

Suomenkielinen laitos

Tiedonantoja ja ilmoituksia

<u>Ilmoitusnumero</u>	Sisältö	Sivu
	I <i>Tiedonantoja</i>	
	Komissio	
2004/C 9/01	Euron kurssi	1
2004/C 9/02	Tiedot, jotka jäsenvaltiot ovat toimittaneet Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamisesta koulutustukeen 12 päivänä tammikuuta 2001 annetun komission asetuksen (EY) N:o 68/2001 nojalla myönnetystä valtiontuesta ⁽¹⁾	2
2004/C 9/03	Tiedot, jotka jäsenvaltiot ovat toimittaneet Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamisesta pienille ja keskisuurille yrityksille myönnettyyn valtiontukeen 12 päivänä tammikuuta 2001 annetun komission asetuksen (EY) N:o 70/2001 nojalla myönnetystä valtiontuesta ⁽¹⁾	3
2004/C 9/04	EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan mukaisen valtiontuen hyväksyminen – Tapaukset, joita komissio ei vastusta ⁽¹⁾	4
2004/C 9/05	Tiedot, jotka jäsenvaltiot ovat toimittaneet Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamisesta pienille ja keskisuurille yrityksille myönnettyyn valtiontukeen 12 päivänä tammikuuta 2001 annetun komission asetuksen (EY) N:o 70/2001 nojalla myönnetystä valtiontuesta ⁽¹⁾	5
2004/C 9/06	Valtiontuki – Belgia – Tuki C 53/03 (ex NN 62/03) – ABX Logistics -yhtiölle tarkoitettu rakenneuudistustuki – Kehotus huomautusten esittämiseen EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdan mukaisesti ⁽¹⁾	12
2004/C 9/07	Päätös olla vastustamatta ilmoitettua keskittymää (Asia COMP/M.3276 – Anglo American/Kumba Resources) ⁽¹⁾	52



Ilmoitusnumero

Sisältö (jatkuu)

Sivu

II *Valmistavat säädökset*

.

III *Tiedotteita*

Komissio

2004/C 9/08

MEDIA Plus (2001–2005) – Euroopan audiovisuaalisten teosten kehittämisen, levityksen ja myynninedistämisen tukemista koskevan ohjelman täytäntöönpano – Ehdotuspyyntö 94/2003 – Tuki eurooppalaisten elokuvien ja audiovisuaalisten teosten rajatylittävälle levitykselle videoina ja DVD-levyinä 53



I

(Tiedonantoja)

KOMISSIO

Euron kurssi ⁽¹⁾

13. tammikuuta 2004

(2004/C 9/01)

1 euro =

Rahayksikkö	Kurssi	Rahayksikkö	Kurssi		
USD	Yhdysvaltain dollaria	1,2749	LVL	Latvian latia	0,6744
JPY	Japanin jeniä	135,64	MTL	Maltan liiraa	0,4303
DKK	Tanskan kruunua	7,4485	PLN	Puolan zlotya	4,7099
GBP	Englannin puntaa	0,6897	ROL	Romanian leuta	41 362
SEK	Ruotsin kruunua	9,1342	SIT	Slovenian tolarina	237,4
CHF	Sveitsin frangia	1,5623	SKK	Slovakian korunaa	40,58
ISK	Islannin kruunua	88,96	TRL	Turkin liiraa	1 705 211
NOK	Norjan kruunua	8,569	AUD	Australian dollaria	1,6357
BGN	Bulgarian leviä	1,9554	CAD	Kanadan dollaria	1,6259
CYP	Kyproksen puntaa	0,58668	HKD	Hongkongin dollaria	9,8975
CZK	Tšekin korunaa	32,565	NZD	Uuden-Seelannin dollaria	1,8612
EEK	Viron kruunua	15,6466	SGD	Singaporin dollaria	2,1587
HUF	Unkarin korinttia	268,20	KRW	Etelä-Korean wonia	1 503,81
LTL	Liettuan litiä	3,4531	ZAR	Etelä-Afrikan randia	8,9031

⁽¹⁾ Lähde: Euroopan keskuspankin ilmoittama viitekurssi.

Tiedot, jotka jäsenvaltiot ovat toimittaneet Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamisesta koulutustukeen 12 päivänä tammikuuta 2001 annetun komission asetuksen (EY) N:o 68/2001 nojalla myönnetystä valtiontuesta

(2004/C 9/02)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

Tuen numero: XT 51/02

Jäsenvaltio: Saksa

Alue: Baijeri

Tukiohjelman nimike tai yksittäisen tuen saaneen yrityksen nimi: Arbeiterwohlfahrt (AWO) e. V., Traunreut

Oikeusperusta:

Bayerische Haushaltsordnung (BayHO)

VO (EG) Nr. 1784/1999

EPPD zu Ziel 3

Ergänzendes Programmplanungsdokument Ziel 3

Tukiohjelman arvioidut vuosikustannukset tai yritykselle myönnetyn yksittäisen tuen kokonaismäärä:

Tukikelpoiset kokonaiskustannukset: 441 626 euroa

ESR: 179 405 euroa

Tuen enimmäisintensiteetti: 80 %

Täytäntöönpanopäivä: Heinä/elokuu 2002

Tukiohjelman tai yksittäisen tuen kesto: Viimeinen maksuerä todennäköisesti kesäkuussa 2004. Hankkeen kesto: 1. tammikuuta 2002–31. joulukuuta 2003

Tuen tarkoitus: Kyse on mielenterveysongelmista kärsiville ja henkisesti vammaisille työttömille tarjottavasta yleisestä koulutuksesta, jolla pyritään helpottamaan pääsyä yleisille työmarkkinoille. Tarkoituksena on antaa vihannesten viljelyn, puutarhaviljelyn ja maisemanhoidon aloilla tarvittava pätevyys. Koulutus johtaa pätevyyteen, joka on siirrettävissä ja joka parantaa selvästi osallistujien työllistettävyyttä. Toimenpide perustuu vammaisten ja henkisesti sairaiden yleistä ammatillista koulutusta baijerilaisissa suojatyökeskuksissa koskevaan viitekehykseen, joka annettiin 18. heinäkuuta 2001. Lisäksi viitataan liitteenä toimitettuun kurssin järjestäjän suunnitelmaan

Alat, joita tuki koskee: Muut palvelut

Tuen myöntävän viranomaisen nimi ja osoite:

Regierung von Oberbayern
Integrationsamt
D-80534 München

Tiedot, jotka jäsenvaltiot ovat toimittaneet Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamisesta pienille ja keskisuurille yrityksille myönnettyyn valtiontukeen 12 päivänä tammikuuta 2001 annetun komission asetuksen (EY) N:o 70/2001 nojalla myönnetystä valtiontuesta

(2004/C 9/03)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

Tuen numero: XS 63/03

Jäsenvaltio: Italia

Alue: Veneton alue

Tukiohjelman nimike tai yksittäisen tuen saaneen yrityksen nimi: Luottoalan yhteenliittymien pääomittamiseen tarkoitettut tuet

Oikeusperusta: DOCUP 2000–2006

Tukiohjelman arvioidut vuosikustannukset tai yritykselle myönnetyn yksittäisen tuen kokonaismäärä: 42 810 502 euroa

Tuen enimmäisintensiteetti: 15 % pienyritysten osalta, 7,5 % keskisuurten yritysten osalta

Täytäntöönpanopäivä: Toukokuu 2003

Tukiohjelman tai yksittäisen tuen kesto: Ohjelma-asiakirjan (DOCUP) voimassaolon päättymisajankohta: 31. joulukuuta 2006

Tuen tarkoitus: Tavoitteen 2 mukaisten alueiden pienten ja keskisuurten yritysten luotonsaantimahdollisuuksien parantaminen ja DOCUPin (2000-2006) asteittainen päättäminen

Alat, joita tuki koskee:

- Koodi C: Kaivostoiminta
- Koodi D: Tehdasteollisuus
- Koodi E: Sähkön ja kaasun tuotanto ja jakelu sekä vesihuolto
- Koodi F: Rakennustoiminta
- Koodi G: Tukku- ja vähittäiskauppa; ajoneuvojen, moottori- ja pyöräiden, henkilökohtaisten tavaroiden ja kotitarvikkeiden korjaaminen
- Koodi H: Hotellit ja ravintolat
- Koodi I: Kuljetus, varastointi ja viestintä (ei kuitenkaan kohta 64: kansallisten postilaitosten toiminta, kuriiripalvelut; televiestintä)
- Koodi K: kiinteistövälyitys, vuokraustoiminta, tietotekniikka, tutkimus, muu ammatillinen toiminta ja yritystoiminta (seuraavista kohdista kuitenkin vain seuraava: 71 tavaroiden vuokraus, 72 tietotekniikkapalvelut, 73 tutkimus ja kehitys, 74 konsulttipalvelut)

Tuen myöntävän viranomaisen nimi ja osoite:

Regione Veneto
Palazzo Balbi Venezia

Muut tiedot: Veneton alue myöntää varat luotonantoa koskevassa lainsäädännössä (syyskuun 1. päivänä 1993 annetun asetuksen N:o 385, 106 artiklan) rahoituksen välittäjiksi luokitelluille yhteenliittymiksi, ryhmittymiksi tai osuuskunniksi järjestäytyneille luottotakuulaitoksille, mukaan luettuina toisen asteen luottoyhteenliittymät.

Kyseiset varat on tarkoitettu sellaisen riskipääoman muodostamiseen ja kartuttamiseen, josta myönnetään takuita pk-yrityksille.

Tuen loppukäyttäjät voivat tuen enimmäisintensiteetin osalta valita, sovelletaanko poikkeusasetusta (EY) N:o 70/2001 soveltamisen tai 12. tammikuuta 2001 annetun asetuksen (EY) N:o 69/2001 (EYVL L 10, 13.1.2001) mukaista vähämerkityksistä tukea

Tuen numero: XS 83/03

Jäsenvaltio: Italia

Alue: Toscana

Tukiohjelman nimike tai yksittäisen tuen saaneen yrityksen nimi: Teknologisia, organisatorisia ja kaupallisia innovaatioita, ympäristönsuojelua ja työturvallisuutta varten tehtäville investoinneille annettavat tuet

Oikeusperusta: Art. 11 L. 598/94 «Aiuti agli investimenti per l'innovazione tecnologica, organizzativa e commerciale, per la tutela ambientale e per la sicurezza sui luoghi di lavoro»

Tukiohjelman arvioidut vuosikustannukset tai yritykselle myönnetyn yksittäisen tuen kokonaismäärä: 15 milj. euroa

Tuen enimmäisintensiteetti: Yrityskohtainen tuki-intensiteetti saa olla kokonaisinvestoinneista enintään 15 % bruttoavustus-ekvivalenttia (BAE) pienyritysten osalta ja 7,5 % BAE keskisuurten yritysten osalta.

Alueilla, joihin sovelletaan EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan poikkeusta, enimmäisintensiteetti on pienten yritysten osalta 18 % BAE ja keskisuurten yritysten osalta 14 % BAE.

Tukikelpoiisiin konsultointikustannuksiin myönnettävän tuen enimmäismäärä on 50 % kyseisistä kustannuksista

Täytäntöönpanopäivä: Kesäkuu 2003, jolloin komissio vastaanotti suunnitelman

Tukiohjelman tai yksittäisen tuen kesto: Vuodet 2003–2006

Tuen tarkoitus: Integroituja investointihankkeita toteuttavien pienten ja keskiuurten teollisuusyritysten ja käsiteollisuusyritysten tukeminen

Alat, joita tuki koskee:

Seuraavat vuoden 1991 ISTAT-koodit:

- Osasto C – Kaivostoiminta
- Osasto D – Tehdasteollisuus
- Osasto E – Sähkön ja kaasun tuotanto ja jakelu sekä vesihuolto
- Osasto F – Rakennustoiminta

— Kohta K 72 – Tietotekniikka ja siihen liittyvät toimet

— Kohta K 73 – Tutkimus ja kehitys

— Kohta K 74 – Muu ammatti- ja yritystoiminta

— Kohta I 63 – Kuljetusalan tuki- ja lisätoimet, lukuun ottamatta matkatoimistoja ja matkanjärjestäjiä.

Tukea ei myönnetä yrityksille, jotka tuottavat, jalostavat tai myyvät EY:n perustamissopimuksen liitteessä I lueteltuja tuotteita, eikä laivanrakennusalan yrityksille.

Tukea saavien yritysten rahoituksen ja talouden on oltava kunnossa

Tuen myöntävän viranomaisen nimi ja osoite:

Regione Toscana
Via di Novoli, 26
I-50127 Firenze

EY:n perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan mukaisen valtiontuen hyväksyminen

Tapaukset, joita komissio ei vastusta

(2004/C 9/04)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

Päätöksen tekopäivä: 21.1.2003

Jäsenvaltio: Belgia

Tuen numero: N 769/02

Nimike: Tuki yritysten pelastamiseksi kolmen ABX Logistics -yksikön hyväksi (F, D, NL)

Tarkoitus: Tieliikenne

Talousarvio: 123 miljoonaa euroa

Kesto: 6 kuukautta, maksettava takaisin 12 kuukauden kuluessa

Muita tietoja: Tarkoitus: Tuki yritysten pelastamiseksi välirahoitusluottojen muodossa

Päätöksen koko teksti, josta on poistettu luottamukselliset tiedot, on saatavissa todistusvoimaisilla kielillä Internet-osoitteesta:

http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids

Tiedot, jotka jäsenvaltiot ovat toimittaneet Euroopan yhteisön perustamissopimuksen 87 ja 88 artiklan soveltamisesta pienille ja keskisuurille yrityksille myönnettyyn valtiontukeen 12 päivänä tammikuuta 2001 annetun komission asetuksen (EY) N:o 70/2001 nojalla myönnettystä valtiontuesta

(2004/C 9/05)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

Tuen numero: XS 106/02

Jäsenvaltio: Italia

Alue: Campania

Tukiohjelman nimike tai yksittäisen tuen saaneen yrityksen nimi: Campanian alueen uusi tukiohjelma (yhdenmukainen tukipaketti)

Oikeusperusta: Delibera Giunta regionale n. 6214 del 15.11.2001; delibera della Giunta regionale n. 4462 dell'8.10.2002; legge n. 341/95 e s.m. e i. di cui alla legge n. 266/97; legge n. 1329/65; legge n. 598/94; articolo 11; decreto legislativo n. 112/98, articolo 19; decreto legislativo n. 123/98; regolamento CE n. 70 del 12.1.2001

Tukiohjelman arvioidut vuosikustannukset tai yritykselle myönnetyn yksittäisen tuen kokonaismäärä: 20 miljoonaa euroa

Tuen enimmäisintensiteetti: Tuen enimmäisintensiteetiksi on määrätty 35 % NAE + 15 % BAE.

Täytäntöönpanopäivä: 30. marraskuuta 2002 (tukea ei kuitenkaan myönnetä ennen kuin tämä tukea koskeva tiivistelmä on toimitettu komissiolle).

Tukiohjelman tai yksittäisen tuen kesto: 31 joulukuuta 2006 asti

Tuen tarkoitus: Tuen tarkoituksena on helpottaa pääomatuen ja verohyvityksen avulla sellaisten aloitteiden toteuttamista, jotka liittyvät uusien teollisuuslaitosten perustamiseen ja tuotantoyksiköiden laajentamiseen, uudenaikaistamiseen, rakennuudistukseen ja tuotantosuunnan muuttamiseen sekä niiden uudelleen käyttöönottoon ja toiseen paikkaan siirtämiseen. Investointien tulee liittyä tuotantoprosessiin tai sen tukemiseen. Tukea ei myönnetä tieliikenteeseen tarkoitetuille eikä julkisiin rekistereihin rekisteröidyille ajoneuvoille, lukuun ottamatta niitä, jotka tieliikennelain 58 ja 114 §:n ja tasavallan presidentin 16. joulukuuta 1992 antaman asetuksen N:o 495 298 §:n mukaan ovat työkoneita

Alat, joita tuki koskee: Pk-yritykset, jotka toimivat:

— ISTAT 1991:n (Italian taloudellisen toiminnan tilastoluokitus) osastoihin C, D, E, F ja G kuuluvilla kaivostoiminnan,

tehdasteollisuuden ja sähkön, kaasun ja kuuman veden tuotannon ja jakelun sekä rakennustoiminnan tai kaupan aloilla. Alaosastoon DA ja osastoon G kuuluvilla aloilla tukea voidaan myöntää EY:n perustamissopimuksen liitteessä I lueteltujen tuotteiden jalostamisesta ja kaupan pitämisestä annettujen yhteisön sääntöjen mukaisesti. Tukea ei saa myöntää yhteisön säännöissä tarkoitetuilla ”herkillä” aloilla tehtäviin investointeihin;

— televiestinnän alalla;

— edellä mainittujen alojen kehittämiseen liittyvien palvelujen alalla, niiden rajoitusten mukaisesti, joista säädetään 22. lokakuuta 1992 annetun lakiasetuksen N:o 415 1 §:n 2 momentissa (lakiasetus on vahvistettu 19. joulukuuta 1992 annetuksi laiksi N:o 488)

Tuen myöntävän viranomaisen nimi ja osoite:

Regione Campania
Assessorato
Centro Direzionale-Isola A6
I-80143 Napoli
P. 081/796 68 09
F. 081/796 60 33

Muut tiedot: Tukiohjelmaa ei sovelleta yli 1 miljoonan euron suuruisiin investointeihin.

Yrityksille voidaan myöntää tukea vain sellaisten investointiohjelmien toteuttamiseen, jotka täyttävät vähintään yhden seuraavista vaatimuksista:

— ne säästävät energiaa;

— ne liittyvät sertifiointijärjestelmiin (ympäristö-, tuote- ja tuotantojärjestelmät);

— ne lisäävät työllisyyttä.

Tukiohjelmaa ei sovelleta vientitoimintaan, mikä tarkoittaa, että tuki ei saa liittyä suoraan vientimääriin, jakeluverkoston perustamiseen tai toimintaan eikä muihin vientitoimintaan liittyviin juokseviin menoihin eikä sen avulla saa suosia kotimaisia tuotteita tuontituotteiden kustannuksella.

Ainoastaan tukihakemuksen esittämisen jälkeen syntyneet kustannukset ovat tukikelpoisia.

Tukikelpoiset konsulttipalvelut eivät saa olla jatkuvia eivätkä toistuvia eivätkä ne saa liittyä yrityksen tavanomaisen toiminnan kustannuksiin.

Pääomatuen myöntämiseksi edellytetään lisäksi, että investoinnin rahoittaa osaksi pankki, joka arvioi yrityksen luottokelpoisuuden ja kehitysnäkymät

Tuen numero: XS 41/03

Jäsenvaltio: Yhdistynyt kuningaskunta

Alue: Sussexin maakunta

Tukiohjelman nimike tai yksittäisen tuen saaneen yrityksen nimi: Sussex Early Growth Fund (Sussexin maakunnan rahasto toimintaansa aloittaville kasvuhakuisille yrityksille)

Oikeusperusta: Section 8 of the Industrial Development Act 1982

Tukiohjelman arvioidut vuosikustannukset tai yritykselle myönnetyn yksittäisen tuen kokonaismäärä: Hallitus investoi kahden vuoden aikana 250 000 puntaa, ja toiset 250 000 puntaa saadaan yksityisen sektorin yhteistyökumppaneilta. Varat sijoitetaan noin kymmeneen yritykseen, keskimäärin 50 000 puntaa yritystä kohti. Ennenaikaiset tuotot sijoitetaan uudelleen

Tuen enimmäisintensiteetti: Yrityksille tarjotaan lainoja vähimmäiskorolla, joka on peruskorko korotettuna viidellä prosentilla. Lainanantoon liittyy lisäksi mahdollisuus yritykseen kohdistuvan pääomasijoituksen tekemiseen. Kun otetaan huomioon koron ja pääomasijoituksen yhteisvaikutus, yksittäiselle yritykselle tarjottavan rahoituksen kustannusten voidaan olettaa ylittävän Yhdistynyttä kuningaskuntaa varten vahvistetun viitearvon. Jos kustannukset ovat viitearvoa pienemmät, tämä otetaan huomioon tuki-intensiteetin laskennassa. Tuen enimmäisintensiteetti on pienyritysten tapauksessa 15 prosenttia ja keski suurten yritysten tapauksessa 7,5 prosenttia investointikustannuksista

Täytäntöönpanopäivä: Huhtikuu 2003

Tukiohjelman tai yksittäisen tuen kesto: 30. kesäkuuta 2007

Tuen tarkoitus: Early Growth Fund tekee yhteistyötä yksityisen sektorin kanssa. Rahaston tavoitteena on tarjota riskipääomaa toimintaansa aloittaville ja toimintansa alkuvaiheessa oleville kasvuhakuisille yrityksille. Tuki lasketaan tiettyjen maahan, rakennuksiin, koneisiin, laitteisiin ja uuteen teknologiaan tehtyjen investointien kustannusten perusteella. Rahasto pyrkii lisäksi osoittamaan sijoittajille, että toimintansa alkuvaiheessa oleviin kasvuhakuisiin yrityksiin tehtyjen investointien tuotto voi vastata markkinatuottoa, koska tämänkaltaista pienrahointusta ei tällä hetkellä ole tarjolla riittävästi. Tuki on kaikissa tapauksissa vähimmäistuki, joka tarvitaan yksityisen sektorin yhteistyökumppaneiden kannustamiseksi investointien tekemiseen

Alat, joita tuki koskee: Kaikki alat. Ohjelmasta ei ole suljettu pois tiettyjä aloja, joihin kohdistuu rajoituksia, mutta hank-

keesta ei myönnetä tukea maatalous- tai kalastusalan pk-yrityksille. Oletuksena on, ettei siitä myöskään tueta muilla herkkillä aloilla, kuten moottoriajoneuvoalalla, synteettisten kuitujen valmistuksessa tai liikenteen alalla toimivia pk-yrityksiä

Tuen myöntävän viranomaisen nimi ja osoite:

Department of Trade and Industry
Small Business Service
St Mary's House
Moorfoot
Sheffield S1 4PQ
Contactpersoon: Ken Cooper
P. 0114 259 72 78

Muut tiedot: Sussex Early Growth Fund -rahaston tarkoituksen on korjata puutteet, joita rahoitusmarkkinoilla ja yksityissektorin markkinoilla on havaittu pienille ja toimintaansa aloittaville yrityksille suunnatun rahoituksen tarjonnassa. Nämä yritykset tarvitsevat rahoitusta liiketoimintapotentiaalinsa maksimoimiseksi.

Sussexin maakunnassa yritysten tukemisesta saadut kokemukset vahvistavat, että tämä on pääomamarkkinoiden osa-alue, jolla toimintaansa aloittavat ja pienet yritykset kohtaavat eniten ongelmia yrityshankkeelleen välttämättömän riittävän tuen ja rahoituksen hankkimisessa. Pienten riskipääomamäärien tarjontaa aloittaville ja toimintansa alkuvaiheessa oleville kasvuhakuisille yrityksille on tarpeen lisätä.

Yksityissektorin lainanantajat ja sijoittajat eivät edelleenkään mielellään tue suhteellisen pieniä riskipääomamääriä tarvitsevia yrityksiä tai pitävät näiden yritysten tukemista ongelmallisena. Käyttämättä jää näin merkittäviä liiketoimintamahdollisuuksia.

The Sussex Early Growth Fund pyrkii toimimaan tällä markkinoiden osa-alueella tarkoituksenaan suoran tuen tarjoaminen edellä mainitun kaltaisille yrityksille ja markkinoiden vakuuttaminen siitä, että tämänkaltaisen liiketoiminta on kannattavaa ja että sitä voidaan pitkällä aikavälillä tukea kaupallisesti edellytyksin

Tuen numero: XS 45/03

Jäsenvaltio: Italia

Alue: Lazio

Tukiohjelman nimike tai yksittäisen tuen saaneen yrityksen nimi: Lain N:o 598/94 11 § – teknisiä innovaatioita, ympäristönsuojelua, organisatorisia ja liiketoiminnallisia innovaatioita sekä työturvallisuutta koskevien investointien tukeminen.

Oikeusperusta:

— Legge 27.10.1994, n. 598, articolo 11 — come modificato ed integrato da Legge 8.8.1995, n. 341, articolo 3; Legge 23.12.1998, n. 488, articolo 54; Legge 5.3.2001, n. 57, articolo 15;

— Decreto legislativo 31.3.1998, n. 112, articolo 19;

- Decreto legislativo 31.3.1998, n. 123;
- Regolamento CE n. 70 del 12.1.2001;
- Delibera Giunta regionale n. 1670 del 13.12.2002

Tukiohjelman arvioidut vuosikustannukset tai yritykselle myönnetyn yksittäisen tuen kokonaismäärä: 2 500 000 EUR (kaksi miljoonaa viisisataa tuhatta euroa)

Tuen enimmäisintensiteetti: Voimassa olevien yhteisön sääntöjen mukaisesti

Täytäntöönpanopäivä: 1. tammikuuta 2003 (tukea ei kuitenkaan myönnetä ennen kuin tämä tukea koskeva tiivistelmä on toimitettu komissiolle)

Tukiohjelman tai yksittäisen tuen kesto: 31. joulukuuta 2006

Tuen tarkoitus: Tukiohjelman tarkoituksena on tukea investointiohjelmia, joiden avulla edistetään teknisiä innovaatioita, ympäristönsuojelua, organisatorisia ja liiketoiminnallisia innovaatioita sekä työturvallisuutta

Alat, joita tuki koskee: Pk-yritykset, jotka toimivat Italian taloudellista toimintaa koskevan ISTAT 1991 -tilastoluokituksen osastoihin C, D, E, F, G, H, I, K, M ja O kuuluvilla aloilla, niiden yhteisön säännöissä säädettyjen poikkeusten ja rajoitusten mukaisesti, joita sovelletaan terästeollisuuteen, laivanrakennukseen, synteettikuituteollisuuteen, moottoriajoneuvoteollisuuteen ja liikenteeseen.

Tukea ei myönnetä EY:n perustamissopimuksen liitteessä I lueteltujen tuotteiden tuottamiseen tai jalostamiseen taikka kaupan pitämiseen liittyvään toimintaan.

Tuen myöntävän viranomaisen nimi ja osoite:

Regione Lazio
Direzione regionale sviluppo economico
Via Cristoforo Colombo, 212
P. 06 51 68 32 10
F. 06 51 68 32 29

Muut tiedot: Tukiohjelmia ei sovelleta yli 1,5 miljoonan euron suuruisiin investointeihin.

Tukiohjelmia ei sovelleta vientitoimintaan eli se ei ole tukea, joka välittömästi liittyy vientimääriin, jakeluverkon perustamiseen tai toimintaan tai muihin vientitoimintaan liittyviin juokseviin kustannuksiin eikä sen avulla suosita kotimaisia tuotteita tuontituotteiden kustannuksella.

Ainoastaan tukihakemuksen esittämisen jälkeen syntyneet kustannukset ovat tukikelpoisia.

Tukea voidaan myöntää, kun on suoritettu tekninen ja taloudellinen sekä rahoitusta koskeva selvitys, jonka tarkoituksena on tarkistaa seuraavat seikat:

- hankittavat tiedot ovat uusia ja alkuperäisiä
- kyseiset tiedot ovat tuotannon lisäämiseksi toteutettavien, tuotteita ja tuotantoprosesseja koskevien innovaatioiden kannalta välttämättömiä ja edistävät toiminnan kehittämistä
- hankkeen toteuttamiseksi tarvittavien kustannusten johdonmukaisuus ja asiaankuuluvuus
- taloudellinen voitto, joka hankkeesta on hakijan mukaan odotettavissa.

Tukikelpoiset konsultointipalvelut eivät saa olla jatkuvia tai toistuvia eivätkä ne saa liittyä yrityksen tavanomaisiin toimintamenoihin.

Toinen tuen myöntämisen ennakoedellytys on, että investoinnin rahoittaa pankki, joka arvioi yrityksen luottokelpoisuuden ja kehitysnäkymät

Tuen numero: XS 54/03

Jäsenvaltio: Yhdistynyt Kuningaskunta

Alue: Englannin koillisosa

Tukiohjelman nimike tai yksittäisen tuen saaneen yrityksen nimi: Romag Ltd – Leadgate Industrial Estate, Consett, Co. Durham DH8 7RS

Oikeusperusta: Regional Development Agency Act 1998

Tukiohjelman arvioidut vuosikustannukset tai yritykselle myönnetyn yksittäisen tuen kokonaismäärä:

- 400 000 Englannin punnan avustus
- Hankkeen kokonaiskustannukset 2 365 445 Englannin puntaa

Tuen enimmäisintensiteetti: Kaikki myönnettävä tuki noudattaa pk-yrityksiä koskevan ryhmäpoikkeusasetuksen 4 artiklan 2 ja 3 kohdassa säädettyjä investointituen enimmäismääriä Englannin koillisosan aluetukikartan mukaisesti.

Tuen enimmäisintensiteetti on 30 % tukikelpoisista kokonaiskustannuksista.

Täytäntöönpanopäivä: 8. huhtikuuta 2003

Tukiohjelman tai yksittäisen tuen kesto: 31. maaliskuuta 2004 asti

Tuen tarkoitus: Koillis-Englannin alueellisen taloudellisen strategian tavoitteena on tasoittaa alueen useimpia muita EU:n alueita heikompaa talouden suorituskykyä ja kilpailukykyä.

Strategian tavoitteena on kehittää pk-yrityksille suunnattuja ohjelmia, joilla edistetään:

- teknologian- ja tiedonsiirtoa, innovaatiota, T&K-toimintaa ja investointeja alueilla, joilla kasvupotentiaali on suuri, sekä yhteistyötä alueen yliopistojen kanssa alueen tiedeyhteisön hyväksikäyttämiseksi
- uusiutuviin energianlähteisiin perustuvan uuden yrittäjyyskulttuuriin syntymistä.

OneNorthEast mahdollistaa tämän pk-yrityksille perustamalla rahastoja, joista myönnetään rahoitusta

Investointitukeen:

- Tämän hankkeen avulla Romag, joka on 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisella alueella sijaitseva pk-yritys, pystyy kehittämään kapasiteettia lasilaminoidujen aurinkopaneelien valmistamiseksi. Yritys tekee yhteistyötä alueellisten ja kansallisten viranomaisten kanssa voidakseen hyötyä uusista markkinamahdollisuuksista uusiutuvien energialähteiden markkinoilla. Akateemisesti monipuolinen alueellinen yliopisto tukee hanketta.
- Romagille myönnettävän tuen tarkoituksena on auttaa kattamaan maa-alueeseen, rakennuksiin, koneisiin ja laitteisiin liittyvät alkuinvestointikustannukset.
- Hankkeen avulla yritys pystyy lisäksi luomaan 76 uutta työpaikkaa

Alat, joita tuki koskee: Uusien ja uusiutuvien energialähteiden markkinat

Tuen myöntävän viranomaisen nimi ja osoite:

Fergus Mitchell
State Aid Coordinator
OneNorthEast
Great North House
Newcastle upon Tyne NE1 8ND
P. 0191 204 22 57

Tuen numero: XS 66/03

Jäsenvaltio: Yhdistynyt kuningaskunta

Alue: Wales

Tukiohjelman nimike tai yksittäisen tuen saaneen yrityksen nimi: Osaamisen hyödyntämISRahasto (Knowledge Exploitation Fund)

Oikeusperusta: Section 68 of the Further and Higher Education Act 1992

Tukiohjelman arvioidut vuosikustannukset tai yritykselle myönnetyn yksittäisen tuen kokonaismäärä:

- 5 miljoonaa Englannin puntaa vuosina 2003–2004 pk-yritysten ryhmäpoikkeusasetuksen mukaisesti.

