehnyt kirjeessä, jolla se ilmoitti menettelyn aloittamisesta (212 ja 213 kohta), sekä tässä päätöksessä.

4.1.4 Johtopäätökset: valtiontuen myöntäminen

- (266) Komissio katsoo, että se, että SNCB rahoitti IFB:n (Belgian-toiminnan) rakenneuudistuksen ja Ranskan-toiminnan lakkauttamisen pääomittamalla 95,3 miljoonan euron velat, on valtiontukea.

⁽⁴⁶⁾ Yhteisöjen tuomioistuimen asiassa Alankomaiden kuningaskunta ja Leeuwarder Papierwarenfabrik vastaan komissio 13.3.1985 antama tuomio (yhdistetyt asiat 296/82 ja 318/82, Kok. 1985, s. 809), 24 kohta.

4.2 Tuen soveltuvuus yhteismarkkinoille

- (267) EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaan yhteismarkkinoille soveltuvana voidaan pitää "tukea tietyn taloudellisen toiminnan tai talousalueen kehityksen edistämiseen, jos tuki ei muuta kaupankäynnin edellytyksiä yhteisen edun kanssa ristiriitaisella tavalla".

- (268) Tuki, jota Belgia myönsi SNCB:n kautta, saattaisi soveltua yhteismarkkinoille 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan nojalla, siten kuin komissio tulkitsee sitä vuoden 1999 ja vuoden 2004 suuntaviivoissaan.

4.2.1 Pelastamistukien soveltuvuus yhteismarkkinoille

- (269) Vain maksuvalmiustuesta muodostuvat toimenpiteet ovat yhteismarkkinoille soveltuvia pelastamistukia. Tässä tapauksessa maksuvalmiustueksi katsotaan maksuajan lykkäyksen, luottojärjestelyn ja takaisin perittävän ennakon myöntäminen.

- (270) Ensin on ratkaistava, minkä vuoden suuntaviivoja on käytettävä. Suuntaviivojen uusin versio tuli voimaan 10 päivänä lokakuuta 2004. Sen 7 osassa "Soveltamispäivä ja kesto" todetaan seuraavaa:

"(102) Komissio soveltaa näitä suuntaviivoja 10 päivästä lokakuuta 2004 9 päivään lokakuuta 2009.

- (103) Komission ennen 10 päivää lokakuuta 2004 kirjaamia ilmoituksia tarkastellaan ilmoitusajankohdana sovellettujen perusteiden mukaisesti.

- (104) Komissio tutkii kaikkien sellaisten pelastamis- tai rakenneuudistustukien soveltuvuuden yhteismarkkinoille, jotka on myönnetty ilman komission lupaa ja sen vuoksi perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan vastaisesti näiden suuntaviivojen perusteella, jos tuki on osittain tai kokonaan myönnetty sen jälkeen, kun nämä suuntaviivat on julkaistu *Euroopan unionin virallisessa lehdessä*. Kaikissa muissa tapauksissa komissio tekee tutkimuksen tuen myöntämishetkellä sovellettujen suuntaviivojen perusteella."

- (271) Maksuvalmiustuet myönnettiin 7 päivänä huhtikuuta 2003, jolloin IFB ja SNCB tekivät puitesopimuksen. Ne myönnettiin ilmoittamatta asiasta etukäteen komissiolle eli EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan vastaisella tavalla. Niiden soveltuvuutta pelastamistukina arvioidaan siis vuoden 1999 suuntaviivojen pohjalta.

(272) Vuoden 1999 suuntaviivojen 23 kohdassa määritellään viisi seuraavaa ehtoa, joiden on täyttyvä, jotta pelastamistuen voidaan katsoa soveltuvan yhteismarkkinoille:

"Komissio voi hyväksyä [...] pelastamistuen seuraavien edellytysten täyttyessä:

- a) Tuen on muodostuttava maksuvalmiustuesta, joka myönnetään lainatakauksina tai lainoina. Kummassakin tapauksessa lainasta on perittävä vakaassa taloudellisessa tilanteessa olevilta yrityksiltä perittävään korkoon ja varsinkin komission vahvistamaan viitekkoon vähintään verrattavissa olevaa korkoa.
 - b) Tuen on liityttävä lainoihin, jotka on maksettava takaisin viimeistään 12 kuukauden kuluessa siitä, kun viimeinen lainaerä on siirretty kyseiselle yritykselle.
 - c) Tukea on voitava perustella vakavilla sosiaalisilla syillä, eikä sillä saa olla huomattavia kielteisiä heijastusvaikutuksia muihin jäsenvaltioihin.
 - d) Ilmoitukseen on liitettävä jäsenvaltion sitoumus toimittaa komissiolle kuuden kuukauden kuluessa pelastamistuen hyväksymisestä joko rakenneuudistus suunnitelma, selvitystilasuunnitelma tai todistus siitä, että laina on maksettu kokonaisuudessaan takaisin ja/tai takaus on päättynyt.
 - e) Tuki on rajattava määrältään siten, että yritys voi toimia sen turvin ainoastaan sen ajan, jolle tuki on myönnetty (kattaa esimerkiksi palkkakustannukset tai tavanmukaiset hankinnat)."
- (273) Puitesopimuksen mukainen takaisinmaksuaika on 12 kuukautta. Belgian hallitus on kuitenkin ilmoittanut komissiolle, että kestoa pidennettiin hiljaisesti osapuolten sopimuksesta pääoman korottamiseen asti.
- (274) Tämän seikan perusteella komissio katsoi menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään (232 ja 233 kohta), ettei 23 kohdan b alakohdan mukainen ehto täyttynyt ja ettei maksuvalmiustukia voitu myöntää pelastamistukina.

(275) Belgia kiistää tämän oikeudellisen arvion ja esittää kolme perustetta. Ensinnäkin Belgia katsoo SNCB:n jatkaneen pelastamistoimenpiteitä vain siksi, että komissio voisi saattaa tapauksen NN 9/2004 tutkinnan päätökseen. Belgia viittaa suuntaviivojen 24 kohtaan, jonka mukaan pelastamistuki voidaan hyväksyä siihen asti, kunnes komissio tekee päätöksen rakenneuudistus suunnitelmasta. Näin ollen Belgian viranomaiset pyytävät, ettei komissio käyttäisi pelastustoimenpiteiden hyväksyntämenettelynsä kestoja perusteena vastustaa näiden toimenpiteiden jatkamista, ja kehottavat sitä hyväksymään pelastustoimenpiteet vuoden 1999 suuntaviivojen 24 kohdan nojalla siihen asti, kunnes komissio tekee päätöksen rakenneuudistus suunnitelmasta.

(276) Komissio katsoo, ettei tämä perustelu ole olennainen, sillä vuoden 1999 suuntaviivojen 24 kohdassa todetaan seuraavaa: "Pelastamistuki voidaan hyväksyä alustavasti enintään kuudeksi kuukaudeksi tai, jos jäsenvaltio on tässä määräajassa toimittanut rakenneuudistus suunnitelman, siihen asti kunnes komissio tekee päätöksen suunnitelmasta. Alustavan hyväksymisen jälkeen komissio voi asianmukaisesti perustelluissa poikkeustapauksissa ja jäsenvaltion pyynnöstä hyväksyä alkuperäisen kuuden kuukauden määräajan jatkamisen."

(277) Komissio panee merkille, että Belgia myönsi rakenneuudistus tuet 7 päivänä huhtikuuta 2003. Siispä rakenneuudistus suunnitelman toimittamiselle asetettu kuuden kuukauden määräaika päättyi 6 päivänä lokakuuta 2003. Koska Belgian viranomaiset toimittivat rakenneuudistus suunnitelman komissiolle 12 päivänä joulukuuta 2003 pidetyssä kokouksessa, ne eivät noudattaneet suuntaviivojen 24 kohdassa asetettua määräaika.

