

DECISÃO DA COMISSÃO

de 7 de Dezembro de 2005

relativa ao auxílio estatal executado pela Bélgica em favor da ABX Logistics [N.º C 53/2003 (ex NN 62/2003)]

[notificada com o número C(2005) 4447]

(Os textos nas línguas francesa e neerlandesa são os únicos que fazem fé)

(Texto relevante para efeitos do EEE)

(2006/947/CE)

A COMISSÃO DAS COMUNIDADES EUROPEIAS,

Tendo em conta o Tratado que institui a Comunidade Europeia, nomeadamente o n.º 2, primeiro parágrafo, do artigo 88.º,

Tendo em conta o Acordo sobre o Espaço Económico Europeu, nomeadamente o n.º 1, alínea a), do artigo 62.º,

Após ter convidado as partes interessadas a apresentarem as suas observações nos termos dos referidos artigos ⁽¹⁾ e tendo em conta essas observações,

Considerando o seguinte:

1. PROCEDIMENTO

- (1) Por carta datada de 28 de Novembro de 2002, registada na Comissão em 29 de Novembro (n.º DG Tren/A 71122), as autoridades belgas notificaram o auxílio de emergência à ABX Logistics (filiais F, D e NL e grupo). Este auxílio (N 769/2002) foi aprovado por decisão da Comissão de 21 de Janeiro de 2003.
- (2) Por carta datada de 17 de Fevereiro de 2003, a Bélgica notificou um plano de reestruturação da ABX Logistics, registado na mesma data com o n.º Tren A/13396. Por meio desta notificação e de outros elementos de informação ao seu dispor, a Comissão tomou conhecimento de que a Bélgica pusera à disposição da ABX Logistics um determinado montante de fundos públicos, em complemento do plano de reestruturação notificado. Em cartas datadas de 7 de Maio de 2003, nomeadamente, a Bélgica forneceu à Comissão informações complementares.
- (3) Por carta datada de 24 de Julho de 2003 [n.º SG (2003) D/231003], a Comissão informou a Bélgica da sua decisão de dar início ao procedimento (n.º C 53/03) previsto no n.º 2 do artigo 88.º do Tratado CE relativamente às medidas referidas.
- (4) Depois de acordada a expurgação dos dados confidenciais, a decisão da Comissão de dar início ao procedimento foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* ⁽²⁾. A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações sobre as medidas em causa.
- (5) As autoridades belgas apresentaram as suas observações sobre a decisão de dar início ao procedimento em carta

datada de 29 de Agosto de 2003 (n.º GAB. Loyola de Palacio entrada n.º 2805).

- (6) A Comissão recebeu observações de partes terceiras interessadas, que transmitiu à Bélgica em carta datada de 18 de Fevereiro de 2004 [n.º D (2004) 2823] convidando-a a comentar. A Bélgica transmitiu os seus comentários por carta datada de 18 de Março de 2004 (n.º A/15992).
- (7) No intervalo, as autoridades belgas forneceram complementos de informação, por cartas datadas de 12 e 19 de Dezembro de 2003 (n.ºs A/37839 e A/38582) e 12 de Novembro de 2004 (n.º A/35928), e actualizações do plano de reestruturação, por cartas datadas de 14 de Janeiro de 2005 (n.º A/2010), 24 de Fevereiro de 2005 (n.º A/4889) e 14 de Março de 2005 (n.º A/6690). Por cartas datadas de 18 e 31 de Agosto de 2005 e 2 e 26 de Setembro 2005 foram comunicadas informações complementares.
- (8) Por carta datada de 4 de Maio de 2005, a Comissão informou a Bélgica da sua decisão de alargar o procedimento n.º C 53/03 aos novos elementos de informação notificados. Dado o acordo das autoridades belgas à expurgação dos dados confidenciais, a decisão da Comissão de alargar o procedimento foi publicada no *Jornal Oficial da União Europeia* ⁽³⁾. A Comissão convidou as partes interessadas a apresentarem as suas observações sobre as medidas em causa.
- (9) A Comissão recebeu observações das autoridades belgas e de partes terceiras interessadas e transmitiu estas últimas à Bélgica por carta datada de 18 de Julho de 2005, com o convite a que as comentasse. A Bélgica transmitiu os seus comentários em carta datada de 18 de Agosto, a que se seguiram cartas de informação, datadas de 2 e 29 de Setembro.
- (10) Por carta datada de 3 de Agosto de 2005, posterior ao prazo fixado para a apresentação de observações sobre o alargamento do procedimento, as autoridades italianas transmitiram à Comissão uma denúncia relativa à venda da ABX Logistics Worldwide. Por carta datada de 19 de Agosto de 2005, a Comissão pediu às autoridades belgas que lhe transmitissem o seu parecer sobre os factos descritos na carta das autoridades italianas. As autoridades belgas responderam por carta datada de 15 de Setembro de 2005.

⁽¹⁾ JO C 9 de 14.1.2004, p. 12⁽²⁾ Ver nota 1⁽³⁾ JO C 142 de 11.6.2005, p. 2

- (11) Por fim, durante Novembro de 2005, as autoridades belgas forneceram vários complementos de informação, nomeadamente por carta datada de 1 de Dezembro de 2005 (n.º A/30862).

2. CONTEXTO GERAL DA RESTRUTURAÇÃO DA ABX

2.1. Principais etapas do procedimento

- (12) Em complemento das informações mais detalhadas prestadas por ocasião do lançamento do procedimento, a Comissão lembra que a Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB) adquiriu, entre 1998 e 2001, um grupo de empresas distintas. Na altura, esse grupo ainda não constituía juridicamente uma *holding*, mas formava uma rede económica mundial, a ABX LOGISTICS, que contava com cerca de 107 filiais consolidadas e efectuava 89 % das suas vendas na Europa, 6 % na Ásia e 5 % na América.
- (13) O presente processo trata da reestruturação desta rede, notificada pelas autoridades belgas em 17 de Fevereiro de 2003.
- (14) Nos pontos que se seguem apresentam-se os principais elementos notificados, bem como as dúvidas expressas pela Comissão ao iniciar o procedimento.

2.1.1. A notificação de 17.2.2003

- (15) O plano de reestruturação inicial previa, por um lado, o reagrupamento das 107 filiais ABX da SNCB, detidas por diferentes *holdings* ABX, numa *holding* global. Por outro lado, as filiais ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH (a seguir, «ABX-D»), ABX LOGISTICS Holding (Nederland) BV (a seguir, «ABX-NL») e ABX LOGISTICS (France) (a seguir, «ABX-F»), que se encontravam numa situação económica difícil, seriam reestruturadas a fim de recuperarem a viabilidade.
- (16) As medidas de reestruturação operacionais consistiam essencialmente (i) na reorganização da estrutura jurídica, integrando o conjunto das entidades jurídicas do grupo numa mesma sociedade-mãe ⁽⁴⁾, (ii) na cessão e encerramento de activos ⁽⁵⁾ e (iii) noutras medidas a executar na Alemanha, nos Países Baixos e em França e destinadas a

⁽⁴⁾ A fim de (i) criar um grupo coerente e autónomo, (ii) facilitar a criação de sinergias entre as entidades do grupo e (iii) permitir a abertura do capital a um investidor não-institucional ou financeiro externo.

⁽⁵⁾ Trata-se da venda de 3 filiais (Rheinkraft, Safety First e Worldpack), com um volume de negócios global de 98,5 milhões de euros, do encerramento de 7 agências e 3 entrepostos na Alemanha, 4 agências em França e 2 agências nos Países Baixos e de operações de *sale & rent-back* (venda e relocação) de edifícios e outros activos imóveis.

melhorar o resultado operacional ⁽⁶⁾.

- (17) As autoridades belgas comunicaram à Comissão que o essencial do financiamento necessário para esta reestruturação seria suportado pela SNCB. Os montantes inicialmente notificados elevavam-se a 91,6 milhões de euros, correspondentes à conversão em capital, pela SNCB, de dívidas da ABX-D, ABX-NL e ABX-F (financiamento de longo prazo), e a 140 milhões de euros de crédito reembolsável (financiamento de curto prazo), concedido pela SNCB às mesmas entidades.

2.1.2. Dúvidas expressas pela Comissão em 23.7.2003

- (18) Ao iniciar o procedimento de investigação, a Comissão exprimiu provisoriamente as suas dúvidas quanto a alguns aspectos.
- (19) *Existência de auxílio*: A Comissão manifestou dúvidas primeiramente quanto à afirmação das autoridades belgas de que a injeção de fundos (na forma de créditos reembolsáveis ou de conversão de dívidas em capitais próprios) pela SNCB no quadro da reestruturação da ABX constituía uma transacção normal no interior de um grupo e não um auxílio estatal na acepção do artigo 87.º do Tratado.
- (20) *Reestruturação — elegibilidade*: A Comissão manifestou também dúvidas quanto à elegibilidade da ABX-D, ABX-NL e ABX-F para auxílios à reestruturação, visto não ser claro em que medida o remanescente do grupo ABX poderia suprir as necessidades financeiras das entidades a reestruturar.
- (21) *Reestruturação — viabilidade, distorções e limitação dos auxílios*: A Comissão manifestou ainda dúvidas quanto à vertente financeira do plano de «reestruturação», que previa o suprimento das necessidades financeiras de longo prazo (capitais próprios) das entidades ABX consideradas com um financiamento essencialmente de curto prazo (crédito reembolsável de 140 milhões de euros). Daí a Comissão pôr também em dúvida que tal financiamento permitisse uma viabilização sustentável dessas entidades, que as contrapartidas propostas (nomeadamente reduções de capacidade) fossem suficientes para evitar distorções do mercado contrárias ao interesse comum e que esses presumíveis auxílios não viessem a permitir que a ABX dispusesse de uma tesouraria potencialmente excedentária.
- (22) Por outro lado, a Comissão exprimiu também dúvidas quanto à alegada inexistência de auxílios estatais e quanto à compatibilidade dos (re)investimentos da SNCB na ABX e dos meios utilizados para os financiar (eventuais garantias,

⁽⁶⁾ Essas medidas traduziam-se principalmente (1) no aumento da produtividade (com uma redução de pessoal de ~690 ETI nas empresas em reestruturação dos 3 países mencionados, para o que entra em linha de conta o impacto do encerramento de agências), (2) na redução dos custos e (3) na renegociação dos contratos de arrendamento.

subvenções cruzadas, financiamentos directos, observância das directivas em vigor), nomeadamente a respeito das seguintes medidas:

- (a) «*Aquisição da ABX pela SNCB*»: Trata-se dos investimentos efectuados pela SNCB entre 1998 e 2001, no montante de 672,4 milhões de euros (entretanto corrigido para 433,8 milhões de euros⁽⁷⁾), para «*aquisição*» da rede ABX, bem como de certas indicações quanto à atribuição de garantias constituídas quer pela SNCB quer pelo Estado para financiamento dos (re)investimentos na ABX, cujo teor era necessário verificar.
- (b) «*Outros montantes*»: As dívidas da Comissão prendiam-se também com a legalidade/compatibilidade de «*outras subvenções*» no montante de 150 milhões de euros (entretanto corrigido para 114,6 milhões de euros⁽⁸⁾) atribuídas pela SNCB à ABX-D, ABX-NL e ABX-F em 2001 sem notificação prévia à Comissão. Neste capítulo, a Comissão tinha dúvidas quanto à alegada inexistência de auxílios e à compatibilidade de tais auxílios potenciais.
- (c) «*Montantes paralelos*»: A Comissão exprimiu igualmente as suas dúvidas quanto à afirmação das autoridades belgas de que a transformação em capital, em 2004, de empréstimos no montante de 21 milhões de euros (entretanto corrigido para 12,1 milhões de euros⁽⁹⁾), a seguir designados por «*montantes paralelos*», feitos pela SNCB à ABX LOGISTICS (Ireland) Ltd. (3,2 milhões de euros), ABX LOGISTICS (Portugal) Lda. (2 milhões de euros), ABX LOGISTICS (Singapore) Pte Ltd. (3,8 milhões de euros) e ABX LOGISTICS International (Belgium) NV/SA (12 milhões de euros) (a seguir, respectivamente «*ABX-Irl*», «*ABX-P*», «*ABX-Sing*» e «*ABX-B*»), constituía uma transacção normal no interior do grupo SNCB. As autoridades belgas argumentavam que esse montante seria atribuído «*fora do perímetro da reestruturação notificada*» e não constituía, portanto, um auxílio estatal na acepção do artigo 87.º do Tratado. As dúvidas da Comissão neste capítulo prendiam-se também, portanto, com a questão da compatibilidade de tais auxílios potenciais.

2.1.3. Complementos de notificação

- (23) Por cartas datadas de 14 de Janeiro de 2005 e 24 de Fevereiro de 2005, as autoridades belgas completaram a notificação inicial com informações que alteravam substancialmente o plano de reestruturação da ABX. As alterações respeitavam sobretudo ao aumento do financiamento da reestruturação por parte da SNCB e do grupo ABX, à venda da ABX-F na forma de «*Rachat de l'Entreprise par les Salariés*» (RES) a um preço de mercado negativo, a reduções adicionais de capacidade, a medidas de reestruturação interna importantes e à venda prevista ao preço de mercado da totalidade do grupo ABX.

⁽⁷⁾ Ver «*A questão financeira em números*»

⁽⁸⁾ Ver nota anterior

⁽⁹⁾ Ver nota 7

2.1.4. Alargamento do procedimento iniciado em 3.5.2005

- (24) A Comissão alargou o procedimento de investigação, alargamento esse que não substitui mas acresce ao procedimento inicial, quanto a dois pontos essenciais dessas informações complementares: a alteração do orçamento da reestruturação da ABX e as formas da venda, sobretudo da ABX-F, mas também da ABX-WW (ABX Worldwide), a nova *holding* ABX criada no decurso do processo de reestruturação.
- (25) No quadro da nova situação, seriam portanto injectados:
- (a) 157,4 milhões de euros, em vez de 50 milhões, de capitais próprios para a reestruturação da ABX na Alemanha, a fim de dotar a ABX-D de um capital próprio de 14,4 milhões de euros (em 31.12.2004) para um balanço de 234 milhões de euros (em 31.12.2003);
- (b) 10,6 milhões de euros, em vez de 12,6 milhões, de capitais próprios para a reestruturação da ABX nos Países Baixos, a fim de dotar a ABX-NL de um capital próprio de 9,3 milhões de euros (em 31.12.2004) para um balanço de 35,7 milhões de euros (em 31.12.2003).
- No caso da ABX-D e ABX-NL, estes montantes representam um aumento de capital por meio da conversão de dívidas existentes ou da injeção de novos capitais próprios;
- (c) 223 milhões de euros, para permitir a RES de parte da ABX em França. Este montante corresponde a encargos definitivos da SNCB e assume nomeadamente a forma de remissão de dívidas e cobertura das perdas futuras.

- (26) Quanto à venda da ABX-F (RES) a um preço negativo, a Comissão levantou dúvidas quanto à inexistência de auxílio estatal nos fundos disponibilizados pela SNCB ao adquirente. No que respeita à venda prevista da ABX-WW, a Comissão lembrou a necessidade de lhe serem prestadas todas as informações necessárias para verificar se tal venda se efectuará realmente ao preço de mercado.

2.1.5. Outros complementos de informação

- (27) Por carta datada de 9 de Junho de 2005, a Bélgica comunicou à Comissão um conjunto de informações no âmbito do alargamento do procedimento, relembrando e aditando elementos de informação relativos à totalidade do processo.
- (28) Por carta datada de 1 de Dezembro de 2005, a Bélgica forneceu um conjunto de informações complementares que essencialmente precisavam as anteriormente comunicadas e davam conta de um novo compromisso respeitante à presença da ABX na Alemanha.

2.2. Actividades da ABX

- (29) Além de precisarem as actividades da ABX, resumidas nos pontos anteriores e descritas na decisão de dar início ao procedimento, as autoridades belgas esclareceram que a posição estratégica e comercial da ABX LOGISTICS Worldwide é claramente a de um organizador de operações de transporte ou transitário.
- (30) Nessa qualidade, a ABX efectua operações que relevam da logística de transportes. Segundo o estudo encomendado pela Comissão (a seguir, «Jacobs») ⁽¹⁰⁾, a logística consiste, de modo geral, em «gerir como e quando transportar recursos para o sítio onde são necessários». Ainda segundo este estudo, no caso da ABX trata-se especificamente de otimizar o fluxo ininterrupto de material por meio de uma rede de transporte interligada e de pontos nodais de armazenagem.
- (31) As autoridades belgas acrescentam que os «transportadores» não possuem, normalmente, os meios de transporte (camiões, barcos, aviões, outros), recorrendo a empresas de transportes. Jacobs confirma-o.
- (32) No caso vertente, salvo raras excepções, principalmente nos Países Baixos, a capacidade de transporte do grupo ABX é quase toda ela subcontratada. A frota própria de camiões nos Países Baixos tem vindo a diminuir constantemente desde 2001 e o objectivo é de a fazer tender para zero. Em 2001, a ABX LOGISTICS nos Países Baixos era proprietária de 240 camiões, em 2002 de 166, em 2003 de 138 e em 2004 de 110.
- (33) Para o transporte rodoviário nacional e internacional, a ABX LOGISTICS subcontrata a actividade de transporte propriamente dita a transportadores rodoviários independentes. Para o transporte aéreo e marítimo, a ABX LOGISTICS intervém enquanto «corretor», adquirindo a empresas de transporte marítimo («shipping lines») ou aéreo («airlines») a capacidade de transporte necessária, por conta dos seus clientes.
- (34) O quadro que se segue confirma claramente esta posição estratégica: apenas 3 % dos camiões utilizados pela ABX LOGISTICS pertencem (propriedade própria ou *leasing*) a sociedades do grupo ⁽¹¹⁾.
- (35) «Capacidade de transporte» da ABX LOGISTICS

	Subcontratada própria (ou em <i>leasing</i>)	Subcontratada
Capacidade de transporte por camião	3 %	97 %
Capacidade de transporte por avião	0	100 %
Capacidade de transporte por barco	0	100 %

(36) *Posição da ABX nos vários segmentos de mercado:* Segundo as autoridades belgas, em 2003, 49 % das operações da ABX respeitavam ao mercado do transporte rodoviário, 42 % aos mercados Air&Sea e 8 % ao mercado da logística de contratos, que se prende com a armazenagem de mercadorias.

(37) Tendo em conta o seu nível de actividade na Alemanha, nos Países Baixos e em França, a ABX não se conta entre as cinco empresas mais importantes a nível nacional nos diferentes mercados (rodoviário, aéreo, marítimo, logística de contratos), o que Jacobs parece confirmar.

(38) *Potencial de crescimento dos mercados relevantes em geral:* Segundo as autoridades belgas e também Jacobs, a procura de serviços de logística continua a crescer malgrado as dificuldades recentes criadas, nomeadamente, pelos acontecimentos de 11 de Setembro de 2001. Segundo Jacobs, tal deve-se ao crescimento da população europeia, à crescente preferência dos consumidores por produtos variados e ao aumento do seu poder de compra e à crescente externalização dos serviços de logística, que os produtores confiam a especialistas.

(39) *Potencial de crescimento na Alemanha:* Segundo Jacobs, o mercado alemão da logística apresenta grande potencial de crescimento. A expansão da subcontratação dos serviços de logística neste mercado nos últimos oito anos indica que a oferta e a procura poderão crescer 15 a 20 % ao ano nos próximos anos.

(40) *Potencial de crescimento do mercado aéreo:* Tanto a Airbus como a Boeing prevêem para os próximos 15 a 20 anos a duplicação do número de aviões de carga em resultado do crescimento do tráfego aéreo de mercadorias, que deverá ultrapassar o de passageiros. A Airbus aponta para um crescimento triplo do tráfego de mercadorias, à média de 5,7 % ao ano (6,4 % segundo a Boeing), até 2021. Estas grandes margens de crescimento deverão assegurar alguma margem de crescimento também para os transportadores e os operadores logísticos.

(41) *Potencial de crescimento do mercado rodoviário:* Segundo o consultor, no conjunto da Europa, as barreiras à entrada no mercado do transporte rodoviário são ténues, pelo que o mercado sofre de sobrecapacidade estrutural permanente ⁽¹²⁾, como confirma a queda de preços registada nos últimos cinco a sete anos. Todavia, esta sobrecapacidade afecta as empresas que efectuam o transporte propriamente dito, o que não é o caso da ABX, que apenas o «organiza». Segundo Jacobs, o mercado do transporte rodoviário de mercadorias apresenta forte tendência para o crescimento, evolução esta que deverá assegurar alguma margem de crescimento também para os transportadores e os operadores logísticos.

⁽¹²⁾ O recente alargamento terá atenuado temporariamente esta situação. No entanto, como bom número de empresas de transporte parece estar a subcontratar o transporte rodoviário de mercadorias a transportadores mais baratos dos novos Estados-Membros, a pressão concorrencial sobre os preços neste mercado deverá acentuar-se.

⁽¹⁰⁾ Jacobs Consultancy, Capacity of ABX Logistics and Sernam markets, relatório final, Maio de 2004.