- 7,25 miljoonaa Englannin puntaa vuosina 2004–2005 pk-yritysten ryhmäpoikkeusasetuksen mukaisesti.

- 10 miljoonaa Englannin puntaa vuosina 2005–2006 pk-yritysten ryhmäpoikkeusasetuksen mukaisesti.

Tuen enimmäisintensiteetti: Järjestelmällä tuetaan konsultointia ja teknologiansiirtoa pk-yrityksiin. Yksittäisten hankkeiden konsultointikustannuksissa tuen enimmäisintensiteetti on 50 prosenttia.

Teknologiansiirtoon liittyvän aineettoman omaisuuden osalta tuen enimmäisintensiteetti on:

- tukialueiden ulkopuolisilla alueilla 15 prosenttia pienyrityksille ja 7,5 prosenttia keskisuurille yrityksille,
- perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan a alakohdan mukaisilla alueilla korkeintaan 50 prosenttia pk-yrityksille,
- perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan mukaisilla alueilla korkeintaan 30 prosenttia pk-yrityksille.

Täytäntöönpanopäivä: Huhtikuu 2003

Tukiohjelman tai yksittäisen tuen kesto: Huhtikuu 2003–maaliskuu 2006

Tuen tarkoitus:

- Rahaston päätarkoitus on auttaa pk-yrityksiä kehittämään teknologista osaamistaan hyödyntämällä korkeakoulujen osaamista ja resursseja, jotta Walesiin voidaan luoda korkeatasoinen, kestäväällä pohjalla oleva osaamistalous.
- Järjestelmän kautta helpotetaan korkeakoulujen tarjoaman teknologiansiirron ja konsultointituen saatavuutta, jotta pk-yritykset voivat kehittää tuotteitaan ja ottaa käyttöön uusia teknologioita. Lisäksi hyödynnetään korkeakoulujen konsultointitukea, jolla edistetään pk-yritysten immateriaaliomaisuuden luomista.

Alat, joita tuki koskee: Kaikki alat – alakohtaisia erityissääntöjä sovelletaan.

Tuen myöntävän viranomaisen nimi ja osoite:

Derek Adams
Head of Higher Education Division
Department for Training & Education
National Assembly for Wales
Cathays Park
Cardiff CF10 3NQ

Tuen numero: XS 87/02

Jäsenvaltio: Italia

Alue: Marchen alue

Tukiohjelman nimi tai yksittäisen tuen saaneen yrityksen nimi: Tavoitteen 2 mukainen yhtenäinen ohjelma-asiakirja kaudelle 2000–2006 – Toimenpide 1.2 Rahoitussuunnittelupalvelut, alatoimenpide 1.2.2 Parannetaan pk-yritysten mahdollisuuksia saada riskipääomarahoitusta

Oikeusperusta: Docup Ob. 2 2000-2006 — bando di accesso ai contributi di cui alla DGR n. 1367 approvata dalla giunta regionale in data 23 luglio 2002

Tukiohjelman arvioidut vuosikustannukset tai yritykselle myönnetyn yksittäisen tuen kokonaismäärä: Vuoden 2002 hakuilmoitus:

— 805 648,50 euroa tavoitteen 2 mukaisilla alueilla

— 352 309,00 euroa phasing out -alueilla

Tuen enimmäisintensiteetti: Asetuksen (EY) N:o 70/2001 mukaisesti sovelletaan seuraavia enimmäisintensiteettejä: pienten yritysten osalta 15 % BAE ja keskisuurten yritysten osalta 7,5 % BAE; alueilla, joihin sovelletaan EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan poikkeusta, enimmäisintensiteetti on pienten yritysten osalta 8 % NAE + 10 % BAE ja keskisuurten yritysten osalta 8 % NAE + 6 % BAE. Julkista tukea voidaan myöntää enintään 20 % riskipääoman määrästä; yhteen hankkeeseen tukea voidaan myöntää enintään 160 000 euroa

Täytäntöönpanopäivä: Euroopan komission yksiköiden antamien ohjeiden mukaan tukikelpoisia ovat menot, jotka ovat aiheutuneet lopulliselle edunsaajalle ilmoituksen julkaisupäivästä alkaen.

Tukiohjelman tai yksittäisen tuen kesto: Ohjelma rajoittuu vuoteen 2002

Tuen tarkoitus: Toimenpiteen edunsaajia ovat pk-yritykset tai niiden yhteenliittymät, joiden pääasiallinen toiminta sisältyy ISTAT 1991 -koodeihin C, D, E ja F, sekä pk-yritykset, jotka toimivat jollakin läheisesti kyseisiin tuotantotoimintoihin liittyvällä ja niitä edistävällä palvelualalla ja jotka ovat muodoltaan pääomayhtiöitä.

Tuen tarkoituksena on tukea investointeja ja konsulttipalveluita pk-yrityksissä, jotka sijaitsevat Marchen alueella tavoitteeseen 2 kuuluvilla ja phasing out -alueilla. Tukikelpoiset kustannukset

Aineelliset investoinnit:

— töiden suunnittelu ja johtaminen, taloudellista toteuttamiskelpoisuutta koskevien selvitysten laatimiseen liittyvät konsulttipalvelut, ympäristövaikutusten arviointi, rakennus- ym. lupamaksut (enintään 7 % tukikelpoisesta investoinnista);

— tontin hankinta, varustaminen ja maaperätutkimukset – tontin hankinnan ja yhteisön rahoitusta saavan hankkeen välillä on oltava tarkoin määritelty yhteys (10 % tukikelpoisesta investoinnista);

— koneistojen ja laitteiden verkkoon kytkennän edellyttämät rakennustyöt, enintään 20 % kustannusten kokonaismäärästä;

— tuotantotoimintaan tarvittavien kiinteistöjen hankinta – kiinteistöjen hankintaan on oltava erityiset perustelut siinä tapauksessa, että olisi mahdollista käyttää jo olemassa olevia tai aiemmin vuokrattuja kiinteistöjä tai rakentaa, organisoida uudelleen tai laajentaa niitä – säästyneitä kustannuksia lukuun ottamatta;

— uudet, rekisteröimättömät koneet, laitteet ja ajoneuvot;

— yrityksen atk-järjestelmät.

Aineettomat Investoinnit

— tuotemerkkien, patenttioikeuksien, käyttöilupien, taitotiedon tai patentoimattoman teknisen tietämyksen sekä atk-ohjelmistojen hankinta

Alat, joita tuki koskee: Tukea ei voida myöntää yrityksille, jotka toimivat seuraavilla aloilla:

— EHTY:n perustamissopimuksen liitteessä 1 tarkoitettu terästuotanto (NACE-luokka 221)

— laivanrakennus- ja korjaustoiminta (NACE-luokka 361.1, 361.2)

— synteettikuitujen tuotanto (NACE-luokka 260)

— ajoneuvoteollisuus (NACE-luokka 351)

— maataloustuotteiden tuotanto, jalostus ja kaupan pitäminen

Tuen myöntävän viranomaisen nimi ja osoite:

Regione Marche, Servizio Industria e Artigianato
Via Tiziano, 44
I-60100 Ancona
Persona da contattare: Dott. Fabio Belfiori
P. (39-07) 18 06 36 24

Tuen numero: XS 92/02

Jäsenvaltio: Italia

Alue: Ligurian alue

Tukiohjelman nimi tai yksittäisen tuen saaneen yrityksen nimi: Tavoitetta 2 koskeva Ligurian alueen yhtenäinen ohjelma-asiakirja kaudelle 2000–2006 – Toimenpide 3.2 ”Satama-alueiden kehittäminen” – Alatoimenpide B ”Satama-alueiden kunnostaminen matkailukäyttöön”

Oikeusperusta:

- Docup Obiettivo 2 Regione Liguria 2000-2006 approvato con Decisione Commissione Europea C(2001) 2044 del 7.9.2001;
- Complemento di Programmazione del Docup Obiettivo 2 Regione Liguria 2000-2006, approvato con Deliberazione Giunta regionale n. 1404 del 30.11.2001;
- Modifiche al Complemento di Programmazione del Docup Obiettivo 2 Regione Liguria 2000-2006, approvate con Deliberazione Giunta regionale n. 694 del 2.7.2002;
- Bando della Misura 3.2 «Riqualficazione aree portuali» — Sottomisura B «Aiuti per la valorizzazione a fini turistici delle aree portuali», approvato con Deliberazione della Giunta regionale n. 923 del 8.8.2002

Tukiohjelman arvioidut vuosikustannukset tai yritykselle myönnetyn yksittäisen tuen kokonaismäärä: Kokonaiskustannukset ovat 18 040 435 euroa ohjelman voimassaoloaikana. Vuosikustannukset jakautuvat seuraavasti:

- 5 721 441 euroa julkista rahoitusta vuotta 2002 koskevan tarjouskilpailun perusteella

Tuen enimmäisintensiteetti:

- investointiavustus, jonka nojalla tukea myönnetään pienyrityksille 15 % BAE ja keskisuurille yrityksille 7,5 % BAE tukikelpoisista kustannuksista (alv ei sisälly tukikelpoiisiin kustannuksiin);
- investointiavustus, jonka nojalla tukea myönnetään pienyrityksille 8 % NAE + 10 % BAE ja keskisuurille yrityksille 8 % NAE + 6 % BAE tukikelpoisista kustannuksista (alv ei sisälly tukikelpoiisiin kustannuksiin), kun toimenpiteet toteutetaan alueella, johon sovelletaan EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan poikkeusta

Täytäntöönpanopäivä: 16. syyskuuta 2002

Tukiohjelman tai yksittäisen tuen kesto: 31. joulukuuta 2006 asti tavoitteeseen 2 kuuluvilla alueilla ja alueilla, joihin

sovelletaan EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 3 kohdan c alakohdan poikkeusta

Tuen tarkoitus: Alatoimenpiteen tarkoituksena on tukea investointiohjelmia, joiden avulla parannetaan huvipurjehdukseen liittyvien matkailupalveluiden tarjontaa ja edistetään siten Ligurian rannikon alueellisen koordinoituisuunnitelman toteuttamista

Alat, joita tuki koskee: Matkailualalla toimivat yritykset, joiden toiminta kuuluu ISTAT 1991 -luokituksen kohtaan I.63.22.D. (matkailijasatamat, matkailu- ja purjehdussatamat, huvipurjehduskeskukset). Tukea voidaan myöntää kaikille yritysrekisteriin kuuluville yrityksille, joko yksittäisille yrityksille tai yritysten yhteenliittymille tai osuuskunnille, kunhan ne täyttävät yhteisön pk-yritysten määritelmän sellaisena kuin se on vahvistettuna tuotantotoimintaministeriön 27. lokakuuta 1997 antamalla asetuksella

Tuen myöntävän viranomaisen nimi ja osoite:

Regione Liguria
Dipartimento Sviluppo Economico
Settore Politiche di Sviluppo Industria e Artigianato
Via Fieschi, 15
I-16121 Genova

Tuen numero: XS 95/02

Jäsenvaltio: Italia

Alue: Apulia

Tukiohjelman nimi tai yksittäisen tuen saaneen yrityksen nimi: Pk-yritysten teknologiseen kilpailukykyyn liittyvät palvelut

Oikeusperusta:

- Legge 27.10.1994, n. 598, articolo 11 come modificato ed integrato da Legge 8.8.1995, n. 341, articolo 3; Legge 23.12.1999, n. 488, articolo 54; Legge 5.3.2001, n. 57, articolo 15;
- Decreto Legislativo 31.3.1998, n. 112, articolo 19;
- Decreto Legislativo 31.3.1998, n. 123;
- Regolamento CE n. 70 del 12.1.2001;
- Delibera Giunta regionale n. 1376 del 5.10.2001

Tukiohjelman arvioidut vuosikustannukset tai yritykselle myönnetyn yksittäisen tuen kokonaismäärä: 7 746 853,48 euroa

Tuen enimmäisintensiteetti: EU:n aluetukikartassa Apulian alueelle sallittu tuen enimmäisintensiteetti (35 % NAE + 15 % BAE)

Täytäntöönpanopäivä: (Tukea ei kuitenkaan myönnetä ennen kuin tämä tukea koskeva tiivistelmä on toimitettu komissiolle)

Tukiohjelman tai yksittäisen tuen kesto: 31. joulukuuta 2006 asti

Tuen tarkoitus: Tuen tarkoituksena on helpottaa teknologisen kilpailukyvyyn parantamiseen tarkoitettujen palvelujen hankintaa pk-yrityksissä myöntämällä niille korko- ja pääomatukea

Alat, joita tuki koskee: Tuki on tarkoitettu yritysrekisteriin kuuluville pk-yrityksille investointeihin, jotka eivät koske seuraavilla aloilla harjoitettavaa taloudellista toimintaa:

- maatalous
- kalastus
- terästeollisuus
- synteetti- ja tekokuitujen valmistus
- laivanrakennus
- kuljetuspalvelut
- EY:n perustamissopimuksen liitteessä I lueteltujen tuotteiden tuottamiseen tai jalostamiseen taikka kaupan pitämiseen liittyvä toiminta

Tuen myöntävän viranomaisen nimi ja osoite:

Regione Puglia
Assessorato Industria, Commercio e Artigianato
Corso Sonnino, 177
I-70121 Bari (BA)

Muut tiedot: Tukiohjelmalla ei sovelleta investointeihin, joissa vähintään toinen seuraavista ehdoista täyttyy:

a) koko hankkeen tukikelpoiset kokonaiskustannukset ovat vähintään 25 miljoonaa euroa ja tuen nettointensiteetti on aluetukeen oikeutetuilla alueilla vähintään 50 prosenttia kyseisen alueen aluetukikartassa määrätystä nettotuen enimmäismäärästä

tai

b) tuen bruttomäärä on yhteensä vähintään 15 miljoonaa euroa.

Tukiohjelmalla ei sovelleta vientitoimintaan eli se ei ole tukea, joka välittömästi liittyy vientimääriin, jakeluverkon perustamiseen tai toimintaan tai muihin vientitoimintaan liittyviin juokseviin kustannuksiin eikä sen avulla suosita kotimaisia tuotteita tuontituotteiden kustannuksella.

Ainoastaan tukihakemuksen esittämisen jälkeen syntyneet kustannukset ovat tukikelpoisia.

Teknisen kilpailukyvyyn parantamiseen tarkoitettujen tukikelpoisien kustannukset eivät saa olla jatkuvia eivätkä säännöllisesti toistuvia eivätkä ne saa liittyä yritykseen tavanomaisiin toimintakustannuksiin.

Toinen tuen myöntämisen ennakoedellytys on, että investoinnin rahoittaa pankki, joka arvioi yrityksen luottokelpoisuuden ja kehitysnäkymät

VALTIONTUKI – BELGIA

Tuki C 53/03 (ex NN 62/03) – ABX Logistics -yhtiölle tarkoitettu rakenneuudistustuki

Kehotus huomautusten esittämiseen EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdan mukaisesti

(2004/C 9/06)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

Komissio on ilmoittanut 23. heinäkuuta 2003 päivätyllä, tätä tiivistelmää seuraavilla sivuilla todistusvoimaisella kielellä toistetulla kirjeellä Belgialle päätöksestään aloittaa EY:n perustamissopimuksen 88 artiklan 2 kohdassa tarkoitettu menettely, joka koskee mainitun toimenpiteen osaa.

Asianomaiset voivat esittää huomautuksensa toimenpiteistä, joita koskevan menettelyn komissio aloittaa kuukauden kuluessa tämän tiivistelmän ja sitä seuraavan kirjeen julkaisemisesta. Huomautukset on lähetettävä osoitteeseen

European Commission
Directorate-General for Energy and Transport
Directorate A – General Affairs and Resources
Rue de la Loi/Wetstraat, 200
B-1049 Brussels
Faksi (32-2) 296 41 04.

Huomautukset toimitetaan Belgialle. Huomautuksia esittävän asianomaisen on pyydettävä kirjallisesti henkilöllisyyden luottamuksellista käsittelyä, ja tämä pyyntö on perusteltava.

TIIVISTELMÄ

1. MENETTELY

Belgia ilmoitti 17. helmikuuta 2003 päivätyllä kirjeellä, jonka komissio kirjasi saapuneeksi samana päivänä (numerolla Tren A/13396), ABX Logistics -yhtiötä koskevasta rakenneuudistus-suunnitelmasta. Komissio esitti asiasta lisäkysymyksiä 9. huhtikuuta 2003 päivätyllä kirjeellä ja sai vastauksen 7. toukokuuta 2003 päivätyllä kirjeellä. Belgian viranomaiset ja komission yksiköt pitivät 26. toukokuuta 2003 kokouksen, jossa esitettiin kysymyksiä Belgian viranomaisille ja saatiin joitakin lisätietoja. Belgian viranomaiset antoivat vielä komissiolle lisätietoja 20. kesäkuuta 2003.

Menettelyssä on otettu huomioon 27. lokakuuta 1999 tehty kantelu (kirjattu komissiossa 3. marraskuuta 1999 numerolla 68390) laittomaksi väitetystä tuesta, joka oli myönnetty Belgian rautatieyhtiön SNCB:n hankkiessa ABX Logistics Bahntrans GmbH -yhtiön.

Koska erät ilmoituksessa mainitut toimenpiteet on jo toteutettu, tuki kirjataan ilmoittamattomaksi tueksi tunnuksella NN.

2. KUVAAUS TUESTA

Belgian viranomaiset ovat ilmoittaneet SNCB:n omistamaan ABX Logistics -ryhmään kuuluvien kuljetusyritysten raken-

neuudistuksesta. Rakenneuudistuksen ensimmäisessä vaiheessa kaikki ABX-yhtiön kannattavat yksiköt kerätään holdingyhtiöön ja ABX-yhtiön Saksassa, Ranskassa ja Alankomaissa toimiville kannattamattomille yksiköille tehdään rakenneuudistus. Kun rakenneuudistus on tehty, kyseiset kolme yksikköä liitetään uudistuksen toisessa vaiheessa holdingyhtiöön. Operaation rahoituksesta vastaa SNCB, joka myöntää ABX-yhtiölle yhdeksi vuodeksi 140 miljoonan euron tilapäisen luoton ja muuttaa velkoja, joita ABX-yhtiöllä on SNCB:lle, 91,6 miljoonan arvosta pääomaksi.

Ilmoitus sisältää myös muita tietoja, joita komissio aikoo tutkia tämän asian yhteydessä. Ne koskevat muita varoja, joita on myönnetty ABX-yhtiön hyväksi ennen sen rakenneuudistusta, sekä SNCB:n hankkimaa ABX Logistics -yhtiön kansainvälistä verkkoa.

2.1 Tuensajaat

Tuensajina ovat ABX sekä SNCB, joka on hankkinut itselleen ABX:n verkon.

2.2 Rahoitusvarojen alkuperä

SNCB on antanut varat ABX-yhtiön käyttöön.

3. TUEN ARVIOINTI

3.1 Valtiontuen todentaminen

Toisin kuin Belgian viranomaiset esittävät ilmoituksessaan, komissio on todennut useita merkittäviä asianhaaroja, jotka viittaavat siihen, että kaikki SNCB:n ABX-yhtiön hyväksi myöntämät varat ovat suoraan tai epäsuorasti peräisin valtiolta, jolloin ne katsotaan EY:n perustamissopimuksen 87 artiklan 1 kohdassa tarkoitetuksi valtiontueksi.

3.2 Arviointi

Komissio epäilee, onko ABX-yhtiö kelpoinen saamaan rakennusuudistustukea, koska ei ole osoitettu, että ABX-yhtiön kannattavat yksiköt eivät voi itse täyttää osittain tai kokonaan niiden kolmen Saksassa, Ranskassa ja Alankomaissa toimivan yksikön rahoitustarpeita, joissa on tehtävä rakennuudistus.

Komissio epäilee myös, tuleeko ABX Logistics -yhtiöstä ja erityisesti rakennuudistuksen kohteena olevista yksiköistä kannattavia pitkällä aikavälillä, koska pitkän aikavälin rahoitustarpeita ei tyydytetä lyhytaikaisella (vuoden kestävällä) rahoituksella ja rakennuudistus riippuu pitkälti siitä, voiko ABX myydä lisäomaisuutta nopeasti ja hyvään hintaan ja vetäkö se puoleensa yksityistä pääomaa.

Lisäksi komissio epäilee, että kilpailu voi vääristyä sen vuoksi, että ABX-ryhmä ei ehkä tarjoa mitään tuen vastikkeeksi. Se epäilee myös, voidaanko tuki rajoittaa minimiin lyhyen ja pitkän aikavälin varojen välisen epäsuhtaan vuoksi ja ovatko ABX-yhtiötä koskevat (uudelleen)investoinnit perustamissopimuksen mukaisia. Lisäksi sillä on epäilyjä ABX-yhtiötä koskevien (uudelleen)investointien rahoittamiskeinojen suhteen.

Neuvoston asetuksen (EY) N:o 659/1999 14 artiklan mukaan sääntöjenvastainen tuki voidaan periä takaisin tuensaajalta.

KIRJE

”Hierbij stelt de Commissie België ervan in kennis dat zij na bestudering van de door uw autoriteiten verstrekte informatie over bovenvermelde maatregel besloten heeft de procedure van artikel 88, lid 2, van het EG-Verdrag in te leiden.

1. PROCEDURE

- (1) Bij brief van 17.2.2003 heeft België kennis gegeven van een herstructureringsplan ten behoeve van ABX Logistics, dat door de Commissie op 17.2.2003 is geregistreerd (nr. Tren A/13396). De Commissie heeft bij brief van 9.4.2003 bijkomende vragen gesteld en heeft daarop een antwoord ontvangen bij brief van 7.5.2003. Op 26.5.2003 heeft een bijeenkomst tussen de diensten van de Commissie en de Belgische autoriteiten plaatsgevonden waarbij een aantal vragen aan de Belgische autoriteiten is voorgelegd en extra informatie is verkregen. Op 20.6.2003 hebben de Belgische autoriteiten de Commissie aanvullende gegevens doen toekomen.
- (2) Ook is rekening gehouden met een klacht van 27.10.1999 (bij de Commissie geregistreerd op 3.11.1999 onder nr. 68390) en de in aansluiting op

deze klacht ingediende documenten (waarvan het laatste is toegezonden bij brief van 30.6.2003 en door de Commissie is geregistreerd op 2.7.2003) met betrekking tot vermeende illegale steun die zou zijn verleend in het kader van de acquisitie door de NMBS van ABX Logistics Bahntrans GmbH.

- (3) Aangezien sommige onderdelen van het medegeedeelde plan reeds ten uitvoer zijn gelegd, is het dossier geregistreerd met de vermelding „niet aangemeld” (non notifié — NN).
- (4) Door haar brief van 12.7.2003, geregistreerd door de Commissie op 14.7.2003, heeft de Vice-Eerste Minister, minister van de Werkgelegenheid en de Politiek van de gelijke kansen, Mevrouw Laurette Onkelinx, aan de Vice-president van de Europese Commissie, Mevrouw Loyola de Palacio, geschreven om deze laatste in te lichten over het belang van deze zaak voor België.

2. GEDETAILLEERDE BESCHRIJVING VAN DE MAATREGEL

2.1. Titel

- (5) In het verlengde van het dossier „redding van ABX Logistics” (dossier nr. N 769/2002), dat door de Commissie op 21.1.2003 is goedgekeurd, heeft België een „herstructureringsplan voor ABX Logistics” aangemeld. Bij bestudering van de kennisgeving is echter gebleken dat andere punten die niet rechtstreeks deel uitmaken van het herstructureringsdossier nader onderzoek behoeven. Het gaat om andere geldstromen ten gunste van ABX en de acquisitie van het ABX-netwerk door de NMBS.

2.2. ABX Logistics

2.2.1. Voorgeschiedenis

- (6) Als reactie op de concurrentie door het goederenvervoer over de weg heeft de NMBS reeds in de jaren dertig een vervoersdienst met vrachtwagens ontwikkeld binnen haar goederenvervoerspoort. Voor kleine ladingen is vervoer over de weg per vrachtwagen namelijk een betere propositie dan vervoer per goederenwagon. Deze pakketdienst kreeg in 1966 de naam „NMBS-pakjesdienst”.
- (7) De beheersorganen van de NMBS hebben in maart 1992 een moderniseringsplan aangenomen dat gebaseerd was op een autonoom statuut binnen het bedrijf en dit heeft begin 1994 geleid tot de oprichting van een autonome exploitatie-eenheid binnen de NMBS (dus niet met een afzonderlijke rechtspersoonlijkheid die losstaat van die van de NMBS). Deze activiteit kreeg de naam „ABX transport” in 1996, en vervolgens de naam „ABX Logistics België/Belgique” in 1998. Aanvankelijk was het alleen de bedoeling van de NMBS een netwerk voor de

Benelux te ontwikkelen, en daartoe werd in 1997 „ABX Nederland BV” overgenomen.

2.2.2. Structuur op mondiale schaal

(8) Gezien de toenemende internationalisering van haar klantenbestand, de ontwikkeling van de regelgeving op het gebied van het goederenvervoer per spoor en de initiatieven van de concurrentie, heeft de NMBS vervolgens besloten de geografische reikwijdte van haar pakket- en goederenvervoersdiensten uit te breiden. Daartoe heeft zij besloten een netwerk te ontwikkelen met een aantal partners die actief waren in de sectoren logistiek en vervoer (door de lucht, over zee, per spoor en over

de weg) om een volledige dienst van deur tot deur te kunnen aanbieden en met name marktaandeel in het Europese achterland van de Belgische havens te heroveren.

(9) Deze ontwikkelingsstrategie heeft de NMBS uiteindelijk gebracht tot de acquisitie in 1998 van het ABX-netwerk dat wereldwijd ongeveer 107 geconsolideerde dochtermaatschappijen telde (dochtermaatschappijen binnen het consolidatiebereik van de NMBS per 31.12.2001), meer bepaald in Duitsland, Frankrijk, Nederland, Italië, Portugal, Verenigd Koninkrijk, Argentinië, Chili, Japan, Mexico, Zuid-Afrika, Zuid-Korea, de Filipijnen en Egypte. In Europa werden de volgende acquisities gedaan ⁽¹⁾:

Tabel nr. 1

Investerings	Land	Acquisitiedatum	Huidige naam	Miljoen euro
				Aankoopprijs
Bahntrans	D	juni 1998	ABX Logistics (Deutschland) GmbH	[...]
Thyssen Haniel Logistik	D	juni 1998	Oprichting van de Holding ABX Transport & Logistics GmbH, waarbij 136 miljoen euro is gebruikt voor de acquisitie van Thyssen Haniel Logistik	[...]
Kapitaalinjecties	D	2001		[...]
Saima Avandero	I	september 1999	Saima Avandelo SpA et MTN	[...]
Dubois en Adora	F	jan. 2000	ABX Logistics France SA	[...]
Acquisitie Nedloyd E1 France BV	F	1999		[...]
Kapitaaluitbreiding	F	2001		[...]
Transports Testud	F	dec. 2000	Transports Testud SA	[...]
Bouquerod-SNTO	F	juni 2001	Bouquerod-SNTO groep	[...]
Eurofrete + TPT	P			[...]
VTS Beheer (incl. Wegtransport)	NL	nov. 2001	ABX Logistics Domestic (Nederland) BV	[...]
Kapitaaluitbreiding Holding ABX Logistics				[...]
Kersten Hunik Holding	NL	febr. 1999		[...]
Acquisitie ABX Logistics Belgium NV		2001	ABX Logistics Belgium NV	[...]
Totaal (1) investering in aandelen				[...]
Vorderingen op Europese maatschappijen				
ABX Logistics Portugal				[...]
ABX Logistics Ireland				[...]

Investeringen	Land	Acquisitiedatum	Huidige naam	Aankoopprijs
ABX Logistics Holding Nederland BV				[..]
ABX Logistics International				[..]
ABX Logistics Group NV				[..]
Vorderingen op maatschappijen buiten Europa				
ABX Logistics Australia				[..]
ABX Logistics Singapore				[..]
Waarborgsommen, afrondingen, diversen				[..]
Totaal (2) aan vorderingen en diversen				[..]
Totaal (3) = (1 + 2)				672,4

Opmerking: bij het bedrag [..] (*) voor de acquisitie van Bahntrans is rekening gehouden met de compensaties die nog moeten worden betaald door de vorige aandeelhouders. Om deze reden is dit bedrag niet verwerkt in het bovenvermelde totaal.

(*) Zakengeheim.

2.2.3. Huidige situatie

- (10) Momenteel omvat de economische groepering ABX Logistics in ernstige financiële problemen verkerende dochtermaatschappijen (in Duitsland, Frankrijk en Nederland) die moeten worden geherstructureerd, maar ook andere die volgens het meegedeelde plan nu al levensvatbaar zouden zijn en niet moeten worden geherstructureerd, maar volgens het plan zouden worden opgenomen in een holding.

2.2.4. Sectoren waarin ABX actief is

- (11) De Belgische autoriteiten omschrijven ABX Logistics als een „vervoerder” (2) van goederen.
- (12) Volgens de recentste door België verstrekte informatie is ABX voor 49 % actief in de sector wegvervoer, voor 42 % in de sector lucht- en zeevervoer, voor 8 % in de sector logistiekcontracten en voor 1 % in andere vormen van dienstverlening.

2.2.5. Het marktaandeel van ABX

- (13) In 2001 heeft de groep ABX Logistics 89 % van zijn omzet in Europa gemaakt, 6 % in Azië en 5 % in Amerika. De omzet in Europa kan als volgt worden gespecificeerd: 32 % in Duitsland, 27 % in Frankrijk, 24 % in Italië, 6 % in België, 4 % in Spanje en 7 % in diverse landen.
- (14) De groep ABX Logistics heeft een aandeel van 1,9 % van de totale Europese markt, meer bepaald 3,1 % in de sector wegvervoer, 2 % in de luchtvaartsector en 1,8 % in de zeevaartsector.

- (15) Volgens de door België gedane opgave is de Europese markt waarbinnen ABX actief is tussen 1999 en 2002 met – 5,6 % gegroeid. De Belgische autoriteiten verwachten dat na een vertraging van de economische groei in de periode 2001-2003 de vervoers- en logistiekmarkt weer op het hoge groeitempo van de voorgaande jaren zal komen.