(278) Myöskään Belgian viranomaisten toinen perustelu, jonka mukaan komissiolle olisi toimitettu kaikki pelastamistukia koskevan päätöksen tekemiseen tarvittavat tiedot 12 päivänä elokuuta 2003 päivätyssä tiedonannossa, ei kuulu asiaan. Se, että komissio pyysi tämän jälkeen useaan otteeseen lisätietoja, nimittäin osoittaa, etteivät Belgian toimittamat tiedot olleet kattavia.

(279) Vastaukseksi Belgian viranomaisten väitteeseen siitä, ettei komissio esittänyt missään vaiheessa varauksia pelastustoimenpiteiden jatkamisesta toistaiseksi, riittää muistutus siitä, komissio esitti 13 päivänä lokakuuta 2003 ja 26 päivänä tammikuuta 2005 päivätyissä kirjeissään varoituksen, jossa komissio kiinnittää "Belgian viranomaisten huomion EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan soveltamisen keskeyttämistä koskevaan, neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/99 3 artiklan lausekkeeseen, jossa kielletään ottamasta käyttöön mitään uutta

tukea, ennen kuin komissio on tehnyt tai sen katsotaan tehneen päätöksen tällaisen tuen hyväksymisestä. Lisäksi muistutan Belgian viranomaisille, että kaikki tämän lausekkeen vastaisesti käyttöön otettu tuki saatetaan peria tuensaajalta takaisin kyseisen asetuksen 14 artiklan nojalla.”

- (280) Siispä komissio toteaa, että SNCB myönsi IFB:lle maksuvalmiustukia yli 12 kuukauden ajaksi vuoden 1999 suuntaviivojen 23 kohdan b alakohdan vastaisesti ja että Belgian viranomaiset eivät toimittaneet komissiolle rakenneuudistussuunnitelmaa kuuden kuukauden määräajassa, joka asetetaan vuoden 1999 suuntaviivojen 24 kohdassa. Siksi SNCB:n myöntämien tukien ei voida hyväksyä olevan pelastamistukea. Ne voisivat kuitenkin soveltua yhteismarkkinoille rakenneuudistustukena.

4.2.2 Rakenneuudistustukien soveltuvuus

- (281) Jälleen on ratkaistava, minkä vuoden suuntaviivoja on käytettävä. Päätöksessään menettelyn aloittamisesta (240 kohta) komissio katsoi, että jos SNCB päättää olla myöntämättä uutta tukea IFB:lle ja jos voidaan todistaa, että SNCB oli sitoutunut pääomittamaan saatavansa ennen vuoden 2004 suuntaviivojen julkaisemista, komission pitäisi tarkastella lopullista päätöstä tehdessään SNCB:n IFB:lle myöntämiä tukia vuoden 1999 suuntaviivojen pohjalta.
- (282) Vastauksessaan menettelyn aloittamista koskevaan kirjeeseen Belgian viranomaiset ilmoittivat komissiolle, että SNCB luopuisi aikomuksestaan antaa IFB:lle luontoissuorituksena omistamiaan TRW-yhtiön osakkeita ja että viranomaiset peruisivat 28 päivänä helmikuuta 2005 antamansa ilmoituksen. Siispä komissio toteaa, että SNCB päätti olla myöntämättä IFB:lle uutta tukea ja ainoastaan pääomittaa saatavansa.
- (283) On selvitettävä, sitoutuiko SNCB pääomittamaan saatavansa ennen vuoden 2004 suuntaviivojen julkaisemista. Vastauksessaan menettelyn aloittamista koskevaan kirjeeseen Belgian viranomaiset toivat esiin, että SNCB sitoutui pääomittamaan saatavansa 7 päivänä huhtikuuta 2003, jolloin puitesopimus tehtiin, ja ettei se, että tämä sitoumus edellytti ennakkoehdon täyttymistä eli ilmoittamista komissiolle ja komission hyväksyntää, vaikuttanut heikentävästi tämän sen sitovuuteen ja lopullisuuteen. Belgian viranomaiset toivat nimittäin esiin, että jos tämä

ennakkoehto täyttyy, sillä on taannehtiva vaikutus. SNCB:n sitoumus pääomittaa saatavansa tuli siis voimaan 7 päivänä huhtikuuta 2003.

- (284) Koska kumpikin ehto täyttyi, komissio katsoi, että tapaukseen pitäisi soveltaa vuoden 1999 suuntaviivoja. Tämä päätelmä vastaa myös analyysia, joka esitettiin menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä (240 kohta), jossa komissio totesi seuraavaa:

”[...] jos SNCB päättää olla myöntämättä uutta tukea IFB:lle ja jos voidaan todistaa, että SNCB oli sitoutunut pääomittamaan saatavansa ennen vuoden 2004 suuntaviivojen julkaisemista, komission pitäisi tarkastella lopullista päätöstä tehdessään SNCB:n IFB:lle myöntämiä tukia vuoden 1999 suuntaviivojen pohjalta.”⁽⁴⁷⁾

- (285) Voidakseen saada rakenneuudistustukea yrityksen on oltava rakenneuudistuksia koskevien suuntaviivojen mukaisesti tukikelpoinen. Jotta yritys voidaan katsoa tukikelpoiseksi, sen on oltava vaikeuksissa. Tältä osin vuoden 1999 suuntaviivoissa (4 ja 5 kohta) todetaan seuraavaa:

”(4) [...] Komissio katsoo [...], että on kysymys vaikeuksissa olevasta yrityksestä, jos yritys ei pysty omilla taikka omistajilta/osakkailta tai luotonantajilta saaduilla varoilla pysäyttämään tappiollista kehitystä, joka johtaa lähes varmasti yrityksen loppumiseen lyhyellä tai keskipitkällä aikavälillä, jos viranomaiset eivät puutu tilanteeseen.

- (5) Yritys katsotaan näissä suuntaviivoissa tarkoitetuksi vaikeuksissa olevaksi yritykseksi sen koosta riippumatta,

- a) jos kyse on yhtiöstä, jonka osakkaiden vastuu on rajattu, ja joka on menettänyt yli puolet merkitystä pääomastaan ja yli neljännes pääomasta on menetetty viimeksi kuluneen 12 kuukauden aikana”.

⁽⁴⁷⁾ Päätös muodollisen tutkintamenettelyn aloittamisesta – Valtiontuki C 46/05, 240 kohta.