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

(42) *Potencial de crescimento do mercado marítimo*: Segundo Jacobs, o crescimento do sector do *freight forwarding* (transitários) marítimo foi de 7 % em média entre 1998 e 2002. O crescimento futuro do transporte marítimo de mercadorias dependerá da evolução mais geral a nível mundial.

2.3. Constituição da rede ABX

2.3.1. Aquisição das sociedades da rede ABX pela SNCB

(43) Embora as operações de aquisição da rede ABX pela SNCB, que, dada a sua natureza, não comportam vantagens para a ABX, não sejam objecto da presente decisão, a Comissão relembra nos pontos que se seguem as suas principais etapas, conforme as apresentaram as autoridades belgas, para situar a problemática em questão no seu contexto.

(44) As autoridades belgas esclareceram que a aquisição das diferentes sociedades do grupo ABX LOGISTICS fora decidida pela SNCB com base em planos de negócios que ofereciam, no momento do investimento, perspectivas de regresso rápido a uma situação de rentabilidade. Resumem-se seguidamente as condições de aquisição da Thyssen Haniel Logistik («THL»)/Bahntans, Dubois e Saima Avandero (que se tornaram ABX na Alemanha, França e Itália).

(45) *Aquisição da THL/Bahntans (que se tornou ABX na Alemanha)*: Segundo as informações das autoridades belgas de Outubro de 2000, o preço de compra da totalidade do grupo THL elevou-se a [...] (*) milhões de marcos alemães (DEM) (grupo Thyssen) + [...] DEM (Deutsche Bahn AG). O valor das actividades deste grupo fora avaliado em [valor superior ao preço de compra atrás indicado (***)] milhões de DEM pela Coopers & Lybrand ([...] milhões dos quais correspondentes às actividades de grupagem) e em [...] milhões de DEM tendo em conta os custos desta *holding*. Quando desta aquisição, a SNCB assumiu os compromissos dos antigos accionistas, nomeadamente uma garantia preexistente sobre um edifício em Munique. O preço negativo de [...] milhões de euros ([...] milhões de DEM) pela aquisição da Bahntans foi pago pelos seus antigos accionistas, a Thyssen Handelsonion AG e a Deutsche Bahn AG, em 1 de Outubro de 1998.

(46) A ABX-D apresentou prejuízos desde a sua aquisição. Esses prejuízos deterioraram fortemente a estrutura financeira da empresa, cujos capitais próprios se tornaram negativos a partir do exercício de 1999. Esta situação, que se prolongou até 2005, levou a SNCB, enquanto sociedade-mãe, a emitir uma carta de conforto em relação ao risco resultante da situação de capitais próprios negativos.

(47) *Aquisição da Dubois (que se tornou parte importante da ABX em França)*: As autoridades belgas indicaram que, para o período de 1998 a 2002, os cálculos de que a SNCB dispunha davam uma IRR (*Internal Rate of Return* - taxa interna de rentabilidade) de 12,7 % para um WACC (*Weighted Average Cost of Capital* — custo médio ponderado do capital) de 9,5 % e um NPV (*Net Present Value* — valor actual líquido) de 9,7 milhões de euros, o que permitia contar com uma rentabilidade razoável do investimento.

(48) *Aquisição do Gruppo Saima Avandero (que se tornou ABX na Itália)*: As autoridades belgas indicaram que, para o período de 1998 a 2008, os cálculos de que a SNCB dispunha davam uma IRR de 13,0 % para um WACC de 9,0 % e um NPV de 51,8 milhões de euros, o que permitia contar com uma rentabilidade razoável do investimento.

(49) Por outro lado, à questão levantada pela Comissão da eventual existência de subvenções cruzadas, utilizadas pela SNCB para financiar os seus investimentos na ABX, as autoridades belgas:

(a) indicaram que «no período de 1998 a 2002, as intervenções do Estado [foram] insuficientes para cobrir as despesas das missões de serviço público [da SNCB]»⁽¹³⁾, lembrando que em 2001 o Tribunal de Contas [da Bélgica] havia já indicado que, «no respeitante às funções de investimento e de exploração, na totalidade do período, com excepção do exercício de 1997, as aplicações excede[ra] m cumulativamente as origens de fundos para as duas funções, pelo que não há qualquer indicação de transferência, por saldo, entre as duas missões de serviço público e as outras actividades [da SNCB]»⁽¹⁴⁾;

(b) indicaram ainda que «não sendo as despesas de exploração e os investimentos da SNCB relativos às suas missões de serviço público cobertos pelas intervenções do Estado, a SNCB recorreu a empréstimos para cobrir o saldo das suas necessidades»⁽¹⁵⁾. Isto vale também, portanto, para os recursos da SNCB mobilizados para os investimentos na ABX, que aliás «não foram financiados por empréstimos específicos, (...) mas sim pelos seus recursos gerais de tesouraria»⁽¹⁶⁾.

(50) Por último, as autoridades belgas esclareceram que, na sequência daquelas aquisições, a SNCB emitira um certo número de cartas de conforto aos credores de várias filiais da ABX, nomeadamente os credores da ABX-Alemanha e da ABX-Espanha. As autoridades belgas consideram que tais cartas se inscrevem no relacionamento normal entre uma sociedade-mãe e as suas filiais numa economia de mercado.

⁽¹³⁾ Carta de 23.12.2003 registada em 29.12.2003 com o n.º A/38604 e carta registada em 20.6.2003 com o n.º A/23465.

⁽¹⁴⁾ Relatório do Tribunal de Contas de 18 de Maio de 2001, p. 221.

⁽¹⁵⁾ Carta das autoridades belgas, registada em 20.6.2003 com o n.º A/23465.

⁽¹⁶⁾ Carta das autoridades belgas de 29.8.2003, registada na mesma data com o número GAB. Loyola de Palacio Entrada n.º 2805, p. 12.

(*) Dados confidenciais

(**) O valor exacto foi suprimido e substituído por esta menção.

2.3.2. Reinvestimentos efectuados pela SNCB em 2001

- (51) *Aumento de capital na Alemanha*: a SNCB procedeu em finais de 2000 e em 2001 a um aumento de capital da sua filial alemã (ex-Bahntrans) através de uma injeção de 17,5 milhões de euros e da conversão em capital de adiantamentos a curto prazo da SNCB num montante de 55 milhões de euros. Esta decisão foi tomada com base nas recomendações formuladas e nas análises realizadas com o apoio da Boston Consulting Group («BCG»).
- (52) Esses documentos da BCG formulavam os seguintes argumentos e recomendações:
- (a) O Grupo ABX representava uma oportunidade significativa de criação de valor e revestia um interesse estratégico para a SNCB.
- (b) Para captar esse potencial eram necessários um investimento financeiro e um reforço da gestão.
- (53) As autoridades belgas indicaram que a IRR do investimento total de 72,5 milhões de euros com que se podia contar no momento do investimento era da ordem de 8 a 10 %, em função das previsões de resultados. Esta taxa interna de rentabilidade é comparável ao custo do capital da SNCB nesse momento.
- (c) O autofinanciamento desse investimento financeiro pela SNCB representava na época a melhor opção.
- (d) No quadro da execução da estratégia de criação de valor por intermédio da ABX LOGISTICS, a recuperação da Bahntrans era prioritária para a SNCB.
- (e) Em conclusão, os peritos da BCG consideravam que havia que executar o plano de recuperação, pelos motivos seguintes:
- em caso de sucesso, a recuperação permitia prosseguir a estratégia ABX LOGISTICS «que apresentava um potencial de criação de valor superior a 300 M€»;
 - mesmo em caso de sucesso parcial, a recuperação permitiria um preço mais elevado sobre o valor de revenda da Bahntrans.

Cálculo da IRR dos reinvestimentos da SNCB na ABX-Alemanha em 2001 no montante de [...] milhões de euros

Taxa de crescimento anual do EBIT	[...]						
Taxa de desconto	[...]						Valor residual
Exercício	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Factor de desconto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	V.residual
Volume de negócios	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Resultado operacional antes de impostos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Utilização dos [...] M€ de mais-valias s/preço aquisição	[...]						
Investimento de [...] M€ em 2001	[...]						
Cash flow liberto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Custo médio ponderado do capital	9 %						
Cash flow descontado	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
IRR	10,04 %						

- (54) *Aumento de capital de 12,2 milhões de euros nos Países Baixos*: o plano estratégico relativo à «plataforma neerlandesa» (ex-grupo Kersten Hunik adquirido em Fevereiro de 1999 e que também englobava as participações na Irlanda) consistia em:
- (a) Reforçar a actividade nacional com a aquisição de uma sociedade activa no sector da distribuição nacional nos Países Baixos; o movimento da sociedade situava-se nas 2 000 expedições diárias e a Direcção da SNCB considerava serem necessárias 6 000 expedições para assegurar a rentabilidade da distribuição nacional.

- (b) Prosseguir a reestruturação da Kersten Hunik Holding (rebaptizada ABX LOGISTICS Holding BV), adquirida em 1999.
- (c) Revender as actividades de transporte marítimo («rederijen») Kersten Hunik Scheepvaartmaatschappij BV e Link Line Europa BV, gerando assim uma liquidez de um milhão de euros.
- (d) Na prática, as necessidades de financiamento foram supridas da forma seguinte:
- 9,2 milhões de euros de créditos a curto prazo da SNCB foram convertidos em capital em Março de 2001.
 - Em Setembro de 2001, a SNCB aumentou o capital da ABX LOGISTICS Holding BV em 10 milhões de euros. Este montante destinava-se a financiar a aquisição da Wegtransport BV pela ABX LOGISTICS Holding BV. Pelas acções foi pago um preço de [...] milhões de euros, ficando o saldo de [...] milhões de euros disponível para cobrir eventuais ajustamentos de preços resultantes da *due diligence*.
 - As autoridades belgas consideram que o montante do financiamento da SNCB à filial

neerlandesa (sem contar com o preço de aquisição da Wegtransport de [...] milhões de euros) se eleva, portanto, a 9,2 milhões de euros em Março de 2001 + 3 milhões de euros em Setembro de 2001, ou seja, um total de 12,2 milhões de euros.

- Segundo as autoridades belgas, esta recapitalização justificava-se pelas perspectivas de regresso das actividades neerlandesas a uma situação de rentabilidade em 2002, evidenciadas pela evolução positiva dos resultados prevista em finais de 2000:

	2000A	Orçamento 2001 (estabelecido no final de 2000)	Orçamento 2002 (estabelecido no final de 2001) (*)
Volume de negócios	54,1	60,9	86,4
Resultado operacional (EBIT)	- 2,59	- 2,73	0,68

(*) Inclui o volume de negócios derivado da aquisição da Wegtransport

- (55) As autoridades belgas consideram que a taxa interna de rentabilidade (IRR) deste investimento de 12,2 milhões de euros, considerando as previsões de resultados disponíveis na altura, é da ordem de 11 %.