2.2.6. Juridische structuur van ABX

- (16) Volgens de Belgische autoriteiten houdt de groep ABX Logistics zich bezig met het geheel van aanvoer- en afvoeractiviteiten vóór en na het eigenlijke transport, alsook met alle logistieke activiteiten binnen de NMBS.
- (17) De groep ABX Logistics omvat alle ondernemingen die onder de bedrijfsnaam „ABX Logistics” opereren, inclusief de drie entiteiten waarop de aangemelde herstructureringsmaatregelen rechtstreeks betrekking hebben.
- (18) Momenteel heeft ABX Logistics nog geen uniforme juridische structuur in de vorm van een algemene holdingmaatschappij. Een dergelijke structuur wordt evenwel overwogen (in de eerste fase van de herstructurering). Qua rechtspersoonlijkheid gaat het om een onderdeel van de NMBS zelf, plus een reeks dochtermaatschappijen die in het bezit zijn van de NMBS, hetzij direct, hetzij indirect via als tussenschakel optredende holdings in bepaalde landen. ABX Logistics wordt echter wel geleid door een eigen uitvoerend comité dat zorgt voor de coördinatie van het beheer van de dochtermaatschappijen. Naar de markt toe treedt ABX Logistics op als een geïntegreerde groep.

2.3. De NMBS

2.3.1. Rechtsvorm van de NMBS

- (19) De NMBS is opgericht bij de Belgische wet van 26 juli 1926. Sinds 14.10.1992 is de NMBS een autonome openbare onderneming en naamloze vennootschap naar publiekrecht⁽³⁾. De NMBS valt bijgevolg onder de voor naamloze vennootschappen geldende wettelijke en bestuursrechtelijke bepalingen van het handelsrecht voor alle aspecten die niet uitdrukkelijk zijn geregeld bij of krachtens titel I van de wet van 21 maart 1991 dan wel door of krachtens een specifieke wet.

2.3.2. Maatschappelijk doel van de NMBS

- (20) Het maatschappelijk doel van de NMBS is het vervoeren van passagiers en goederen per spoor. De NMBS kan zelf of via deelname aan bestaande of nog op te richten Belgische, buitenlandse of internationale organisaties, alle commerciële, industriële of financiële activiteiten verrichten die direct of indirect geheel of gedeeltelijk betrekking hebben op haar maatschappelijk doel of de verwezenlijking of ontwikkeling daarvan kunnen vergemakkelijken of bevorderen.
- (21) Als autonome openbare onderneming vervult de NMBS taken op het gebied van de openbare dienstverlening⁽⁴⁾, die volgens de Belgische autoriteiten echter los staan van de activiteiten van de ondernemingen waarop deze herstructurering betrekking heeft.

2.3.3. De organen

- (22) De beheersorganen van de NMBS zijn de raad van bestuur, het directiecomité en de gedelegeerd bestuurder. De raad van bestuur bestaat uit tien leden, met inbegrip van de gedelegeerd bestuurder. De bestuurders⁽⁵⁾ worden benoemd door de Koning bij besluit van de Ministerraad. Zij worden na een open procedure gekozen op basis van de complementariteit van hun kwalificaties, onder andere op het gebied van financiële en boekhoudkundige analyse, juridische aspecten, kennis van de vervoersector, kennis op het gebied van mobiliteit, personeelsbeleid en sociale betrekkingen.

2.3.4. Autonome beslissingsbevoegdheid van de NMBS

- (23) Het zelfstandige karakter van de autonome openbare ondernemingen zoals de NMBS vindt zijn oorsprong in artikel 7 van de wet van 21 maart 1991 waarin is bepaald dat „de autonome overheidsbedrijven vrij, binnen de

grenzen van deze wet, alle bedrijvigheden kunnen ontwikkelen die verenigbaar zijn met hun doel. Zij kunnen bij beslissing van hun raad van bestuur bijhuizen of agentschappen oprichten in België en in het buitenland”.

- (24) Voorts is in dezelfde wet bepaald dat deze bedrijven „vrij, binnen de grenzen van hun doel, beslissen over de verwerving, de aanwending en de vervreemding van hun lichamelijke en onlichamelijke goederen, de vestiging of opheffing van zakelijke rechten op deze goederen, alsmede over de uitvoering van dergelijke beslissingen”. Evenwel kan „een beheerscontract een bedrag bepalen boven hetwelk elke beslissing tot verwerving, oprichting of vervreemding van een onroerend goed of recht onderworpen is aan de voorafgaande machtiging van de minister”.
- (25) Behalve wat betreft beleggingen in vreemde munt (die onderworpen zijn aan de voorafgaande machtiging van de minister van financiën, met uitzondering van verrichtingen in deviezen die commerciële verrichtingen dekken), gelden ten aanzien van de autonomie van de overheidsbedrijven zoals de NMBS alleen beperkingen voor de uitvoering van en opdrachten van openbare dienst, waarvan de regels en voorwaarden zijn vastgesteld in het beheerscontract⁽⁶⁾.
- (26) De Belgische wetgever heeft voorzien in een aantal mechanismen van beperkte opzet om na te gaan of een autonoom overheidsbedrijf geen inbreuk maakt op de wet, zijn organiek statuut of het beheerscontract. Het belangrijkste van deze mechanismen is het aanstellen van een regeringscommissaris die zitting neemt in de beheersorganen, met name de raad van bestuur en het directiecomité, en die erop moet toezien dat de wet, het organiek statuut van de NMBS en het beheerscontract worden nageleefd.
- (27) Volgens de Belgische autoriteiten⁽⁷⁾ „heeft de NMBS voor alle opeenvolgende acquisities van de maatschappijen van de groep ABX Logistics noch de voogdijminister, noch de regering om machtiging verzocht. Het initiatief voor al deze acquisities is namelijk genomen op het niveau van de NMBS-directie. Omgekeerd hebben noch de voogdijminister, noch de regering, bij gebrek aan bevoegdheden terzake, aan de NMBS instructies gegeven betreffende die acquisities, laat staan deze verboden”.

2.3.5. De financiële toestand van de NMBS

- (28) Onderstaande tabel, die een weergave is van de informatie waarover de Commissie beschikt, geeft een overzicht van de financiële situatie van de NMBS en van het nettoresultaat van ABX:

Tabel nr. 2

	Miljoen euro				
	1	2	3	4	5
	NMBS	NMBS	NMBS	NMBS	Groep ABX Logistics
	Nettoresultaat statutaire rekeningen	Nettoresultaat geconsolideerde rekeningen	Schulden statutaire rekeningen	Schulden geconsolideerde rekeningen	Nettoresultaat
1990	- 11,7				
1991	- 29	13,5			
1992	- 55,7	- 20,5			
1993	- 22,2	5,1			
1994	- 29,6	- 33,6			
1995	0	8,5	3 789		
1996	- 61,1	55,1	4 156		
1997	- 24,8	55	3 490		
1998	64,8	64,8	3 753		
1999	64,2	36,5	4 555	5 203	- 22,7
2000	25	- 17,9	5 634	6 713	- 62,6
2001	- 188,8	- 285,1	7 300	8 597	- 246,5
2002	- 866,9				
Totaal					

Opmerking: het hier in kolom 5 weergegeven nettoresultaat van ABX is het resultaat na afschrijving van de goodwill⁽⁸⁾ en exclusief het resultaat van de divisie ABX België, dat deel uitmaakt van de statutaire rekeningen van de NMBS.

(29) In dit verband dient op verschillende aspecten te worden gewezen. Enerzijds heeft de NMBS een aanzienlijke en langlopende schuld. Deze bedroeg 3,7 miljard euro in 1995 en is daarna fors gestegen tot 7,3 miljard euro in 2001. Wat dit betreft merkt⁽⁹⁾ het Belgische Rekenhof op dat ten aanzien van „de financiële sanering en de vermindering van de schuld van de NMBS geen bevredigende omzetting in Belgisch recht heeft plaatsgevonden en dat de maatregelen waarin is voorzien bij de beheerscontracten niet tot een feitelijke verlaging van de schuldenlast hebben bijgedragen. [...] Het is niet te achterhalen welk deel van de schuld, die op 31 december 1999 112 miljard frank bedroeg, betrekking heeft op de in Richtlijn 91/440/EEG bedoelde schuld. [...] De schuldenproblematiek van de NMBS krijgt een extra dimensie in het licht van het plan „Doelstelling 2005”.

(30) Voorts heeft de acquisitie van het wereldwijde ABX-netwerk vanaf 1998 plaatsgevonden toen de NMBS reeds gebukt ging onder een zware schuldenlast.

(31) Tevens heeft ABX Logistics grote verliezen gemaakt vanaf het eerste jaar, waarna nog een groot aantal nieuwe acquisities is gedaan.

2.4. Begroting

(32) Het onderhavige besluit heeft betrekking op het onderzoek van de drie belangrijkste aspecten i) de herstructurering van ABX, ii) de overige financiële transacties ten gunste van ABX (kapitaalinjecties/-verhogingen binnen ABX, conversie van schulden en garanties) en iii) de acquisitie van het ABX-netwerk.

2.4.1. Aspect 1: Herstructurering van ABX

(33) Het aangemelde herstructureringsplan moet worden gefinancierd met van de Nationale Maatschappij der Belgische Spoorwegen (hierna de „NMBS”) afkomstige middelen en met eigen middelen. Het betreft:

a) een overbruggingskrediet voor een totaalbedrag van 140 miljoen euro met een looptijd van 12 maanden waarmee in hoofdzaak de zeer kortlopende overbruggingskredieten worden geconsolideerd die de Commissie in haar besluit van 21.1.2003 had goedgekeurd;

- b) omzetting in ABX-kapitaal van bepaalde uitstaande schulden aan de NMBS voor een totaalbedrag van 91,6 miljoen euro ⁽¹⁰⁾ en
- c) wat eigen middelen betreft, hoofdzakelijk de verkoop van activa en kostenbesparingen door middel van een interne reorganisatie en een personeelsinkrimping.

2.4.2. Aspect 2: Andere transacties ten gunste van ABX

- (34) In hun kennisgeving preciseren de Belgische autoriteiten dat een bijkomend bedrag van 21 miljoen euro aan leningen aan de groep ABX Logistics door de NMBS in kapitaal zal worden omgezet, maar zij voegen daaraan toe dat deze operatie geen onderdeel is van de herstructurering. Dit bedrag valt uiteen in 3 miljoen euro voor ABX Logistics (Ireland) Ltd., 11 miljoen euro die als leningen in de boeken van ABX Logistics NV moeten blijven staan en 7 miljoen euro voor de ABX-dochtermaatschappijen buiten de EU (met name in Singapore en Australië), die desondanks deel uitmaken van de Duitse ABX-subgroep ⁽¹¹⁾.
- (35) De Commissie constateert anderzijds dat in het recente verleden een aantal financiële transacties heeft plaatsgevonden. Het betreft:
 - a) bedragen van respectievelijk 55 miljoen euro en 50 miljoen euro die de NMBS in 2001 en 2002 heeft gestoken in ABX Logistics (Deutschland) GmbH (en haar dochtermaatschappij Collico Verpackungslogistik und Service GmbH ⁽¹²⁾), via hun holdingmaatschappij (zie tabel nr. 2);
 - b) een geheel door de NMBS voltekende kapitaalverhoging van 30 miljoen euro ten gunste van ABX Logistics (France) SA ⁽¹³⁾, die volgde op een financiële herstructurering van ABX-F eind 2001 (zie tabel nr. 2) en
 - c) een in 2001 uitgevoerde kapitaalverhoging van bijna 20 miljoen euro ten gunste van VTS Beheer BV (met inbegrip van ABX Logistics Domestic (Nederland) BV ⁽¹⁴⁾ (zie tabel nr. 2).
- (36) Anderzijds blijkt dat de NMBS een hele reeks garanties en waarborgbrieven heeft aangeboden voor verschillende bedragen voor rekening van ABX, waarvan de lijst door de Belgische autoriteiten aan de Commissie is toegezonden. Het gaat om bedragen van 131 641 887 EUR, 333 782 956 DEM, 31 100 000 NLG, 2 000 000 USD, 1 200 000 000 WON (Korea) en 19 200 000 SGD (Singapore).
- (37) Ook blijkt dat volgens de nota van 20.2.2002 ⁽¹⁵⁾ van „Ecolo” (politieke partij waarvan de voormalige minister van vervoer en mobiliteit, mevrouw Isabelle Durant deel uitmaakt), de staat ten gunste van ABX garanties heeft verstrekt voor een bedrag van 347 miljoen euro.

2.4.3. Aspect 3: Acquisitie van het ABX-netwerk

- (38) Volgens de Belgische autoriteiten zouden de acquisitie van het ABX-netwerk en de daarmee samenhangende leningen van 1998 tot nu reeds 672,4 miljoen euro

hebben gekost (zie tabel nr. 1). Volgens een andere bron zou de NMBS sinds 1993 de volgende bedragen in ABX hebben gestoken:

- a) 200 miljoen euro tussen 1993 en 1998 voor de redding en herstructurering van de intussen als ABX herdoopte afdeling NMBS-Pakjesdienst,
- b) 750 miljoen euro tussen 1998 en 2002 voor de ontwikkeling van ABX op Europees en mondiaal niveau via een groot aantal aankopen die eind 2002 voor een bedrag van 1 symbolische euro in de balans van de NMBS werden opgevoerd,
- c) 200 miljoen euro tussen 1999 en 2003 voor kapitaalverhogingen in Frankrijk, Duitsland en Nederland na geleden verliezen en
- d) 252,6 miljoen euro in 2003 (140 miljoen euro in contanten en 112,2 miljoen euro aan in kapitaal omgezette vorderingen) als laatste steun. De onderhavige kennisgeving heeft op deze steun betrekking.

(39) In totaal zou het gaan om een bedrag tot 1,4 miljard euro.

- (40) Wat meer bepaald de klacht ten aanzien van de overname van Bahntrans betreft, vragen de klagers een toelichting over de aankoopprijs van deze maatschappij, de aankoopvoorwaarden (eventuele verplichtingen, garanties, concurrentiebeperkingen, eventuele toezeggingen, met name wat betreft het overnemen van personeel door Deutsche Bahn, enz.), het bedrag van de verliezen, het herstelplan, met inbegrip van investeringen en de financiering daarvan, het door ABX Logistics Deutschland GmbH toegepaste prijsbeleid, alsook de elementen die de toekenning van reddingssteun rechtvaardigen.

2.5. Oorsprong van de middelen

- (41) In hun kennisgeving van 17.2.2003 bevestigen de Belgische autoriteiten dat „met het structureringsplan geen enkele rechtstreekse financiële interventie van de kant van de Belgische overheid of een ander Belgisch openbaar lichaam gemoeid is. Dit plan en de achterliggende strategie zijn namelijk autonoom door de NMBS ontwikkeld. De betrokken financiële interventies vloeien niet voort uit besluiten of instructies van de Belgische regering en deze laatste heeft geen invloed uitgeoefend op de besluitvorming inzake die interventies. Zij kunnen dus niet aan de staat worden toegerekend” ⁽¹⁶⁾.
- (42) Hetzelfde geldt voor de acquisitie van het ABX-netwerk door de NMBS; ook in dit verband wijzen de Belgische autoriteiten nadrukkelijk op de beheersautonomie van de NMBS, zoals hierboven reeds aangegeven.
- (43) Er dient evenwel op te worden gewezen dat de Commissie een aantal aanwijzingen heeft dat de toewijzing van de middelen van de NMBS aan ABX aan de staat zou kunnen worden toegerekend. Het betreft met name het „Verslag van de vergadering van de Ministerraad [van de Belgische regering] van 22 februari 2002” en de daarop betrekking hebbende persmededeling ⁽¹⁷⁾, die luidt als volgt:

„Op voorstel van de Eerste Minister heeft de Ministerraad een aantal maatregelen goedgekeurd met betrekking tot de activiteiten van ABX. De volgende beslissingen werden getroffen op basis van de gegevens en de strategische overwegingen overgemaakt door de NMBS: de NMBS zal overgaan tot de oprichting van een holdingmaatschappij waarin het geheel van de activiteiten van ABX ondergebracht zijn. [...] Bij de oprichting van de holding ABX en haar dochtermaatschappijen zal de aandeelhouder van de NMBS de Raad van Bestuur benoemen van deze ondernemingen. [...] Een privé-inbreng van risicokapitaal zal gezocht worden van, in een eerste fase, maximaal 250 miljoen euro, waarbij het aandeel van de NMBS gedilueerd zal worden. De NMBS zal een laatste inbreng van middelen in de „ABX Logistics Group” realiseren van maximaal 50 miljoen euro in de vorm van een achtergestelde lening om de situatie aan te zuiveren [...]”⁽¹⁸⁾.

- (44) In dit verband kan ook het Rekenhof worden aangehaald⁽¹⁹⁾ dat de opmerkingen van de Europese Commissie overneemt en tevens aanstipt dat de beheersafhankelijkheid van de NMBS ten opzichte van de Belgische staat vrij beperkt is.
- (45) Zoals door de vertegenwoordigers van de Belgische autoriteiten tijdens de vergadering van 26.5.2003 werd bevestigd, is de schuld van de NMBS aangegaan bij financiële instellingen.
- (46) Volgens de door België verstrekte informatie⁽²⁰⁾ komen de door de NMBS in ABX uitgevoerde investeringen ten laste van haar eigen schuld.
- (47) De Commissie kan op dit moment niet uitmaken of de schuldeisers van de NMBS zekerheden hebben gekregen, met name in de vorm van een staatsgarantie, die zouden kunnen verklaren waarom zij tot op heden nog niet om terugbetaling hebben verzocht. In de in voetnoot 19 aangehaalde nota van Ecolo van 20.2.2002 wordt echter melding gemaakt van een bedrag van 347 miljoen euro aan staatsgaranties ten gunste van ABX.

2.6. Begunstigden

- (48) *Herstructurering*: Volgens de Belgische autoriteiten zal de financiering van de herstructurering van ABX met middelen van de NMBS centraal worden geregeld en uitgevoerd via de holdingmaatschappij ABX Logistics Group NV. Deze holding zal een deel van de middelen van de NMBS voor zijn eigen financiering reserveren en zal de rest van de middelen naargelang van de behoeften verdelen onder de drie rechtstreeks begunstigde maatschappijen, namelijk „ABX-D”, „ABX-F” en „ABX-NL”. De rechtstreeks begunstigden van de herstructureringssteun zijn dus ABX Logistics Group NV, een aantal van de dochtermaatschappijen daarvan die in fase 1 steun ontvangen (met name in de vorm van omzetting van schuld in kapitaal), alsook ABX-D, ABX-F en ABX-NL, die moeten worden geherstructureerd. Men kan zich echter afvragen of niet de NMBS als geheel, die toch de moedermaatschappij van de ABX-onderdelen is, als het bedrijf in moeilijkheden en/of de begunstigde van de betrokken steun moet worden beschouwd.

- (49) *Kapitaalinjecties buiten de herstructurering om*: De rechtstreeks begunstigden van bovenvermelde kapitaalinjecties/-verhogingen buiten de herstructurering om zijn ABX-D, ABX-F en ABX-NL.

- (50) *Acquisities*: De maatschappij die een potentieel financieel voordeel geniet dat bij de acquisitie van het ABX-netwerk is verkregen, is de NMBS, aangezien deze gebruik zou hebben kunnen maken van staatsmiddelen om deze acquisities te bekostigen, toen zij daar zelf geen geld voor had.

2.7. Duur

- (51) De herstructurering en hergroepering van alle ABX-activiteiten in het kader van een holding moeten eind 2003 zijn afgerond en de herstructurering van ABX D, F en NL zou eind 2003-begin 2004 tot een goed einde moeten zijn gebracht.
- (52) Het overbruggingskrediet van 140 miljoen euro zal door ABX Logistics Group NV worden terugbetaald uiterlijk 12 maanden na het opnemen van de laatste krediettransactie.

2.8. Noodzaak van een herstructurering

- (53) De bij de acquisitie van ABX-D, F, en NL beschikbare businessplannen bevatten de volgende prognoses:
- a) Voor Bahntrans, dat ABX Logistics (Deutschland) GmbH is geworden, werd bij de acquisitie voorzien dat de (negatieve) EBIT⁽²¹⁾ van [...] euro in 1997-98 een positieve waarde zou bereiken in 2000-01. In 2001-02 was de EBIT met [...] euro echter nog steeds negatief; er is sprake van een achterstand van 2 jaar in vergelijking met het oorspronkelijke businessplan en van een gecumuleerde afwijking van 125 miljoen euro sinds de acquisitie. Deze tendens heeft zich reeds kort na de acquisitie van Bahntrans door de NMBS in 1998 afgetekend.

Factoren die deze ontwikkeling kunnen verklaren zijn volgens de Belgische autoriteiten een geringere marktgroei met lagere omzetten en marges als gevolg die nog verder worden aangetast door een aanzienlijke toeneming van de brandstofkosten, alsook bepaalde operationele factoren zoals een teveel aan opslagruimte, onvoldoende productiviteit van het personeel, huurcontracten voor gebouwen met een te lange looptijd, een slechte structuur van de klantenrekeningen en veel verloop binnen het management.

- b) Voor Dubois, dat ABX Logistics France SA is geworden, werd bij de acquisitie voorzien dat de (positieve) EBIT van [...] euro in 1999 zou stijgen tot [...] euro in 2001. Sinds 2000 is de EBIT echter negatief, met een waarde van [...] euro in 2001; vergeleken met het oorspronkelijke businessplan is er sprake van een negatief saldo van 57 miljoen euro.

Een verklaring is volgens de Belgische autoriteiten dat de verliezen veroorzaakt zijn door de activiteiten op het gebied van het wegvervoer en contracten/logistiek en met name voortvloeien uit de acquisitie van Dubois, Delagnes, Testud en Bouquerod SNTO. De operationele factoren die een negatieve rol zouden hebben gespeeld zijn een achterhaald computersysteem, een sterk personeelsverloop op het hoogste managementsniveau, onvoldoende productiviteit van het personeel, onvoorziene kosten na de acquisitie, de kosten van de integratie van de verschillende maatschappijen, de hoge kosten van de coördinatie tussen vijf verschillende boekhoudsystemen en kostbare ontslagrondes.

- c) Voor Wegtransport, dat sinds 2001 is geïntegreerd in ABX Logistics Domestic (Nederland BV), is de in 2000 reeds negatieve l'EBIT van [...] euro verder gedaald tot [...] euro in 2001; hij had in 2002 een positieve waarde van [...] euro te zien moeten geven. In feite is sinds de acquisitie van Wegtransport in 2001 de EBIT teruggelopen tot [...] euro in 2002 ⁽²²⁾ en is er dus sprake van een negatief saldo van 6 miljoen euro vergeleken met het oorspronkelijke businessplan.

Factoren die deze ontwikkeling kunnen verklaren zijn volgens de Belgische autoriteiten de sterke afkalving van het klantenbestand als gevolg van de lage kwaliteit van de dienstverlening vóór de acquisitie, het achterhouden van informatie over het voornemen van een aantal klanten om hun contracten op te zeggen, contracten van onvoldoende kwaliteit, de hoge kosten van een „big bang“-fusie tussen vier afzonderlijke entiteiten, na de fusie onrendabel geworden investeringen en andere factoren zoals een teveel aan gebouwen, het ontbreken van voor het management onmisbare informatie, slecht renderend personeel, een ondoelmatig inkoopbeleid, enz.

- (54) Samenvattend kan worden gesteld dat volgens de Belgische autoriteiten de factoren die tot minder goede resultaten hebben geleid dan oorspronkelijk werden verwacht hoofdzakelijk extern zijn aan de ABX-groep: de economische ontwikkeling, afkalving van het klantenbestand, operationele problemen die van vóór de acquisitie dateren, oude schulden en gebrek aan middelen.

2.9. Herstructurering: algemeen concept

- (55) *Strategische doelstelling:* Met het oog op de vraag naar complexe logistieke operaties wil de ABX Logistics haar aanwezigheid op Europees en wereldvlak als leverancier van globale geïntegreerde logistieke diensten consolideren. Daarom wordt herstructurering van de activiteiten van ABX gepland.
- (56) *Doelstellingen van de herstructurering:* de doelstellingen van de herstructurering zijn: i) oprichting van een autonome en homogene holding bestaande uit de verschillende eenheden van ABX Logistics (ABX Logistics-Group NV), ii) die structureel winstgevend is, selfsufficiënt levensvatbaar op lange termijn, iii) ABX Logistics weer terugbrengen tot haar kernactiviteiten en iv) de groep voorbereiden op participatie door externe partners in haar kapitaal.

- (57) *Omvang:* het herstructureringsplan omvat herstructurering van ABX Duitsland, ABX Frankrijk en ABX Nederland en: hergroepering van alle activiteiten van ABX binnen één holding, ABX Logistics-Group NV.
- (58) *Operationele maatregelen:* er zijn vier soorten maatregelen gepland, waarop later zal worden teruggekomen.
- (59) *Voorziene ontwikkelingen op financieel vlak:* de nettoverliezen van 93,6 miljoen euro in 2001 voor ABX Logistics-groep zijn in 2002 verder opgelopen tot 121,5 miljoen euro. Het businessplan wil met herstructureringsmaatregelen dit verlies terugbrengen tot 16,2 miljoen euro in 2003, en in 2004 een nettopositief resultaat behalen van 13,2 miljoen euro ⁽²³⁾.

2.10. Herstructurering: 1 — Versterking van de financiële structuur

- (60) De versterking van de financiële structuur bestaat voornamelijk uit omzetting in kapitaal van schulden van ABX aan NMBS ten bedrage van 91,6 miljoen euro, en een door de NMBS aan ABX verstrekt overbruggingskrediet van 140 miljoen euro voor 12 maanden.
- (61) De omzetting in kapitaal komt voor 89 miljoen euro ten bate van ABX Logistics-groep NV („ABX Holding”), die van dit bedrag 50 miljoen euro aan ABX Logistics (Duitsland) GmbH, 29 miljoen euro aan ABX Logistics Frankrijk en 10 miljoen euro aan VTS Beheer BV heeft geleend. ABX Holding zal genoemde bedragen omzetten in eigen middelen van deze maatschappijen en 2,6 miljoen euro zullen rechtstreeks door de NMBS worden omgezet ten behoeve van VTS Beheer BV (dat momenteel een rechtstreeks krediet van de NMBS geniet).
- (62) Door de omzetting van schulden in kapitaal zal het mogelijk moeten zijn:
- de liquide middelen die nodig zijn voor herkapitalisatie van ABX Logistics (Duitsland) GmbH (via ABX Logistics GmbH), ABX Logistics Frankrijk en VTS Beheer BV te verminderen,
 - de rentelasten te verlagen met [...] euro, en
 - een gearing (verhouding kapitaal/schulden) te bereiken die dicht bij het marktniveau ligt, wat meer vertrouwen bij de partners zou moeten kweken.

2.11. Herstructurering: 2 — Herziening van de organisatiestructuur

- (63) De wijziging van de organisatiestructuur moet in twee fasen verlopen:
- „Fase 1” (eerste helft van 2003) bestaat uit hergroepering van de winstgevende eenheden van ABX binnen een holding, die moet worden opgericht om extra middelen te kunnen genereren via participatie door externe investeerders in kapitaal van ABX.
 - Daarnaast zullen de ABX-bedrijven in Duitsland, Frankrijk en Nederland moeten worden geherstructureerd.

c) In „fase 2” (tot eind 2003) moeten ABX-D, -F, en -NL opgaan in de ABX holding na doorvoering van het herstructureringsplan.

(64) Door spreiding in twee fasen moeten:

- a) de winstgevendheid, self-sufficiency en levensvatbaarheid van de groep vanaf het begin van het plan,
- b) de aantrekkelijkheid van de groep voor buitenlandse investeerders en
- c) het succes van de herstructurering in Duitsland, Frankrijk en Nederland,

kunnen worden gegarandeerd.

(65) De integratie van de als levensvatbaar beschouwde ondernemingen in fase 1 moet met name de groep aantrekkelijk maken voor externe partners vanwege:

- a) de verwachte goede prestaties (EBITDA ⁽²⁴⁾ van [. .] euro in 2003),
- b) de met winstgevende activiteiten gevulde portefeuille (geen activiteiten die geherstructureerd moeten worden),
- c) haar sterk ontwikkelde „lucht”- en „zee”-net (dat wereldwijd 36 landen omvat) en
- d) haar uitgebreide activiteiten op het gebied van internationaal wegvervoer in Europa.

(66) De integratie in de tweede fase moet plaatsvinden na de herstructurering van de betrokken bedrijven in Duitsland, Frankrijk en Nederland. De herstructureringszaken zullen worden doorgevoerd door middel van verkoop van activa en uitvoering van operationele maatregelen.

2.12. Herstructurering: 3 — Verkoop van activa

(67) Verkoop van activa betekent de sluiting van acht filialen in Duitsland, één gedeeltelijke sluiting en één verhuizing met 12,5 miljoen euro als kosten, sluiting van vier filialen in Frankrijk met aan de verkoop van activa verbonden kosten van in totaal 1 miljoen euro en verkoop van twee filialen in Nederland met 1,5 miljoen euro kosten. De verkopen brengen in totaal 91,2 miljoen euro op, waarvan 88,8 in 2003 wordt geïnd.

(68) De verkoop van activa, waarvan de totale kosten en inkomsten zijn weergegeven in de tabellen nrs. 3 tot en met 5, dient om de herstructurering gedeeltelijk zelf met middelen van ABX te kunnen financieren.

2.13. Herstructurering: 4 — Operationele maatregelen

2.13.1. Operationele herstructurering van ABX — Duitsland

A. Weg

(69) Gepland is een verhoging van de productiviteit van het personeel in de sector wegvervoer. De daling van de vervoersdiensten met 15 % in 2003 is niet gepaard gegaan met een passende personeelsinkrimping, zodat de

productiviteit is gedaald. Om dit te verhelpen, wil men het personeel met 12 % verminderen. Op 16.12.2002 is een akkoord getekend met de vakbonden, dat de uitvoering van de maatregel mogelijk moet maken. De kosten van de maatregelen worden geschat op 12,8 miljoen euro.

B. Lucht en zee

(70) De daling van het aantal transporten in 2002 in de sectoren lucht en zeevervoer bij ABX Logistics International (Duitsland) GmbH heeft geleid tot daling van de productiviteit van het personeel, en dit moet worden gecorrigeerd. De kosten van de maatregel worden geschat op 4,7 miljoen euro en de besparingen in termen van EBIT worden geraamd op 2,6 miljoen euro ⁽²⁵⁾.

(71) Een vermindering van de algemene uitgaven in de sectoren lucht en zeevervoer van ABX Logistics International (Duitsland) GmbH van 15-20 %, wat een besparing oplevert van 1,5 miljoen euro in termen van EBIT. De helft moet worden gerealiseerd in 2003. De kosten van de operatie worden geschat op 0,5 miljoen euro.