- (286) Kuten menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä (225 kohta) jo todettiin, IFB:n vuoden 2002 tilinpäätöksestä ilmenee merkityn pääoman olleen 48 miljoonaa euroa ja toistuvien tappioiden ennen veroja olleen 50 miljoonaa euroa. Siispä osakepääoma oli huvennut, kun SNCB päätti huhtikuussa 2003 myöntää tukia. Koska tuolloin oli huvennut yli puolet merkitystä pääomasta ja tästä yli neljännes viimeisten kahdentoista kuukauden aikana, IFB:tä voitiin pitää suuntaviivojen 4 ja 5 kohdassa tarkoitettuna vaikeuksissa olevana yrityksenä.
- (287) Yhtiö ei saa myöskään olla vasta perustettu. Tältä osin vuoden 1999 suuntaviivoissa (7 kohta) todetaan seuraavaa:
- ”(7) Vasta perustettu yritys ei näiden suuntaviivojen mukaan ole oikeutettu pelastamis- ja rakenneuudistustukeen, vaikka sen rahoitustilanne olisi aluksi epävarma. Tämä koskee etenkin tapauksia, joissa yritys perustetaan aikaisemmin toimineen yrityksen selvitystilän jälkeen tai ostamalla yrityksen kaikki omaisuuserät.”
- (288) Kuten tämän päätöksen 2 osassa tuodaan esiin, IFB perustettiin 1 päivänä huhtikuuta 1998 niin, että FerryBoats SA -yhtiö ja InterFerry SA -yhtiö fuusioituivat ja Edmonde Depaire SA:n ”rautatieosasto” liitettiin tähän uuteen yksikköön. Menettelyn aloittamista koskevassa kirjeessä (218–223 kohta) komissio kysyi, oliko uusi IFB-yhtiö edelleen sama oikeushenkilö kuin jokin näistä kolmesta yhtiöstä vai oliko se uusi, vuonna 1998 perustettu yhtiö.
- (289) Vastauksessaan menettelyn aloittamista koskevaan kirjeeseen Belgian viranomaiset vahvistivat, että IFB on sama oikeushenkilö kuin vuonna 1923 perustettu FerryBoats SA. Näin ollen komissio katsoo, ettei IFB ole vuoden 1999 suuntaviivojen 7 kohdassa tarkoitettu vasta perustettu yritys.
- (290) Vuoden 1999 suuntaviivojen 3.2.2 kohdassa vahvistetaan edellytykset rakenneuudistustuen hyväksymiselle. Nämä edellytykset ovat seuraavat:
- Rakenneuudistussuunnitelman on mahdollistettava yrityksen pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttaminen kohtuullisessa ajassa.
 - Kilpailijoihin kohdistuvat haitalliset vaikutukset on pyrittävä poistamaan mahdollisimman laajasti.
 - Tuki on rajattava vähimmäismäärään, joka on ehdottomasti välttämätön rakenneuudistuksen toteuttamiseksi.
- Komission on voitava varmistua rakenneuudistussuunnitelman toteuttamisesta säännöllisten ja yksityiskohtaisten raporttien avulla.
- Rakenneuudistustukia voidaan myöntää vain yhden kerran.
- #### 4.2.2.1 Rakenneuudistussuunnitelma yrityksen taloudellisen elinkelpoisuuden palauttamiseksi
- (291) Yrityksen taloudellisen elinkelpoisuuden palauttamiseen tähtäävästä rakenneuudistussuunnitelmasta todetaan vuoden 1999 suuntaviivoissa seuraavaa:
- ”(31) Edellytyksenä tuen myöntämiselle on rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpano, jonka komissio on vahvistanut jokaisen yksittäisen tuen osalta.
- (32) Rakenneuudistussuunnitelman, jonka toteuttamisajan on oltava mahdollisimman lyhyt, on mahdollistettava yrityksen pitkän aikavälin elinkelpoisuuden palauttaminen kohtuullisessa ajassa yrityksen tulevia toimintaedellytyksiä koskevien realististen oletusten perusteella. Rakenneuudistustukeen on siis yhdistettävä toteuttamiskelpoinen rakenneuudistussuunnitelma, jonka täytäntöönpanoon jäsenvaltio sitoutuu. Tämä suunnitelma on esitettävä komissiolle tarvittavan yksityiskohtaisesti täydentämällä sitä esimerkiksi markkinatutkimuksella. Elinkelpoisuuden paranemisen on perustuttava pääasiassa rakenneuudistussuunnitelman sisältämiin yrityksen sisäisiin toimenpiteisiin. Se voi perustua hintojen tai kysynnän vaihtelun kaltaisiin ulkoisiin seikkoihin, joihin yritys tuskin voi itse vaikuttaa, vain siinä tapauksessa, että markkinoiden kehittymisestä esitettyt arviot ovat yleisesti hyväksytyjä. Rakenneuudistus edellyttää sellaisen toiminnan lopettamista, joka olisi rakenneuudistuksesta huolimatta edelleen tappiollista.
- (33) Rakenneuudistussuunnitelmassa on kuvailtava erityisesti yrityksen vaikeuksiin johtaneet olosuhteet. Tämä antaa mahdollisuuden arvioida, ovatko ehdotetut toimenpiteet sopivia. Suunnitelmassa otetaan huomioon kysynnän ja tarjonnan nykytilanne sekä ennakoitu kehitys merkityksellisillä tuotemerkkinoilla erilaisten suunnitelmien mukaan, jotka perustuvat optimistisiin, pessimistisiin ja niiden väliltä oleviin oletuksiin, sekä yrityksen erityiset vahvuudet ja heikkoudet. Rakenneuudistussuunnitelma mahdollistaa yrityksen rakenteen uudistamisen, jonka avulla pitkän aikavälin elinkelpoisuus ja mahdollisuus toimia omilla varoilla palautuvat.