Cálculo da IRR dos reinvestimentos da SNCB na ABX-Países Baixos em 2001 no montante de 12,2 milhões de euros (valores em milhões de euros)

Taxa de crescimento anual do EBIT	[...]						
Taxa de desconto	[...]	Valor residual					
Exercício	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Factor de desconto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	2000A	Orçamento 2001 estab. fim 2000	Orçamento 2002 estab. fim 2001 (*)	Plano 2003 (*)	Plano 2004 (*)	Plano 2005 (*)	Valor residual
Volume de negócios	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Resultado operacional antes de impostos	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Recapitalização de 12,2 M€ em 2001	[...]						
Cash flow liberto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Custo médio ponderado do capital	9 %						
Cash flow descontado	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
IRR	11,3 %						

(*) Inclui o volume de negócios derivado da aquisição da Wegtransport

(**) Dados históricos não disponíveis. Reestimado *ex-post* com base (1) na previsão de uma margem bruta operacional de [...] % em 2003 e (2) numa taxa de crescimento anual de [...] % do volume de negócios e do resultado a partir de 2004.

(56) *Aumento de capital de 30 milhões de euros em França:* Em Dezembro de 2001, a SNCB procedeu a um aumento de capital da sociedade francesa adquirida em 1999-2000, a fim de possibilitar o arranque de um programa de titularização de dívidas que permitisse a obtenção de uma linha de crédito bancário de 70 milhões de euros. Este aumento de capital fora exigido pela Société Générale, entidade financiadora da ABX LOGISTICS (France) SA, como condição prévia imperativa da titularização dos créditos comerciais sobre aquela sociedade.

(57) Segundo as autoridades belgas, as previsões financeiras da ABX LOGISTICS (France) SA disponíveis na época evidenciavam perspectivas de recuperação da rentabilidade no quadro de um plano de recuperação. Este plano preconizava um conjunto de medidas de racionalização (informatização, revisão dos processos de distribuição, encerramentos e cessão de actividades, harmonização das condições de emprego, integração de actividades), na sequência das quais se previa um melhoramento do resultado operacional (EBIT) de - 19,6 milhões de euros em 2001 para 4,6 milhões de euros em 2003.

(59) As autoridades belgas consideram que a taxa interna de rentabilidade (IRR) deste investimento de 30 milhões de euros, considerando as previsões de resultados disponíveis na altura, é da ordem de 14 %.

Evolução previsível dos resultados da ABX Logistis France (em Setembro de 2001)

	2000 real	2001 orçamento	2002 previsão	2003 previsão
Volume de negócios	516,0	631,0	626,0	664,0
Resultado operacional (EBIT)	- 6,1	- 19,6	- 8,2	4,6
Resultado líquido	- 2,1	- 28,4	- 11,6	4,0

Fonte: Plano de recuperação, p. 43; 1 euro = 6,55957 FRF

(58) A SNCB estimara que esta operação de titularização permitiria substituir financiamentos de curto prazo da SNCB por financiamentos externos. A curto prazo, parte importante do excedente de tesouraria gerado por aquela operação poderia ser injectada no *cash pool* (centralização da tesouraria) da ABX, permitindo que as sociedades que dele faziam parte reembolsassem parcialmente os seus próprios débitos pendentes à SNCB.

Cálculo da IRR do reinvestimento da SNCB na ABX-França em 2001 para um valor de 30 milhões de euros (valores em milhões de euros)

Taxa de crescimento anual do EBIT	[...]						
Taxa de desconto	[...]						Valor residual
Exercício	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Factor de desconto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	2000 real	2001 orçamento	2002 previsão	2003 previsão	Plano 2004 (**)	Plano 2005 (**)	V.residual
Volume de negócios	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Resultado antes de impostos e juros	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Recapitalização no valor de 30 M€ em 2001	[...]						
Cash flow liberto	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Custo médio ponderado do capital	9 %						
Cash flow descontado	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
IRR	14,0 %						

(*) Dados históricos não disponíveis. Reestimado *ex-post* com base (1) na previsão de uma margem bruta operacional de [...] % em 2004 e [...] % em 2005 e (2) numa taxa de crescimento anual de [...] % do volume de negócios e do resultado a partir de 2004.

(**) [...] % com base no resultado operacional antes de impostos.

2.3.3. «Contribuições paralelas» da SNCB para a ABX

- (60) As autoridades belgas esclareceram que a SNCB, ao adquirir as sociedades estabelecidas na Irlanda e em Portugal e as actividades Air&Sea na Bélgica, assumira total ou parcialmente as dívidas destas sociedades, que depois convertera em capital. Segundo elas, essas conversões, que apelidam de «contribuições paralelas», visavam:
- permitir a fusão de certas sociedades e concretizar assim o objectivo de simplificação jurídica do grupo (Irlanda, Portugal),
 - permitir a conservação das licenças de transporte (Irlanda) e
 - permitir que as sociedades prosseguissem as suas actividades Air&Sea com um nível de capitais próprios suficiente para obterem meios externos de financiamento (Air&Sea Belgique).
- (61) Segundo a Bélgica, a reconstituição dos capitais próprios e a rápida recuperação da rentabilidade eram asseguradas (1) pelo rácio entre as perdas e o volume de negócios, (2) pelo valor absoluto das conversões e (3) por projecções financeiras (orçamento de 2003) efectuadas pela Direcção em finais de 2002 e que previam o restabelecimento do equilíbrio em finais de 2003. Estas filiais não deveriam ser consideradas empresas «em dificuldades», não sendo

portanto a sua situação comparável à das três entidades em dificuldades identificadas no plano de reestruturação inicial. Segundo as autoridades belgas, a intervenção pontual e única da SNCB nestas filiais constitui uma operação normal de financiamento de filiais pela sociedade-mãe no curso dos negócios, sendo portanto inteiramente compatível com o princípio do investidor privado em economia de mercado.

- (62) O orçamento de 2003, estabelecido em finais de 2002, para as três sociedades consideradas indiciava, aliás, perspectivas de reequilíbrio ou quasi-equilíbrio (perdas inferiores a um milhão de euros) nos doze meses seguintes à introdução do plano.

	Resultado líquido em 2002	Resultado líquido orçamentado para 2003 (*)
ABX LOGISTICS (Ireland) Ltd.	- 0,3	0,0
ABX LOGISTICS (Portugal) Lda	- 3,5	- 0,3
ABX LOGISTICS Int. (Belgium) SA/NV	- 2,0	- 0,8

(*) Orçamento estabelecido pela Direcção em Setembro de 2002

Dados financeiros essenciais das sociedades estabelecidas na Irlanda e Portugal e da Air&Sea Belgique em 2002 (Milhões de euros)

	Volume de negócios (VA) em 2002 (real)	EBIT em 2002 (real)	Resultado líquido em 2002 (real)	Perdas líquidas em 2002 em % do VA	Valor absoluto conversões	
					Segundo plano inicial	Realmente efectuadas
ABX LOGISTICS (Ireland) Ltd.	31,4	0,2	- 0,3	-1 %	3,2	4,3
ABX LOGISTICS (Portugal) Ltd.	13,7	- 1,3	- 3,5	-25 %	2,0	2,0
ABX LOGISTICS Int. (Belgium) SA/NV	39,0	- 0,5	- 2,0	-5 %	12,0	2,0
					17,2	8,3

- (63) As autoridades belgas forneceram os cálculos da taxa interna de rentabilidade para cada uma das operações. Para estes cálculos, aqui não apresentados *in extenso*, utilizou-se uma metodologia comparável à dos cálculos apresentados para os reinvestimentos de 2001. Os cálculos dão, em todos os casos, uma IRR situada entre 9,6 e 12,7 %.

- (64) A SNCB efectuou igualmente um investimento de 3,8 milhões de euros na ABX-Singapura. Segundo as autoridades belgas, as intervenções relativas à ABX-Sing não se inscrevem no âmbito de aplicação do artigo 87.º do Tratado. Ainda assim, e a pedido da Comissão, forneceram

uma estimativa da rentabilidade interna que apontava para este investimento uma IRR de 10,9 %.

- (65) A SNCB constituiu ainda, em 2002, uma garantia no valor de 3 milhões de euros para a construção de um imóvel em Singapura. As autoridades belgas consideram que também esta operação não se inscreve no âmbito de aplicação do Tratado, tendo depois esclarecido que o crédito garantido é coberto em primeiro lugar pelo próprio imóvel, considerado bem situado, num mercado dinâmico e em pleno crescimento. O imóvel foi vendido em 2005.

2.4. Papel do Estado nas decisões da SNCB relativas à ABX

- (66) Em complemento dos elementos consignados na decisão de dar início ao procedimento, a Comissão resume seguidamente certos aspectos relativos à SNCB e à potencial influência do Estado nas suas decisões.

2.4.1. O Conselho de Administração e as actividades da SNCB

- (67) A SNCB é uma empresa pública autónoma. Nessa qualidade, não está sujeita à lei das falências em virtude da lei de 21 de Março de 1991⁽¹⁷⁾ que reforma certas empresas públicas de natureza económica. O seu objecto social é o transporte de passageiros e mercadorias, mas pode igualmente exercer qualquer outra actividade comercial com ele directa ou indirectamente relacionada. Os órgãos sociais são o Conselho de Administração (CA), o Comité de Direcção (CD) e o Administrador Delegado (AD). O CA é composto por dez membros, entre os quais o AD. Os administradores⁽¹⁸⁾ são nomeados pelo Rei e escolhidos em função da complementaridade das suas competências⁽¹⁹⁾.
- (68) Embora a SNCB possa exercer qualquer actividade compatível com o seu objecto social, o legislador belga instituiu mecanismos destinados a assegurar que as empresas públicas autónomas não violam a lei ou o seu estatuto orgânico ou contrato de gestão. O principal mecanismo é a presença, nos órgãos de gestão, nomeadamente o Conselho de Administração e o Comité de Direcção, de um representante do governo, que vela pelo cumprimento da lei, do estatuto orgânico da SNCB e do contrato de gestão.

2.4.2. Conclusões do Tribunal de Contas

- (69) O Tribunal de Contas da Bélgica emitiu em Maio de 2001 um relatório⁽²⁰⁾ sobre a SNCB, que fornece vários indícios importantes para esclarecer a questão da influência do Estado nas decisões da SNCB relativas às suas actividades comerciais. O relatório indica, por um lado, que «o objecto social da SNCB é assim definido: “a sociedade tem por objecto o transporte de passageiros e mercadorias por caminho de ferro. A

sociedade pode, por iniciativa própria, ou via a sua participação em organismos existentes ou a criar, belgas, estrangeiros ou internacionais, efectuar todas as operações comerciais, industriais ou financeiras relacionadas directa ou indirectamente, total ou parcialmente, com o seu objecto social ou que possam facilitar ou favorecer a sua realização ou desenvolvimento. (...)”.