(72) Vermeldenswaard is dat beide laatstgenoemde herstructureringsacties, die in totaal 5,2 miljoen euro kosten, ook al maken zij deel uit van het aangemelde totaalpakket, in feite betrekking hebben op één onderneming, ABX Logistics International (Duitsland) GmbH, die in fase 1 is geïntegreerd en die dus niet in het gezelschap van de in herstructurering verkerende ondernemingen thuishoort.

C. Logistiek

(73) De contractuele logistieke activiteiten in Duitsland, met uitzondering van de divisie Network logistics van ABX Logistics (Duitsland) GmbH, worden momenteel onderworpen aan een diepgaand herstructureringsonderzoek. De herstructureringskosten worden alvast geschat op zo'n 2 miljoen euro.

D. Overige

(74) De algemene uitgaven ⁽²⁶⁾ van ABX Logistics (Duitsland) GmbH moeten met 6,2 % ([. .] euro per jaar) omlaag. In 2002 bedroegen die algemene uitgaven [. .] euro, ofwel ongeveer 10 % van de totale kosten dan wel 27 % van de totale kosten, wanneer men de kosten van onderaannemers niet meerekent. De kosten van de maatregel worden geschat op 0,5 miljoen euro.

(75) Wat de huurcontracten voor de gebouwen betreft moet een kostenvermindering van [. .] euro door heronderhandeling worden bereikt, ofwel een kostenverlaging van 2,4 % op de in 2001 aangegeven [. .] euro. De kosten van de maatregel worden geschat op 0,7 miljoen euro.

(76) Samengevat zullen de maatregelen voor productiviteitsverhoging van het personeel 12,8 + 4,7 = 17,5 miljoen euro kosten, de maatregelen ter verlaging van de algemene uitgaven 0,5 + 0,5 + 0,7 = 1,7 miljoen euro, de maatregelen op logistiek gebied 2 miljoen euro, de kosten van externe ondersteuning ⁽²⁷⁾ 2,5 miljoen euro en de verkoop van activa 12,5 miljoen euro kosten.

2.13.2. Operationele herstructurering ABX — Frankrijk

- (77) Systematische herziening van het bedrijfsproces, de kostenstructuur en de productiviteit in alle operationele agentschappen. De besparingen worden geschat op [...] euro in termen van EBIT en de kosten op 1 miljoen euro.
- (78) De fusie van een aantal plaatselijke vervoersondernemingen heeft niet geleid tot integratie van administratieve middelen en processen, bij gebrek aan middelen om de benodigde investeringen en personeelsinkrimpingen te realiseren. Het naast elkaar bestaan van verschillende administratieve apparaten heeft een zeer ongunstig effect gehad. Er is een plan opgesteld dat voorziet in informatieverstrekking op ondernemingsniveau, verlaging van de kosten van de financiën en optimalisering van planning, tracing en supervisie van de managementcyclus, met als doel een kostenverlaging van [...] euro in termen van EBIT. De kosten van de hele operatie worden geschat op 4,8 miljoen euro.
- (79) De fusie van de ondernemingen had tot gevolg de overname van een aantal achterhaalde en onderling incompatibele informaticasystemen voor het binnenlands en internationaal wegvervoer. Investeren in een nieuw op de behoeften afgestemd informaticasysteem zal een besparing moeten opleveren van [...] euro EBIT, en zal 3 miljoen euro kosten. De daaropvolgende personeelsinkrimping zou 3 miljoen euro moeten gaan kosten.
- (80) De rationalisering van de begroting voor tijdelijke contracten moet leiden tot een verlaging van de totale begroting voor tijdelijke contracten met 8 %, ofwel een verlaging van [...] euro, waarvan 80 % ofwel [...] euro zijn opgenomen in het businessplan. Voor deze maatregel zijn geen kosten voorzien.
- (81) De algemene uitgaven ⁽²⁸⁾ van ABX Logistics Frankrijk moeten met 1,8 % ([...] euro per jaar) omlaag, waarvan 80 % ofwel [...] euro zijn opgenomen in het businessplan. In 2002 bedroegen de algemene uitgaven [...] euro, ongeveer 11 % van de totale kosten ofwel 23 % van de totale kosten, wanneer de uitbesteding van vervoer buiten beschouwing wordt gelaten. Voor deze maatregel zijn geen kosten voorzien.
- (82) De herstructurering van de agentschappen van [...] en [...] bestaat voornamelijk uit personeelsinkrimping bij [...] met een EBIT-effect van [...] euro en kosten van 0,4 miljoen euro. In [...] moet de sluiting van de vervoersactiviteit [...] euro opleveren en zal 0,35 miljoen euro kosten.
- (83) In totaal zullen de maatregelen met betrekking tot de productiviteit $1 + 4,8 + 3 + 0,4 + \sim 0,4 = 9,6$ kosten en de verkoopkosten zullen 1 miljoen euro bedragen.

2.13.3. Operationele herstructurering van ABX — Nederland

- (84) De opvoering van de productiviteit van het personeel bij ABX Logistics Domestic (Nederland) BV moet een EBIT-effect hebben van [...] euro, en zal [...] euro kosten.
- (85) Stopzetting van de ondersteunende activiteiten zal een EBIT-effect hebben van [...] euro.

- (86) De fusie van de Benelux-activiteiten op het gebied van administratie en distributie zal een EBIT-effect moeten opleveren van [...] euro, waarvan [...] euro in 2003 moet worden gerealiseerd, en zal 0,2 miljoen euro kosten.
- (87) Verhoging van de productiviteit en verlaging van de huurkosten van gebouwen in de afdeling luchtvervoer van ABX Logistics International (Nederland) BV zullen een EBIT-effect moeten hebben van [...] euro en 0,08 miljoen euro gaan kosten.
- (88) Herstructurering van Eurocargo/Full Load binnen ABX Logistics Nederland BV betekent een gedeeltelijk opgeven van de containermarkt, de uitvoering van een vervroegde pensioneringsregeling en het verhogen van de productiviteit met een EBIT-effect van [...] euro, terwijl de kosten 1 miljoen euro zullen bedragen.
- (89) Verlaging van de aanschafkosten in alle bedrijven moet een EBIT-effect opleveren van [...] euro ⁽²⁹⁾, en zal 0,02 miljoen euro kosten.
- (90) In totaal zullen de externe ondersteuningskosten 0,5 miljoen euro bedragen, de productiviteitskosten $0,3 + 0,2 + 0,08 + 1 + 0,02 = 1,6$ miljoen euro en de verkoop van de filialen 1,5 miljoen euro.

2.14. Kosten en financiering van de herstructurering

- (91) De Belgische autoriteiten zeggen dat de financieringsbehoeften die nodig zijn voor de uitvoering van de beoogde herstructurering 159,3 miljoen euro (waarvan 137,8 miljoen euro liquiditeitsbehoefte en 21,5 miljoen euro extra aanvullende herkapitalisatie van ABX Logistics (Duitsland) GmbH en ABX Logistics (Frankrijk) SA) bedragen.
- (92) Voorts moeten er schulden worden omgezet in eigen kapitaal ten bedrage van 91,6 miljoen euro.
- (93) Het totaal aan financiering dat nodig is om de herstructurering van ABX materieel en financieel te realiseren bedraagt dus niet slechts 159,3 miljoen euro, maar 250,9 miljoen euro ⁽³⁰⁾.
- (94) Van genoemde 159,3 miljoen euro dient 75 %, ofwel 119 miljoen euro voor herstructurering van de ABX-bedrijven in Duitsland, Frankrijk en Nederland, die na herstructurering in fase 2 zullen worden opgenomen in de ABX Holding.
- (95) De resterende 40,3 miljoen euro zijn financieringsbehoeften in verband met de (levensvatbare) ABX-eenheden die in fase 1 in ABX Holding zijn opgenomen. Van die 40,3 miljoen euro is het bedrag van 30 miljoen euro een voorziening voor risico's die onder meer zouden kunnen ontstaan door minder sterke operationele cashflows dan voorzien, minder voordelige verkopen van activa, vertragingen bij de uitvoering van herstructureringsmaatregelen of het schrappen van kredietlijnen.
- (96) In onderstaande tabellen wordt een nader kostenoverzicht gegeven:

Tabel nr. 3

Miljoen euro

Post	Kosten van de herstructurering van ABX Logistics				
	2003				
	Duitsland	Frankrijk	Nederland	gedeeld	Totaal
Operationele herstructureringsmaatregelen					
Herstructurering externe ondersteuning	2,5		0,5	2,7	5,7
Herstructurering externe ondersteuning				0,5	0,5
Productiviteit (personeelsinkrimping)	17,5	9,6	1,6		28,7
Algemene uitgaven	1,7				1,7
Andere	2				2
Totaal (1)	23,7	9,6	2,1	3,2	38,6
Verkoop van activa					
Sluiting van kantoren (personeelsvermindering + kosten van contractbreuken)	12,5	0,4	1,5		14,4
Sales en rentback van vrachtwagens (vermindering van onderhoudspersoneel)		0,6			0,6
Totaal (2)	12,5	1	1,5	0	15
Totaal (1+2)	36,2	10,6	3,6	3,2	53,6

Opmerking: zoals reeds eerder gezegd is vastgesteld dat er kosten van 5,2 miljoen euro zijn toegekend aan ABX-eenheden die volgens de kennisgeving niet behoeven te worden geherstructureerd.

Tabel nr. 4

Miljoen euro

	Financieringsbehoeften voor de herstructurering van ABX logistics				
	Duitsland	Frankrijk	Nederland	Holding + diversen	Totaal
Liquiditeitsbehoeften					
Vrijgemaakte cashflow	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
Herstructureringskosten	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
Capex/werkkapitaal	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
Terugbetaling van schulden	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
Terugbetaling van de cash pool	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
Normaal rendement krediet leverancier	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
Dekking van risico's				- 30	- 30
Totaal (1) liquiditeitsbehoeften	- 56,8	- 33	- 7,7	- 40,3	- 137,8
Behoeften aan eigen kapitaal					
Totale behoeften aan eigen kapitaal	122,4	67,9	17,9		208,2
waarvan gedekt door omzetting van schulden	50	29	12,6		91,6
Te verkrijgen resterend saldo (2)	72,4	38,9	5,3		116,6

Totale financieringsbehoeften					
	<i>subtotaal 119 miljoen euro</i>				
Maximale waarde liquiditeit of eigen kapitaal van (1) of (2)	72,4	38,9	7,7	40,3	159,3
Plus voorziene omzetting van schulden	50	29	12,6		91,6
Totaal (3) totale financiële behoeften	122,4	67,9	20,3	40,3	250,9

Opmerking: de totale financiële behoefte van 250,9 miljoen euro bestaat uit 208,2 miljoen euro behoeften aan eigen kapitaal, langetermijnbehoeften die dus moeten worden gedekt door langetermijnmiddelen en 42,7 miljoen euro aanvullende behoeften aan niet-permanente liquiditeit. De drie filialen in Duitsland, Frankrijk en Nederland hebben momenteel een negatief eigen kapitaal. Op grond van het ondernemingsrecht en vanwege de verwachtingen van bankiers en andere partners van de onderneming moet worden teruggekeerd naar een positief eigen kapitaal. De verwachtingen van genoemde overige partners zijn door de Belgische autoriteiten geschat op een percentage van [...] % aan op de totale balans teruggebracht eigen kapitaal.

De langetermijnbehoefte van 208,2 miljoen euro correspondeert met het herstel van dit eigen kapitaalniveau, namelijk 186 miljoen euro voor het tot nul terugbrengen van het eigen kapitaal en een saldo van 22,2 miljoen euro voor de overgang naar een licht positief eigen kapitaal.

Opmerking betreffende „vrijgemaakte cashflow”: het betreft hier de normale door de onderneming vrijgemaakte zelffinanciering waarmee zij haar financieringsbehoefte doet verminderen.

Opmerking betreffende „Capex/werkkapitaal”: dit zijn negatieve cijfers die een weergave zijn van betalingen met betrekking tot nieuwe investeringen of verhoging van de behoefte aan bedrijfskapitaal.

Opmerkingen betreffende „terugbetaling van de cash pool”: het gaat hier om het herstel van de liquiditeitspool van de (economische) ABX-groep waarvan de middelen (kredietlijnen) gebruikt zijn voor de herstructurering van de drie filialen.

Opmerking betreffende „terugkeer naar normaal van het leverancierskrediet”: van oktober 2002 tot januari 2003 heeft de groep ABX voor haar financiering een zwaarder beroep op haar leverancierskrediet gedaan dan contractueel bepaald.

Opmerking: astgesteld wordt dat het bedrag van 40,3 miljoen euro aan financieringsbehoefte voor de herstructurering wordt toegekend aan bedrijven, die volgens de kennisgeving geen herstructurering nodig hebben. Het bedrag bevat met name 30 miljoen euro risicodekking, [...] euro „Capex/werkkapitaal” en [...] euro „terugbetaling van de cash pool”.

(97) De hierboven toegelichte kosten (250,9) worden voorlopig gefinancierd met geld van de NMBS in de vorm van een overbruggingskrediet van 140 miljoen euro, een omzetting van schulden van ABX in kapitaal van de NMBS ten bedrage van 91,6 miljoen euro en door ABX door middel van snelle overdracht van activa voor een bedrag van 19,3 miljoen euro⁽³¹⁾. Met name het filiaal [...] zal in feite worden overgedragen aan de NMBS voor [...] euro netto, zodat we hier te maken hebben met een interne transactie binnen de groep NMBS.

(98) In een tweede fase moet de terugbetaling van het overbruggingskrediet van 140 miljoen euro worden gefinancierd met de verkoop van activa van ABX voor een bedrag van 91,2 miljoen euro. De overdrachten waarvan reeds 19,3 miljoen euro is gebruikt voor de herstructurering worden hieronder gespecificeerd en zijn voornamelijk „sales en lease back”. Deze operaties zullen dus liquiditeit op korte termijn scheppen maar zullen er ook toe leiden dat er in de toekomst (hoge) huren moeten worden betaald vanwege de gekozen formule. In onderstaande tabel geven de Belgische autoriteiten een gedetailleerd overzicht van de middelen:

Tabel nr. 5

	Financiering van de herstructurering van ABX Logistics				
	Duitsland	Frankrijk	Nederland	andere	Totaal
Miljoen euro					
Gelden van de NMBS					
Overbruggingskrediet	72,4	38,9	7,7	21	140
Omzetting in eigen kapitaal	50	29	12,6	0	91,6
Totaal (1) NMBS	122,4	67,9	20,3	21	231,6
Zelffinanciering door ABX					
Verkoop van [...]	[...]				[...]
Verkoop van [...]	[...]				[...]
Verkoop van [...]				[...]	[...]
Verkoop van gebouwen — [...]				[...]	[...]
Verkoop van gebouwen — [...]			[...]		[...]
Verkoop van gebouwen (leegstaand) [...]		[...]			[...]
Verkoop van vrachtwagens [...]		[...]			[...]
Totaal (2) zelffinanciering ABX	[...]	[...]	[...]	[...]	91,2

(99) Van het totaal van 91,2 miljoen euro geplande overdrachten blijven slechts ongeveer 71 miljoen euro beschikbaar voor de terugbetaling van het overbruggingskrediet van 140 miljoen euro, en het saldo van ongeveer 69 miljoen euro zou volgens de Belgische autoriteiten moeten worden gefinancierd door andere overdrachten van filialen op aandelen van de groep ABX.

2.15. Rentabiliteit van investering

(100) De Belgische autoriteiten geven als verantwoording voor het gedrag van de NMBS als particuliere investeerder dat deze investering in ABX een zeer positieve toekomstige waarde (Net Present Value) zal genereren. Op basis van discontering van de cashflows over de afgelopen vijf jaar en een restwaarde overeenkomende met discontering van latere cashflows (van een onbepaald aantal jaren) en na aftrek van de nettoschuld van de groep wordt de waarde voor de aandeelhouder in het scenario van de onderneming geschat op [...] euro.

3. BEOORDELING VAN DE MAATREGEL

3.1. Aanwezigheid van steun

(101) Volgens artikel 97, lid 1 van het Verdrag „zijn steunmaatregelen van de staten of in welke vorm ook met staatsmiddelen bekostigd die de mededinging door begunstiging van bepaalde ondernemingen of bepaalde producties vervalsen of dreigen te vervalsen, onverenigbaar met de gemeenschappelijke markt, voorzover deze steun het handelsverkeer tussen de lidstaten ongunstig beïnvloedt”.

(102) In dit geval moet één van de aan artikel 87 inherente criteria nader worden onderzocht; de overige criteria

zullen daarna worden besproken. Bepaald moet worden of de betreffende financiering met „Staatsmiddelen” is gebeurd. Hiervoor moet eerst worden nagegaan of het hier om overheidsgeld gaat en ten tweede of de toekenning daarvan aan de staat kan worden toegerekend.

3.1.1. Middelen van de staat: 1 — Overheidsmiddelen

(103) In het arrest inzake Stardust Marine (I-04397) verklaart het Hof: „in de tweede plaats volgt reeds uit de rechtspraak van het Hof dat artikel 87, lid 1, EG alle geldelijke middelen omvat die de overheid daadwerkelijk kan gebruiken om ondernemingen te steunen, ongeacht of deze middelen permanent deel uitmaken van het vermogen van de Staat. Dus ook al zijn de bedragen die overeenkomen met de betrokken maatregel niet permanent in het bezit van de schatkist dan nog volstaat het feit dat zij constant onder staatscontrole, en daarmee ter beschikking van de bevoegde nationale autoriteiten staan, om ze als staatsmiddelen aan te merken (zie arrest van 16 mei 2000, Frankrijk/Ladbroke Racing en Commissie, C-83/98 P, Jurispr. I-3271, punt 50)”.

(104) Wat de NMBS betreft wordt volgens de beschrijving hierboven aangenomen dat overheden rechtstreeks of indirect een overheersende invloed op de NMBS kunnen uitoefenen. Hetzij omdat de NMBS eigendom is, hetzij door financiële deelname of door de regels die voor de NMBS gelden. Derhalve beschouwt de Commissie de NMBS als een overheidsbedrijf in de zin van Richtlijn 2000/52/EG van de Commissie van 26 juli 2000 tot wijziging van Richtlijn 80/723/EEG betreffende de doorzichtigheid in de financiële betrekkingen tussen lidstaten en openbare bedrijven (PB L 195 van 29.7.1980).

3.1.2. Middelen van de staat: 2 — Is de staat toerekenbaar?

- (105) Voorts verklaart het Hof in het arrest Stardust Marine (I-04397) overweging 52, dat: „... een openbaar bedrijf onder staatscontrole staat, volstaat op zich dus niet om door dit bedrijf genomen maatregelen, zoals de onderhavige financiële steunmaatregelen, aan de Staat toe te rekenen. Daarnaast dient te worden nagegaan of de overheid op een of andere manier bij de vaststelling van de maatregelen was betrokken” (32).
- (106) De Belgische autoriteiten beweren in hun kennisgeving (zie boven) dat de betreffende financiële interventies niet aan de Staat kunnen worden toegerekend. De Commissie stelt evenwel vast dat uit het „Verslag van de vergadering van de Raad van Ministers van de Belgische regering” van 22 februari 2002 (33) en de daarop betrekking hebbende hierboven genoemde persmededeling veeleer het tegenovergestelde blijkt. Volgens dit document is het wel degelijk de Staat die een beslissing heeft genomen aangaande de toekomst van ABX op basis van door de NMBS verstrekte strategische informatie en overwegingen. De kennisgeving van de Belgische autoriteiten lijkt dus duidelijk te worden tegengesproken door dit document.
- (107) Om te weten in welke mate de opeenvolgende investeringen van de NMBS in ABX zijn gedaan volgens marktlogica — de beslissingen van de Staat als aandeelhouder staan dan gelijk met die van een particuliere aandeelhouder — of indien daarentegen voor deze investeringen een logica is gevolgd die niet verenigbaar is met die van normale concurrentievoorwaarden — en dan kunnen de investeringen in ABX aan de Staat toe worden toegerekend — is het aangewezen om een aantal aanwijzingen te onderzoeken (34).
- (108) In dit verband dient te worden onthouden:
- a) dat herinvestering om een wegvervoersactiviteit zoals ABX te herstructureren niet noodzakelijkerwijs een logische stap is voor een spoorwegonderneming. Voordat het besluit werd genomen door de regering om in de herstructurering van ABX te (her)investeren, leek het niet vanzelfsprekend dat vervoer met vrachtwagens een positieve bijdrage levert tot spoorvervoer, gezien het advies dat in twee studies voor de Belgische regering is gegeven (35). Het is dus niet onbetwistbaar dat de investeerder op het moment van de herinvestering kon rekenen op een behoorlijke rentabiliteit binnen een redelijke termijn. Het valt dus te betwijfelen of een particuliere investeerder in een markteconomie in een dergelijk project geïnvesteerd zou hebben, aangezien er op het moment van investeren onzekerheid bestond over voldoende rendement van deze investering (test van het principe van de investeerder in de markteconomie „PIEM”);
- b) dat de herinvestering in de herstructurering volgt op de massale aankoop vanaf 1998 van een wereldwijd net van ondernemingen, alsmede op een aantal tussentijdse kapitaalinjecties (36), terwijl volgens de informatie waarover de Commissie beschikt de NMBS in 1998 een schuld had van 3,7 miljard euro en een schuld van 7,3 miljard euro in 2001, en terwijl de vertegenwoordigers van de Belgische Staat hebben

bevestigd (37) dat de aankopen van ABX gefinancierd zijn ten laste van de schuld van de NMBS. In verband hiermee is het onwaarschijnlijk dat een kredietverlener die volgens de wet van de markt opereert bereid zou zijn om hetzij op het moment van de oorspronkelijke aankoop, hetzij op het moment van de tussentijdse kapitaalinjecties of op het moment van de herstructurering het risico te lopen om geld te verstrekken aan een onderneming met een dergelijke schuld, als deze onder normale concurrentievoorwaarden op de markt zou opereren (38) (test van de PIEM).

- c) Bovendien had de omvang van het aan deze investeringen verbonden risico reeds inschatbaar moeten zijn op het moment van de eerste investering, aangezien de businessplannen voor ABX D, F en NL bij de aankoop van die bedrijven (39) al snel onhoudbaar (40) bleken en meerdere malen naar beneden toe bijgesteld moesten worden (41). Daar komt ook nog het vermoeden bij dat op het moment van de aankoop van het ABX wereldnet door de NMBS sinds 1998 ook niet aan de test van de PIEM is voldaan.
- d) Wanneer deze (her)investeringen de test van de PIEM niet doorstaan en uit de schuld die is bekendgemaakt niet valt af te leiden dat de middelen beschikbaar zijn bij de NMBS (hoewel de Belgische autoriteiten staande houden dat de gebruikte gelden afkomstig zijn uit de „algemene middelen van de NMBS” (42) en dat het resultaat van de NMBS enkele jaren licht positief is geweest) kan men zich afvragen waar de NMBS het geld vandaan heeft dat ze heeft gebruikt voor (her)investering in ABX.
- Op het eerste gezicht lijkt het erop dat de Staat voor 347 miljoen euro garanties heeft gegeven aan de schuldeisers van de NMBS, zodat zij haar schuld kon vergroten om in ABX te kunnen investeren en herinvesteren.
 - De vraag dringt zich ook op in welke mate er sprake is geweest van eventuele kruissubsidies tussen de diensten van de NMBS die financieel door de Staat worden gecompenseerd en de diensten die op de concurrentiële markt opereren (zoals ABX)
 - en zelfs in hoeverre de Staat de NMBS rechtstreeks subsidieert voor wat betreft de ABX-filiaal.

De twijfel ten aanzien van de precieze herkomst van de betreffende overheidsmiddelen (financiële garanties, financiering door kruissubsidies, door rechtstreekse subsidies of andere middelen) geven de vaststelling dat niet aan de PIEM is voldaan nog meer gewicht.

In ieder geval volgt uit de bovengenoemde tekstmededeling van de regering (43), dat de 50 miljoen euro die de NMBS aan ABX zal moeten toekennen in de vorm van een achtergestelde lening en het bedrag van de NMBS ten behoeve van ABX dat zal worden „opgelost in risicodragend particulier kapitaal van maximaal 250 miljoen euro” volgen op een beslissing van de Staat waarvan de financiering toch niet duidelijk is.

- (109) Bovengenoemde elementen zijn een reeks aanwijzingen voor het feit dat het niet alleen onwaarschijnlijk is dat de Staat niet betrokken is maar dat de rechtstreekse of indirecte betrokkenheid van de Staat juist een doorslaggevende invloed heeft gehad in de besluitvorming ten aanzien van de herstructurering van ABX, de tussentijdse kapitaalinjecties in ABX en de verwerving van het wereldnet ABX.
- (110) Gezien deze sterke reeks aanwijzingen en het feit dat de betreffende gelden beschouwd worden als van een overheidsonderneming afkomstige overheidsgelden, is de Commissie in het licht van bovenvermeld Stardustarrest van mening dat door de NMBS gerealiseerde of geplande investeringen in ABX (met betrekking tot de herstructurering van ABX, de tussentijdse herinvesteringen in ABX en eventueel ook de acquisitie van het wereldnet van ABX) verricht worden met staatsmiddelen als bedoeld in artikel 87, lid 1, van het Verdrag.

3.1.3. De overige criteria van artikel 87

- (111) Voorts bestaat de mening dat de toekenning van staatsmiddelen in het voordeel is van bepaalde ondernemingen, ofwel de NMBS ofwel bepaalde onderdelen van ABX Logistics (waarvan een gedeelte in moeilijkheden verkeerd⁽⁴⁴⁾), die opereren op een open internationale markt en aldus de concurrentie en de handel tussen de lidstaten dreigen te vervalsen⁽⁴⁵⁾. In verband hiermee is de Commissie van mening dat de achtereenvolgende investeringen die in de gehele economische groep ABX of een deel daarvan gedaan of gepland zijn met staatsmiddelen (financiering van de herstructurering, acquisitie van het wereldnet en tussentijdse herinvesteringen door de NMBS) staatssteun is als bedoeld in artikel 87, lid 1 van het Verdrag.

3.2. Rechtsgrondslag voor de beoordeling

- (112) De Commissie moet de kennisgeving controleren op haar verenigbaarheid met artikel 87 van het EG-Verdrag. Te dien einde baseert zij zich met name op de „communautaire richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun aan ondernemingen in moeilijkheden⁽⁴⁶⁾” (hierna de „richtsnoeren”).

3.3. Verenigbaarheid van de steun

Om als verenigbaar in de zin van de „richtsnoeren” te worden beschouwd moet staatssteun aan herstructurering worden toegekend aan een in aanmerking komende onderneming, moet deze steun de onderneming weer levensvatbaar maken, mag zij de concurrentie niet op onverantwoorde wijze vervalsen, kunnen hieraan door de Commissie voorwaarden worden verbonden en moet zij volledig door de lidstaat worden uitgevoerd, die hierover jaarlijks een verslag moet uitbrengen.

3.3.1. Herstructurering: subsidiabiliteit

- (113) Alleen dient men zich af te vragen in welke mate de NMBS, haar ABX-filialen, dan wel een deel van deze filialen reeds eerder herstructureringssteun hebben ont-

vangen, teneinde te controleren of het principe van eenmalige steun („one time last time”) is nageleefd.

- (114) De Belgische autoriteiten hebben bevestigd dat de elementen in de beschikking van de Commissie van 24.1.2003 op grond waarvan de Commissie heeft kunnen vaststellen dat de te herstructureren ABX-bedrijven in Duitsland, Frankrijk en Nederland ondernemingen in moeilijkheden zijn volgens punt 2.1 van de richtsnoeren ongewijzigd zijn gebleven.
- (115) Voorts voeren de Belgische autoriteiten als verklaring aan dat in verband met de zwakke kapitaalstructuur van de ondernemingen van de ABX Logistics-groep in het algemeen en rekening houdende met de omvang van de vereiste inspanningen geen enkele onderneming van de groep, zelfs wanneer deze positieve resultaten kan laten zien, over voldoende financiële middelen beschikt om de herstructurering van de drie in moeilijkheden verkerende ondernemingen te financieren.
- (116) Niettemin is het nuttig eraan te herinneren dat ABX Logistics Group NV de ontvanger van steun is die in fase 1 40 miljoen euro zal krijgen van het totale steunbedrag en de rest van de steun verder zal verdelen onder de drie te herstructureren bedrijven.
- a) In dit verband moet er rekening mee worden gehouden dat in fase 1 en waarschijnlijk in fase 2 ABX Logistics Group NV bestaat uit louter levensvatbare ondernemingen en a priori dus niet in aanmerking komt voor staatssteun voor herstructurering.
- b) Voorts wordt eraan herinnerd dat er gelden (omzetting van schulden in eigen kapitaal) onder meer worden toegekend aan ABX-bedrijven in Duitsland, vooral de activiteit Air & Sea, en in Ierland die buiten de herstructurering vallen.
- c) Gelet op het feit dat alle ABX-bedrijven samen in ieder geval een economische groep vormen is er niet vastgesteld in welke mate alle levensvatbare bedrijven van ABX (en met name winstgevende activiteiten zoals in de luchtvaart- en zeevaartsector in Duitsland) niet zouden kunnen bijdragen tot financiering van de niet-levensvatbare eenheden. Het is hier niet duidelijk waarom met de voor de herstructurering bestemde gelden ook de gezamenlijke kas van [...] euro van levensvatbare en niet-levensvatbare bedrijven, die momenteel door de in herstructurering verkerende filialen wordt gebruikt opnieuw gevormd moet worden. In de huidige omstandigheden maken dergelijke bijdragen duidelijk welke mogelijkheden de economische groep ABX heeft om de behoefte aan overheidsfinanciering die nodig is voor herstructurering van de bedrijven in Duitsland, Frankrijk en Nederland te verminderen. Het is daarom niet duidelijk waarom de economische groep ABX niet meer steun kan verlenen aan het herstructureringsproces. Daarom is het nu de vraag of staatssteun wel nodig is voor de herstructurering en of zij daarvoor in aanmerking komt.