- (34) Rakennuudistussuunnitelmassa on esitettävä yrityksen muuttamista siten, että se voi rakennuudistuksen jälkeen vastata itse kaikista kustannuksistaan, mukaan lukien kuoletuskustannukset ja rahoituskulut. Rakennuudistuksen läpikäyneen yrityksen oman pääoman tuoton on oltava riittävän korkea, jotta se voi kilpailla omin voimin.”
- (292) Menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään (242–247 kohta) komissio totesi, että Belgia oli toimitannut suuntaviivoissa asetetut kriteerit täyttävän rakennuudistussuunnitelman, eikä siis esittänyt epäilyksiä tämän kriteerin täyttymisestä. Menettelyn aloittamisen jälkeen asianosaiset eivät ole esittäneet komissiolle tämän päätelmän kiistäviä huomautuksia.
- (293) Komissio panee merkille, että IFB-yhtiö onnistui osoittamaan taloudellisen elinkelpoisuutensa paitsi vuonna 2003 esittämässään rakennuudistussuunnitelmassa myös tämän jälkeen saavuttamissaan tuloksissa. Näin ollen komissio katsoo, aivan kuten menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessäänkin (271 kohta), että yrityksen elinkelpoisuuden palauttamiseen tähtäävää rakennuudistussuunnitelmaa koskeva kriteeri on täytetty.
- (294) Kuten tämän päätöksen 290 kohdassa on jo todettu, yrityksen taloudellisen elinkelpoisuuden palauttamiseen tähtäävä rakennuudistussuunnitelma ei kuitenkaan vielä riitä, vaan on myös todistettava, ettei tuki vääristä kohtuuttomasti kilpailua.
- 4.2.2.2 Kilpailun kohtuuttoman vääristymisen estäminen
- (295) Vuoden 1999 suuntaviivoissa (35–39 kohta) todetaan kilpailun kohtuuttoman vääristymisen estämisestä seuraa-
- va:
- ”(35) Kilpailijoihin kohdistuvat haitalliset vaikutukset on pyrittävä poistamaan mahdollisimman laajasti. Muutoin tuen on katsottava olevan ristiriidassa yhteisen edun kanssa ja sen vuoksi soveltumaton yhteismarkkinoille.”
- (36) Tämä edellytys merkitsee useimmiten sitä, että rakennuudistuksen toteuttamisen jälkeen yrityksen osuutta merkityksellisillä markkinoilla rajoitetaan. Jos asian kannalta merkitykselliset markkinat ovat yhteisön ja ETA:n tasolla tarkasteltuna pienet tai jos yrityksen markkinaosuus on niillä vähäinen, kilpailun ei katsota vääristyvän kohtuuttomasti. Näin ollen on katsottava, että tätä edellytystä ei siis sovelleta yleensä pk-yrityksiin, ellei valtioneuvoston alakohtaisissa kilpailusäännöissä toisin määrätä.
- (37) Pakolliset markkinaosuuden rajoitukset tai supistukset kaikilla sellaisilla asian kannalta merkityksellisillä markkinoilla, joilla yritys toimii, ovat kilpailijoiden hyväksi toteuttavia vastasuoritteita. Tällaiset vastasuoritteet on suhteutettava tuen aiheuttamiin kilpailun vääristymisiin ja etenkin yrityksen suhteelliseen painoarvoon asian kannalta merkityksellisillä markkinoilla. Komissio määrittää tarvittavien vastasuoritteiden laajuuden rakennuudistussuunnitelmaan liitetyn markkinatutkimuksen ja talouden eri toimijoilta saatujen tietojen perusteella, jos asiaa koskeva menettely on jo aloitettu. Markkinaosuuden supistaminen toteutetaan rakennuudistussuunnitelman avulla ja siihen voidaan liittää ehtoja.
- (38) Vastasuoritteiden välttämättömyyttä koskevasta periaatteesta voidaan joustaa, jos markkinaosuuden supistaminen tai rajoittaminen uhkaa johtaa markkinarakenteen selvään huonontumiseen vaikuttamalla välillisesti esimerkiksi monopolin tai erittäin oligopolistisen tilanteen syntymiseen.
- (39) Edellytettävät vastasuoritteet voivat vaihdella sen mukaan, toimiiko yritys markkinoilla, joilla esiintyy ylikapasiteettia, vai ei. [...]”
- (296) Ennen kuin päätös menettelyn aloittamisesta tehtiin, Belgian viranomaiset olivat todenneet, että poistaakseen tuen haitalliset, kilpailijoihin kohdistuvat vaikutukset IFB oli toteuttanut kaksi toimenpidettä, jotka olivat
- rahdinkäsittelytoiminnan lopettaminen Ranskassa,
- Belgiassa sijaitsevan Bressoux’n terminaalin sulkeminen ja Belgiassa sijaitsevien Brysselin ja Zeebruggen terminaalien osakkuuksien myynti.
- (297) Menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään (252–265 kohta) komissio epäili, olivatko nämä toimenpiteet riittäviä tuen haitallisten, kilpailijoihin kohdistuvien vaikutusten poistamiseksi mahdollisimman laajasti. Nämä epäilyt koskivat kahta sektoria, joilla IFB jatkoi toimintaansa, eli Belgian rahdinkäsittelymarkkinoita sekä Belgian logistiikkamarkkinoita.
- a) **Belgian rahdinkäsittelymarkkinat**
- (298) Molemmat menettelyn aloittamista koskevassa kirjeessä (260 kohta) mainitut toimenpiteet koskivat Belgian rahdinkäsittelymarkkinoita. Menettelyn aloittamista koskevassa kirjeessä (262–264 kohta) komissio epäili, olivatko nämä toimenpiteet riittäviä, etenkin kun otetaan huomioon se, että TRW-yhtiö, jonka osakkeita SNCB:n oli tarkoitus luovuttaa IFB:lle, omisti huomattavia osuuksia Brysselin ja Zeebruggen terminaaleista ja että IFB oli vähemmistöosakkaana monissa belgialaisissa terminaaleissa.

- (299) Vastauksessaan menettelyn aloittamista koskevaan kirjeeseen Belgian hallitus kiisti komission epäilyt monin perustein. Ensinnäkin Belgian hallitus korosti, että IFB oli kasvanut markkinoita hitaammin (IFB kasvoi 4,1 prosenttia, kun taas Antwerpenin sataman terminaalit kasvoivat 10,7 prosenttia ja ARA:n alueen terminaalit 12 prosenttia). Komissio katsoo, että näiden lisätietojen perusteella voidaan todeta, että IFB:n asema markkinoilla heikkeni rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanon jälkeen.
- (300) Tämän jälkeen Belgia osoitti, että IFB oli pienentänyt kapasiteettiaan rahdinkäsittelymarkkinoilla vuoden 2002 ja vuoden 2005 lopun välisenä aikana 1,5 miljoonasta TEU:sta 1,1 miljoonaan TEU:hun. Komissio katsoo tämän kapasiteetin vähennyksen olevan merkittävä lieventävä toimenpide.
- (301) Lisäksi Belgia ilmoitti komissiolle, ettei IFB:lle luovutettaisi TRW:n osakkeita. Komissio pitää tätä viimeistä muutosta merkittävänä, sillä sen seurauksena Bressout suljetaan ja Brysselin ja Zeebruggen osakkuudet myydään, mikä puolestaan johtaa siihen, että IFB:n asema Belgian rahdinkäsittelymarkkinoilla heikkenee selvästi.
- (302) Näiden seikkojen perusteella ja ottaen huomioon sen, että IFB:n markkinaosuus pienenee, komissio katsoo Belgian todistaneen, että rahdinkäsittelyn alalla on toteutettu riittäviä toimenpiteitä tuen haitallisten, kilpailijoihin kohdistuvien vaikutusten lieventämiseksi mahdollisimman laajalti.
- b) Belgian logistiikkamarkkinat**
- (303) Menettelyn aloittamista koskevassa kirjeessä (257–259 kohta) komissio pani merkille, etteivät ehdotetut toimenpiteet koske logistiikkamarkkinoita. Koska ehdotetut toimenpiteet eivät koskeneet näitä markkinoita, markkinat olivat muuttumassa ja IFB oli kyennyt lisäämään toimintaansa merkittävästi, komissio epäili, oliko Belgia rajoittanut IFB:n logistiikkatoimista kilpailijoille aiheutuvia haitallisia vaikutuksia mahdollisimman laajalti.
- (304) Vastauksessaan menettelyn aloittamista koskevaan kirjeeseen Belgian hallitus toi esiin viisi seikkaa, joilla se pyrki osoittamaan, että toisin kuin komissio väitti menettelyn aloittamista koskevassa kirjeessään, IFB oli toteuttanut riittäviä toimenpiteitä rajoittaakseen kilpailun vääristymistä (ks. tarkemmat tiedot tämän päätöksen 3 osan 177–187 kohdan kuvauksesta). Nämä perusteet voidaan tiivistää seuraavasti:
- IFB:n käyttämä vaunukapasiteetti pieneni 49 prosenttia.
 - IFB:n markkinaosuus oli alle 5 prosenttia.
 - IFB kasvoi markkinoita hitaammin (IFB kasvoi 9,9 prosenttia, kun taas markkinat kasvoivat keskimäärin 12 prosenttia).
 - Kasvu johtui ennen kaikkea irtotavarakuljetuksista, jotka ovat sellaisten markkinoiden alasegmentti, joilla IFB:llä oli vain hyvin vähän toimintaa ennen vuotta 2002.
 - Rautatierahdin markkinoiden vapauttaminen vuodesta 2007 alkaen kasvattaa kilpailupaineita entisestään.
- (305) Komissio toteaa, että nämä Belgian hallituksen esittämät viisi perustetta ovat vakuuttavia. Komissio katsoo Belgian hallituksen osoittaneen ensimmäisellä perustelullaan, että IFB on pienentänyt logistiikkakapasiteettiaan vähentämällä käyttämiensä vaunujen määrää 49 prosenttia, mikä rajoittaa kyseisten toimenpiteiden aiheuttamaa kilpailun vääristymistä. Toisen perusteen osalta komissio on Belgian hallituksen kanssa yhtä mieltä siitä, että IFB:n markkinaosuudet ovat pienentyneet logistiikkamarkkinoilla vuoden 1999 suuntaviivojen 36 kohdassa tarkoitulla tavalla. Kolmannen perusteen osalta komissio katsoo, että Belgian esittämät tarkemmat tiedot IFB:n liikevaihdon kasvusta osoittavat, että IFB Logistics on kasvanut kilpailijoitaan hitaammin ja että merkittävin kasvu oli peräisin alasegmentistä, jossa IFB on erittäin pieni toimija. Neljännessä perusteesta komissio arvioi, että vaikka päätös avata terminaalit kilpailijoille johtui todennäköisesti myös taloudellisista syistä, se tehostaa niiden markkinoiden avaamista, joilla IFB toimii, ja voi näin rajoittaa tuen haitallisia vaikutuksia. Viidennen perusteen osalta komissio panee merkille, että IFB:n tilanne on samankaltainen kuin SNCF Fretin tilanne sikäli, että SNCF Fretin tavoin IFB toimii ”rautatieliikenteen” ja ”yhdistettyjen kuljetusten” alasegmenteissä, jotka vapautettiin täysin 1 päivänä tammikuuta 2007 ⁽⁴⁸⁾.
- (306) Komissio katsoo Belgian todistaneen, että logistiikan alalla on toteutettu riittäviä toimenpiteitä tuen haitallisten, kilpailijoihin kohdistuvien vaikutusten lieventämiseksi mahdollisimman laajalti.