O texto original da lei de 23 de Julho de 1926 que cria a SNCB não precisava o seu objecto social. A lei de 1 de Agosto de 1960 (que altera a primeira) integrou o objecto social no texto legal, com base nas considerações seguintes: “O projecto de lei que vos é apresentado precisa, portanto, o objecto social da SNCB estipulando que esta pode legalmente exercer qualquer actividade em conexão com a exploração da rede, nomeadamente a exploração de snack-bares, bares, etc., a construção do equipamento destinado à sua utilização e a organização de operações de transporte rodoviário com vista a facilitar o encaminhamento das mercadorias (...)”.

O objecto social da SNCB é, portanto, deliberadamente, muito amplo. Esta definição não compreende qualquer restrição de natureza geográfica. (...) Esse objecto social pode ser interpretado de modo a justificar qualquer actividade comercial, ou mesmo financeira.»

- (70) Por outro lado, no que respeita às despesas efectuadas pela SNCB em favor da ABX, o Tribunal de Contas explica a óptica com que foram redigidas certas partes do relatório: «Atendendo à autonomia da SNCB, ao nível de risco a prevenir e às questões em jogo, deu-se especial atenção às decisões de aquisição no quadro do desenvolvimento da rede ABX. Esta análise visa essencialmente aclarar as condições em que aquelas decisões foram tomadas e são respeitadas, a fim de, nomeadamente, ilustrar as dificuldades de execução das disposições legais que permitem ao Estado evitar que a capacidade da empresa para cumprir as suas obrigações de serviço público seja comprometida.»⁽²¹⁾

- (71) Nesse contexto, o Tribunal de Contas tira as seguintes conclusões:

- (a) «A evolução da estratégia de desenvolvimento da rede ABX foi manifestamente iniciada pela Direcção [da SNCB].»⁽²²⁾

⁽²¹⁾ Relatório do Tribunal de Contas de 18 de Maio de 2001, p. 142.

⁽²²⁾ *Ibidem*, p. 151

⁽¹⁷⁾ Trata-se, em particular, dos artigos 2.º, 3.º, 8.º, 12.º e 41.º.

⁽¹⁸⁾ Segundo as informações fornecidas pela Bélgica, a função de administrador (todos os membros do CA) é incompatível com o mandato ou as funções de deputado do Parlamento europeu, membro das Câmaras legislativas, Ministro ou Secretário de Estado, membro do Conselho ou Governo de uma Comunidade ou Região, Governador de uma província, membro da deputação permanente de um Conselho Provincial ou membro do pessoal da SNCB.

⁽¹⁹⁾ Segundo o Tribunal de Contas (p. 46), a exoneração dos administradores requer actualmente o parecer favorável do Conselho de Administração expresso por maioria de dois terços dos votos.

⁽²⁰⁾ Tribunal de Contas: *Le bon emploi des deniers publics par la S.N.C.B.*; Auditoria efectuada em execução da Resolução da Câmara dos Representantes de 11 de Maio de 2000, Bruxelas, Maio de 2001.

- (b) «a empresa pública [SNCB] goza de grande autonomia no que respeita aos seus investimentos não-ferroviários e às suas tomadas de participação em actividades comerciais.»⁽²³⁾
- (c) «As decisões tomadas pela SNCB relativamente a essas actividades [comerciais] são limitadas apenas pelo respeito do seu objecto social e das disposições da lei de 21 de Março de 1991, que são passíveis de prevenir o risco de detrimento da execução das tarefas de serviço público.»⁽²⁴⁾
- (d) «Os investimentos em actividades comerciais não-ferroviárias (...) não requerem aprovação prévia, pelo que o controlo do Estado assenta inteiramente na intervenção do representante do Governo»⁽²⁵⁾.
- (e) «o dispositivo legal actual, que dá ao representante do Governo o direito de recurso e ao ministro o direito de anulação relativamente às decisões que comprometam a execução das missões de serviço público [da SNCB], não oferece garantias suficientes de realização do objectivo de permanência destas missões.»⁽²⁶⁾

(72) É neste contexto de tomada de consciência do risco que impende sobre as actividades de serviço público da SNCB e da insuficiência dos meios de controlo de que o Estado dispõe para limitar esse risco que se inscrevem as intervenções do representante do governo e do ministro da tutela descritas pelo Tribunal de Contas. Assim, a intervenção de 2 de Março de 2000 do representante do governo⁽²⁷⁾ tinha por objectivo verificar se o investimento no ramo italiano da ABX «... não prejudica a execução das tarefas de serviço público [da SNCB]...». Em 28 de Abril de 2000⁽²⁸⁾, a Ministra da Mobilidade e dos Transportes intervém a fim de exprimir o desejo de que «as operações estratégicas da empresa se inscrevam no longo prazo e permitam assegurar a sua permanência e viabilidade». Em 31 de Maio de 2000⁽²⁹⁾, a ministra precisou «as condições do exercício da tutela do Estado em caso de aquisição ou de tomada de participação...», intervenção esta que dá sequência à intervenção de 26 de Maio de 2002 do representante do governo⁽³⁰⁾, em que este lembra «...a exigência de compatibilidade das actividades comerciais com o objecto social da SNCB, bem como a missão que a lei lhe confia...».

2.4.3. O envolvimento do Conselho de Ministros na reestruturação da ABX

(73) Na decisão que dava início ao procedimento de investigação, a Comissão mencionava a acta da reunião do Conselho

⁽²³⁾ *Ibidem*, p. 142

⁽²⁴⁾ *Ibidem*, p. 141

⁽²⁵⁾ *Ibidem*, p. 154

⁽²⁶⁾ *Ibidem*, p. 154

⁽²⁷⁾ *Ibidem*, p. 152

⁽²⁸⁾ *Ibidem*, p. 150

⁽²⁹⁾ *Ibidem*, p. 153

⁽³⁰⁾ *Ibidem*, p. 153

de Ministros (do governo belga) de 22 de Fevereiro de 2002 e o correspondente comunicado de imprensa⁽³¹⁾, que mostram claramente o envolvimento governamental na decisão relativa à reestruturação da ABX: «Por proposta do primeiro-ministro, o Conselho de Ministros aprovou um conjunto de medidas relativas às actividades da ABX. As decisões a seguir enumeradas foram tomadas com base nas informações e considerações estratégicas transmitidas pela SNCB: criação, pela SNCB, de uma holding agrupando o conjunto das actividades da ABX, (...).»

2.4.4. A capacidade de financiamento da SNCB, de 1998 a 2001

(74) A Comissão constatou que, entre 1998 e 2001, a SNCB se encontrava numa situação financeira suficientemente boa para lhe garantir a obtenção de empréstimos no mercado. Tal constatação decorre, em especial:

(a) do facto de a SNCB apresentar em 1998 uma estrutura de balanço sã, com um rácio dívidas financeiras/capitais próprios de 51 % em 1998, 54 % em 1999, 62 % em 2000 e 90 % em 2001 e um resultado consolidado positivo⁽³²⁾.

(b) do estudo do perito independente «NERA», que indica que o endividamento da SNCB se manteve nesse período a um nível médio sustentável por referência a empresas comparáveis do mesmo sector. Segundo NERA, esse nível sustentável corresponde a um rácio dívidas/capitais próprios de 0,8/1 a 1,25/1⁽³³⁾. Ora, nesse mesmo estudo, NERA conclui que, entre 1997 e 2001, o rácio da SNCB não excedeu esses valores⁽³⁴⁾.

(75) A partir de 2002, no entanto, a situação financeira da SNCB deteriorou-se. As dívidas financeiras inscritas nas contas consolidadas passaram de 3,9 mil milhões de euros em 2001 para 5 mil milhões em 2002 e 6,2 mil milhões em 2003, num total de dívidas consolidadas de 8,6 mil milhões de euros em 2001, 9,6 mil milhões em 2002 e 10,7 mil milhões em 2003, ao passo que os capitais próprios diminuíram, passando de 4,9 mil milhões de euros em 2001 para 4,4 mil milhões em 2002 e 4,2 mil milhões em 2003. Considerando unicamente as dívidas financeiras a menos e mais de um ano⁽³⁵⁾, esse rácio aumenta, passando de 80 % em 2001 para 114 % em 2002 e 150 % em 2003, sendo que a SNCB apresentou nesses exercícios um prejuízo consolidado.

⁽³¹⁾ Disponível no sítio Internet «<http://www.belgium.be/>»

⁽³²⁾ Carta das autoridades belgas de 29.8.2003, registada na mesma data com o número GAB. Loyola de Palacio Entrada n° 2805, p. 4.

⁽³³⁾ Relatório NERA, p. 58.

⁽³⁴⁾ Segundo o estudo NERA, (apêndice D.1. p. 7), o rácio dívidas/capitais próprios evoluiu de 0,6 em 1997, 1998 e 1999 para 0,8 em 2000 e 1,0 em 2001.

⁽³⁵⁾ No que respeita aos exercícios de 1998 a 2001, a SNCB estabeleceu o rácio referido incluindo as dívidas financeiras de longo prazo que venciam nesse ano, o que explica a diferença entre 90 % e 80 % no exercício de 2001 e a diferença nos exercícios seguintes.

3. DESCRIÇÃO DETALHADA DAS MEDIDAS DE RESTRUTURAÇÃO E PRIVATIZAÇÃO DA ABX

- (76) As actividades do grupo ABX foram agrupadas numa *holding* denominada ABX LOGISTICS Worldwide NV/SA (a seguir, «ABX-WW») ⁽³⁶⁾. Além disso, as actividades Air&Sea, anteriormente dispersas pelas diferentes entidades nacionais da ABX, acham-se já em parte agrupadas na ABX LOGISTICS Air&Sea Worldwide SA/NV, um subgrupo da ABX-WW recentemente criado (a seguir, «ABX-Air&Sea») ⁽³⁷⁾.

Este reagrupamento inscreve-se no quadro de uma reestruturação profunda do conjunto das actividades do grupo, iniciada em 2002. A reestruturação compreende tanto medidas operacionais (integração das diferentes entidades, criação de um serviço central, organização em centros de lucro, reduções de capacidade e aumento da produtividade) como medidas financeiras destinadas a restaurar a estrutura financeira e a viabilidade do grupo. Tendo em conta estas medidas de reestruturação, a SNCB celebrou com um investidor um contrato-promessa de compra e venda do grupo ABX-Worldwide, sob reserva da apreciação da Comissão sobre a reestruturação.