- (117) Hieruit volgt dat de Commissie eraan twijfelt of i) ABX Logistics Group NV en haar filialen in fase 1, alsmede de gehele economische groep ABX Logistics, ii) ABX-bedrijven die steun ontvangen hoewel ze buiten de eigenlijke herstructurering vallen en iii) de te herstructureren ABX-bedrijven in Duitsland, Frankrijk en Nederland wel in aanmerking komen voor herstructureringssteun uit hoofde van de richtsnoeren.
- 3.3.2. *Restructurering: levensvatbaarheid*
- (118) Allereerst zij erop gewezen dat volgens de informatie waarover de Commissie beschikt ABX in totaal een bedrag van 250,9 miljoen euro aan financiering⁽⁴⁷⁾ nodig heeft. Dit bedrag wordt in feite gesplitst in 208,2 miljoen euro aan eigen kapitaalbehoeften (lange termijn)⁽⁴⁸⁾ voor haar drie filialen in Duitsland, Frankrijk en Nederland en 42,7 miljoen euro alleen aan liquiditeitsbehoeften (korte termijn).
- (119) ABX Logistics Group NV beschikt echter slechts over 91,6 miljoen euro aan met kapitaal converteerbare leningen, en het saldo, 116,6 miljoen euro, dat wordt gebruikt voor de kapitaalverhogingen van de filialen moet komen uit trekkingen op de lening van 140 miljoen euro van de NMBS, een lening met een looptijd van één jaar. Allereerst past hier de vaststelling dat tussen behoeften aan financiering op lange termijn en de gedeeltelijke kortetermijnmiddelen die voor de financiering daarvan ter beschikking worden gesteld niet op elkaar afgestemd zijn.
- (120) Dat betekent dat het succes van de herstructurering (vooral van het financieel gedeelte daarvan) onder meer getemperd wordt door de terugbetalingstermijn van het overbruggingskrediet, een termijn waarbinnen duurzame (particuliere) gelden zullen moeten worden gevonden.
- (121) Voor de terugbetaling aan de NMBS wil ABX overdrachten van activa gebruiken voor een bedrag van 71,2 miljoen euro⁽⁴⁹⁾. Voor het saldo, 45,4 miljoen euro uit hoofde van deze post (116,6 miljoen euro) zullen aanvullende overdrachten (van filialen en/of aandelen van de holding) nodig zijn, die ten eerste niet duidelijk staan aangegeven in het herstructureringsplan en waarvan ten tweede de opbrengsten en de termijnen onzeker zijn⁽⁵⁰⁾.
- (122) In tegenstelling tot het eigen kapitaal (lange termijn) dat niet voldoende lijkt te zijn, worden de liquiditeitsbehoeften (korte termijn) ruim berekend: „cash pool refunding” ([. . .] euro), „capex” en „werkkapitaal” ([. . .] euro), „voorzieningen” (30 miljoen euro). Daar komt nog bij dat deze liquiditeitsfondsen die ter beschikking van ABX komen niet alleen ten goede komen aan de te herstructureren filialen, maar ook dienen voor royale financiering (40 miljoen euro) van de niet aan het plan deel uitmakende ondernemingen⁽⁵¹⁾.
- (123) De bovengenoemde informatie alleen al geeft aanleiding tot vragen die ernstig genoeg zijn om de Commissie harder te doen twijfelen aan het herstel van de levensvatbaarheid van ABX. Maar er is nog meer.
- (124) In hun kennisgeving kondigen de Belgische autoriteiten verkoop van activa voor een totaal van 66,8 miljoen euro aan. Van dat bedrag is echter 64 miljoen „sales en lease back”, wat betekent dat deze verkopen ertoe leiden dat er in de toekomst huur zal moeten worden betaald. Het is in dit verband niet duidelijk in hoeverre deze huren de kosten van ABX op middellange termijn zullen verzwaren en zo het herstel van de levensvatbaarheid afremmen.
- (125) Voorts zijn de Belgische autoriteiten gekomen met een rendement in de vorm van „Net Present Value” berekend over een periode die de vijf jaar ruimschoots overschrijdt⁽⁵²⁾. Het is de vraag of het verantwoord is die berekening zoveel jaren te laten bestrijken, wanneer i) het overbruggingskrediet, tweederde van de voor de herstructurering benodigde financiering binnen een jaar moet worden terugbetaald en ii) er getwijfeld wordt aan het herstel van de levensvatbaarheid van de bedrijven die moeten worden geherstructureerd.
- (126) Bovendien is het niet duidelijk of ABX Duitsland, Frankrijk en Nederland eind 2003 in ABX Logistics Group NV zullen worden opgenomen hoewel ze nog deficitair zijn, en ook niet hoe ze al dan niet in de groep opgenomen zullen worden en gefinancierd.
- (127) Wat de externe economische factoren betreft moet worden aangestipt dat België nominale groeischattingen voorlegt (prijzen plus volumes) voor de verschillende werkterreinen van ABX die weliswaar beneden de door de industrie geschatte waarden (4,4 %) liggen maar die toch een gestage groei van [. . .] % voor ABX over de periode 2003-2007 aangeven. In de kennisgeving wordt gezegd dat in het verleden de marges werden aangetast door de vertraging van de economische groei en door de aanwijzingen dat in Frankrijk de verkoopprijzen sterk onder druk stonden. In dat licht is het niet duidelijk waarom een permanente groei van [. . .] % realistisch zou zijn, vooral wanneer men bedenkt dat de huidige economische prognoses naar beneden worden bijgesteld.
- (128) Aangezien de financiële herstructurering sterk afhangt van niet door ABX bepaalde externe factoren (verkoop van activa van ABX, zoals filialen of aandelen aan particuliere investeerders ter financiering van de resterende behoefte aan eigen kapitaal zal gemakkelijker zijn in een periode van economische groei dan tijdens een economische recessie), en rekening houdende met het feit dat de groeivoorspelling voor de Europese economie begin 2003 naar beneden is bijgesteld, bestaat dan ook vanuit dit oogpunt twijfel aan het herstel van de levensvatbaarheid van ABX.
- (129) Bovendien dient men te bedenken dat de groep ABX Logistics in 2001 89 % van haar verkopen gedaan heeft in Europa, en wel meer dan 50 % in Duitsland en 27 % in Frankrijk, en deze verkopen zijn dus, tenminste gedeeltelijk, verricht door bedrijven die moeten worden geherstructureerd. Als de levensvatbaarheid van deze bedrijven, die van doorslaggevend belang lijken te zijn voor ABX als geheel, niet gewaarborgd is op het moment dat zij eind 2003, begin 2004 in de holding worden opgenomen, kan dat de levensvatbaarheid van de gehele groep op de helling zetten.

(130) Ten slotte twijfelt de Commissie op grond van bovenstaande overwegingen aan het herstel van de duurzame levensvatbaarheid van de hele groep ABX Logistics Group NV en aan het herstel van de onafhankelijke duurzame levensvatbaarheid van ABX Duitsland, ABX Frankrijk en ABX Nederland binnen de gestelde termijnen en met de voorziene middelen.

3.3.3. Herstructurering: concurrentievervalsing (contrepacties)

(131) Gezien de twijfel die hierboven is verwoord ten aanzien van de marktgroeiprognoze voor ABX is het onduidelijk in hoeverre de markten waarop ABX actief is (weg, lucht en zee, logistiek) werkelijk beduidende groeimogelijkheden bieden, in welk geval de Commissie zal moeten nagaan of capaciteitsvermindering wenselijk is of dat er daarentegen sprake is van een overaanbod, in welk geval er volgens de „richtsnoeren” een onomkeerbare capaciteitsvermindering door ABX vereist is.

(132) België kondigt de overdracht van drie filialen ([. . .]) voor een bedrag van [. . .] euro aan. De klant van wie wordt verwacht dat hij [. . .] zal kopen is de NMBS. Zo'n transactie is dus geen overdracht of zelfs een onomkeerbare vermindering van de productiecapaciteit maar veeleer een transactie binnen de NMBS-groep. Ook zal de NMBS de prijs van [. . .] euro voor deze acquisitie te hoog vinden ten opzichte van de werkelijke waarde van deze participatie en de rekeningen van de groep. Ook is het niet duidelijk waar de NMBS met al haar schulden het geld voor deze aankoop vandaan zal halen.

(133) De verhoging van de „capex” en het „werkkapitaal” van [. . .] euro wijst meer in de richting van een verhoging van de activiteiten hetgeen haaks staat op het door de richtsnoeren beoogde doel, die juist capaciteitsverlaging als tegenprestatie voor het door de staatssteun verkregen voordeel beogen.

3.3.4. Herstructurering: beperking van de steun tot een minimum

(134) Op dit punt stelt de Commissie vast dat uit de door de Belgische autoriteiten gegeven uitleg niet blijkt in welke mate uit andere (levensvatbare) bedrijven van ABX afkomstig geld de financieringsbehoeften van de herstructurering zou kunnen verminderen of zelfs teniet doen; dit geldt vooral voor de risicodekking van 30 miljoen euro of de totale voor ABX Logistics Group NV in fase 1 bestemde financieringsbehoeften van 40 miljoen euro, in welke fase alleen levensvatbare bedrijven in de holding worden opgenomen.

(135) Een ander reeds eerder genoemd aspect moet hier worden besproken. Dat het in ABX gepompt eigen geld klaarblijkelijk onvoldoende is om de geplande herstructurering door te voeren en dat de kortetermijfondsen (overbruggingskrediet) minstens 40 miljoen euro te groot zijn, zijn inconsequenties waaruit blijkt dat de steun verkeerd is verdeeld en moet dienen voor de financiering van levensvatbare ondernemingen, met als mogelijk gevolg een concurrentievervalsing die in strijd is met het belang van de Gemeenschap.

(136) Om bovengenoemde redenen twijfelt de Commissie dus ook over de evenredigheid van de steun en of deze wel tot een minimum is beperkt.

(137) Gezien deze twijfels worden de Belgische autoriteiten ook verzocht aan te geven welk prijsbeleid wordt gevoerd en zal worden gevoerd door de verschillende ABX-bedrijven, met name ABX Logistics (Deutschland) GmbH (voormalige Bahntrans) zodat kan worden gecontroleerd in hoeverre de steun hen ertoe zou kunnen brengen een agressief marktbeleid te gaan voeren.

3.3.5. Acquisities en andere transacties ten gunste van ABX

(138) Zoals reeds eerder gezegd stelt de Commissie vast dat de aankoop door de NMBS van het ABX-net — dat sinds de aankoop van het vroegere „Bahntrans” in 1998 in wezen een deel van ABX Duitsland is geworden — de financiële transacties ten behoeve van ABX Duitsland (105 miljoen euro), ABX Frankrijk (30 miljoen euro) en Nederland (20 miljoen euro), de omzettingen van schulden in kapitaal van de NMBS ten behoeve van ABX-bedrijven die niet geherstructureerd behoeven te worden, en de verschillende garanties die zijn gegeven door de NMBS of door de Staat aan ABX niet verenigbaar zijn met de PIEM, aangezien zonder de rechtstreekse of indirecte invloed van de Staat (die volgens Ecolo daadwerkelijk garanties hebben gegeven) de NMBS deze verrichtingen niet zou hebben kunnen financieren.

(139) Daarom en omdat elementen die op het tegenovergestelde wijzen ontbreken, verklaart de Commissie te twijfelen aan de verenigbaarheid van deze verrichtingen met het Verdrag.

(140) In verband hiermee en ter beantwoording van de verschillende onderdelen van bovenvermelde klacht, worden de Belgische autoriteiten eveneens verzocht alle nodige informatie te verschaffen met betrekking tot de voorwaarden voor de aankoop van Bahntrans (met name, exploitatie, verplichtingen, concurrentiebeperkingen en eventuele verbintenissen ten aanzien van overname van personeel door de Deutsche Bahn, etc.).

3.3.6. Herkomst van de fondsen

(141) Zoals hierboven is toegelicht, roept de financiering van de (her)investeringen van de NMBS in ABX vragen op ten aanzien van de herkomst van de gebruikte fondsen. In dit verband moet worden duidelijk gemaakt in welke mate i) deze fondsen verkregen zijn ten laste van de schuld van de NMBS en dan wel onder welke voorwaarden en door middel van welke eventuele zekerheden (garanties), ii) deze fondsen afkomstig zijn van eventuele kruissubsidies (en in dat geval moet worden uitgelegd in hoeverre zij verenigbaar zijn met Richtlijn 91/440⁽⁵³⁾, met name artikel 9, leden 1 tot en met 4, en met de Richtlijn 80/723, als laatste gewijzigd bij Richtlijn 2000/52⁽⁵⁴⁾ van de Commissie na met name artikel 1, lid 2, alinea b)), of iii) zij werkelijk afkomstig zijn uit „algemene middelen” zoals de Belgische autoriteiten zeggen en hoe deze middelen zijn samengesteld.

3.4. Vermelding van de twijfels van de Commissie

- (142) Samenvattend en om de hierboven genoemde redenen twijfelt de Commissie of:
- a) i) ABX Logistics Group NV, en de gehele economische groep ABX Logistics, ii) ABX-bedrijven die steun ontvangen hoewel ze geen deel uitmaken van de eigenlijke herstructurering en iii) ABX-bedrijven in Duitsland, Frankrijk en Nederland wel in aanmerking komen voor herstructureringssteun,
 - b) de duurzame levensvatbaarheid van de gehele groep ABX Logistics Group NV en de afzonderlijke duurzame levensvatbaarheid van met name van ABX Duitsland, ABX Frankrijk en ABX Nederland wel hersteld kunnen worden binnen de gestelde termijnen en met de voorziene middelen,
 - c) het potentieel gebrek aan eigen inbreng van de economische groep ABX als tegenprestatie voor de steun niet kan leiden tot concurrentievervalsing,
 - d) de steun wel tot een minimum beperkt is, gezien de wanverhouding tussen de toegekende kortlopende en langlopende kredieten
 - e) (her)investeringen in ABX wel verenigbaar zijn met het Verdrag en
 - f) de voor financiering van de (her)investeringen in ABX gebruikte middelen (eventuele garanties, kruissubsidies, rechtstreekse financieringen, naleving van geldende richtlijnen) verenigbaar zijn met het Verdrag.

- (143) Gelet op bovenstaande overwegingen verzoekt de Commissie België binnen een maand, te rekenen vanaf de datum van ontvangst van dit schrijven, alle documenten, informatie en gegevens te verstrekken die nodig zijn voor meer duidelijkheid inzake de in deze beschikking geformuleerde vragen, teneinde de verenigbaarheid van de betreffende steunmaatregelen te kunnen beoordelen. Bij uitblijven van een reactie zal de Commissie een beslissing nemen aan de hand van de gegevens waarover zij beschikt. Zij verzoekt uw autoriteiten onverwijld een afschrift van deze brief aan de potentiële begunstigde(n) van de steunmaatregelen te doen toekomen.
- (144) De Commissie wijst België op de schorsende werking van artikel 88, lid 3, van het EG-Verdrag en verwijst naar artikel 14 van Verordening (EG) nr. 659/1999 van de Raad waarin wordt bepaald dat iedere onrechtmatige steun van de begunstigde(n) kan worden teruggevorderd.
- (145) De Commissie wijst België erop dat zij derde belanghebbenden van de brief in kennis zal stellen via een bekendmaking van deze brief en een samenvatting daarvan in het *Publicatieblad van de Europese Unie*. Tevens zal zij belanghebbenden in de EVA-landen die partij zijn bij de EER-overeenkomst van de brief in kennis stellen via een bekendmaking in de EER-bijlage bij het *Publicatieblad van de Europese Unie*. Tevens zal zij een kopie van de brief doen toekomen aan de toezichthoudende autoriteit van de EVA. Alle belanghebbenden zullen worden uitgenodigd hun opmerkingen kenbaar te maken binnen een maand vanaf de datum van de bekendmaking.

(¹) Deze tabel is samengesteld door verschillende door de Belgische autoriteiten verstrekte gegevens bijeen te brengen.

(²) Volgens de door België gedane opgave omvat de activiteit van een vervoerder het organiseren van goederenvervoer (inclusief aanverwante activiteiten zoals het vervullen van douaneformaliteiten, opslag, hanteren van goederen buiten het vervoersmiddel, enz.) voor rekening van de klant naar gelang van zijn behoeften. Over het algemeen bezit een vervoerder geen vervoersmiddelen, maar huurt hij deze van derden. In Frankrijk en Nederland is ABX zelf nog eigenaar van zijn vrachtwagenpark, maar ook in deze twee landen besteedt ABX zijn vervoersactiviteiten in toenemende mate uit.

(³) Zoals omschreven in de wet van 21 maart 1991 betreffende de hervorming van sommige economische overheidsbedrijven.

(⁴) Deze taken op het gebied van de openbare dienstverlening omvatten:
 — het binnenlands vervoer van reizigers met treinen van de gewone dienst;
 — het verwerven, de aanleg, het onderhoud, het beheer en de exploitatie van de infrastructuur;
 — de prestaties die de maatschappij moet leveren voor de behoeften van de natie (art. 156 van de wet van 21 maart 1991);
 — het grensoverschrijdend vervoer, dat wil zeggen het deel van het traject dat op het nationale grondgebied gelegen is, door de treinen van de gewone dienst uitgevoerd tot aan de eerste halteplaats op het spoorwegnet aan de andere kant van de grens.

(⁵) Volgens de door België verstrekte informatie is de functie van bestuurder (alle leden van de raad van bestuur) onverenigbaar met het mandaat of de functies van lid van het Europees Parlement, lid van de Wetgevende Kamers, minister of staatssecretaris, lid van de Raad of Executieve van een Gemeenschap of Gewest, gouverneur van een provincie, lid van de bestendige deputatie van een provincieraad en lid van het personeel van de NMBS.

(⁶) Opgemerkt dient te worden dat het beheerscontract alle regels en voorwaarden bevat voor de uitoefening door een autonoom overheidsbedrijf van zijn opdrachten van openbare dienst. Wat niet uitdrukkelijk in het beheerscontract is bepaald, ook al heeft het betrekking op een opdracht van openbare dienst, valt onder de vrije beslissingsbevoegdheid van het betrokken autonome overheidsbedrijf overeenkomstig bovenvermelde algemene regel.

- (7) Zie met name de brief van 7.5.2003, blz. 13.
- (8) De afschrijving van de goodwill (of overwaarde) is de geplande afschrijving van het over het algemeen bij de aankoop van dochtermaatschappijen geconstateerde acquisitieverval, m.a.w. het verschil tussen de aankoopprijs en de nettopositie van de gekochte onderneming.
- (9) Rekenhof: Een goed gebruik van de overheidsmiddelen door de NMBS. Audit naar aanleiding van de resolutie van de Kamer van Volksvertegenwoordigers van 11 mei 2000, Brussel mei 2001, blz. 30, 31.
- (10) Volgens een aantal berichten in de pers zou het niet om 91,6 maar om 110 of 122 miljoen euro gaan.
- (11) Zie kennisgeving bijlage nr. 4, voetnoot nr. 37, blz. 38.
- (12) ABX-D is voor 99,99 % in handen van ABX Logistics Beteiligungsgesellschaft mbH, dat op zijn beurt voor 85 % in handen is van ABX Logistics GmbH, dat op zijn beurt voor 10 % eigendom is van Deutsche Bahn en voor 90 % van ABX Transport & Logistics GmbH, welke laatste in handen is van de NMBS. Gepreciseerd wordt dat ABX-D grotendeels overeenkomt met het oude „Bahntrans” dat in 1998 door de NMBS werd overgenomen.
- (13) ABX-F is voor 75 % van de NMBS, voor 19,17 % van EI France BV en voor 5,79 % van Adoroda BV.
- (14) ABX Logistics Domestic (Nederland BV) is in handen van VTS Beheer, dat op zijn beurt in handen is van ABX Logistics Holding (Nederland) BV, die op zijn beurt eigendom is van de NMBS. De maatschappijen VTS Beheer BV en ABX Logistics Domestic (Nederland) BV zijn overeenkomstig het Nederlands recht vrijgesteld van de verplichting tot publicatie van individuele jaarrekeningen. Hun rekeningen zijn opgenomen in de geconsolideerde rekeningen van ABX Logistics Holding BV.
- (15) Beschikbaar op het internetadres: <http://www.ecolo.be/>
- (16) Voorwoord bij de kennisgeving van voormalig minister van vervoer en mobiliteit Isabelle Durant.
- (17) Te vinden op internetadres: <http://www.belgium.be/>
- (18) Voorts deelt de partij „Ecolo” (politieke partij waarvan de voormalig minister van Vervoer en mobiliteit Isabelle Durant deel uitmaakt) in zijn nota van 20.2.2002 (in het Frans beschikbaar op het internetadres: <http://www.ecolo.be/>) het volgende mee (vertaling):
- „Ecolo wil uit de ABX-impasse raken en deze dochtermaatschappij van de NMBS verkopen. Over het lot van ABX wordt deze week binnen de federale regering een beslissing genomen; het kernkabinet zal uiterlijk vrijdag zijn standpunt over dit dossier bepalen. [...] In het rapport van de Boston Consulting Group is sprake van een bedrag van 250 miljoen euro dat noodzakelijk zou zijn voor de herstructurering van ABX. Dit bedrag zou dus alleen moeten dienen om een internationale onderneming die zich bij uitstek bezighoudt met het wegvervoer in staat te stellen weer vanaf nul te beginnen. [...] In dit verband moet erop worden gewezen dat de expansie van ABX de Belgische staat als aandeelhouder reeds 670 miljoen euro aan investeringen en 347 miljoen euro aan garanties heeft gekost. [...]”*
- Voorts wordt in een persbericht van 22.2.2002 melding gemaakt van het volgende (vertaling) (Franse tekst beschikbaar op internadres: „<http://www.lalibre.be/>”):
- „[...] Woensdag had de minister van vervoer en mobiliteit Isabelle Durant zich officieel voorstander verklaard van stopzetting van de wegvervoersactiviteiten van de NMBS. Om deze beslissing te motiveren zwaaide zij met een door haar bij Team Consult bestelde studie. Deze consultant kwam tot de conclusie dat het vervoer per vrachtwagen het spoorvervoer in geen enkel opzicht ten goede komt. [...] Zo eenvoudig lag het niet, vond het kabinet van de socialistische Vice-Eerste Minister Laurette Onkelinx. Haar kabinetshelf, Jean-Claude Marcourt, preciseerde woensdag dat het ging om twee studies die achtereenvolgens werden gepresenteerd en die tot diametraal tegenovergestelde conclusies leidden. [...]”*
- (19) Rekenhof: Een goed gebruik van de overheidsmiddelen door de NMBS. Audit naar aanleiding van de resolutie van de Kamer van Volksvertegenwoordigers van 11 mei 2000, Brussel mei 2001, blz. 28.
- (20) Vergadering van 26.5.2003 tussen de diensten van de Commissie en de vertegenwoordigers van de Belgische regering.
- (21) Earnings Before Interest and Taxes (resultaat vóór rente en belastingen).
- (22) Voorlopige gegevens.
- (23) Deze cijfers slaan op de volledige activiteit van ABX, ABX België binnen de NMBS inbegrepen en worden berekend vóór afschrijving van de goodwill. Zij verschillen dus van de cijfers in tabel nr. 2, kolom 5.
- (24) EBITDA Earnings Before Interest, Taxes and Depreciation of Assets (resultaat vóór interest, belastingen en afschrijving van activa).
- (25) ABX Logistics International (Duitsland) GmbH zal in fase 1 worden opgenomen in ABX Holding, aangezien zij op dit moment de facto levensvatbaar is. Met de voorgestelde herstructureringsmaatregelen wil men niettemin haar prestaties zien te verbeteren, om verliezen op middellange termijn te vermijden.
- (26) In dit geval omvatten de algemene uitgaven alle uitgaven behalve de uitbesteding van vervoer, de depotkosten, loonkosten.
- (27) Kosten van consultancy.
- (28) In dit geval omvatten de algemene uitgaven alle uitgaven behalve de uitgaven met betrekking tot uitbesteding van vervoer, depotkosten, loonkosten.
- (29) Voor 50 % verwezenlijkt.
- (30) $250,9 = 159,3 + 91,6$ miljoen euro. De totale behoeften zijn in feite te verdelen in 208,2 miljoen euro eigen kapitaalbehoeften en 42,7 miljoen euro aanvullende liquiditeitsbehoeften.
- (31) $250,9 = 140 + 91,6 + 19,3$.

- (32) Bovendien kan volgens punt 17 van de communautaire richtsnoeren voor reddings- en herstructureringssteun aan ondernemingen in moeilijkheden (PB C 288 van 9.10.1999), hierna „richtsnoeren” genoemd) „reddings- of herstructureringssteun bijvoorbeeld worden verleend door staatsholdings of met overheidsgeld gefinancierde investeringsmaatschappijen”.
- (33) Zie internetsite: „<http://www.belgium.be/>”
- (34) Volgens het arrest Stardust Marine (I-04397) overweging 56, gaat het om aanwijzingen zoals door de overheden gestelde eisen, het feit dat het bedrijf deel uitmaakt van de structuur van de openbare administratie, de aard van zijn activiteiten en het feit dat het bedrijf bij het verrichten van deze activiteiten op de markt normaal concurreert met particuliere marktdeelnemers, het juridische statuut van het bedrijf — of het publieke recht van toepassing is dan wel het algemene vennootschapsrecht — de mate waarin de overheid toezicht op het beheer van het bedrijf uitoefent, of elke andere aanwijzing waaruit in het concrete geval blijkt dat de overheid bij de vaststelling van de maatregel is betrokken of dat het onwaarschijnlijk is dat zij hierbij niet betrokken is, mede gelet op de omvang van deze maatregel op de inhoud ervan of op de er aan verbonden voorwaarden.
- (35) Volgens de pers zijn deze studies op de vergadering van kabinetten van de Belgische regering ter sprake geweest (zie bovenstaand artikel).
- (36) 55 + 50 miljoen euro voor ABX-D, 30 miljoen euro voor ABX-F en 20 miljoen euro voor ABX-NL.
- (37) Deze bevestiging is gegeven op de vergadering van 26.5.2003.
- (38) Volgens het standpunt van de Commissie ten aanzien van de participatie van overheden in het kapitaal van bedrijven (kapitaalbreng door de Staat (standpunt van de Commissie) Bulletin EG 9-1984.) „... men heeft te maken met staatssteun, wanneer de financiële situatie van de onderneming, en met name de structuur en de omvang van de schulden van dien aard zijn dat het onverantwoord is om op een normaal rendement te rekenen (in dividend of waarde) van het geïnvesteerde kapitaal binnen een redelijke termijn”, of wat de leningen betreft, „in het uiterste geval d.w.z. wanneer een niet-gegarandeerde lening wordt toegekend aan een bedrijf dat onder normale omstandigheden onmogelijk krediet zou kunnen krijgen, staat de lening in feite gelijk met een subsidie en wil de Commissie dat als zodanig beschouwen” (Mededeling van de Commissie aan de lidstaten, PB C 307 van 13.11.1993).
- (39) Door de NMBS sinds 1998 gedane acquisities.
- (40) Dit geldt vooral voor de acquisitie van Bahntrans die al verkocht is voor een bedrag [. . .]. * De gedeelten tussen haakjes en gemerkt met een asterisk hebben betrekking op handelsgeheimen of vertrouwelijke informatie die weggelaten is.
- (41) Informatie uit de kennisgeving van de Belgische autoriteiten en hierboven overgenomen.
- (42) En hebben dus geen bevredigend antwoord gegeven op de vele gedetailleerde vragen die de diensten van de Commissie terzake hebben gesteld.
- (43) Betreffende het „Verslag van de vergadering van de Raad van Ministers [van de Belgische regering] van 22 februari 2002”.
- (44) Punt 17 van de richtsnoeren: „indien middelen of garanties door de Staat worden toegekend aan een onderneming in financiële moeilijkheden, moet het waarschijnlijk worden geacht dat deze financiële overdrachten staatssteun-elementen bevatten”.
- (45) De activiteiten van ABX op wereldschaal omvatten ook activiteiten in een aantal lidstaten.
- (46) PB C 288 van 9.10.1999.
- (47) Het bedrag van 250,9 miljoen euro bestaat uit 159,3 miljoen euro voor de herstructurering en 91,6 miljoen euro in kapitaal omgezette schulden.
- (48) Bij de 208,2 miljoen euro gaat het om middelen voor de lange termijn voor de drie te herstructureren ondernemingen en langdurige arbeidsplaatsen voor ABX Logistics Group NV. Een deel van deze bedragen dient ook ter dekking van de kortetermijnliquiditeitsbehoeften.
- (49) Van een totaal bedrag van 91,2 miljoen euro aan overdrachten is 90,5 miljoen euro bestemd voor de korte termijn, minus 19,3 miljoen euro die reeds gebruikt wordt voor gedeeltelijke dekking van de financieringsbehoefte van 159,3 miljoen euro ($71,2 = 90,5 - 19,3$).
- (50) Bovendien stellen wij vast dat juist de levensvatbaarheid van de drie te herstructureren bedrijven niet gewaarborgd is vanaf 2005. Dat de EBIT van ABX Logistics-groep voor 2003 globaal gezien positief is, hangt uitsluitend af van de positieve EBITS die worden verwacht in Italië, België, Zwitserland, Azië en de Verenigde Staten.
De totale financieringsbehoefte van de drie te herstructureren bedrijven voor 2003 bedraagt 76,5 miljoen euro na omzetting van 91,6 miljoen euro aan schulden. Aangezien de nettoresultaten respectievelijk voor 2004 en 2005 3,7 en 6,2 miljoen euro voor ABX Duitsland, 5,5 en 8,8 voor ABX Frankrijk en -0,2 en 0,4 miljoen euro voor ABX Nederland bedragen, zullen de financieringsbehoeften niet kunnen worden gedekt. Het is dus een raadsel hoe ABX haar behoeften zal kunnen financieren.
- (51) Levensvatbare maatschappijen die deel uitmaken van Logistics Group NV in Fase 1.
- (52) De periode waarop deze berekening is gebaseerd kan niet precies worden vastgesteld, maar lijkt veel langer dan 5 jaar, vanwege een zeer hoge in de berekening opgenomen restwaarde die voornamelijk verantwoordelijk is voor het verwachte rendement.
- (53) Richtlijn van de Raad van 29 juli 1991 betreffende de ontwikkeling van de communautaire spoorwegen, consolideerde versie van 15.3.2001 (CONSLEG: 1991L0440 — 15/03/2001).
- (54) Richtlijn betreffende de doorzichtigheid in de financiële betrekkingen tussen lidstaten en openbare bedrijven (PB L 193 van 29.7.2000).”

”Par la présente, la Commission a l'honneur d'informer la Belgique qu'après avoir examiné les informations fournies par vos autorités sur la mesure citée en objet, elle a décidé d'ouvrir la procédure prévue à l'article 88, paragraphe 2, du traité CE.

s'agit d'autres flux financiers en faveur d'ABX et de l'acquisition du réseau ABX par la SNCB.