⁽⁴⁸⁾ Markkinoiden täydellinen avaaminen, josta säädetään direktiivissä 91/440/EY, pantiin täytäntöön 13 päivänä joulukuuta 2005 annetulla kuninkaan asetuksella.

c) **Johtopäätös**

- (307) Komissio katsoo Belgian viranomaisten todistaneen, että molemmilla kyseessä olevilla markkinoilla on toteutettu riittäviä toimenpiteitä tuen haitallisten, kilpailijoihin kohdistuvien vaikutusten lieventämiseksi mahdollisimman laajalti.

4.2.2.3 Tuen rajaaminen vähimmäismäärään

- (308) Vuoden 1999 suuntaviivoissa (40–41 kohta) todetaan tuen rajaamisesta vähimmäismäärään seuraavaa:

”(40) Tukimäärä ja -intensiteetti on rajattava määrään, joka on ehdottomasti välttämätön rakenneuudistuksen toteuttamiseksi ottaen huomioon yrityksen, sen osakkaiden tai sen yritysryhmän käytettävissä olevat varat, johon yritys kuuluu. Tuensaajien on osallistuttava rakenneuudistussuunnitelmaan merkittäväällä määrällä omia varojaan, myös myymällä omaisuuseriä, jotka eivät ole välttämättömiä yrityksen elinkelpoisuuden kannalta, tai markkinaehtoisella ulkoisella rahoituksella. Kilpailun vääristymisen rajoittamiseksi on vältettävä sen muotoisen tai niin suuren tuen myöntämistä, että yritys saisi liiallisia rahavaroja, joita se voisi käyttää aggressiiviseen markkinoita vääristävään toimintaan, joka ei liity rakenneuudistukseen. Tästä syystä komissio tutkii yrityksen velkojen määrän rakenneuudistuksen jälkeen, myös mahdollisesti vaateille myönnettyjen lykkäysten tai niiden alentamisen jälkeen. Se ottaa erityisesti huomioon yritystoiminnan jatkamismahdollisuudet maksukyvyttömyydestä johtuvan, kansallisen lainsäädännön mukaisen yleistäytäntöönpanomenettelyn jälkeen. Tukea ei myöskään saa käyttää sellaisten uusien investointien rahoittamiseen, jotka eivät ole tarpeen elinkelpoisuuden palauttamiseksi.

- (41) Komissiolle on aina osoitettava, että tuki on suunnattu vain yrityksen elinkelpoisuuden palauttamiseen eikä se mahdollista tuensaajan rakenneuudistussuunnitelman täytäntöönpanon aikana tuotantokapasiteetin lisäämistä, paitsi jos se on tarpeen yrityksen elinkelpoisuuden palauttamiseksi eikä vääristä kilpailua.”

- (309) On siis syytä selvittää ensin, onko tuki rajattu vähimmäismäärään, ja tämän jälkeen, onko IFB osallistunut siihen itse asianmukaisella tukiosuudella.

a) **Tuen rajaaminen vähimmäismäärään**

- (310) Osoittaakseen, että tuki on rajattu ehdottoman välttämättömään vähimmäismäärään, Belgian hallitus selittää, että

pääomankorotuksen ainoana tarkoituksena on palauttaa IFB:n osakepääoma, josta tuli vuonna 2001 ja 2002 kirjattujen tappioiden seurauksena negatiivinen, takaisin tasolle, jolla yhtiöstä tulee jälleen taloudellisesti elinkelpoinen. Kuten tämän päätöksen 2 osasta ilmenee, pääomankorotuksen jälkeen IFB:n vakavaraisuusaste eli sen omien varojen ja velkojen välinen suhde on 35,6 prosenttia.

- (311) Menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessään (268 kohta) komissio totesi, että pääomankorotus oli 20 miljoonaa euroa vähemmän kuin mitä konsultti McKinsey suositellut rakenneuudistussuunnitelmassaan. Lisäksi komissio pani merkille (268 kohta), että IFB:n suunniteltu vakavaraisuusaste alitti terminaaliryhtiöiden vakavaraisuusasteen sekä, tosin vähäisemmässä määrin, monenlaista toimintaa harjoittavien yhtiöiden vakavaraisuusasteen.

- (312) Komissio totesi kuitenkin tämän vakavaraisuusasteen ylittävän kuljetusyhtiöiden keskimääräisen kirjatun vakavaraisuusasteen. Näiden seikkojen perusteella komissio katsoi, ettei sillä ollut käytettävissään riittäviä tietoja, joiden pohjalta se voisi voinut ratkaista, oliko tuki rajattu ehdottoman välttämättömään vähimmäismäärään.

- (313) Komissio katsoo, että sen ratkaisemiseksi, rajattiinko tuki vähimmäismäärään, on selvítettävä ensin se, vastasiko Belgian-toimintaansa jatkavan IFB:n vakavaraisuusaste enintään yhtiön kilpailijoiden keskimääräistä vakavaraisuusastetta, ja tämän jälkeen se, divestoiko IFB omistuksensa Ranskassa mahdollisimman edullisin kustannuksin.

i) *Enintään kilpailijoiden keskimääräistä vakavaraisuusastetta vastaava vakavaraisuusaste*

- (314) Belgia toimitti lisätietoja vastauksessaan menettelyn aloittamista koskevaan kirjeeseen. Ensinnäkin Belgia toimitti laskelmat kuuden IFB:hen parhaiten verrattavissa olevan terminaaliryhtiön vakavaraisuusasteesta sekä kuuden IFB:hen parhaiten verrattavissa olevan logistiikkayhtiön vakavaraisuusasteista. Lisäksi Belgia esitti laskelman keskiarvosta, jossa painotettiin terminaaliryhtiöiden ja logistiikkayhtiöiden keskimääräisiä vakavaraisuusasteita sen mukaan, mikä näiden toimialojen suhteellinen merkitys oli IFB:lle. Laskelman tulokseksi saatiin 35,6 prosentin keskimääräinen vakavaraisuusaste, joka vastaa IFB:n vakavaraisuusastetta suunnitellun pääomankorotuksen jälkeen.

- (315) Lisäksi Belgia osoitti, että Gosselinin ja Hupacin, IFB:n kahden suurimman kilpailijan vakavaraisuusasteet olivat hyvin lähellä tätä lukua (38,9 ja 34,9 prosenttia).