Descrevem-se a seguir os elementos principais desta reestruturação.

- (77) As autoridades belgas indicaram que, graças à reestruturação, a ABX-WW regressou a uma situação de rentabilidade operacional em 2004 (EBIT de 11,6 milhões de euros) e deverá recuperar a rentabilidade líquida a partir de 2006 (resultado líquido de 10,7 milhões de euros) ⁽³⁸⁾.

3.1. Integração e reorganização do grupo ABX

- (78) Várias medidas de integração das sociedades do grupo ABX foram tomadas: integração da estrutura de gestão do grupo (programa Phoenix), dos sistemas informáticos, da gestão financeira e da gestão dos recursos humanos.
- (79) *Phoenix*: as autoridades belgas indicaram que este programa visa integrar a gestão internacional das diferentes actividades do grupo, captar as sinergias operacionais, concentrar os fornecimentos num número mais reduzido de fornecedores, reforçar o «Corporate Centre» dotando-o dos processos, competências e ferramentas informáticas

⁽³⁶⁾ Este reagrupamento efectuou-se em 29.12.2003, excluindo as actividades internacionais da ABX LOGISTICS (France) SA, que foram transferidas em finais de Dezembro de 2004. Segundo as autoridades belgas, estas actividades são rentáveis ou estão perto da rentabilidade. As entidades em causa são a ABX LOGISTICS Air&Sea (France) SAS, «Road International», Mitjaville S.A.S. e Lacombe Transports Internationaux Sarl.

⁽³⁷⁾ As actividades Air&Sea na Bélgica, na Ásia e na América encontram-se já agrupadas na ABX-Air&Sea. As actividades Air&Sea nos Países Baixos foram-no no princípio de Janeiro de 2005. A transferência das actividades Air&Sea na Alemanha foi adiada por dois motivos: (i) traria um ganho contabilístico de [...] milhões de euros à ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH no ano da transferência, mas induziria seguidamente um *cash drain* recorrente superior a [...] milhões de euros por ano; (ii) faria com que a ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH perdesse os meios financeiros gerados pelo programa de titularização das dívidas associadas a essas actividades, ou seja, [...] milhões de euros. Estes recursos teriam de ser obtidos noutras fontes de financiamento, algo impossível enquanto a estrutura do balanço da sociedade não se reforçasse.

⁽³⁸⁾ Carta das autoridades belgas de 9.6.2005. Trata-se de uma actualização dos valores, que podem portanto divergir das previsões de Janeiro de 2005.

necessárias ao exercício das suas atribuições, coordenar, por intermédio das células «Produit», as acções comerciais e operacionais nos vários países e a qualidade do serviço à clientela e reforçar a responsabilização e a motivação dos órgãos de gestão locais para o trabalho em colaboração com as outras entidades do grupo.

- (80) *Informática*: as autoridades belgas indicaram que a integração dos sistemas informáticos visa tornar interoperáveis os sistemas existentes, racionalizar as aplicações e instituir soluções globais para o grupo.
- (81) *Centralização financeira*: a equipa de gestão financeira da sede do grupo foi reforçada, a fim de centralizar esta função no seio do grupo. Assim, foram reforçadas as equipas de controlo financeiro e tesouraria e criadas novas equipas para consolidação dos resultados e gestão dos créditos a clientes. A qualidade da informação financeira foi melhorada, graças aos projectos de integração informática atrás mencionados e à normalização das informações financeiras transmitidas pelos vários países à sede do grupo.
- (82) No quadro desta centralização financeira, a ABX instituiu um mecanismo de centralização da tesouraria do conjunto das sociedades do grupo. Este «cash pooling» levou o grupo ABX a abrir em Janeiro de 2001, com uma garantia da SNCB, uma linha de crédito de tesouraria única, de um máximo de [...] milhões de euros, numa instituição financeira.

As autoridades belgas indicaram à Comissão que esta linha de crédito de [...] milhões de euros implica uma remuneração comercial do banco mutuante e que a garantia para ela constituída pela SNCB em Janeiro de 2001 é também objecto de uma comissão de [...] pontos de base.

- (83) *Recursos humanos*: em Novembro de 2003 foi contratado um Director de Recursos Humanos para o grupo, com a missão de instituir estruturas e processos de coordenação da gestão dos recursos humanos das filiais e procedimentos comuns de contratação, avaliação e remuneração dos quadros superiores e dos «high potentials» do grupo. Em 2005 será criado um Conselho de Empresa Europeu.
- (84) As autoridades belgas indicaram que a centralização das funções de coordenação aumenta a eficácia dos serviços centrais. O custo do serviço central, que compreende os custos das «Global Accounts» (contas globais) dos clientes internacionais e/ou multi-produtos, os custos informáticos centrais e os custos da estrutura (financeira, jurídica,

recursos humanos, comunicação), é refacturado às filiais da ABX-WW por «license e service fees» (licenças e comissões). Esta refacturação eleva-se a cerca de [...] % do volume de negócios das filiais da ABX-WW e cobre os custos da protecção e utilização da marca e os serviços que a sede presta àquelas.

- (85) Referindo um estudo recente⁽³⁹⁾, as autoridades belgas assinalaram que os custos estruturais da ABX-WW são inferiores aos da média dos grupos de dimensão similar, sem distinção de sectores. Com efeito, no que se refere à dimensão relativa do «Headquarters» (sede) em relação à dimensão do grupo, ressalta destas indicações que a média geométrica do conjunto dos grupos analisados se situa em 186 trabalhadores na sede, num total de 10 000. Esta média é superior à da ABX, que tem 60 trabalhadores no serviço central, num total de 10 000.
- (86) As operações da ABX estão agrupadas num certo número de «centros de lucro», correspondentes a igual número de actividades que se quer tornar individualmente viáveis (incluindo as actividades «Road Domestic» na Alemanha, em que as dificuldades eram maiores) até 2006.

3.2. Medidas específicas para a ABX-Alemanha

- (87) *Medidas operacionais:* Além das medidas de reestruturação operacionais descritas na decisão de dar início ao procedimento, medidas adicionais como a cessão de filiais e actividades, o encerramento de agências e a cessação de actividades, a par dos ganhos de produtividade, levarão a uma redução total de 64 instalações (69 %), 184 milhões de euros de volume de negócios (-30 %), 1 589 ETI (empregos a tempo inteiro) (-43 %) e 405 062 m² de área operacional (-56 %) (40) até ao termo do plano de reestruturação, em princípio em finais de 2005, e à recuperação da viabilidade do grupo em 2006-2007.
- (88) Em carta datada de 1 de Dezembro de 2005, as autoridades belgas indicam que, «dada a evolução desfavorável do mercado na Alemanha, e tendo em conta as exigências formuladas nas Orientações da Comissão Europeia, a ABX está a trabalhar num plano que lhe permitirá reduzir [...] a esfera das suas actividades de transporte rodoviário nacional na Alemanha. (...)

Este plano não está ainda finalizado. A ABX LOGISTICS pode, todavia, comprometer-se perante a Comissão Europeia a, antes de [...], reduzir a dimensão da sua rede nacional de entregas por estrada na Alemanha por meio de encerramentos, cessões ou parceria(s), com o objectivo de reduzir o número de agências controladas pela ABX, actualmente de 30, para [...]. A ABX poderá, além disso, continuar a ser accionista [...] de cerca de [...] das instalações [...].»

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

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

- (89) *Ganhos de produtividade:* Segundo as informações comunicadas pelas autoridades belgas, as medidas de reestruturação operacionais na Alemanha trarão para a ABX-D uma melhoria (teórica, a volume de negócios constante) da margem operacional da ordem de 14,6 milhões de euros.
- (90) *Reestruturação financeira:* A SNCB projecta proceder à conversão em capital de uma dívida de 50 milhões de euros, à disponibilização de capitais próprios adicionais no montante de 100 milhões de euros e à conversão em capital de juros no valor de 7,4 milhões de euros. As medidas serão executadas logo que aprovadas pela Comissão. Esta injeção de capital deverá permitir que a ABX-D eleve o seu nível de capitais próprios em 31.12.2004 de -143 milhões de euros (entretanto corrigido para -141,2 milhões de euros) para 14,4 milhões de euros. Segundo as autoridades belgas, esse capital é necessário à ABX-D para efeitos da prevista privatização da ABX-WW (41).
- (91) *Resultados previsionais:* A execução deste conjunto de medidas deverá permitir, de acordo com o *business plan* (plano de negócios), que a ABX-D recupere a viabilidade operacional a partir de 2006 (EBIT de [...] milhões de euros) e a viabilidade líquida a partir de 2007 (resultado líquido de [...] milhões de euros).

3.3. Medidas específicas para a ABX-Países Baixos

- (92) *Medidas operacionais:* Além das medidas de reestruturação operacionais descritas na decisão de dar início ao procedimento, a cessão de filiais e actividades e o encerramento de agências e filiais, a par dos ganhos de produtividade, levarão a uma redução total de 4 instalações (-44 %), 14 milhões de euros de volume de negócios (-21 %), 93 ETI (-22 %) e 18 400 m² de área operacional (-28 %).
- (93) *Ganhos de produtividade:* Segundo as informações comunicadas pelas autoridades belgas, as medidas de reestruturação operacionais nos Países Baixos trarão para a ABX-NL uma melhoria (teórica, a volume de negócios constante) da margem operacional da ordem de 5,7 milhões de euros no período que medeia até à recuperação da viabilidade do grupo, esperada para 2006-2007.
- (94) *Reestruturação financeira:* A SNCB projecta proceder à conversão em capital de uma dívida de 10 milhões de euros e de juros no valor de 0,6 milhões de euros, logo que estas medidas sejam aprovadas pela Comissão. Esta injeção de capital deverá permitir que a ABX-NL eleve o seu nível de capitais próprios em 31.12.2004 de -1,3 milhões de euros (entretanto corrigido para -1,5 milhões de euros) para 9,3 milhões de euros. Segundo as autoridades belgas, esse capital é necessário à ABX-NL para efeitos da prevista privatização da ABX-WW (42).

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

⁽⁴²⁾ *Ibidem*

- (95) *Resultados previsionais:* A execução deste conjunto de medidas deverá permitir, de acordo com o *business plan*, que a ABX-NL recupere a viabilidade operacional a partir de 2005 (EBIT de [...] milhões de euros) e a viabilidade líquida a partir de 2006 (resultado líquido de [...] milhões de euros).