1. PROCÉDURE

- (1) Par lettre du 17.2.2003, la Belgique a notifié un plan de restructuration en faveur d'ABX Logistics, qui a été enregistré par la Commission le 17.2.2003 (n° Tren A/13396). La Commission a envoyé des questions additionnelles par lettre du 9.4.2003 et a reçu une réponse par courrier du 7.5.2003. Une réunion entre les autorités belges et les services de la Commission a eu lieu le 26.5.2003 au cours de laquelle des questions ont été posées aux autorités belges et un certain nombre d'informations additionnelles ont été obtenues. Le 20.6.2003, les autorités belges ont fait parvenir à la Commission des informations supplémentaires.
- (2) Il est également tenu compte d'une plainte du 27.10.1999 (enregistrée à la Commission le 3.11.1999 sous le n° 68390) et des documents ayant suivi cette plainte (dont le dernier élément a été envoyé par lettre du 30.6.2003 et fut enregistré à la Commission le 2.7.2003) à l'égard d'aides présumées illégales accordées dans le cadre de l'acquisition par la SNCB d'ABX Logistics Bahntrans GmbH.
- (3) Certains éléments ressortant de la notification ayant déjà été mis en application, le dossier est enregistré comme «non notifié» (NN).
- (4) Par lettre du 12.7.2003, enregistrée à la Commission le 14.7.2003, la Vice Première Ministre, ministre de l'Emploi et de la Politique de l'Égalité des chances, M^{me} Laurette Onkelinx, a écrit à la Vice-présidente de la Commission européenne, M^{me} Loyola de Palacio, en vue de l'informer de l'importance de cette affaire pour la Belgique.

2. DESCRIPTION DÉTAILLÉE DE LA MESURE

2.1. Titre

- (5) Faisant suite au dossier «ABX Logistics-sauvetage» (dossier n° 769/2002) approuvé par la Commission le 21.1.2003, la Belgique a notifié un «Plan de restructuration d'ABX Logistics». Néanmoins, l'examen de la notification a fait apparaître d'autres points à examiner qui ne font pas directement partie du dossier restructuration. Il

2.2. ABX Logistics

2.2.1. Rappel historique

- (6) Face à la concurrence du transport par route, la SNCB a développé dès les années 1930 une activité de transport par camions automobiles («service camionnage») au sein de ses activités de transport marchandises. Le transport par camion par route est en effet mieux adapté que le transport par wagon de chemin de fer pour les petits chargements. Ce service «petits colis» prendra le nom de «SNCB-Colis» en 1966.
- (7) Les organes de gestion de la SNCB adoptent en mars 1992 un plan de modernisation fondé sur un statut d'autonomie au sein de la société, qui mène à la création, début 1994, d'une unité d'exploitation autonome au sein de la SNCB (c.à.d. sans personnalité juridique distincte de la SNCB). Cette branche d'activités prendra le nom d'«ABX Transport» en 1996, puis le nom d'«ABX Logistics België/Belgique» en 1998. Au départ, la SNCB projetait essentiellement le développement d'un réseau au Benelux ayant notamment mené à l'acquisition de «ABX Nederland BV» en 1997.

2.2.2. Structure à l'échelle mondiale

- (8) Par après, au vu de l'internationalisation croissante des clients, de l'évolution législative dans le secteur du transport ferroviaire de fret et des initiatives de concurrents, la SNCB décide d'élargir «l'empreinte» géographique de l'activité transport de colis et de marchandises. À cette fin, la SNCB décide alors de développer un réseau de partenaires intervenant dans les secteurs de la logistique et du transport (par air, mer, rail et route) afin d'offrir un service complet de porte-à-porte et de récupérer notamment des parts de marché dans l'hinterland européen des ports belges.
- (9) Cette stratégie de développement a finalement mené la SNCB à acquérir dès 1998 un réseau ABX comprenant mondialement environ 107 filiales consolidées (filiales incluses dans le périmètre de consolidation de la SNCB au 31.12.2001), situées en Allemagne, France, Pays-Bas, Italie, Portugal, Royaume-Uni, Argentine, Chili, Japon, Mexique, Afrique du Sud, Corée du Sud, Philippines et Égypte. En Europe il s'agit des acquisitions suivantes ⁽¹⁾:

Tableau n° 1

				<i>millions d'euros</i>
Investissements	Pays	Date d'acquisition	Nom actuel	Prix d'achat
Bahntrans	D	juin 1998	ABX Logistics (Deutschland) GmbH	[...]
Thyssen Haniel Logistik	D	juin 1998	Création du Holding ABX Transport & Logistics GmbH, dont 136 millions d'euros pour l'acquisition de Thyssen Haniel Logistik	[...]
Injections de capital	D	2001		[...]
Saima Avandero	I	sept. 1999	Saima Avandero SpA et MTN	[...]
Dubois et Adora	F	janv. 2000	ABX Logistics France SA	[...]
Acquisition Nedloyd E1 France BV	F	1999		[...]
Augmentation capital	F	2001		[...]
Transports Testud	F	déc. 2000	Transports Testud SA	[...]
Bouquerod-SNTO	F	juin 2001	Bouquerod-SNTO groupe	[...]
Eurofrete + TPT	P			[...]
VTS Beheer (incl. Wegtransport)	NL	nov. 2001	ABX Logistics Domestic (Nederland) BV	[...]
Augmentation capital Holding ABX Logistics				[...]
Kersten Hunik Holding	NL	févr. 1999		[...]
Acquisition ABX Logistics Belgium NV		2001	ABX Logistics Belgium NV	[...]
Total (1) investi en actions				[...]
Créances sur sociétés européennes				
ABX Logistics Portugal				[...]
ABX Logistics Ireland				[...]
ABX Logistics Holding Nederland BV				[...]
ABX Logistics International				[...]
ABX Logistics Group NV				[...]
Créances sur sociétés hors Europe				
ABX Logistics Australia				[...]
ABX Logistics Singapour				[...]
Cautionnements, arrondis, divers				[...]
Total (2) de créances et divers				[...]
Total (3) = (1 + 2)				672,4

Remarque: Le prix [...] (*) pour l'acquisition de Bahntrans s'explique compte tenu des compensations à venir de la part des anciens actionnaires. Pour cette raison il n'est pas inclus dans le total présenté ci-dessus.

(*) Secret d'affaires.

2.2.3. Situation actuelle

- (10) Actuellement, le groupe économique ABX Logistics comporte des filiales en grandes difficultés financières (en Allemagne, en France et aux Pays-Bas) qui doivent être restructurées et d'autres, qui, selon le plan notifié, seraient d'ores et déjà viables et ne nécessiteraient pas de restructuration, mais que la notification envisage d'intégrer dans un holding.

2.2.4. Les secteurs d'activités d'ABX

- (11) Les autorités belges décrivent ABX Logistics comme un «Transporteur»⁽²⁾ de biens.
- (12) Selon les dernières informations de la Belgique, ABX est actif à hauteur de 49 % dans le secteur des services de transport routier, à 42 % dans le secteur des services de transport par voie aérienne et par mer, à 8 % dans le secteur de contrats de logistique et à 1 % dans d'autres ventes.

2.2.5. Les parts de marché d'ABX

- (13) En 2001, ABX Logistics group a effectué 89 % de ses ventes en Europe, 6 % en Asie et 5 % en Amérique. Les ventes en Europe se subdivisent en 32 % en Allemagne, 27 % en France, 24 % en Italie, 6 % en Belgique, 4 % en Espagne et 7 % dans divers pays.
- (14) La part de marché d'ABX Logistics groupe est de 1,9 % sur le marché européen, dont 3,1 % de part de marché pour le secteur routier, 2 % dans le secteur aérien et 1,8 % dans le secteur maritime.
- (15) Selon les indications de la Belgique, globalement, le marché européen reconstitué et correspondant à celui d'ABX aurait connu une croissance de ~ 5,6 % entre 1999 et 2002. Suite à un ralentissement de la croissance économique entre 2001 et 2003, les autorités belges indiquent que le marché des transports et de la logistique devrait retrouver le niveau de croissance important des années précédentes.

2.2.6. Structure juridique d'ABX

- (16) Selon les indications des autorités belges, le terme «ABX Logistics group» désigne l'ensemble des activités de pré- et post acheminement et de logistique exercées au sein du groupe SNCB.
- (17) La dénomination «ABX Logistics group» recouvre les entreprises qui opèrent sous le même nom commercial «ABX Logistics», en ce compris les trois entités directement bénéficiaires des mesures de restructuration notifiées.
- (18) ABX Logistics n'a pas encore, à l'heure actuelle, de structure juridique unifiée, sous une société holding globale. Une telle structure est cependant envisagée (en phase 1 de la restructuration). Du point de vue de sa personnalité juridique il s'agit d'une partie de l'entité SNCB elle-même ainsi que d'une série de filiales détenues par la SNCB, soit directement, soit indirectement à travers des sociétés

holding intermédiaires dans certains pays. Néanmoins, «ABX Logistics» est dirigé par un comité exécutif propre qui assure la gestion coordonnée de ces filiales. «ABX Logistics» se présente aussi sur le marché et opère en tant que groupe intégré.

2.3. La SNCB

2.3.1. Forme juridique de la SNCB

- (19) La SNCB a été créée par la loi belge du 26 juillet 1926. Depuis le 14.10.1992 la SNCB est entreprise publique autonome et société anonyme de droit public⁽³⁾. Ainsi, la SNCB est soumise aux dispositions légales et réglementaires de droit commercial qui sont applicables aux sociétés anonymes pour tout ce qui n'est pas expressément prévu par ou en vertu du titre I^{er} de la loi du 21 mars 1991 ou par ou en vertu d'une loi spécifique quelconque.

2.3.2. Objet social de la SNCB

- (20) L'objet social de la SNCB est le transport de voyageurs et de marchandises par chemin de fer. La SNCB peut, par elle-même, ou par voie de participations à des organismes existants ou à créer, belges, étrangers ou internationaux, faire toutes opérations commerciales, industrielles ou financières se rapportant directement ou indirectement, en tout ou en partie, à son objet social ou qui seraient susceptibles d'en faciliter ou d'en favoriser la réalisation ou le développement.
- (21) En qualité d'entreprise publique autonome, la SNCB exerce des missions de service public⁽⁴⁾, qui, selon les indications des autorités belges, ne couvrent toutefois pas les activités des entreprises bénéficiaires de la présente restructuration.

2.3.3. Les organes

- (22) Les organes de gestion de la SNCB sont le Conseil d'administration (CA), le Comité de direction (CD) et l'Administrateur délégué (AD). Le CA est composé de 10 membres, y compris l'AD. Les administrateurs⁽⁵⁾ sont nommés par le Roi, par arrêté délibéré en Conseil des Ministres. Ils sont choisis, après une procédure ouverte, en fonction de la complémentarité de leurs compétences telle que l'analyse financière et comptable, les aspects juridiques, la connaissance du secteur du transport, l'expertise en matière de mobilité, la stratégie du personnel et les relations sociales.

2.3.4. L'autonomie de décision de la SNCB

- (23) L'autonomie des entreprises publiques autonomes, telles que la SNCB, trouve son fondement dans l'article 7 de la Loi du 21 mars 1991, qui prévoit que «les entreprises publiques autonomes sont libres de développer, dans les limites de la présente loi, toutes les activités qui sont compatibles avec leur objet social. Elles peuvent constituer des succursales ou des agences en Belgique et à l'étranger sur décision de leur conseil d'administration».

- (24) En outre, selon la même loi, ces entreprises «*décident librement, dans les limites de leur objet social, de l'acquisition, l'utilisation et l'aliénation de leurs biens matériels et immatériels, de la constitution ou la suppression de droits réels sur des biens, ainsi que de l'exécution de telles décisions*». Néanmoins, un «*contrat de gestion peut déterminer un moment au-delà duquel toute décision d'acquérir, construire ou aliéner un immeuble ou un droit immobilier est soumise à l'approbation préalable du Ministre*».
- (25) Mis à part le placement des fonds disponibles en devises (qui sont soumis à l'autorisation préalable du ministre des finances, sauf pour les opérations en devises couvrant des opérations commerciales), l'autonomie des entreprises publiques autonomes, telles que la SNCB, ne connaît de limitations que pour l'exercice de leurs tâches de service public, dont les règles et conditions sont arrêtées dans le contrat de gestion ⁽⁶⁾.
- (26) Le législateur belge a instauré certains mécanismes limités pour vérifier si une entreprise publique autonome ne viole pas la loi, son statut organique ou le contrat de

gestion. Le mécanisme principal est la présence dans les organes de gestion, notamment le Conseil d'Administration et le comité de direction, d'un commissaire du Gouvernement, qui veille au respect de la loi, du statut organique de la SNCB et du contrat de gestion.

- (27) Selon les autorités belges ⁽⁷⁾ «*pour toutes les acquisitions successives des sociétés d'ABX Logistics group, la SNCB n'a pas sollicité d'autorisation, ni du Ministre de tutelle, ni du Gouvernement. En réalité, toutes ces acquisitions ont été initiées au niveau de la direction de la SNCB. À l'inverse, en l'absence de compétence en la matière, ni le Ministre de tutelle, ni le Gouvernement n'ont donné d'instructions à la SNCB concernant lesdites acquisitions ou, a fortiori, émis d'interdictions*».

2.3.5. L'état financier de la SNCB

- (28) Selon les informations à disposition de la Commission, le tableau suivant donne une vue d'ensemble de la situation financière de la SNCB et le résultat net d'ABX:

Tableau n° 2

<i>millions d'euros</i>					
	1	2	3	4	5
	SNCB	SNCB	SNCB	SNCB	ABX Logistics group
	Résultat net comptes statutaires	Résultat net comptes consolidés	Dettes comptes statutaires	Dettes comptes consolidés	Résultat net
1990	- 11,7				
1991	- 29	13,5			
1992	- 55,7	- 20,5			
1993	- 22,2	5,1			
1994	- 29,6	- 33,6			
1995	0	8,5	3 789		
1996	- 61,1	55,1	4 156		
1997	- 24,8	55	3 490		
1998	64,8	64,8	3 753		
1999	64,2	36,5	4 555	5 203	- 22,7
2000	25	- 17,9	5 634	6 713	- 62,6
2001	- 188,8	- 285,1	7 300	8 597	- 246,5
2002	- 866,9				
Total					

Remarque: Le résultat net d'ABX, présenté ici en colonne 5, est calculé après amortissement du goodwill ⁽⁸⁾ et n'intègre pas la division ABX Belgique incluse dans les comptes statutaires de la SNCB.

(29) Plusieurs facteurs sont à noter. D'une part la dette de la SNCB est importante et de longue durée. Elle comptait 3,7 milliards d'euros en 1995 et est en forte progression pour atteindre 7,3 milliards d'euros en 2001. À cet égard la Cour des comptes indique ⁽⁹⁾ que «l'assainissement financier et la réduction de l'endettement de la SNCB n'ont pas fait l'objet d'une transposition satisfaisante en droit belge et les mesures prévues par les contrats de gestion n'ont pas dans les faits contribué à une réduction de l'endettement. [...] De l'endettement qui s'élevait à 112 milliards de francs au 31 décembre 1999, il n'est pas possible de déterminer la part relative à la dette visée par la directive 91/440/CEE. [...] La problématique de l'endettement de la SNCB prend une dimension supplémentaire à la lumière du plan "Objectif 2005"».

(30) D'autre part l'acquisition du réseau mondial ABX dès 1998 a été effectué alors que la SNCB affichait déjà de lourdes dettes.

(31) En outre, ABX Logistics affichait des pertes significatives dès la première année, suite à laquelle ont eu lieu de nombreuses autres acquisitions.

2.4. Budget

(32) La présente décision porte sur l'examen de trois volets principaux i) la restructuration d'ABX, ii) les autres transactions financières en faveur d'ABX (injections/augmentations de capital dans ABX, conversion de dettes et garanties) et iii) l'acquisition du réseau ABX.

2.4.1. Volet 1: Restructuration d'ABX

(33) Le plan de restructuration notifié doit être financé par des ressources en provenance de la Société Nationale des Chemins de fer belges (ci-après la «SNCB») et par des ressources propres. Il s'agit:

a) d'un crédit-relais d'un montant total de 140 millions d'euros pour une durée de 12 mois qui, pour l'essentiel, consolide les crédits-relais à très court terme que la Commission a autorisé dans sa décision du 21.1.2003;

b) d'une conversion en capital d'ABX de certaines dettes existantes envers la SNCB pour un montant total de 91,6 millions d'euros ⁽¹⁰⁾ et

c) pour les ressources propres, il s'agit essentiellement de ventes d'actifs et de réductions de coûts moyennant une réorganisation interne et des réductions de personnel.

2.4.2. Volet 2: Autres transactions en faveur d'ABX

(34) Dans leur notification, les autorités belges précisent qu'un montant supplémentaire de 21 millions d'euros de prêt envers ABX Logistics group, sera transformé en capital par la SNCB, mais elles précisent que cette opération ne fait pas partie de la restructuration. Ce montant se décompose en 3 millions d'euros pour ABX Logistics (Ireland) Ltd., 11 millions d'euros qui doivent être maintenus comme prêts dans les comptes d'ABX Logistics NV et 7 millions d'euros concernant des filiales ABX non-UE (notamment à Singapour et en Australie), qui font néanmoins partie du sous-groupe allemand d'ABX ⁽¹¹⁾.

(35) La Commission constate d'autre part qu'un certain nombre de transactions financières ont eu lieu dans le passé récent. Il s'agit:

a) des montants de 55 millions d'euros et de 50 millions d'euros que la SNCB a injectés en 2001 et en 2002 dans ABX Logistics (Deutschland) GmbH (et sa filiale Collico Verpackungslogistik und Service GmbH) ⁽¹²⁾, via leur société holding (voir tableau n° 2);

b) d'une augmentation de capital entièrement souscrite par la SNCB de 30 millions d'euros en faveur d'ABX Logistics (France) SA ⁽¹³⁾, qui a suivi une restructuration financière d'ABX-F fin 2001 (voir tableau n° 2) et

c) d'une augmentation de capital de près de 20 millions d'euros effectuée en 2001 en faveur de VTS Beheer BV [y compris ABX Logistics Domestic (Nederland) BV ⁽¹⁴⁾] (voir tableau n° 2).

(36) D'autre part, il s'avère que la SNCB a offert toute une série de garanties et lettres de «confort» par rapport à différents montants pour le compte d'ABX dont la liste a été transmise par les autorités belges à la Commission. Il s'agit des montants de 131 641 887 EUR, de 333 782 956 DM, de 31 100 000 NLG, de 2 000 000 USD, de 1 200 000 000 WON (Corée) et de 19 200 000 SGD (Singapour).

(37) Il s'avère également, que selon la note du 20.2.2002 ⁽¹⁵⁾ d'«Ecolo» (parti politique duquel l'ancienne ministre du Transport et de la Mobilité, M^{me} Isabelle Durant fait partie), l'État aurait accordé des garanties pour le compte d'ABX à hauteur de 347 millions d'euros.

2.1.3. Volet 3: Acquisition du réseau ABX

- (38) Selon les indications des autorités belges, les acquisitions du réseau ABX et les prêts associés dès 1998 auraient coûté 672,4 millions d'euros (voir tableau n° 1). Selon une autre source d'information, depuis 1993 la SNCB aurait injecté les fonds suivants dans ABX:
- 200 millions d'euros entre 1993 et 1998 pour sauver et restructurer la division SNCB-Colis rebaptisée entre temps ABX,
 - 750 millions d'euros entre 1998 et 2002 pour développer ABX au niveau européen et mondial par de multiples achats ramenés fin 2002 à la valeur de l'euro symbolique dans le bilan de la SNCB,
 - 200 millions d'euros entre 1999 et 2003 d'augmentations de capital réalisées en France, Allemagne et aux Pays-Bas suite aux pertes enregistrées et
 - 252,6 millions d'euros en 2003 (140 millions d'euros de versement cash et 112,2 millions d'euros de conversions de créances en capital) comme dernière aide. Celle-ci faisant objet de la présente notification.
- (39) En total il s'agirait d'une somme qui pourrait atteindre les 1,4 milliards d'euros.
- (40) Concernant plus particulièrement la plainte à l'égard de l'achat de Bahntrans, les plaignants requièrent la clarification du prix d'achat de cette société, des conditions d'achat (obligations quelconques, garanties, restrictions de concurrence, engagements éventuels notamment à l'égard de la reprise de personnel par la deutsche Bahn, etc.), le montant des pertes, le plan de redressement inclus les investissements et leur financement, la politique des prix pratiqués par ABX Logistics Deutschland GmbH, ainsi que les éléments justifiant l'octroi de l'aide au sauvetage.

2.5. Origine des ressources

- (41) Selon la notification du 17.2.2003, les autorités belges affirment que «le plan de restructuration n'implique aucune intervention financière directe de l'État belge ou d'une autre institution publique belge. En fait, ce plan et la stratégie sous-jacente ont été conçus et élaborés de manière autonome par la SNCB. Les interventions financières en question ne découlent pas de décisions ou instructions du Gouvernement belge et celui-ci n'a pas influencé le processus décisionnel relatif à ces interventions. Elles ne sont dès lors pas imputables à l'État»⁽¹⁶⁾.
- (42) Il en est de même pour l'acquisition du réseau ABX par la SNCB, par rapport à laquelle les autorités belges soulignent l'autonomie de gestion de la SNCB, comme reflété plus haut.
- (43) Il est toutefois à retenir, que la Commission a identifié un certain nombre d'indices, selon lesquels l'attribution des ressources de la SNCB à ABX pourrait être imputable à l'État. Il s'agit notamment du «Compte rendu de la réunion du Conseil des Ministres [du gouvernement belge] du 22 février 2002» et du communiqué de presse qui y est relatif⁽¹⁷⁾, qui indique:

«Sur proposition du Premier Ministre, le Conseil des Ministres a approuvé une série de mesures concernant les activités de ABX. Les décisions suivantes ont été prises sur la base des informations et des considérations stratégiques transmises par la SNCB: Création, par la SNCB, d'un holding regroupant l'ensemble des activités d'ABX. [...] Lors de la création du holding ABX et de ses filiales, l'actionnaire de la SNCB désignera le Conseil d'administration de ces entreprises. [...] Un apport privé de capital à risque sera recherché s'élevant dans une première phase au maximum à 250 millions d'euros et dans le cadre duquel la part de la SNCB sera diluée. Un dernier apport de ressources sera effectué par la SNCB dans «ABX Logistics Group» s'élevant au maximum à 50 millions d'euros sous forme d'un emprunt subordonné afin d'apurer la situation. [...]»⁽¹⁸⁾.

- (44) À cet égard on peut également citer la Cour des comptes⁽¹⁹⁾ qui reprend les propos de la Commission européenne en indiquant que le degré d'indépendance de gestion de la SNCB par rapport à l'État belge est relativement réduite.
- (45) Comme confirmé par les représentants des autorités belges lors de la réunion du 26.5.2003, la dette de la SNCB est contractée auprès d'institutions financières.
- (46) Selon les informations fournies par la Belgique⁽²⁰⁾, les investissements effectués par la SNCB dans ABX ont été effectués à charge de sa propre dette.
- (47) La Commission ne peut établir à ce jour si les créanciers de la SNCB ont obtenu des assurances, notamment sous forme de garantie de l'État, qui pourraient expliquer pourquoi ils n'ont pas encore, le cas échéant, demandé le remboursement de ces fonds. Néanmoins la note d'Ecolo du 20.2.2002 mentionnée ci-dessus indique un montant de 347 millions d'euros de garanties de l'État au titre d'ABX.
- (48) *Restructuration:* Selon les indications des autorités belges, le financement de la restructuration d'ABX en provenance de la SNCB sera centralisé et effectué via la société holding ABX Logistics Group NV. Ce holding retiendra une partie des fonds de la SNCB pour son propre financement et distribuera le reste des fonds selon les besoins aux trois sociétés directement bénéficiaires, «ABX-D», «ABX-F» et «ABX-NL». Les bénéficiaires directs de l'aide à la restructuration sont donc ABX Logistics Group NV, certaines de ces filiales en Phase 1 réceptrices d'aides (notamment sous forme de conversion de dettes en capital) ainsi que les entités ABX-D, ABX-F et ABX-NL qui doivent être restructurées. Il se pose néanmoins la question de savoir dans quelle mesure ce n'est pas l'entière de la SNCB, qui est la société mère des entités ABX, qui doit être considérée en difficultés et/ou bénéficiaire des aides en question.
- (49) *Injections de capital hors restructuration:* Les bénéficiaires directs des injections/augmentations de capital hors restructuration, telles que susmentionnées, sont ABX-D, ABX-F et ABX-NL.

(50) *Acquisitions*: La société bénéficiaire d'un avantage financier potentiel obtenu lors de l'acquisition du réseau ABX est la SNCB, étant donné qu'elle aurait bénéficié de ressources de l'État pour effectuer ces acquisitions alors qu'elle n'en avait pas les moyens par elle-même.

2.7. Durée

(51) La restructuration et le regroupement de toutes les activités ABX sous un Holding doivent être accomplis fin 2003 et la restructuration des trois entités (ABX D, F et NL) devrait se terminer fin 2003-début 2004.

(52) Le crédit pont de 140 millions d'euros sera remboursé par ABX Logistics Group NV au plus tard 12 mois après prélèvement de la dernière tranche.

2.8. Nécessité de restructurer

(53) Les business plans disponibles au moment de l'acquisition d'ABX-D, F, et NL montraient les prévisions suivantes:

a) Pour Bahntrans, devenu ABX Logistics (Deutschland) GmbH, il était prévu lors de l'acquisition, que l'EBIT⁽²¹⁾ (négatif) de [...] euro en 1997-98 deviendrait positif en 2000-01. Néanmoins, en 2001-02 l'EBIT de [...] euro reste négatif; il affiche un retard de 2 ans comparé au business plan initial et présente un écart cumulé de 125 millions d'euros depuis l'acquisition. Cette tendance est déjà apparue peu après l'acquisition de Bahntrans par la SNCB en 1998.

Comme facteurs explicatifs, les autorités belges indiquent une moindre croissance du marché se traduisant en ventes et en marges réduites, qui sont encore diminuées par une augmentation significative du coût de carburant et certains facteurs opérationnels comme des entrepôts surdimensionnés, une productivité insuffisante du personnel, des contrats de location de bâtiments à trop longue échéance, une mauvaise structure des comptes client et une forte rotation du personnel de management.

b) Pour Dubois, devenu ABX Logistics France SA, il était prévu lors de l'acquisition, que l'EBIT (positif) de [...] euro en 1999 s'améliorerait pour atteindre [...] euro en 2001. Néanmoins, l'EBIT devient négatif dès 2000 et affiche [...] euro en 2001; il présente un mali cumulé de 57 millions d'euros comparé au business plan initial.

Comme facteurs explicatifs les autorités belges indiquent que les pertes émanent des activités route et contrats/logistique, et proviennent notamment de l'acquisition de Dubois, Delagnes, Testud et Bouquerod SNT0. Comme facteurs opérationnels sont mentionnés un système informatique dépassé, une forte rotation du personnel de management à haut niveau, une productivité insuffisante du personnel, des coûts imprévus avant l'acquisition, le coût de l'intégration sociale des différentes sociétés, le coût élevé de coordination entre 5 différents systèmes comptables et des licenciements coûteux.

c) Pour Wegtransport qui fut intégré dans ABX Logistics Domestic (Nederland BV) depuis 2001, l'EBIT (négatif) de [...] euro en 2000 s'est détérioré à [...] euro en 2001; il devait devenir positif avec [...] euro en 2002. De fait, depuis l'acquisition de Wegtransport en 2001, l'EBIT s'est détérioré pour atteindre [...] euro en 2002⁽²²⁾ et présente donc un mali de 6 millions d'euros comparé au business plan initial.

Comme facteurs explicatifs les autorités belges indiquent la forte érosion de la clientèle qui est due à une faible qualité de service datant d'avant l'acquisition, des informations cachées concernant l'intention d'une partie de la clientèle de terminer des contrats, des contrats d'une qualité insuffisante, le coût élevé d'une fusion «big bang» entre quatre entités isolées, des investissements devenus non rentables après la fusion et d'autres facteurs tels que le surplus en immobilier, l'absence d'information indispensable au management, la mauvaise rentabilité du personnel, une politique d'achat inefficace, etc.

(54) En résumé, les autorités belges indiquent que les facteurs ayant mené à de moins bons résultats que prévus sont essentiellement externes au groupe ABX: évolution économique, érosion de la clientèle, des questions opérationnelles datant de la période pré-acquisition, l'endettement historique et le manque de fonds.

2.9. Restructuration: concept général

(55) *Objectif stratégique*: Face à une demande pour des opérations complexes de logistique, ABX Logistics group compte consolider sa présence au niveau européen voire mondial en tant que fournisseur de services globaux de logistique intégrée. À cette fin il est envisagé de restructurer les activités d'ABX.

(56) *Objectifs de la restructuration*: L'objectif de la restructuration est de i) créer un groupe holding autonome et homogène des différentes entités d'ABX Logistics (ABX Logistics Group NV), ii) qui soit structurellement profitable, autosuffisant et viable à long terme, iii) recentrer le groupe ABX Logistics sur ses activités principales et iv) préparer le groupe à la participation de partenaires externes à son capital.

(57) *Envergure*: Le plan de restructuration couvre d'une part la restructuration particulière d'ABX Allemagne, d'ABX France et d'ABX Pays-Bas et d'autre part le regroupement de toutes les activités ABX au sein d'un holding, ABX Logistics Group NV.

(58) *Mesures opérationnelles*: Quatre types de mesures sont envisagées telles que reprises ci-dessous.

(59) *Évolution financière prévue*: Les pertes nettes de 93,6 millions d'euros en 2001 pour ABX Logistics group devaient s'alourdir en 2002 pour atteindre 121,5 millions d'euros, et, moyennant les mesures de restructuration, le business plan prévoit une amélioration vers une perte de 16,2 millions d'euros en 2003 et un résultat net positif dès 2004 avec 13,2 millions d'euros⁽²³⁾.

2.10. Restructuration: 1 — renforcement de la structure financière

- (60) Le renforcement de la structure financière consiste essentiellement en la conversion en capital de dettes d'ABX envers la SNCB à hauteur de 91,6 millions d'euros, et en un crédit relais de 140 millions d'euros accordé par la SNCB à ABX pendant 12 mois.
- (61) La conversion en capital sera effectuée à hauteur de 89 millions d'euros en faveur d'ABX Logistics Group NV («ABX Holding») qui a prêté ce montant à hauteur de 50 millions d'euros à ABX Logistics (Deutschland) GmbH, de 29 millions d'euros à ABX Logistics France et de 10 millions d'euros à VTS Beheer BV. ABX Holding convertira les mêmes montants en fonds propres de ces sociétés et 2,6 millions d'euros seront convertis directement par la SNCB en faveur de VTS Beheer BV (qui bénéficie actuellement d'un crédit direct de la SNCB).
- (62) Cette conversion de dettes en capital devra permettre de:
- réduire les liquidités nécessaires pour la recapitalisation d'ABX Logistics (Deutschland) GmbH (via ABX Logistics GmbH), ABX Logistics France et VTS Beheer BV.
 - réduire les charges d'intérêts de [...] euro et
 - d'atteindre un gearing (ratio capitaux/dettes) plus proche du niveau de marché, ce qui devrait accroître la confiance des partenaires.