(316) Belgian toimittamien lisätietojen perusteella ja sillä perusteella, että pääomankorotusta laskettiin McKinseyn joulukuussa 2003 laatiman suunnitelman mukaisesta 120 miljoonasta eurosta 95,3 miljoonaan euroon, komissio katsoo, että pääomankorotusta on rajattu ehdottoman välttämättömään määrään.

ii) *Omistusten divestointi Ranskassa mahdollisimman vähäisin kustannuksin*

(317) Komissio varmisti myös, että divestoidessaan ranskalaiset tytäryhtiönsä IFB valitsi aina edullisimman vaihtoehdon rajatakseen divestoinnista aiheutuvat kustannukset ja näin siis myös tuen vähimmäismäärään.

a) **Acimar**

(318) Acimarin oikeudellinen divestointi velkasaneerauksen keinoin maksoi 3,9 miljoonaa euroa (ks. tämän päätöksen 2 osa). Komissio toteaa Belgian osoittaneen, että toinen vaihtoehto eli yhtiön toiminnan jatkaminen olisi edellyttänyt IFB:ltä liiketoiminnan bruttotappion ("cash-drain") vuotuista rahoittamista vuoden 2005 loppuun asti, mikä olisi merkinnyt 10,8 miljoonan euron kokonaistappioita ilman minkäänlaista varmuutta siitä, saisiko yhtiö perittyä 3,9 miljoonan euron saatavat, joista velkasaneerauksessa jouduttiin luopumaan.

(319) Näin ollen komissio katsoo, että Acimarin kohdalla IFB valitsi edullisimman vaihtoehdon.

b) **NFTI-ou**

(320) NFTI-ou oli IFB:n ja Port Autonome de Dunkerquen yhdessä omistama yhtiö, joka vastasi Dunkerquen satamassa sijaitsevien terminaalien toiminnasta. IFB tarkasteli sen kohdalla kahta vaihtoehtoa: yhtiön toiminnan jatkamista sekä divestointia, jonka IFB toteuttaisi myymällä osuutensa yhtiöstä. Divestoinnista aiheutui 18,5 miljoonan euron kustannukset (ks. tarkka kuvaus tämän päätöksen 2 osasta).

(321) Belgia osoitti vastauksessaan, että toinen vaihtoehto eli toiminnan jatkaminen olisi aiheuttanut 36,2 miljoonan euron tappiot (ks. tarkka kuvaus tämän päätöksen 3 osasta).

(322) Näistä vaihtoehdoista aiheutuvien kustannusten perusteella komissio katsoo IFB:n valinneen edullisimman vaihtoehdon.

c) **IFB France**

(323) IFB France, josta myöhemmin tuli AGEP, myytiin NFTI-ou:lle 0,9 miljoonan euron hintaan (ks. tarkka kuvaus tämän päätöksen 2 osasta). On ratkaistava, olisiko IFB Francen asettaminen konkurssiin tullut IFB:lle edullisemmaksi.

(324) Aivan kuten myyntitilanteessakin IFB:n olisi täytynyt luopua saatavistaan, joita sillä oli IFB Francelta 0,8 miljoonan euron edestä. Belgian mukaan konkurssiin asettamisesta olisi kuitenkin aiheutunut lisäkuluja: IFB ei olisi saanut 0,1 miljoonan euron myyntihintaa, mikä olisi aiheuttanut sille luovutustappion, ja Ranskan sosiaalilainsäädännön nojalla IFB olisi joutunut maksamaan yhteensä 0,8 miljoonaa euroa 14 työntekijälle, jotka olisivat menettäneet työnsä konkurssiin asettamisen myötä.

(325) Komissio katsoo, ettei Belgia ole toimittanut todisteita tästä velkojen kattamista koskevasta riskistä. Siispä komissio ei voi hyväksyä tätä perustelua⁽⁴⁹⁾. Näin ollen komissio katsoo, että IFB Francen myynti maksoi vähintään yhtä paljon kuin sen liiketoiminnan jatkaminen.

(326) Siispä komissio katsoo, että IFB valitsi kahdesta vaihtoehdosta edullisemman.

d) **Dry Port Dunkerque**

(327) Dry Port Dunkerque päätettiin likvidoida, ja tätä ennen osa sen varoista eli 8,6 prosentin osuus NFTI-ou:sta myytiin. Tästä aiheutui 7,9 miljoonan euron kustannukset (ks. tarkka kuvaus tämän päätöksen 2 osasta).

(328) Jos IFB olisi valinnut toisen vaihtoehdon eli jatkanut yhtiön toimintaa, se olisi joutunut rahoittamaan yhtiön tappioista johtuvan vuotuisen bruttotappion ("cash-drain"), mikä olisi merkinnyt 2,6 miljoonan euron lisäkuluja.

(329) Siispä likvidointi oli edullisempi vaihtoehto.

e) **SSTD**

(330) Koska IFB oli tehnyt strategisen päätöksen lopettaa toimintansa Ranskan markkinoilla, päätös SSTD:n myyminen 0,2 miljoonalla eurolla (ks. tarkka kuvaus edeltä 2 osasta) oli sille edullisin vaihtoehto.

⁽⁴⁹⁾ Ks. yhteisöjen tuomioistuimen asiassa Espanja vastaan komissio 14.9.1994 antama tuomio, ns. Hytasa-tuomio, (C-278/92, C-279/92 ja C 208/92, Kok. 1999, s. I-4 103), 22 kohta, ja 22.7.1998 tehty komission päätös asiassa SDBO.

f) Johtopäätös

- (331) Komissio katsoo, että IFB divestoi omistuksensa Ranskassa mahdollisimman vähäisin kustannuksin ja että näin ollen SNCB:n myöntämä tuki, jolla rahoitettiin IFB:n jäljelle jäävän osan elinkelpoisuuden kannalta välttämätön divestointi, rajattiin vähimmäismäärään.

b) Tuensaajan oma rahoitusosuus

- (332) Vuoden 1999 suuntaviivojen 40 kohdassa todetaan seuraavaa:

”Tuensaajien on osallistuttava rakenneuudistussuunnitelmaan merkittävällä määrällä omia varojaan, myös myymällä omaisuuseriä, jotka eivät ole välttämättömiä yrityksen elinkelpoisuuden kannalta, tai markkinaehtoisella ulkoisella rahoituksella.”

- (333) Menettelyn aloittamista koskevassa kirjeessä (270 kohta) komissio huomautti, että rakenneuudistussuunnitelman perusteella näytti siltä, ettei IFB osallistunut omaan rakenneuudistukseensa merkittävällä rahoitusosuudella, ja että näin ollen komissio epäili, osallistuiko IFB riittävällä osuudella omaan rakenneuudistukseensa.
- (334) Vastauksessaan menettelyn aloittamista koskevaan kirjeeseen Belgia kertoi yksityiskohtaisesti tekijöistä, jotka se katsoi IFB:n omaksi rahoitusosuudeksi (ks. tarkka kuvaus tämän päätöksen 3 osan 194–201 kohdasta).

- (335) Komissio arvioi Belgian selvitystä seuraavasti:

i) Rakenneuudistuksen kustannukset

- (336) Aivan aluksi komissio määrittelee rakenneuudistuksen kokonaiskustannukset, joista vähennetään tuottavuuden kasvun vaikutukset sekä käyttöpääomatarpeen pienennys.