3.4. Desinvestimento da actividade «road domestic» em França

- (96) Face às dificuldades vividas pela ABX-F, consideradas críticas para a viabilidade de todo o grupo ABX, as autoridades belgas indicaram que a SNCB se iria desinvestir da actividade rodoviária nacional da ABX-F através de uma operação RES (compra da empresa pelos seus quadros). Como a RES é descrita em pormenor na decisão de alargar o procedimento, relembra-se apenas que a actividade nacional da ABX-F foi vendida via RES a um preço de mercado negativo de [...] milhões de euros. Esta venda tornou-se efectiva às 24 horas do dia 31 de Março de 2005. As restantes actividades da ABX-F foram transferidas para a ABX-WW.
- (97) Dois consultores, Deloitte e Ernst & Young Transaction Advisory Services, concluíram que o preço negativo de venda da divisão nacional da ABX-F, de [...] milhões de euros, é correcto e corresponde ao valor de mercado.
- (98) Segundo as autoridades belgas, «a SNCB renunciou a continuar a investir na ABX França [e] as medidas de recapitalização notificadas em Fevereiro de 2003 não serão executadas. As medidas relativas a França — incluindo a RES — inscrevem-se numa lógica de descontinuação, controlada e

responsável no plano social, que permitia salvar mais de 2300 empregos. A SNCB retira-se de França [e] depois de efectuada a RES a única actividade da ABX França consiste em três contratos de logística rentáveis, cujo volume de negócios não excede 29 M€ e cuja execução se prolongará até finais de [...]. Nessa altura, a ABX França já não exercerá qualquer actividade operacional e será sem dívida liquidada.» ⁽⁴³⁾ «Assim sendo, e podendo considerar-se que o desinvestimento em França é parte — em sentido lato — da reestruturação do grupo ABX Logistics, não se trata de uma reestruturação das actividades da ABX LOGISTICS em França no mesmo sentido das medidas notificadas para a Alemanha e os Países Baixos.» ⁽⁴⁴⁾

3.4.1. A opção pela RES

- (99) Recorde-se que as autoridades belgas compararam o cenário «RES» para a componente nacional das actividades da ABX com um cenário de liquidação amigável e concluíram que o primeiro constituía a solução menos onerosa. Na decisão de alargar o procedimento, a Comissão questionava este argumento, indicando que também se deveria fazer a comparação entre a RES e um cenário de liquidação forçada, já que um investidor privado na mesma situação optaria pela solução que lhe acarretasse menos custos, sem excluir a hipótese de liquidação judicial se esta se revelasse economicamente mais interessante.
- (100) As autoridades belgas sustentam que a liquidação judicial seria, de qualquer forma, mais onerosa do que a RES e que, apesar embora as dúvidas expressas pela Comissão, a comparação com a liquidação amigável é mais responsável socialmente e é, sobretudo, a comparação mais adequada, pelos motivos enumerados a seguir.

3.4.2. Custo dos diferentes cenários

- (101) As autoridades belgas compararam os custos das três opções — RES, liquidação amigável e liquidação judicial, indicados no quadro que se segue ⁽⁴⁵⁾.

	RES	Liquidação voluntária ou amigável	Liquidação judicial ou forçada
Capitais próprios negativos em 30/9/2004	[...]	[...]	[...]
Perdas esperadas no último trimestre de 2004	[...]	[...]	[...]
Capitais próprios negativos estimados em 31/12/2004	[...]	[...]	[...]
Parcela correspondente à dívida à SNCB	[...]	[...]	[...]
Redução de valor dos activos incorpóreos	[...]	[...]	[...]
Mais-valia sobre a venda da Contract Logistics à MGF ainda não contabilizada	[...]	[...]	[...]
Mais-valia sobre a transferência da Eurocargo, Air&Sea, Mitjavile e Lacombe	[...]	[...]	[...]
Conclusão do plano social em curso (PSE4) — despesas 2004	[...]	[...]	[...]
Cobertura das perdas de 2005 em actividades não incluídas na RES	[...]	[...]	[...]

⁽⁴³⁾ Carta das autoridades belgas de 9.6.2005, registada em 16.6.2005 com o n.º 15050, p. 18.

⁽⁴⁴⁾ *Ibidem*

⁽⁴⁵⁾ Carta das autoridades belgas de 2.9.2005.

	RES	Liquidação voluntária ou amigável	Liquidação judicial ou forçada
Impacto cash para a SNCB antes da opção por cenário de desinvestimento	[...]	[...]	[...]
Preço de cessão (negativo) — máximo	[...]		
Cobertura das perdas durante o período de negociação do plano social — 2005		[...]	
Cobertura das perdas durante 4 meses suplementares — 2006 (risco)		-15	
Novo plano social para o pessoal restante		[...]	
Rompimento dos contratos de arrendamento		-8	
Rompimento dos outros contratos		-6	
Risco [...] da SNCB [...]			
Dívidas comerciais aos fornecedores em 31.12.2004			
Dívidas sociais ao pessoal			
Plano social para o pessoal da ABX França			[...]
Indemnização dos credores — Arrendamentos			-8
Indemnização dos credores — Outros contratos			-6
Risco de accionamento da garantia da SNCB para as dívidas à Soc. Gen/Natexis			
Perda de valor do grupo ABX LOGISTICS			-112
Custo dos despedimentos adicionais a afectar por perda de volume de negócios			[...]
Impacto nas necessidades em fundo de maneo			-45
Impacto no custo de financiamento da dívida bancária da SNCB			-14
Impacto no custo de financiamento da dívida bancária da ABX LOGISTICS			-7
Custo total para a SNCB	- 137,5	-183	-346

(102) Relativamente à diferença de custo entre a RES e a liquidação amigável (essencialmente, o custo de um plano social para o pessoal restante e a cobertura das perdas durante o período de negociação do plano), as autoridades belgas esclareceram ter sido esse custo verificado e confirmado pela Ernst & Young. Concluíram estes consultores: «...we conclude that on an overall level the price differential between the scenario of the Management Buy-Out and the scenario of the Liquidation of Domestic Road Transport Activities amounting to € 45,5 million to be fair and reasonable» [...concluimos que, globalmente, o diferencial de preço entre os cenários de compra da empresa pelos seus quadros de liquidação das actividades de transporte rodoviário nacional, que se eleva a 45,5 milhões de euros, é justo e razoável].

(103) Segundo as autoridades belgas, o custo da liquidação judicial seria bastante superior ao valor do activo líquido da ABX-F no momento da operação (ou seja -[...] milhões de euros), em virtude:

- (a) do risco para a SNCB [...],
- (b) do impacto da perda de clientela que resultaria da degradação da imagem da ABX e da incidência de tal perda no valor do grupo ABX LOGISTICS Worldwide,
- (c) dos custos do despedimento do pessoal que a perda de clientela tornaria excedentário,

(d) da incidência nas necessidades do grupo em fundo de maneo e

(e) da incidência no custo de financiamento do grupo ABX LOGISTICS e da própria SNCB da cessação de pagamentos por uma das suas filiais.

(104) Risco de [...] ([...] milhões de euros): Segundo as autoridades belgas ⁽⁴⁶⁾, «o cenário de liquidação judicial exporia a SNCB a um risco [...], acarretando a sua responsabilidade. [...] ⁽⁴⁷⁾, [...] ⁽⁴⁸⁾, [...] ⁽⁴⁹⁾». ⁽⁵⁰⁾

(105) As autoridades belgas citam igualmente como exemplo uma decisão recente [...] ⁽⁵¹⁾.

(106) As autoridades belgas consideram que «a Comissão se deve limitar a constatar a existência do risco e a sua plausibilidade e a determinar se, perante tal risco, um operador privado na mesma situação não iria provavelmente procurar evitar a liquidação judicial, optando pela liquidação amigável. [...]» ⁽⁵²⁾.

⁽⁴⁶⁾ Carta das autoridades belgas de 9.6.2005, registada em 16.6.2005 com o n.º 15050, p. 22.

⁽⁴⁷⁾ [...]

⁽⁴⁸⁾ [...]

⁽⁴⁹⁾ [...]

⁽⁵⁰⁾ Carta das autoridades belgas de 9.6.2005, p. 22.

⁽⁵¹⁾ *Ibidem*, anexo C 4.

⁽⁵²⁾ *Ibidem*, p. 22.

(107) A firma de advogados francesa Grand, Auzas et Associés chamara a atenção da SNCB para este risco em finais de 2004, tendo confirmado por escrito a sua análise do risco.

(108) Também a firma Linklaters indicou às autoridades belgas que, se «[...]»⁽⁵³⁾ «[...]»⁽⁵⁴⁾.

(109) Se a SNCB [...], as autoridades belgas consideram que ela teria, pelo menos, de financiar um plano social para os 1300 trabalhadores restantes, com um custo de [...] milhões de euros, e indemnizar os credores da ABX França (8 milhões de euros para os credores imobiliários e 6 milhões de euros para os restantes).

(110) *Perda de valor do grupo ABX resultante da perda de clientela (112 milhões de euros):* As autoridades belgas consideram que a liquidação judicial da actividade «road domestic» em França deterioraria séria e duradouramente a imagem e a reputação do grupo e acarretaria uma perda de clientela lesiva para todo o grupo. A sua estimativa da perda de valor do grupo ABX é apresentada no quadro que se segue.

As autoridades belgas consideram que a perda de volume de negócios seria parcialmente compensada pela imediata eliminação dos custos directos do transporte. Mas os custos indirectos (custos estruturais) só poderiam ser reduzidos de forma gradual (por despedimentos proporcionais ao volume de negócios perdido) durante um período de três anos, a fim de repor a situação anterior à liquidação judicial. O impacto da perda de clientela no resultado operacional (EBIT) seria, portanto, máximo no primeiro ano, diminuindo nos dois anos seguintes até à reposição da situação anterior à liquidação judicial.

Redução de valor do grupo devido à diminuição do volume de negócios na sequência da liquidação judicial da ABX LOGISTICS France S.A.

Milhões de euros, com base nas previsões disponíveis em finais de 2004	2005	2006	2007	Total
Em França				
Road International França				
Margem bruta orçamentada	\$\$\$	\$\$\$	\$\$\$	
Perda de clientela em %	30 %	15 %	7,5 %	
Impacto estimado no EBIT	\$\$\$	\$\$\$	\$\$\$	8,8
Air&Sea França				
Margem bruta orçamentada	\$\$\$	\$\$\$	\$\$\$	
Perda de clientela em %	10 %	6 %	2 %	
Impacto estimado no EBIT	\$\$\$	\$\$\$	\$\$\$	3,1
Fora de França				
Road Alemanha				
Margem bruta orçamentada	\$\$\$	\$\$\$	\$\$\$	
Perda de clientela em %	30 %	15 %	7,5 %	
Impacto estimado no EBIT	\$\$\$	\$\$\$	\$\$\$	46,7
Air&Sea Alemanha				
Margem bruta orçamentada	\$\$\$	\$\$\$	\$\$\$	
Perda de clientela em %	5 %	3 %	1 %	
Impacto estimado no EBIT	\$\$\$	\$\$\$	\$\$\$	3,1
Road Domestic Países Baixos				
Margem bruta orçamentada	\$\$\$	\$\$\$	\$\$\$	
Perda de clientela em %	30 %	15 %	7,5 %	
Impacto estimado no EBIT	\$\$\$	\$\$\$	\$\$\$	3,3

⁽⁵³⁾ [...]