2.11. Restructuration: 2 — révision de la structure organisationnelle

- (63) La révision de la structure organisationnelle doit se faire en 2 phases:
- La «phase 1» (première moitié de 2003) consiste dans le regroupement des entités ABX profitables sous un Holding qui doit être créé afin de permettre la génération de ressources additionnelles via la participation d'investisseurs externes au capital d'ABX.
 - En parallèle, la restructuration des entités ABX en Allemagne, en France et aux Pays-Bas devrait être effectuée.
 - Durant la «phase 2» (jusqu'à fin 2003) ABX D, F, et NL doivent intégrer ABX holding après la mise en œuvre du plan de restructuration.
- (64) L'échelonnement en deux phases doit permettre de garantir:
- la profitabilité, l'autosuffisance et la viabilité du groupe dès le début du plan,
 - l'attractivité du groupe envers des investisseurs extérieurs et
 - le succès de la restructuration en Allemagne, France et Pays-Bas.

(65) L'intégration des entreprises considérées comme viables en phase 1 devrait en particulier garantir l'attractivité du groupe pour des partenaires externes au vu:

- de la bonne performance attendue [EBITDA (24) de [...] euro en 2003]
- de son portefeuille d'activités profitables (pas d'activités à restructurer)
- de son réseau «air» et «mer» fortement développé (couvrant 36 pays mondialement) et
- de sa forte couverture d'activités de transport routier international en Europe.

(66) L'intégration en phase deux devrait être effectuée après restructuration des entités concernées en Allemagne, France et Pays-Bas. Ces restructurations seront effectuées au moyen de ventes d'actifs et de la mise en œuvre de mesures opérationnelles.

2.12. Restructuration: 3 — la vente d'actifs

- (67) La vente d'actifs concerne en Allemagne 8 filiales fermées, 1 partiellement fermée et 1 relocalisée pour un coût de 12,5 millions d'euros, en France quatre filiales fermées avec des frais liés à la vente d'actifs à hauteur totale de 1 million d'euros et aux Pays-Bas de la vente de deux filiales pour un coût de 1,5 millions d'euros. Les bénéfices de ces ventes s'élèveront au total à 91,2 millions d'euros dont 88,8 seront perçus en 2003.
- (68) Cette vente d'actifs, dont les coûts et revenus totaux sont repris dans les tableaux n° 3 à 5, sert à autofinancer partiellement le projet de restructuration par des moyens d'ABX.

2.13. Restructuration: 4 — mesures opérationnelles

2.13.1. Restructuration opérationnelle ABX — Allemagne

A. Route

- (69) Il est prévu d'améliorer la productivité du personnel dans le secteur routier, où la chute des services de transport de ~ 15 % en 2002 n'a pas été accompagnée par une réduction de personnel adéquate, réduisant ainsi sa productivité. En réponse à ce développement il est prévu de réduire le personnel de 12 %. Un accord avec les syndicats signé le 16.12.2002 devrait permettre l'application de la mesure. Le coût de la mesure est estimé à 12,8 millions d'euros.

B. Air et Mer

- (70) La baisse du nombre de transports effectués en 2002 dans les secteurs air et mer au sein d'ABX Logistics International (Deutschland) GmbH a entraîné une réduction de la productivité du personnel qui doit être rectifiée. Le coût de la mesure est estimé à 4,7 millions d'euros et les économies en termes d'EBIT sont estimées à 2,6 millions d'euros (25).

(71) Une réduction des dépenses générales dans les secteurs air et mer d'ABX Logistics International (Deutschland) GmbH de 15-20 % représentant une économie de 1,5 millions d'euros en termes d'EBIT. La moitié devrait être réalisée en 2003. Le coût de cette opération est estimé à 0,5 millions d'euros.

(72) Il est à noter que ces deux dernières actions de restructuration, pour un coût total de 5,2 millions d'euros, si elles font partie de l'enveloppe globale notifiée, concernent de fait une entreprise, ABX Logistics International (Deutschland) GmbH, intégrée en phase 1 et qui ne fait donc pas partie du périmètre des sociétés en restructuration.

C. Logistique

(73) Les activités de logistique de contrat en Allemagne, excepté la division Network logistics d'ABX Logistics (Deutschland) GmbH font actuellement l'objet d'une étude de restructuration approfondie. Un coût de restructuration est néanmoins prévu à hauteur de 2 millions d'euros.

D. Autres

(74) Les dépenses générales ⁽²⁶⁾ d'ABX Logistics (Deutschland) GmbH devront être réduites de 6,2 % ([...] euro par an). En 2002 les dépenses générales étaient de [...] euro représentant environ 10 % des coûts totaux ou 27 % des coûts totaux si l'on en exclut la sous-traitance. Le coût de la mesure est estimé à 0,5 million d'euros.

(75) Les contrats de location d'immeubles devraient être renégociés afin d'atteindre une réduction de [...] euro, soit 2,4 % de réduction du coût de [...] euro affiché en 2001. Le coût de la mesure est estimé à 0,7 million d'euros.

(76) En somme, les mesures de productivité du personnel coûteront $12,8 + 4,7 = 17,5$ millions d'euros, les mesures de réduction de dépenses générales $0,5 + 0,5 + 0,7 = 1,7$ millions d'euros, les mesures concernant la logistique coûteront 2 millions d'euros, les frais de support externe ⁽²⁷⁾ s'élèveront à 2,5 millions d'euros et la vente d'actifs à 12,5 millions d'euros.

2.13.2. Restructuration opérationnelle ABX — France

(77) Révision systématique du processus de fonctionnement, de la structure des coûts et de la productivité dans toutes les agences opérationnelles. Les économies estimées sont de [...] euro en termes d'EBIT avec un coût estimé à 1 million d'euros.

(78) La fusion de plusieurs entreprises locales de transporteurs n'a pas été suivie d'une intégration des outils et processus administratifs, faute de moyens pour effectuer les investissements et les réductions de personnels nécessaires. La coexistence de différents outils administratifs a eu un impact (négatif) sérieux. Un plan visant à procurer des informations à l'échelle de l'entreprise, à réduire le coût des finances et à optimiser la planification, le traçage («tracing») et la supervision du cycle de management a été mise en place, afin d'atteindre une réduction

de coûts de [...] euro en termes d'EBIT. Le coût de cette opération est estimé à 4,8 millions d'euros.

(79) La fusion des entreprises avait comme conséquence la reprise de plusieurs systèmes informatiques dépassés et incompatibles entre eux pour ce qui est du transport routier domestique et international. L'investissement dans un nouveau système informatique adapté aux besoins devrait amener une économie de [...] euro EBIT et entraîner un coût de 3 millions d'euros. La réduction de personnel qui devra s'en suivre devrait entraîner un coût de 3 millions d'euros.

(80) La rationalisation du budget de contrats temporaires devrait amener une réduction de 8 % du budget total des contrats temporaires, soit une réduction de [...] euro, dont 80 % soit [...] euro ont été intégrés dans le business plan. Il n'y a pas de coût prévu pour cette mesure.

(81) Les dépenses générales ⁽²⁸⁾ d'ABX Logistics France devront être réduites de 1,8 % ([...] euro par an), dont 80 % soit [...] euro ont été intégrés dans le business plan. En 2002 les dépenses générales étaient de [...] euro représentant environ 11 % des coûts totaux ou 23 % des coûts totaux si l'on en exclut la sous-traitance de transport. Il n'y a pas de coût prévu pour cette mesure.

(82) La restructuration des agences de [...] et [...] consiste essentiellement en la réduction de personnel à [...] avec un impact EBIT de [...] euro et un coût de 0,4 million d'euros. À [...], la fermeture de l'activité de déplacement devrait avoir un impact de [...] euro et un coût de 0,35 million d'euros.

(83) En somme, les mesures relatives à la productivité coûteront $1 + 4,8 + 3 + 0,4 + \sim 0,4 = 9,6$ et les frais de vente s'élèveront à 1 million d'euros.

2.13.3. Restructuration opérationnelle ABX — Pays-Bas

(84) L'augmentation de la productivité du personnel dans ABX Logistics Domestic (Nederland) BV devrait avoir un impact EBIT de [...] euro et un coût de [...] euro.

(85) L'arrêt d'activités de support devrait avoir un impact EBIT de [...] euro.

(86) La fusion des activités Benelux dans les domaines administration et distribution devrait avoir un impact EBIT de [...] euro dont [...] euro devraient être réalisés en 2003 avec un coût de 0,2 million d'euros.

(87) L'augmentation de la productivité et la réduction du coût de location immobilier dans le département aérien d'ABX Logistics International (Nederland) BV devrait avoir un impact EBIT de [...] euro et un coût de 0,08 million d'euros.

(88) La restructuration d'Eurocargo/Full Load au sein d'ABX Logistics Nederland BV implique la sortie partielle du marché des conteneurs, la mise en application d'un système de pré-pension et une amélioration de la productivité avec un impact EBIT de [...] euro et un coût de 1 million d'euros.

- (89) La réduction des coûts d'achat dans toutes les entités devrait avoir un impact EBIT de [...] euro ⁽²⁹⁾ avec un coût de 0,02 million d'euros.
- (90) En somme, les frais de support externe s'élèveront à 0,5 million d'euros, les frais de productivité s'élèveront à $0,3 + 0,2 + 0,08 + 1 + 0,02 = 1,6$ million d'euros et la vente des filiales coûtera 1,5 million d'euros.

2.14. Coût et financement de la restructuration

- (91) Les autorités belges indiquent que les besoins en financement nécessaire pour effectuer la restructuration envisagée s'élèveront à 159,3 millions d'euros [dont 137,8 millions d'euros en besoins de trésorerie et 21,5 millions d'euros en recapitalisation additionnelle d'ABX Logistics (Deutschland) GmbH et ABX Logistics (France) SA].
- (92) De plus il y a un besoin de transformer des dettes en capital propre à hauteur de 91,6 millions d'euros.
- (93) Le total des besoins en financement pour effectuer la restructuration matérielle et financière d'ABX ne se

limite donc pas à 159,3 millions d'euros, mais s'élève à 250,9 millions d'euros ⁽³⁰⁾.

- (94) En ce qui concerne les 159,3 millions d'euros, une proportion de 75 %, soit 119 millions d'euros, sert à restructurer les entités ABX en Allemagne, en France et aux Pays-Bas, qui seront intégrées dans ABX Holding en phase 2 après restructuration.

- (95) Les 40,3 millions d'euros restants sont des besoins en financement liés aux entités ABX (viables) intégrées dans ABX Holding en phase 1. De ces 40,3 millions d'euros, le montant de 30 millions d'euros constitue une provision pour risques, qui pourraient provenir entre autres de cash flows opérationnels plus faibles que prévus, de ventes d'actifs moins lucratives, de retards dans la mise en œuvre de mesures de restructuration ou de la suppression de lignes de crédit.

- (96) Une ventilation plus précise de ce coût est présentée dans les tableaux suivants:

Tableau n° 3

Poste	Coût de la restructuration d'ABX Logistics				
	2003				
	Allemagne	France	Pays-Bas	partagés	Total
Mesures opérationnelles de restructuration					
Restructuration support externe	2,5		0,5	2,7	5,7
Réorganisation support externe				0,5	0,5
Productivité (réduction de personnel)	17,5	9,6	1,6		28,7
Dépenses générales (ruptures de contrats)	1,7				1,7
Autres	2				2
Total (1)	23,7	9,6	2,1	3,2	38,6
Vente d'actifs					
Fermeture agences (réduction de personnel + frais de rupture de contrats)	12,5	0,4	1,5		14,4
Sales et rent back de camions (réduction de personnel de maintenance)		0,6			0,6
Total (2)	12,5	1	1,5	0	15
Total (1+2)	36,2	10,6	3,6	3,2	53,6

Remarque: Comme relevé plus haut, il est constaté qu'un coût de 5,2 millions d'euros est attribué à des entités d'ABX qui, selon la notification, ne doivent pas être restructurées.

Tableau n° 4

millions d'euros

	Besoins en financement pour la restructuration d'ABX Logistics				
	Allemagne	France	Pays-Bas	Holding + divers	Total
Besoins en trésorerie					
Cash flow dégagé	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
Coût de la restructuration	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
Capex/working capital	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
Remboursement de dettes	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
Remboursement du cash pool	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
Retour normal crédit fournisseur	[..]	[..]	[..]	[..]	[..]
Couverture de risques				- 30	- 30
Total (1) besoins en trésorerie	- 56,8	- 33	- 7,7	- 40,3	- 137,8
Besoins en fonds propres					
Besoins en fonds propres totaux	122,4	67,9	17,9		208,2
Dont couvert par conversion de dettes	50	29	12,6		91,6
Solde (2) restant à obtenir	72,4	38,9	5,3		116,6
Besoins en financement totaux	sous total 119 millions d'euros				
Valeur maximale trésorerie ou fonds propres de (1) ou (2)	72,4	38,9	7,7	40,3	159,3
Plus conversion de dettes prévue	50	29	12,6		91,6
Total (3) besoins financiers totaux	122,4	67,9	20,3	40,3	250,9

Remarque: Le besoin financier total de 250,9 millions d'euros intègre 208,2 millions d'euros en besoins en fonds propres, donc long terme et devant donc faire l'objet de ressources long terme, et 42,7 millions d'euros de besoins supplémentaires en trésorerie non-permanente. Les trois filiales en Allemagne, France et Pays-Bas, ont actuellement des fonds propres négatifs. Or, tant le droit des sociétés que les attentes des banquiers et autres partenaires de l'entreprise impliquent le retour à des fonds propres positifs. L'attente de ces derniers a été évaluée, par les autorités belges, à un ratio de [...] % de fonds propres rapportés au total du bilan.

Le besoin long terme de 208,2 millions d'euros correspond au rétablissement de ce niveau de fonds propres soit 186 millions d'euros pour la remise à zéro des fonds propres et le solde soit 22,2 millions d'euros pour le passage à des fonds propres légèrement positifs.

Remarque concernant «Cash flow dégagé»: Il s'agit de l'autofinancement normal dégagé par l'entreprise et diminuant d'autant ses besoins de financement.

Remarque concernant «Capex/working capital»: ces chiffres étant négatifs, il traduit la présence de décaissements relatifs à de nouveaux investissements ou l'augmentation du besoin en fonds de roulement de l'entreprise.

Remarque concernant «Remboursement du cash pool»: Il s'agit de reconstituer le pool de trésorerie du groupe (économique) ABX dont les ressources (lignes bancaires) ont été utilisées au profit des trois filiales en restructuration.

Remarque concernant «Retour à la normale du crédit fournisseur»: D'octobre 2002 à janvier 2003 le groupe ABX a «tiré» sur son crédit fournisseur au-delà des termes contractuels pour se financer.

Remarque: Il est constaté que le montant de 40,3 millions d'euros de besoins en financement pour la restructuration est attribué à des entités, qui, selon la notification, ne doivent pas être restructurées. Ce montant inclut notamment 30 millions d'euros de couverture de risque, [...] euro de «Capex/working capital» et [...] de «Remboursement du cash pool».

(97) Le coût expliqué ci-dessus (250,9) est financé dans un premier temps par des fonds de la SNCB sous forme d'un crédit relais de 140 millions d'euros, d'une conversion de dettes d'ABX en capital de la SNCB à hauteur de 91,6 millions d'euros et par ABX sous forme de cession rapide d'actifs à hauteur de 19,3 millions d'euros⁽³¹⁾. L'une de ces cessions, celle de la filiale [...] sera en fait effectuée à la SNCB pour [...] euro net, ce qui représente une transaction interne au groupe SNCB.

(98) Dans une seconde phase, le remboursement du crédit relais de 140 millions d'euros doit être assuré par des ventes d'actifs d'ABX à hauteur de 91,2 millions d'euros. Les cessions, dont déjà 19,3 millions d'euros sont consommés par la restructuration sont détaillés ci-dessous et sont largement constitués de «sales et lease back». Ces opérations créeront donc de la liquidité à court terme, mais vont aussi générer des loyers (importants) à payer dans le futur, du fait de la formule choisie. Le détail de ces ressources, tel que présenté par les autorités belges, est spécifié dans le tableau ci-dessous:

Tableau n° 5

	Financement de la restructuration d'ABX Logistics				
	Allemagne	France	Pays-Bas	autres	Total
Fonds de la SNCB:					
Crédit relais	72,4	38,9	7,7	21	140
Conversion en capital propre	50	29	12,6	0	91,6
Total (1) SNCB	122,4	67,9	20,3	21	231,6
Autofinancement par ABX:					
Vente de [...] (à la SNCB)	[...]				[...]
Vente de [...]	[...]				[...]
Vente de [...]				[...]	[...]
Vente de Bâtiments — [...] (10 sales et lease back)				[...]	[...]
Vente de Bâtiments — [...] (2 sales et rent back, 2 ventes)			[...]		[...]
Vente de Bâtiments (inoccupés) [...]		[...]			[...]
Vente de Camions — [...]		[...]			[...]
Total (2) autofinancement ABX	[...]	[...]	[...]	[...]	91,2

(99) Sur le total de 91,2 millions d'euros de cessions prévues, seuls environ 71 millions d'euros resteront disponibles pour le remboursement du crédit relais de 140 millions d'euros, le solde, soit environ 69 millions d'euros devra être financé, selon les autorités belges, par d'autres cessions de filiales ou d'actions du groupe ABX.

2.15. Retour sur investissement

(100) Les autorités belges estiment, pour justifier le comportement de la SNCB comme celui d'un investisseur privé, que son investissement dans ABX génèrera une valeur future (Net Present Value) largement positive. Sur la base actualisée des cash flows des cinq prochaines années et d'une valeur résiduelle correspondant à l'actualisation des cash flows ultérieurs (sur un nombre d'années indéfini), et sous déduction de la dette nette du groupe, la valeur pour l'actionnaire serait estimée à [...] euro dans le scénario retenu par l'entreprise.

3. APPRÉCIATION DE LA MESURE

3.1. Présence d'aide

(101) Selon l'article 87, paragraphe 1, du traité, «sont incompatibles avec le marché commun, dans la mesure où elles affectent les échanges entre États membres, les aides accordées par les États ou au moyen de ressources de l'État sous quelque forme que ce soit qui faussent ou menacent de fausser la concurrence en favorisant certaines entreprises ou certaines productions».

(102) Dans le présent cas, l'un des quatre critères inhérents à l'article 87 doit être examiné de plus près, les autres critères seront examinés par la suite. Il s'agit en effet de déterminer si le financement en question a été effectué au moyen de «ressources de l'État». À cette fin, il faut d'une part identifier s'il s'agit de fonds publics et d'autre part si l'octroi de ceux-ci est imputable à l'État.

3.1.1. Ressources de l'État: 1 — Fonds publics

(103) Selon l'arrêt Stardust Marine (I-04397) la Cour indique: «il convient de rappeler qu'il découle déjà de la jurisprudence de la Cour que l'article 87, paragraphe 1, CE englobe tous les moyens pécuniaires que les autorités publiques peuvent effectivement utiliser pour soutenir des entreprises, sans qu'il soit pertinent que ces moyens appartiennent ou non de manière permanente au patrimoine de l'État. En conséquence, même si les sommes correspondant à la mesure en cause ne sont pas de façon permanente en possession du Trésor public, le fait qu'elles restent constamment sous contrôle public, et donc à la disposition des autorités nationales compétentes, suffit pour qu'elles soient qualifiées de ressources d'État (voir arrêt du 16 mai 2000, France/Ladbroke Racing et Commission, C-83/98 P, Rec. p. I-3271, point 50)».

(104) En ce qui concerne la SNCB il est retenu selon la description présentée ci-dessus, que les pouvoirs publics peuvent exercer directement ou indirectement une influence dominante sur la SNCB, soit du fait de la propriété, soit de la participation financière ou des règles qui la régissent. Par conséquent la Commission considère la SNCB comme une entreprise publique au sens de la directive de la Commission 2000/52/CE du 26 juillet 2000, qui modifie la directive 80/723/CEE du 25 juin 1980 relative à la transparence des relations financières entre les États membres et les entreprises publiques (JO L 195 du 29.7.1980).

3.1.2. Ressources de l'État: 2 — Imputabilité à l'État

(105) En outre, selon l'arrêt Stardust Marine (I-04397) motif 52, la Cour indique que: «... le seul fait qu'une entreprise publique soit sous contrôle étatique ne suffit pas pour imputer des mesures prises par celle-ci, telles que les mesures de soutien financier en cause, à l'État. Il est encore nécessaire d'examiner si les autorités publiques doivent être considérées comme ayant été impliquées, d'une manière ou d'une autre, dans l'adoption de ces mesures» (32).

(106) Les autorités belges affirment dans leur notification (voir ci-dessus), que les interventions financières en question ne sont pas imputables à l'État. Néanmoins, la Commission constate que précisément le contraire semble être le cas, si l'on se réfère notamment au «Compte rendu de la réunion du Conseil des Ministres [du gouvernement belge] du 22 février 2002» (33) et au communiqué de presse qui y est relatif mentionné ci-dessus. Selon ce document, c'est bien l'État qui a pris une décision concernant le futur d'ABX sur la base des informations et des considérations stratégiques transmises par la SNCB. Il semble que la notification des autorités belges soit donc formellement contredite par ce document.

(107) Afin de savoir dans quelle mesure les investissements successifs de la SNCB dans ABX ont été faits sur base d'une logique de marché — auquel cas les décisions de l'État actionnaire seraient équivalentes à celles d'un actionnaire privé — ou si, au contraire, ces investissements ont été fondés dans une logique incompatible avec celle des conditions de concurrence normales — auquel cas les investissements dans ABX seraient «imputables» à l'État — il est utile d'examiner un certain nombre d'indices (34).

(108) Dans ce contexte il est à retenir:

a) que le réinvestissement pour restructurer une activité routière telle qu'ABX ne découle pas nécessairement de la logique d'une entreprise ferroviaire. En effet, en amont de la prise de décision par le gouvernement de (ré)investir dans ABX pour la restructurer, il n'apparaissait pas couler de source que le transport par camions contribue positivement au transport par rail vu l'avis partagé de deux études soumises au gouvernement belge (35). Il n'est donc pas incontestable qu'au moment du réinvestissement, l'investisseur pouvait escompter un retour adéquat dans un délai raisonnable. Dès lors, on peut douter si un investisseur privé en économie de marché aurait investi dans un tel projet étant donné l'absence de certitude au moment de l'investissement quant au retour adéquat sur cet investissement [test du Principe de l'Investisseur en Économie de Marché («PIEM»)];

b) que, d'autre part, le réinvestissement pour la restructuration fait suite à l'acquisition massive, dès 1998, d'un réseau mondial d'entreprises et fait également suite à un certain nombre d'injections de capital intermédiaires (36), alors que, selon les informations à disposition de la Commission, la SNCB affichait, en 1998 une dette de 3,7 milliards d'euros et une dette de 7,3 milliards d'euros en 2001, et que les représentants de l'État belge ont confirmé (37) que les acquisitions d'ABX ont été financées à charge de la dette de la SNCB. Dans ce contexte, il est improbable qu'un créateur opérant selon les lois du marché accepterait, soit au moment de l'acquisition initiale, soit au moment des injections de capital intermédiaires ou encore au moment de la restructuration, d'encourir le risque de fournir des fonds à une entreprise affichant une pareille dette, si celle-ci opérait sur le marché dans des conditions normales de concurrence (38) (test du PIEM).

c) En outre, l'ampleur du risque affectant ces investissements devait déjà être appréciable au moment de l'investissement initial, étant donné que les business plans qui étaient établis pour ABX D, F et NL lors de leurs acquisitions (39), se sont très rapidement révélés intenables (40) et ont dû être, plusieurs fois, réinterprétés à la baisse (41). Cette constatation vient renforcer la présomption que le test du PIEM n'était pas non plus satisfait au moment de l'acquisition du réseau mondial ABX par la SNCB depuis 1998.

d) Dès lors que de tels (ré)investissements ne satisfont pas le test du PIEM et que la dette affichée ne permet pas de présumer la présence de ressources disponibles au sein de la SNCB [bien que les autorités belges affirment que les fonds utilisés proviennent des «ressources générales de la SNCB» (42) et que le résultat de la SNCB ait été faiblement positif certaines années], il se pose la question de l'origine de ces fonds utilisés par la SNCB pour (ré)investir dans ABX:

— à première vue il apparaît que l'État aurait accordé des garanties à hauteur de 347 millions d'euros aux créanciers de la SNCB, lui permettant ainsi d'augmenter sa dette pour investir et réinvestir dans ABX.

- il se pose également la question dans quelle mesure il y aurait eu d'éventuelles subventions croisées entre les services de la SNCB qui sont financièrement compensés par l'État et ceux qui sont opérés sur le marché concurrentiel (tel qu'ABX), voire même,
- dans quelle mesure l'État subventionnerait directement la SNCB pour ce qui est des filiales ABX.

Les doutes quant à la provenance précise des fonds publics en question (financés par garanties, par subsides croisés, par subsides directes ou autres moyens) vient renforcer la constatation que le PIEM n'est pas satisfait.

En tout état de cause, il résulte du communiqué de presse gouvernemental susmentionné⁽⁴³⁾, que le montant de 50 millions d'euros que la SNCB devra accorder à ABX sous forme d'emprunt subordonné et le montant de la SNCB en faveur d'ABX qui sera «dilué dans un apport privé de capital à risque de 250 millions d'euros maximum», font suite à une décision de l'État, dont le financement n'est toutefois pas clair.

- (109) Les éléments susmentionnés constituent un faisceau d'indices, qui, dans le cas concret, indique non seulement l'improbabilité d'une absence d'implication de l'État mais indique effectivement que l'implication directe ou indirecte de l'État a eu une influence déterminante dans la prise de décision quant à la restructuration d'ABX, quant aux injections de capitaux intermédiaires dans ABX et quant à l'acquisition du réseau mondial ABX.
- (110) Compte tenu de ce faisceau d'indices significatif et compte tenu du fait que les fonds en question sont considérés comme des fonds publics en provenance d'une entreprise publique, la Commission considère à la lumière de l'arrêt Stardust susmentionné, que les investissements successifs dans ABX réalisés ou prévus par la SNCB (en ce qui concerne la restructuration d'ABX, les réinvestissements intermédiaires dans ABX mais aussi éventuellement l'acquisition du réseau mondial ABX) sont effectués au moyen de ressources de l'État au sens de l'Article 87, paragraphe 1 du traité.

3.1.3. Les autres critères de l'Article 87

- (111) De plus, il est considéré que l'octroi de ces ressources d'État favorise certaines entreprises, soit la SNCB soit certaines entités d'ABX Logistics [dont une partie est en difficulté⁽⁴⁴⁾], qui opèrent sur un marché ouvert à la concurrence internationale et menacent ainsi de fausser la concurrence et d'affecter les échanges entre États membres⁽⁴⁵⁾. Dans ce contexte la Commission considère que les investissements successifs dans l'entiereté ou dans une partie du groupe économique ABX effectués ou prévus par la SNCB au moyen de ressources de l'État (financements de la restructuration, acquisition du réseau mondial et réinvestissements intermédiaires par la SNCB) constituent des aides d'État au sens de l'Article 87, paragraphe 1 du traité.

3.2. Base juridique de l'appréciation

- (112) La Commission doit vérifier la compatibilité des éléments notifiés avec l'Article 87 du traité CE. À cette fin elle se base en particulier sur les «Lignes directrices communautaires pour les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté⁽⁴⁶⁾» (ci-après les «lignes directrices»).

3.3. Compatibilité de l'aide

Afin d'être considéré compatible au sens des «lignes directrices», une aide d'État à la restructuration doit être attribuée à une entreprise éligible, doit mener au retour à sa viabilité, ne doit pas distordre la concurrence de manière indue, doit être limitée au minimum, peut être accompagnée de conditions imposées par la Commission et doit être mise en œuvre complètement par l'État membre qui doit soumettre un rapport annuel à cet égard.

3.3.1. Restructuration: éligibilité

- (113) Il se pose tout d'abord la question de savoir dans quelle mesure la SNCB, ses filiales ABX ou encore une partie des ces filiales auraient reçu des aides à la restructuration précédemment afin de vérifier le respect du principe de l'aide unique («one time last time»).
- (114) Les autorités belges ont confirmé que les éléments retenus dans la décision de la Commission du 24.1.2003, qui permettaient à la Commission de constater que les entités ABX à restructurer en Allemagne, en France et aux Pays-Bas sont des entreprises en difficulté selon le point 2.1 des «lignes directrices», sont restées inchangées.
- (115) De plus les autorités belges expliquent qu'en raison de la faible structure en capital des entreprises d'ABX Logistics group en général, et compte tenu de l'ampleur des efforts requis, aucune entreprise du groupe, même présentant des résultats positifs, ne dispose à son niveau des moyens financiers suffisants pour financer la restructuration des trois entreprises en difficultés.
- (116) Néanmoins, il est utile de rappeler qu'ABX Logistics Group NV est le récepteur de l'aide, qui, en Phase 1, retiendra 40 millions d'euros du montant total de l'aide et redistribuera le reste des aides aux trois entités à restructurer.
- a) À cet égard il est d'une part à considérer qu'en Phase 1 et supposément en Phase 2, ABX Logistics Group NV n'est composé que d'entreprises viables et n'est donc, *à priori*, pas éligible aux aides d'État à la restructuration.
- b) D'autre part, il est rappelé que des fonds (transformations de dettes en capitaux propres sont accordées notamment à des entités ABX en Allemagne, particulièrement l'activité Air & Sea, et en Irlande, qui ne font pas partie de la restructuration.