Rakenneuudistuksen nettokustannukset	
Liiketoiminnan nettotappio	2,749
Muusta kuin varsinaisesta toiminnasta aiheutuvat kulut	0,032
Käyttöpääomatarpeen kasvu	12,998
Korvausinvestoinnit muuhun kuin rahoitusomaisuuteen	6,611
Investoinnit rahoitusomaisuuteen	1,882
Korkojen maksu muille yhtiöille kuin SNCB:lle	2,351
Rahoitusvelan takaisinmaksu	16,599
SNCB:n saatavien ja korkojen osittainen lyhentäminen	81,7
Verovelat	0,077
Yhteensä	125,56

- (337) Komissio katsoo tältä osin, että sen päätöskäytännön mukaisesti⁽⁵⁰⁾ on perusteltua ottaa huomioon yllä olevassa taulukossa olevat kustannukset Belgian esittämien kustannusten (ks. 184 kohdan taulukko) sijasta erityisesti seuraavista syistä:

— Liiketoiminnan tappio (”cash drain”): Belgia sisällytti rakenneuudistuskustannuksiin 27,916 miljoonaa euroa ”liiketoiminnan bruttotappiina”. Komissio katsoo, että sen päätöskäytännön mukaisesti⁽⁵¹⁾ rakenneuudistuskustannuksiin sisällytetään ainoastaan liiketoiminnan nettotappiot. Nämä kustannukset saadaan selville vähentämällä rakenneuudistuksen aikaisesta liiketoiminnan bruttotappiosta (27,916 miljoonaa euroa) rakenneuudistuskauden aikainen tuottavuuden kasvu (25,167 miljoonaa euroa). Siispä liiketoiminnan nettotappio on 2,749 miljoonaa euroa.

— Käyttöpääomatarpeen vaihtelut: Belgia mainitsee kohdassa ”kustannukset” ja kohdassa ”oma rahoitusosuus” käyttöpääomatarpeen vaihtelut⁽⁵²⁾. Komission päätöskäytännön mukaan⁽⁵³⁾ rakenneuudistuskustannuksissa on otettava huomioon vain käyttöpääomatarpeen nettokasvu, joka on 12,998 miljoonaa euroa⁽⁵⁴⁾.

— Yhtiön sisäiset siirrot: Belgia sisällytti rakenneuudistuskustannuksien kohtaan ”investoinnit rahoitusomaisuuteen” yhtiön sisäisiä siirtoja, jotka liittyivät yhtiön belgialaisten osakkuuksien keskittämiseen. Nämä siirrot olivat seuraavat: Haeger & Schmidt Internationalin (IFB:n kokonaan omistama saksalainen tytäryhtiö, joka kuvataan tarkemmin menettelyn aloittamista koskevan kirjeen 2 osan 47 kohdassa) omistuksessa olevat RKE:n osakkeet (belgialainen yritys, joka kuvataan tarkemmin menettelyn aloittamista koskevan kirjeen 2 osan 47 kohdassa) siirrettiin IFB:lle, joka omistaa ne tällä hetkellä suoraan eikä enää

⁽⁵⁰⁾ Ks. 5 päivänä joulukuuta 2005 tehty komission päätös asiassa C 53/03, ABX Logistics, 247 kohta.

⁽⁵¹⁾ Ks. 5 päivänä joulukuuta 2005 tehty komission päätös asiassa C 53/03, ABX Logistics, 247 kohta.

⁽⁵²⁾ Käyttöpääomatarpeen kasvut selittyvät tarpeella rahoittaa meneillään olevat työt, pienentää saatavien ja kauppavelkojen välistä eroa ja ylläpitää riittävää likviditeettiä rakenneuudistusvaiheen alussa. Käyttöpääomatarve laskee kesken rakenneuudistusta ja sen lopussa: siispä vuosina 2004 ja 2005 IFB vapautti noin 2,7 miljoonaa euroa laskemalla käyttöpääomatarvettaan. Tämä oli mahdollista siksi, että IFB sai ylimääräisen 0,9 miljoonan euron summan OCHZ:n käyttöpääomaa myydessään 50 prosentin omistusosuutensa tästä yhtiöstä ja että vuonna 2004 asiakkaille myönnettyä maksuaikaa lyhennettiin vuoteen 2003 verrattuna, samalla kun toimittajille maksettiin vanhan käytännön mukaisesti.

⁽⁵³⁾ Ks. 5 päivänä joulukuuta 2005 tehty komission päätös asiassa C 53/03, ABX Logistics, 247 kohta.

⁽⁵⁴⁾ Tämä tulos saadaan seuraavalla tavalla: 7,685 miljoonaa euroa (kasvu Belgiassa) + 8,000 miljoonaa euroa (kasvu Ranskassa) – 2,687 miljoonaa euroa (lasku), ks. 3 osan 184 kohdan taulukko.

välillisesti Haeger & Schmidt Internationalin kautta. Tämän kaupan hinta oli 1,6 miljoonaa euroa, ja kauppasumma suoritettiin 0,6 miljoonan euron käteismaksulla ja leikkaamalla IFB:n saatavia Haeger & Schmidt Internationalilta 1 miljoonan euron edestä.

Komissio katsoo, ettei tätä IFB-yhtiön sisäisen siirron käsittävää kauppaa voida lukea mukaan rakenneuudistuskustannuksiin, koska tapahtuma on yhtiön talouden näkökulmasta täysin neutraali: se, että Haeger & Schmidt Internationalin tulos parani 0,6 miljoonalla eurolla, tasaa nimittäin IFB:lle aiheutuneet 0,6 miljoonan euron kulut, ja tämä näkyy konsernin konsolidoidussa tilinpäätöksessä voittojen kasvuna.

ii) SNCB:n rahoitus ja IFB:n oma rahoitusosuus

- (338) SNCB rahoittaa rakenneuudistusta 95,3 miljoonalla eurolla. Kuten 199–237 kohdasta ilmenee, tämä rahoitus on liitettävissä Belgiaan. Rahoitusta annetaan pääomittamalla luottojärjestely ja saatavat, joiden maksuaikaa on lykätty, sekä niihin liittyvät korot.
- (339) Toisin kuin vuoden 2004 suuntaviivojen 43 kohdassa vuoden 1999 suuntaviivoissa ei kielletä laskemasta yhtiön omaan rahoitusosuuteen mukaan tulevia voittoja. Komissio katsoo, että vuoden 1999 suuntaviivojen nojalla tulevat voitot voidaan katsoa omaksi rahoitusosudeksi, jos nämä tulevat voitot olivat ennakoitavissa rakenneuudistussuunnitelman laatimisajankohtana.
- (340) IFB osallistuu oman rakenneuudistuksensa rahoittamiseen ensinnäkin vuosien 2004, 2005 ja 2006 ennakoituilla voitoilla, joiden pitäisi olla yhteensä 10,5 miljoonaa euroa. Kuten edellä on jo tuotu esiin, näitä voittoja koskeva ennuste perustui tosiseikkoihin, jotka olivat IFB:n tiedossa rakenneuudistussuunnitelman laatimishetkellä ja joita olivat esimerkiksi uusien merkittävien sopimusten tekeminen, palkkakustannusten pieneneminen työvoiman vähentämisen myötä sekä rakenneuudistussuunnitelman mukaiset synergiaedut. Näin ollen komissio katsoo, että tulevat voitot olivat ennakoitavissa rakenneuudistussuunnitelman laatimisajankohtana.
- (341) IFB osallistuu rahoitukseen myös rahoitustuloillaan, jotka ovat IFB:n pankkitileille kertynyttä korkoa ja joiden kokonaismäärä on 1,4 miljoonaa euroa. Kuten edellä 187 kohdassa kuvaillaan, nämä tulevat tulot olivat ennakoitavissa rakenneuudistussuunnitelman laatimisajankohtana.
- (342) IFB osallistuu rahoitukseen 4,771 miljoonalla eurolla myymällä ”muun kuin rahoitusomaisuutensa” yksityisille yrityksille. Lukuun ottamatta sekalaisen omaisuuden myyntiä, jonka merkitys jäi suhteellisen vähäiseksi ja jonka arvo on yhteensä 0,271 miljoonaa euroa, tämä osa IFB:n rahoitusosudesta koostuu pääasiassa OCHZ-terminaaliin käytettyjen varojen divestoinnista vuonna 2004. OCHZ:n käyttämän omaisuuden yhteisomistus-

oikeudet (50 prosenttia) myytiin 4,5 miljoonan euron hintaan.