- c) En outre, vu que l'ensemble des entités ABX forme en tout cas un groupe économique, il n'est pas établi dans quelle mesure l'ensemble des entités viables d'ABX (et notamment des activités profitables telles que celles dans les secteurs aériens et maritimes en Allemagne) ne pourraient contribuer au financement des entités non-viables. À cet égard il ne paraît pas clair pourquoi les fonds destinés à la restructuration devraient également permettre de reconstituer, à hauteur de [...] euro, le pool de trésorerie, commun aux entités viables et non viables, et actuellement utilisé par les filiales en restructuration. Actuellement une telle contribution démontre bien la possibilité qu'a le groupe économique ABX de réduire le besoin de financement public nécessaire pour la restructuration des entités en Allemagne, en France et aux Pays-Bas. Il n'est dès lors pas clair pour quelle raison le groupe économique ABX ne pourrait soutenir davantage le processus de restructuration. Dès lors, la nécessité et, in fine, l'éligibilité aux aides d'État à la restructuration est remise en question.
- (117) Il en résulte que la Commission a des doutes quant à l'éligibilité aux aides à la restructuration au titre des «lignes directrices» i) d'ABX Logistics Group NV et de ses filiales en phase 1 ainsi que de l'entière du groupe économique ABX Logistics ii) des entités ABX recevant des aides bien que ne faisant pas partie de la restructuration proprement dite ainsi que iii) des entités ABX à restructurer en Allemagne, en France et aux Pays-Bas.
- 3.3.2. *Restructuration: viabilité*
- (118) Il est tout d'abord à rappeler que, selon des informations à la disposition de la Commission, ABX a besoin d'un financement total de 250,9 millions d'euros⁽⁴⁷⁾. Cette somme apparaît se diviser effectivement en 208,2 millions d'euros de besoins en capitaux propres (long terme)⁽⁴⁸⁾ pour ses trois filiales en Allemagne, France et Pays-Bas et en 42,7 millions d'euros de besoins de trésorerie seule (court terme).
- (119) Or ABX Logistics Group NV ne dispose que de 91,6 millions d'euros de prêts convertibles en capital, le solde, soit 116,6 millions d'euros utilisé pour les augmentations de capital des filiales, proviendra de tirages sur le prêt de 140 millions d'euros de la SNCB, prêt à échéance d'un an. Il y donc d'abord lieu de constater une incongruité entre les besoins en financement long terme et les moyens, partiellement court terme, mis à disposition pour leur financement.
- (120) Cela signifie que le succès de la restructuration (surtout de sa partie financière) est notamment conditionné par le délai de remboursement du crédit relais, durant lequel des fonds durables (privés) devront être trouvés.
- (121) En effet, pour rembourser la SNCB, ABX compte utiliser des cessions d'actifs prévus à hauteur de 71,2 millions d'euros⁽⁴⁹⁾. Pour le solde, soit 45,4 millions d'euros au titre de ce poste (116,6 millions d'euros), il faudra recourir à des cessions supplémentaires (de filiales et/ou d'actions du Holding), qui ne sont, d'une part, pas clairement identifiées dans le plan de restructuration et dont, d'autre part, les recettes et leurs échéances sont incertaines⁽⁵⁰⁾.
- (122) Contrairement aux fonds propres (long terme), qui n'apparaissent pas être suffisants, les besoins en trésorerie (court terme) sont comptés largement: «cash pool refunding» ([...] euro), «capex» et «working capital» ([...] millions d'euros), «provisions» (30 millions d'euros). De plus, ces fonds de trésorerie qui seront mis à disposition d'ABX, ne concernent pas que les filiales à restructurer, mais servent aussi à largement financer (40 millions d'euros) des sociétés ne faisant pas partie du plan⁽⁵¹⁾.
- (123) Les éléments susmentionnés à eux seuls soulèvent des questions suffisamment importantes, pour que la Commission soit amenée à exprimer des doutes quant au retour à la viabilité d'ABX. À ces doutes viennent en outre s'ajouter d'autres éléments.
- (124) Dans leur notification, les autorités belges annoncent un total de 66,8 millions d'euros de vente d'actifs. Néanmoins, de cette somme, 64 millions d'euros sont des «sales et lease back», ce qui signifie que ces ventes vont générer des futurs loyers à payer. À cet égard il n'est pas clair dans quelle mesure les loyers à payer vont peser sur les coûts d'ABX à moyen terme et ainsi freiner le retour à la viabilité.
- (125) De plus, les autorités belges ont présenté un retour sur investissement sous forme de «Net Present Value» calculé sur une période allant largement au-dessus de cinq ans⁽⁵²⁾. Il se pose la question de la justification d'un tel calcul sur de nombreuses années alors que i) le crédit relais, soit deux tiers du financement nécessaire pour la restructuration, doit être remboursé en une seule année et ii) alors qu'il y a des doutes quant au retour à la viabilité des entités à restructurer.
- (126) Il n'est en outre pas clair si ABX Allemagne, France et Pays-Bas seront intégrées dans ABX Logistics Group NV fin 2003, bien qu'elles soient encore déficitaires et comment elles seront financées dans le cas ou non de leur intégration.
- (127) Concernant les facteurs économiques extérieurs, il faudrait soulever que la Belgique présente des estimations de croissance nominale (prix plus volumes) pour les différents secteurs d'activité d'ABX qui, bien qu'en dessous des valeurs indiquées comme estimation de l'industrie (4,4 %), indiquent une croissance soutenue de [...] % pour ABX sur la période 2003-2007. Néanmoins, considérant l'indication dans la notification, selon laquelle, dans le passé, les marges étaient affectées suite au ralentissement de la croissance économique et des indications selon lesquelles en France il y avait une forte pression sur les prix de vente, il n'est pas clair pour quelles raisons la tendance d'une croissance soutenue de [...] % paraît réaliste, surtout en tenant compte de la révision à la baisse des prévisions économiques actuelles.

- (128) De plus, comme la restructuration (financière) semble fortement dépendre de facteurs externes à ABX (la vente d'actifs d'ABX, comme des filiales, ou de titres à des investisseurs privés, visant à financer les besoins restants en capitaux propres, devrait être plus facile dans une phase de croissance que lors d'une récession économique et tenant compte que la perspective de croissance de l'économie européenne a été revue à la baisse depuis le début de l'année 2003), le retour à la viabilité d'ABX est remis en doute également sous cet angle.
- (129) Il est de plus à rappeler, qu'en 2001, ABX Logistics group a effectué 89 % de ses ventes en Europe dont plus de 50 % ont été effectuées en Allemagne (32 %) et en France (27 %) et ont donc été réalisées, du moins partiellement, par les entités qui doivent être restructurées. Si la viabilité de ces entités, qui semblent avoir une importance déterminante pour l'ensemble d'ABX, ne paraît pas assurée au moment où celles-ci seront intégrées dans le Holding fin 2003-début 2004, la viabilité de tout le groupe pourrait être remise en question.
- (130) Finalement, compte tenu des considérations ci-dessus, la Commission exprime des doutes quant au retour à la viabilité durable de l'entière du groupe ABX Logistics Group NV et quant au retour à la viabilité durable indépendante d'ABX Allemagne, d'ABX France et d'ABX Pays-Bas, dans les délais et avec les moyens prévus.
- 3.3.3. *Restructuration: distorsion de concurrence (contreparties)*
- (131) Compte tenu des doutes exprimés plus haut quant à la prévision de croissance de marché pour ABX, il n'est pas clair dans quelle mesure les marchés dans lesquels opère ABX (route, air et mer, logistique de contrats) présentent effectivement un potentiel de croissance significatif, dans quel cas la Commission examinera l'opportunité d'une réduction de capacités, où s'ils doivent au contraire être considérés comme surcapacitaires, dans quel cas une réduction irréversible de la capacité d'ABX est requise par les «lignes directrices».
- (132) La Belgique annonce la cession de trois filiales ([. . .]) à hauteur de [. . .] euro. Néanmoins, le client attendu pour le rachat de [. . .] est la SNCB. Il apparaît dès lors, qu'une telle transaction ne constitue pas une cession ou même une réduction irréversible de capacités de production, mais paraît plutôt constituer une transaction au sein du groupe SNCB. Il semble également que le prix de [. . .] euro fixé pour cette acquisition amènera la SNCB à constater un surcoût par rapport à la valeur actuelle de cette participation dans les comptes du groupe. Il n'est également pas clair avec quels fonds la SNCB pourra effectuer cet achat, vu son endettement.
- (133) En outre, l'augmentation du «capex» et du «working capital» de [. . .] euro indiquerait plutôt une tendance à l'augmentation des activités, ce qui ne correspond pas au but déclaré des lignes directrices, qui visent plutôt une réduction de capacités en contrepartie de l'avantage obtenu moyennant des aides d'État.

3.3.4. *Restructuration: aide limitée au minimum*

- (134) À cet égard la Commission constate que les explications fournies par les autorités belges n'indiquent pas dans quelle mesure des fonds en provenance d'autres entités (viables) d'ABX pourraient du moins contribuer à réduire, ou même annuler les besoins en financement de la restructuration; ceci en particulier concernant la couverture de risques à hauteur de 30 millions d'euros ou concernant l'entière des besoins en financement de 40 millions d'euros destinés à ABX Logistics Group NV durant la phase 1, pendant laquelle le holding n'intègre que des entités viables.
- (135) Un autre aspect déjà abordé plus haut, est à soulever ici. Suite à l'inconsistance constatée dans la mesure où les fonds propres injectés dans ABX sont apparemment insuffisants en vue d'effectuer la restructuration telle qu'envisagée, et dans la mesure où les fonds court terme (crédit relais) seraient surdimensionnés d'au moins 40 millions d'euros, il apparaît que, l'aide n'est pas approprié dans son agencement et devrait permettre le financement d'entreprises viables, ce qui pourrait distordre la concurrence de manière contraire à l'intérêt communautaire.
- (136) Pour les raisons susmentionnées, la Commission nourrit donc également des doutes quant à la proportionnalité et, in fine, quant à la limitation de l'aide au minimum.
- (137) Vu ces doutes, les autorités belges sont également priées d'indiquer quelle est la politique des prix pratiquée et prévue par les différentes entités ABX et en particulier par ABX Logistics (Deutschland) GmbH (ancienne «Bahntrans») afin de vérifier dans quelle mesure l'aide pourrait les amener à mener une politique agressive sur le marché.
- 3.3.5. *Acquisitions et autres transactions en faveur d'ABX*
- (138) Comme mentionné plus haut, la Commission constate que l'acquisition par la SNCB du réseau ABX — essentiellement depuis 1998 avec l'acquisition de l'ancien «Bahntrans» devenu une partie d'ABX Allemagne — les transactions financières en faveur d'ABX Allemagne (105 millions d'euros), d'ABX France (30 millions d'euros) et Pays-Bas (20 millions d'euros), les conversions de dettes en capital de la SNCB en faveur d'entités ABX qui ne doivent pas être restructurées, ainsi que les différentes garanties accordées soit par la SNCB soit par l'État en faveur d'ABX ne sont pas compatibles avec le PIEM, étant donné que sans l'influence directe ou indirecte de l'État (qui, selon «Ecolo» aurait effectivement accordé des garanties) la SNCB n'aurait pu financer ces opérations.
- (139) Dès lors et en l'absence d'éléments indiquant le contraire, la Commission exprime des doutes quant à la compatibilité de telles opérations avec le traité.
- (140) Dans ce contexte, et pour répondre aux éléments de la plainte susmentionnée, les autorités belges sont également requises de fournir toute information nécessaire afin de clarifier les conditions d'achat de Bahntrans (notamment: valorisation, obligations, garanties, restrictions de concurrence et engagements éventuels notamment à l'égard de la reprise de personnel par la Deutsche Bahn, etc.).

3.3.6. Origine des fonds

(141) Comme expliqué plus haut, le financement des (ré)investissements de la SNCB dans ABX soulève des questions sur l'origine des fonds utilisés. Dans ce cadre, il doit être clarifié dans quelle mesure i) ces fonds ont été obtenus à charge de la dette de la SNCB, dans ce cas sous quelles conditions et moyennant quelles assurances (garanties) éventuelles, ii) ces fonds proviennent d'éventuelles subventions croisées [auquel cas il faudrait expliquer dans quelle mesure elles sont compatibles avec la directive 91/440⁽⁵³⁾, en particulier ses articles 9. paragraphes 1 à 4, et avec la directive 80/723, telle qu'amendée en dernier lieu par la directive 2000/52⁽⁵⁴⁾ de la Commission, en particulier son article 1 paragraphe 2 alinéa b)], ou iii) ils proviennent effectivement de «ressources générales» tel qu'expliqué par les autorités belges et comment ces ressources se composent.

3.4. Mention des doutes de la Commission

(142) En résumé et pour les raisons citées ci-dessus, la Commission exprime des doutes:

- a) quant à l'éligibilité à l'aide à la restructuration en faveur i) d'ABX Logistics Group NV ainsi que de l'entiereté du groupe économique ABX Logistics, ii) des entités ABX recevant des aides bien que ne faisant pas partie de la restructuration proprement dite ainsi que iii) des entités ABX en Allemagne, en France et aux Pays-Bas,
- b) quant au retour à la viabilité durable de l'ensemble du groupe ABX Logistics Group NV et à la viabilité durable indépendante en particulier d'ABX Allemagne, d'ABX France et d'ABX Pays-Bas, dans les délais et avec les moyens prévus,
- c) quant à la distorsion de concurrence qui pourrait être entraînée par le potentiel manque de contributions propres du groupe économique ABX en contrepartie des aides,

- d) quant à la limitation au minimum de l'aide vu sa disproportion en termes de fonds court et long terme accordé,
- e) quant à la compatibilité avec le traité des (ré)investissements effectués dans ABX et
- f) quant à la compatibilité avec le traité des moyens utilisés pour le financement des (ré)investissements dans ABX (éventuelles garanties, subsides croisés, financements directs, respect des directives en vigueur).

(143) Compte tenu des considérations qui précèdent, la Commission enjoint la Belgique de lui fournir dans un délai d'un mois à compter de la réception de la présente tous les documents, informations et données nécessaires pour clarifier les questions et doutes soulevés dans la présente décision afin de pouvoir apprécier la compatibilité des aides en question. À défaut, la Commission adoptera une décision sur la base des éléments dont elle dispose. Elle invite vos autorités à transmettre immédiatement une copie de cette lettre au bénéficiaire et/ou aux bénéficiaires potentiels des aides.

(144) La Commission rappelle à la Belgique l'effet suspensif de l'article 88, paragraphe 3, du traité CE et se réfère à l'article 14 du règlement (CE) n° 659/1999 du Conseil qui prévoit que toute aide illégale pourra faire l'objet d'une récupération auprès de son bénéficiaire et/ou de ses bénéficiaires.

(145) Par la présente, la Commission avise la Belgique qu'elle informera les intéressés par la publication de la présente lettre et d'un résumé de celle-ci au *Journal officiel de l'Union européenne*. Elle informera également les intéressés dans les pays de l'AELE signataires de l'accord EEE par la publication d'une communication dans le supplément EEE du Journal officiel, ainsi que l'autorité de surveillance de l'AELE en leur envoyant une copie de la présente. Tous les intéressés susmentionnés seront invités à présenter leurs observations dans un délai d'un mois à compter de la date de cette publication.

(1) Ce tableau a été compilé en réunissant différentes informations soumises par les autorités belges.

(2) Selon les indications de la Belgique, l'activité d'un transporteur comprend l'organisation des transports de biens (incluant des activités connexes telles que l'obtention du passage douanier, le stockage, les services de manutention à terre, etc.) pour le compte du client selon ses besoins. En général un transporteur ne possède pas les moyens de transport, mais les loue à des tiers. Bien qu'en France et aux Pays-Bas ABX possède encore ses propres camions, ABX externalise graduellement ses activités de transport dans ces deux pays.

(3) Tel que définies dans la loi du 21 mars 1991 portant réforme de certaines entreprises publiques économiques.

(4) Ces missions de service public comprennent:

- le transport intérieur de voyageurs assuré par les trains du service ordinaire;
- l'acquisition, la construction, l'entretien, la gestion et l'exploitation de l'infrastructure;
- les prestations que la Société est tenue de fournir pour les besoins de la nation (art. 156 de la loi du 21 mars 1991);
- le transport transfrontalier, c'est-à-dire la portion de trajet situé sur le territoire national du transport assuré par les trains du service ordinaire au-delà des frontières jusqu'au premier point d'arrêt situé sur le réseau ferroviaire.

(5) Selon les informations mises à disposition par la Belgique, la fonction d'administrateur (tous les membres du CA) est incompatible avec le mandat ou les fonctions de membre du Parlement européen, membre des Chambres législatives, Ministre ou Secrétaire d'État, membre du Conseil ou Gouvernement d'une Communauté ou d'une Région, gouverneur d'une province, membre de la députation permanente d'un conseil provincial et de membre du personnel de la SNCB.

- (6) Il est à noter que le contrat de gestion contient toutes les règles et conditions selon lesquelles une entreprise publique autonome exerce les missions de service public. Ce qui n'est pas prévu dans le contrat de gestion, bien que relevant d'une mission de service public, est librement décidé par l'entreprise publique autonome en application de la règle générale susmentionnée.
- (7) Voir notamment courrier du 7.5.2003, p. 13.
- (8) L'amortissement du goodwill (ou survalueur) correspond à la dépréciation planifiée de l'écart d'acquisition généralement constaté lors de l'achat de filiales et calculé comme l'écart entre prix d'achat et situation nette de l'entreprise rachetée.
- (9) Cour des comptes: Le bon emploi des deniers publics par la SNCB. Audit effectué en exécution de la résolution de la Chambre des représentants du 11 mai 2000, Bruxelles mai 2001, pp. 30, 31.
- (10) Selon des informations multiples de la presse, il ne s'agirait pas de 91,6 millions d'euros mais de 110 ou 122 millions d'euros.
- (11) Voir notification annexe n° 4, note en bas de page n° 37, p. 38.
- (12) ABX-D est détenue à 99,99 % par ABX Logistics Beteiligungsgesellschaft mbH, qui à son tour est détenue à 85 % par ABX Logistics GmbH, à son tour détenue à 10 % par Deutsche Bahn et à 90 % par ABX Transport & Logistics GmbH, cette dernière étant détenue par la SNCB. Il est précisé qu'ABX-D correspond largement à l'ancienne «Bahntrans» acquise en 1998 par la SNCB.
- (13) ABX-F est détenue à 75 % par la SNCB, à 19,17 % par E1 France BV et à 5,79 % par Adoroda BV.
- (14) ABX Logistics Domestic (Nederland BV) est détenue par VTS Beheer, qui est détenue par ABX Logistics Holding (Nederland) BV, à son tour détenue par la SNCB. Les sociétés VTS Beheer BV et ABX Logistics Domestic (Nederland) BV sont exemptées, conformément au droit néerlandais, de la publication de comptes annuels individuels. Leurs comptes sont compris dans les comptes consolidés d'ABX Logistics Holding BV.
- (15) Disponible sur le site internet: <http://www.ecolo.be/>
- (16) Page de couverture de la notification signée par l'ancienne Ministre du Transport et de la Mobilité, M^{me} Isabelle Durant.
- (17) Disponible sur le site internet: <http://www.belgium.be/>
- (18) De plus, le parti «Ecolo» (parti politique duquel l'ancienne ministre du Transport et de la Mobilité, M^{me} Isabelle Durant fait partie) indique dans sa note du 20.2.2002 (disponible sur le site internet: <http://www.ecolo.be/>):
«Ecolo souhaite sortir du pari ABX et vendre cette filiale de la SNCB. Le sort d'ABX doit se décider au sein du gouvernement fédéral cette semaine, le Kern (Conseil des ministres restreint) se positionnera sur le dossier au plus tard vendredi. [...] Le rapport de Boston Consulting Group parle de 250 millions d'euros nécessaires à la restructuration d'ABX. Selon ce rapport, il faut donc bien 250 millions d'euros uniquement pour remettre à zéro les compteurs d'une entreprise internationale faisant presque exclusivement du transport par route. [...] Pour rappel, l'expansion d'ABX a déjà coûté à l'État actionnaire 670 millions d'euros d'investissement et 347 millions d'euros de garanties. [...]»
 En outre, la presse du 22.2.2002 indique (disponible sur le site internet: «<http://www.lalibre.be/>»):
«[...] Pour rappel, mercredi, la ministre du Transport et de la Mobilité, Isabelle Durant, s'était prononcée officiellement pour la cession de l'activité routière de la SNCB. Pour étayer cette décision, elle brandissait une étude commandée par ses soins à Team Consult. Le consultant en arrivait à la conclusion que le transport par camions n'apporte rien au rail. [...] Pas si simple, estimait le cabinet de la vice-Première socialiste Laurette Onkelinx. Son chef de cabinet, Jean-Claude Marcourt, précisait que, mercredi, en inter cabinets, ce sont deux études qui avaient été présentées successivement. Et qu'elles aboutissaient à des conclusions diamétralement opposées [...]»
- (19) Cour des comptes: Le bon emploi des deniers publics par la SNCB. Audit effectué en exécution de la résolution de la Chambre des représentants du 11 mai 2000, Bruxelles mai 2001, p. 28.
- (20) Réunion du 26.5.2003 entre les services de la Commission et les représentants du gouvernement belge.
- (21) Earnings Before Interest and Taxes (résultat avant frais financiers et impôts).
- (22) Donnée prévisionnelle fournie.
- (23) Ces chiffres concernent l'activité ABX complète, y compris ABX Belgique actuellement dans la SNCB, et sont calculés avant amortissement du goodwill. Ils diffèrent donc de ceux présentés dans le tableau n° 2, colonne 5.
- (24) EBITDA Earnings Before Interest, Taxes and Depreciation of Assets — (résultat avant frais financiers, impôts et amortissement d'actifs).
- (25) ABX Logistics International (Deutschland) GmbH sera intégrée en phase 1 dans ABX Holding étant donné qu'elle est de facto viable actuellement. Les mesures de restructuration proposées serviront néanmoins à améliorer sa performance afin d'éviter des pertes à moyen terme.
- (26) Dans ce cas, les dépenses générales comprennent toutes les dépenses sauf celles liées à la sous-traitance de transport, le coût des dépôts, les salaires.
- (27) Il doit s'agir de frais de consultance.
- (28) Dans ce cas, les dépenses générales comprennent toutes les dépenses sauf celles liées à la sous-traitance de transport, le coût des dépôts, les salaires.
- (29) À 50 % de réalisation.
- (30) $250,9 = 159,3 + 91,6$ millions d'euros. Ces besoins totaux se divisent en fait en 208,2 millions d'euros de besoins en capitaux propres et en 42,7 millions d'euros de besoins supplémentaires en seule trésorerie.
- (31) $250,9 = 140 + 91,6 + 19,3$.

- (³²) De plus, selon le point (17) des Lignes directrices communautaires pour les aides d'État au sauvetage et à la restructuration d'entreprises en difficulté (JO C 288 du 9.10.1999, ci-après «lignes directrices») «les aides au sauvetage et à la restructuration [...] peuvent provenir de holdings publics ou de sociétés d'investissement financées sur des fonds publics».
- (³³) Disponible sur le site internet: «<http://www.belgium.be/>».
- (³⁴) Selon l'arrêt Stardust Marine (I-04397) considérant 56, il s'agit d'indices tels que des exigences de la part des pouvoirs publics, l'intégration de l'entreprise publique dans les structures de l'administration publique, la nature de ses activités et l'exercice de celles-ci sur le marché dans des conditions normales de concurrence avec des opérateurs privés, le statut juridique de l'entreprise, celle-ci relevant du droit public ou du droit commun des sociétés, l'intensité de tutelle exercée par les autorités publiques sur la gestion de l'entreprise ou tout autre indice indiquant, dans le cas concret, une implication des autorités publiques ou l'improbabilité d'une absence d'implication dans l'adoption d'une mesure, eu égard à l'ampleur de celle-ci, à son contenu ou aux conditions qu'elle comporte.
- (³⁵) Selon la presse, ces études ont été soumises à la réunion inter cabinets du gouvernement belge (voir article ci-dessus).
- (³⁶) Pour rappel, il s'agit de 55 + 50 millions d'euros pour ABX-D, 30 millions d'euros pour ABX-F et 20 millions d'euros pour ABX-NL.
- (³⁷) Confirmation apportée lors de la réunion du 26.5.2003.
- (³⁸) En effet, selon la position établie de la Commission quant à la participation des pouvoirs publics dans le capital des entreprises [Apports en capital réalisés par l'État (position de la Commission) Bulletin des CE 9-1984.] «... il s'agit d'aide d'État quand la situation financière de l'entreprise et notamment la structure et le volume de l'endettement sont tels qu'il ne paraît pas justifié d'escompter un rendement normal (en dividendes ou en valeur) des capitaux investis dans un délai raisonnable» ou encore, pour ce qui est des prêts, «dans le cas extrême, c'est-à-dire lorsqu'un prêt non garanti est accordé à une société qui serait normalement dans l'impossibilité d'obtenir des crédits, le prêt équivaut effectivement à une subvention, et la Commission le considérera comme telle» (Communication de la Commission aux États membres, JO C 307 du 13.11.1993).
- (³⁹) Acquisitions effectuées par la SNCB dès 1998.
- (⁴⁰) Ceci paraît particulièrement être le cas pour l'acquisition de Bahntrans qui a même été rachetée à un prix [...].* Les parties figurant entre crochets et marquées d'un astérisque se réfèrent à des secrets commerciaux ou à des informations confidentielles qui ont été supprimées.
- (⁴¹) Information ressortant de la notification des autorités belges et reprise ci-dessus.
- (⁴²) Et n'ont ainsi pas répondu de manière satisfaisante aux nombreuses questions détaillées posées à ce sujet par les services de la Commission.
- (⁴³) Relatif au «Compte rendu de la réunion du Conseil des Ministres [du gouvernement belge] du 22 février 2002».
- (⁴⁴) Selon le point (17) des lignes directrices, «lorsqu'un financement est apporté ou garanti par l'État à une entreprise en difficulté financière, il doit être considéré comme probable que les transferts financiers contiennent des éléments d'aides d'État».
- (⁴⁵) ABX est active à l'échelle mondiale incluant des activités dans plusieurs États membres.
- (⁴⁶) JO C 288 du 9.10.1999.
- (⁴⁷) La somme de 250,9 millions d'euros se compose de 159,3 millions d'euros pour la restructuration et de 91,6 millions d'euros de conversion de dettes en capital.
- (⁴⁸) Pour les 208,2 millions d'euros, il s'agit d'un besoin de ressources long terme pour les trois entreprises à restructurer et d'emplois long terme pour ABX Logistics Group N.V. Une part de ces montants doit également couvrir des besoins de trésorerie court terme.
- (⁴⁹) D'un total de cessions à hauteur de 91,2 millions d'euros, 90,5 millions d'euros sont prévus à court terme, moins 19,3 millions d'euros qui sont déjà utilisés pour couvrir partiellement le besoin en financement de 159,3 millions d'euros. (71,2 = 90,5 - 19,3).
- (⁵⁰) De plus, il est constaté que précisément la viabilité des trois entités à restructurer n'est pas assurée d'ici 2005. Ce n'est que moyennant les EBIT positifs attendus en Italie, Belgique, Suisse, Asie et États-Unis que l'EBIT d'ABX Logistics group devrait être globalement positif pour 2003. En effet, le besoin total en financement des trois entités à restructurer pour 2003 est de 76,5 millions d'euros après conversion de créances de 91,6 millions d'euros. Le résultat net pour 2004 et 2005 respectivement s'élevant à 3,7 et 6,2 millions d'euros pour ABX Allemagne, à 5,5 et 8,8 pour ABX France et à -0,2 et 0,4 pour ABX Pays-Bas, les besoins en financement ne pourront pas être couverts. Il n'est donc pas clair comment ABX pourra financer ses besoins.
- (⁵¹) Sociétés viables faisant partie d'ABX Logistics Group NV en Phase 1.
- (⁵²) La période sur la base de laquelle ce calcul a été effectué n'est pas identifiable, mais semble dépasser largement les 5 années du fait d'une très forte valeur résiduelle incluse dans le calcul et amenant l'essentiel de la rentabilité escomptée.
- (⁵³) Directive du Conseil du 29 juillet 1991 relative au développement des chemins de fer communautaires version consolidée du 15.3.2001 (CONSLEG: 1991L0440 — 15/03/2001).
- (⁵⁴) Directive relative à la transparence des relations financières entre les États membres et les entreprises publiques (JO L 193 du 29.7.2000)."

Päätös olla vastustamatta ilmoitettua keskittymää
(Asia COMP/M.3276 — Anglo American/Kumba Resources)

(2004/C 9/07)

(ETA:n kannalta merkityksellinen teksti)

Komissio päätti 3. joulukuuta 2003 olla vastustamatta edellä mainittua keskittymää ja julistaa, että se soveltuu yhteismarkkinoille. Päätös perustuu neuvoston asetuksen (ETY) N:o 4064/89 6 artiklan 1 kohdan b alakohtaan. Päätöksen koko teksti on saatavissa vain englannin kielellä, ja se julkistetaan sen jälkeen, kun siitä on poistettu kaikki sen mahdollisesti sisältämät liikesalaisuudet. Se on saatavissa:

- paperipainoksena Euroopan yhteisöjen virallisten julkaisujen toimiston myyntitoimistoista (ks. luettelo viimeisellä sivulla),
- elektronisessa muodossa Celex-tietokannan CEN-versiona asiakirjanumerolla 303M3276. Celex on Euroopan yhteisön oikeuden asiakirjojen automaattinen käsittelyjärjestelmä.

Lisätietoja tilauksista osoitteella:

EUR-OP
Information, Marketing and Public Relations
2, rue Mercier
L-2985 Luxembourg
Puhelin (352) 29 29-42718, faksi (352) 29 29-42709.

III

(Tiedotteita)

KOMISSIO

MEDIA Plus (2001–2005)

Euroopan audiovisuaalisten teosten kehittämisen, levityksen ja myynninedistämisen tukemista koskevan ohjelman täytäntöönpano

Ehdotuspyyntö 94/2003 – Tuki eurooppalaisten elokuvien ja audiovisuaalisten teosten rajatylittäväälle levitykselle videoina ja DVD-levyinä

(2004/C 9/08)

1. Johdanto

Tämä ehdotuspyyntö perustuu neuvoston 20. joulukuuta 2000 tekemään päätökseen 2000/821/EY eurooppalaisten audiovisuaalisten teosten kehittämisen, levityksen ja myynninedistämisen tukemista koskevan ohjelman täytäntöönpanosta (MEDIA Plus – Kehittäminen, levitys ja myynninedistäminen, 2001–2005). (EYVL L 13, 17.1.2001, s. 35).

Päätöksen kattamilla toimilla pyritään tukemaan mm. eurooppalaisten elokuvien ja audiovisuaalisten teosten rajatylittävää levitystä videoina ja DVD-levyinä.

2. Tavoite

Tämä ilmoitus on osoitettu eurooppalaisille videoiden ja DVD-levyjen julkaisuyrityksille, joiden toiminta edistää edellä mainittuja tavoitteita. Siinä kerrotaan, miten yhteisön rahoitustuen saamiseen tähtäävän ehdotuksen laatimiseen tarvittavat asiakirjat hankitaan.

Kyseistä ehdotuspyyntöä hoitaa komission koulutuksen ja kulttuurin pääosaston audiovisuaalisen tuotannon kehittämistä käsittelevä yksikkö.

Eurooppalaisten yritysten, jotka haluavat vastata tähän ehdotuspyyntöön ja saada asiakirjan "Guidelines for the submission of proposals to obtain a financial contribution in the sector of distribution – Support for transnational distribution of European films and audiovisual works on video and DVD" (Ehdotusten jättämistä koskevat ohjeet rahoitustuen saamiseksi elokuvalevityksen alalla – Tuki eurooppalaisten elokuvien ja audiovisuaalisten teosten kansainväliseen levitykseen), on lähetettävä pyyntönsä kirjeitse tai faksitse seuraavaan osoitteeseen:

European Commission, Mr Jacques Delmoly, Head of Unit, DG EAC/C3, B100 4/20, Rue de la Loi 200/Wetstraat 200, B-1049 Bruxelles/Brussel; faksi (32-2) 299 92 14.

Komissio lähettää kyseisen asiakirjan kahden päivän kuluessa pyynnön vastaanottamisesta.

Ehdotukset on jätettävä edellä mainittuun osoitteeseen viimeistään **10. huhtikuuta 2004**.