- (343) ”Rahoitusomaisuutensa” eli yksityisyriyten vähemmistö-omaisuuksien myynnistä IFB saa rakenneuudistuksen rahoittamiseen 9,287 miljoonaa euroa. Nämä tulot ovat peräisin seuraavista divestoinneista:
- Autocare Europe ja IFB France vuonna 2003,
 - GIE OCHZ, Brussels Port Invest SA ja Brussels Terminal Intermodal SA vuonna 2004, ja
 - CNC Ferry Boats Intermodal vuonna 2005.

Kuten edellä 187 kohdassa kuvaillaan, nämä tulevat tulot olivat ennakoitavissa rakenneuudistussuunnitelman laatimisajankohtana.

- (344) Komissio katsoo Belgian osoittaneen, että myymällä omaisuuttaan edellä mainituille yksityisyrityksille IFB lupasi toimintaansa ainoastaan ydinliiketoimintaansa (*core business*).
- (345) Yksityisten luottolaitosten luotoista IFB sai rakenneuudistuksen rahoittamiseen 3,3 miljoonaa euroa vuosina 2003–2006. Nämä luotot kuvataan yksityiskohtaisesti menettelyn aloittamista koskevan päätöksen 75–79 kohdassa. Ne myönnettiin markkinaehdoin, eivätkä luottolaitokset saaneet takausta SNCB:ltä tai Belgian valtiolta.
- (346) Kaiken kaikkiaan IFB:n rahoitusosuus on 1,105 miljoonaa euroa, ja tämä summa on perisin satunnaisista tuloista. Nämä satunnaiset tulot vastaavat muun kuin rahoitusomaisuuden (pääasiassa EAOS-vaunujen ja terminaalin liikkuvan kaluston) myynnistä saatua myyntivoittoa.
- (347) Komissio toteaa IFB:n osallistuvan rakenneuudistuksensa rahoittamiseen 24,927 miljoonan euron rahoitusosudella. Kaikki IFB:n rahoituserät ilmenevät seuraavasta taulukosta:

Vuosien 2004–2006 voitot	10,429
Rahoitustulot	1,368
Muun kuin rahoitusomaisuuden myynti	4,771
Rahoitusomaisuuden myynti	9,287
Yksityisiltä pankeilta otetut lainat	3,300
Satunnaiset tulot	1,105
Yhteensä	30,26

Johtopäätös omasta rahoitusosuudesta

- (348) Tiivistetysti voidaan todeta, että IFB:n rakenneuudistuksen kokonaiskustannukset ovat 125,56 miljoonaa euroa ja että SNCB maksaa niistä 95,3 miljoonaa euroa eli 76 prosenttia. Tämä rahoitus johtuu Belgian valtiosta. IFB maksaa itse 24 prosenttia kustannuksista eli 30,26 miljoonaa euroa.
- (349) Tässä tapauksessa komissio muistuttaa, että vuoden 1999 suuntaviivoissa ei aseteta oman rahoitusosuuden vähimmäismäärää, vaan todetaan ainoastaan, että sen on oltava huomattava. Komissio kuitenkin katsoo – sikäli kuin vuoden 2004 uusissa suuntaviivoissa, joita ei sovelleta tässä tapauksessa, edellytetään yli 50 prosentin omaa rahoitusosuutta – että on syytä muistuttaa rakenneuudistukseen liittyvistä erityisistä vaikeuksista (Belgiassa 250 työpaikkaa riippuu suoraan rakenneuudistuksesta), siitä, kuinka paljon kapasiteettia on pienennetty (junavaunujen määrää on vähennetty 49 prosenttia ja useita terminaaleja on myyty), ja siitä, kuinka suuri merkitys yhdistetyillä kuljetuksilla, joiden alalla IFB pääasiassa toimii, on Euroopan unionin liikennepolitiikalle.
- (350) Komissio katsoo, että näissä olosuhteissa 24 prosentin rahoitusosuus on merkittävä rahoitusosuus, kun huomioidaan otetaan myös IFB:n koko ja se, että ennen rakenneuudistusta yhtiön taloudellinen tilanne oli erittäin huono.

4.2.2.4 Vuosikertomus ja tuen ainutkertaisuuden periaate (*“one time, last time”*)

- (351) Vuoden 1999 suuntaviivojen 45 ja 48 kohdassa todetaan seuraavaa:

“(45) Komission on voitava varmistua rakenneuudistus suunnitelman moitteettomasta edistymisestä jäsenvaltion sille säännöllisesti toimittamien yksityiskohdistaisten kertomusten avulla.

- (48) Jotta voitaisiin välttää vääristävän tuen myöntämistä, rakenneuudistustukea saa myöntää ainoastaan yhden kerran. Ilmoittaessaan komissiolle rakenneuudistustukea koskevasta hankkeesta jäsenvaltion on täsmennettävä, onko yritykselle jo aikaisemmin myönnetty rakenneuudistustukea mukaan luettuina tuet, jotka on myönnetty ennen näiden suuntaviivojen voimaantuloa tai joista ei ole ilmoitettu. Jos yritys on jo saanut tällaista tukea ja jos yrityksen rakenneuudistuksen toteuttamisesta tai sen toteuttamisen keskeyttämisestä on kulunut

alle 10 vuotta, komissio ei yleensä hyväksy uuden rakenneuudistustuen myöntämistä lukuun ottamatta poikkeuksellisia ja odottamattomia tilanteita, joista yritys ei itse ole vastuussa. Odottamattomalla tilanteella tarkoitetaan tapahtumia, joita ei voitua millään tavoin ennakoita rakenneuudistussuunnitelman laatimishetkellä.”

- (352) Kuten menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä (271 kohta) on jo todettu, Belgian hallitus päätti toimittaa komissiolle vuosikertomuksen, jotta komissio voisi arvioida, onko rakenneuudistussuunnitelma pantu täytäntöön Belgian viranomaisten tekemien sitoumusten mukaisesti.

- (353) Kuten menettelyn aloittamista koskevassa päätöksessä myös todetaan (271 kohta), tuen ainutkertaisuuden periaatetta (*“one time, last time”*) noudatettiin.

5. JOHTOPÄÄTÖKSET

- (354) Komissio toteaa, että Belgia on pannut osan kyseisistä toimista täytäntöön EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 3 kohdan vastaisesti. Näiden toimenpiteiden tutkinnasta on kuitenkin käynyt ilmi, etteivät ne ole tukea ja että muilta osin ne soveltuvat yhteismarkkinoille,

ON TEHNYT TÄMÄN PÄÄTÖKSEN:

1 artikla

Yhteensä 95,3 miljoonan euron rahoitus, jota Belgian kansallinen rautatielaitos (SNCB) on myöntänyt InterFerryBoats SA:n Belgiassa harjoittaman toiminnan rakenneuudistusta ja InterFerryBoats SA:n Ranskassa harjoittaman toiminnan divestointia varten ja joka johtuu Belgiasta ja jonka Belgia on pannut täytäntöön, on valtion maksamaa rakenneuudistustukea ja soveltuu yhteismarkkinoille.

2 artikla

Tämä päätös on osoitettu Belgian kuningaskunnalle.

Tehty Brysselissä 24 päivänä huhtikuuta 2007.

Komission puolesta
Jacques BARROT
Varapuheenjohtaja