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

Milhões de euros, com base nas previsões disponíveis em finais de 2004	2005	2006	2007	Total
Road Domestic Bélgica				
Margem bruta orçamentada	\$\$\$	\$\$\$	\$\$\$	
Perda de clientela em %	30 %	15 %	7,5 %	
Impacto estimado no EBIT	\$\$\$	\$\$\$	\$\$\$	16,5
Outros países e linhas de produtos				
Margem bruta orçamentada	\$\$\$	\$\$\$	\$\$\$	
Perda de clientela em %	5 %	3 %	1 %	
Impacto estimado no EBIT	\$\$\$	\$\$\$	\$\$\$	25,2
Total				
Margem bruta orçamentada	455,6	489,7	519,7	
Perda de clientela em % (média ponderada)	14 %	7 %	3 %	
Impacto estimado no EBIT	61,6	34,4	16,4	112,4

(111) A este respeito, as autoridades belgas assinalaram também que, segundo o Tribunal de Justiça das Comunidades Europeias, «(...) deve admitir-se que uma sociedade-mãe também pode, durante um período limitado, suportar os prejuízos de uma das suas filiais a fim de permitir a cessação da actividade desta última nas melhores condições. Essas decisões podem ser motivadas não somente pela probabilidade de tirar disso um proveito material indirecto mas também por outras preocupações, como a de manter a imagem de marca do grupo ou de reorientar as suas actividades»⁽⁵⁵⁾.

(112) Custos do despedimento do pessoal tornado excedentário pela diminuição do volume de negócios ([...] milhões de euros): Conforme indicado atrás, as autoridades belgas partiram da hipótese de os custos indirectos poderem ser reduzidos progressivamente por despedimentos escalonados por um período de três anos a fim de repor o equilíbrio. As estimativas das autoridades belgas apontam para 1 000 despedimentos (cerca de 550 na Alemanha, 200 em França, 100 na Bélgica e 200 no resto do mundo).

(113) Incidência nas necessidades do grupo ABX em fundo de maneo (45 milhões de euros): as autoridades belgas consideram que um cenário de liquidação judicial do grupo daria origem a pressões importantes dos fornecedores do remanescente do grupo para a renegociação do prazo de pagamento das suas facturas (por exemplo, pagamento a pronto em vez de pagamento a 30 dias a contar do fim do mês) e estimam que uma redução de 7 dias no prazo médio de pagamento aos fornecedores implicaria uma disponibilidade de dinheiro em caixa da ordem de 45 milhões de euros.

(114) Incidência no custo médio de financiamento da SNCB e da ABX LOGISTICS Worldwide (14 + 7 milhões de euros): segundo as autoridades belgas, o custo médio de financiamento da SNCB e da ABX LOGISTICS pelos respectivos bancos

poderia aumentar em resultado da cessação de pagamentos por parte de uma das suas filiais. O sobrecusto potencial é estimado em 100 pontos de base (1 %) no caso da dívida bancária da ABX LOGISTICS (cerca de 240 milhões de euros) e 50 pontos de base no caso da dívida bancária da SNCB (cerca de 900 milhões de euros) não assumida pelo Estado belga. Assumindo que este sobrecusto seria anulado em três anos, as autoridades belgas consideram que o sobrecusto associado ao financiamento da dívida da SNCB e da ABX LOGISTICS seria, portanto, da ordem de 14 e 7 milhões de euros respectivamente.

3.4.3. Outros argumentos avançados pelas autoridades belgas

(115) As autoridades belgas consideram que, além da comparação do custo estimado de cada cenário, os investidores ponderam outros factores quando se coloca a questão da cessão ou cessação de uma actividade.

(116) Argumentam, portanto, que a falência poderia provocar conflitos sociais capazes de paralisar a actividade da ABX LOGISTICS nas instalações não abrangidas pela liquidação (actividades internacionais), o que teria incidências nas operações de transporte para outros países e até mesmo no movimento da SNCB. Colocada nas mesmas condições, uma sociedade privada teria, segundo elas, de ponderar riscos análogos importantes e acabaria por optar por um cenário de liquidação voluntária.

(117) Em termos mais gerais, segundo as autoridades belgas «é falso que um investidor privado, a fortiori europeu e de dimensão análoga à da SNCB, optasse necessariamente pelo cenário de liquidação forçada se esta fosse menos dispendiosa que a liquidação voluntária. Outras sociedades privadas optaram, nas mesmas circunstâncias, pela liquidação voluntária, com finan-

⁽⁵⁵⁾ Processo C 303/88, República Italiana contra Comissão (Eni-Lanerossi) [1991] Col. I-1433, ponto 21.

ciamento de um plano social para os trabalhadores afectados pela cessação de actividades ⁽⁵⁶⁾. Segundo o parecer solicitado pelas autoridades belgas a uma firma de advogadas especializada em direito social (Claeys & Engels), haveria vários exemplos recentes de sociedades privadas que adoptaram tal atitude.

(118) As autoridades belgas assinalaram, ainda, que a sociedade privada TNT havia seguido a mesma via que a SNCB, ao decidir desinvestir-se das suas actividades deficitárias de transporte nacional e de parte das suas actividades de «contract logistics» em França em vez de proceder à sua liquidação, voluntária ou judicial ⁽⁵⁷⁾.

(119) Por último, as autoridades belgas citam a comunicação da Comissão, de Março de 2005, relativa à reestruturação de empresas, que diz: «Para manter a coesão social, que distingue o modelo social europeu, é necessário pôr em prática políticas de acompanhamento para minimizar os custos sociais e promover a busca de fontes alternativas de emprego e rendimento. (...) As reestruturações de empresas são frequentemente vistas como um fenómeno essencialmente negativo, em relação ao qual se evidenciam os efeitos imediatos no emprego ou nas condições de trabalho. (...) Em consequência, é necessário acompanhar estas evoluções de forma a que os seus efeitos no emprego e nas condições de trabalho sejam tanto quanto possível transitórios e limitados».

(120) Em conclusão, as autoridades belgas indicam que a SNCB escolheu o cenário RES pelos motivos seguintes:

- (a) Custo e riscos significativamente menos elevados do que nos cenários de liquidação judicial ou voluntária;
- (b) Impacto limitado no valor e imagem do grupo ABX LOGISTICS Worldwide,
- (c) Repercussões sociais mais aceitáveis (manutenção de 1 300 empregos em França, na nova empresa privada «Cool Jet»);
- (d) Responsabilidade social da SNCB para com os seus fornecedores e credores, que implica comportar-se de forma responsável, como qualquer outra empresa europeia da mesma dimensão.

3.5. Redução da rede ABX

(121) A reestruturação do grupo ABX acarretou importantes reduções de capacidade da actividade de «freight forwarding» (transitários). Nesta actividade, a capacidade mede-se por indicadores como o volume de negócios facturado, o número de instalações, a área de armazenagem ou o número de assalariados.

⁽⁵⁶⁾ Carta das autoridades belgas de 9.6.2005, registada em 16.6.2005 com o n.º 15050. p. 21.

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

Comunicação da Comissão «Reestruturações e emprego — Antecipar e acompanhar as reestruturações para desenvolver o emprego: o papel da União Europeia», COM(2005) 120 final, pp. 2-3.

(122) Segundo as autoridades belgas, as medidas de reestruturação operacionais aplicadas ao conjunto do grupo ABX-WW têm um alcance significativamente superior ao das medidas inicialmente previstas.

O plano inicial previa a venda de 3 filiais, representando 98,5 milhões de euros de volume de negócios, o encerramento de 7 agências e 3 entrepostos na Alemanha, 4 agências em França e 2 agências nos Países Baixos e a redução de 690 ETI, na qual se inclui o impacto do encerramento de agências.

As medidas de redução da capacidade notificadas em 2005 terão por efeito, até ao termo do processo de reestruturação, uma redução do número de instalações de 176 (-31 %), de 624 milhões de euros de volume de negócios (-21 %), de 5827 ETI (-40 %) e de 917 377 m² de área operacional ⁽⁵⁸⁾ (-54 %).

Os compromissos adicionais assumidos pela Bélgica relativamente à Alemanha em Novembro de 2005 acentuarão estas reduções.

(123) As autoridades belgas indicaram que as reduções da esfera de actividades e as cessões efectuadas desde 2002 e as recentemente previstas constituem o máximo e que reduções adicionais conduziram ao desmantelamento da rede ABX LOGISTICS. Na sua opinião, a existência de uma rede internacional está na base do posicionamento estratégico e comercial da ABX e das suas concorrentes; o desmantelamento da rede teria um impacto negativo grave, que comprometeria a posição concorrencial estrutural do grupo no mercado, a execução do plano de reestruturação e o interesse do grupo para parceiros potenciais no quadro de uma privatização.

A este respeito, as autoridades belgas consideram que a operação de desinvestimento da actividade de entregas nacionais em França não é reprodutível na Alemanha; a integração das actividades rodoviárias nacionais e internacionais das sociedades do grupo na Alemanha e nos Países Baixos é mais acentuada do que em França, devido à integração das operações e dos sistemas informáticos e à proporção importante de clientes comuns; esta maior integração deriva não apenas da estrutura do mercado alemão, mas também da história da ABX LOGISTICS — as divisões «internacional» e «nacional» em França só foram integradas em 2003 e de forma parcial, ao passo que na Alemanha a actividade de entregas nacionais e de «freight forwarding» internacional por via rodoviária coexistem no seio de uma mesma entidade desde a fusão, em 1996, das sociedades THL e Bahntrans (que se tornaram a ABX na Alemanha).

⁽⁵⁸⁾ Segundo os dados de que dispõe a Comissão, trata-se essencialmente de área de armazenagem.

Acrescentam as autoridades belgas que uma diminuição suplementar da densidade da rede «Road» na Alemanha e nos Países Baixos conduziria à saída do mercado alemão, atendendo ao número de instalações da ABX LOGISTICS e das suas concorrentes em cada um destes países.

Comparação do número de instalações «Road» da ABX LOGISTICS e das suas principais concorrentes nos mercados alemão e neerlandês (sem as reduções adicionais previstas para a Alemanha) ⁽⁵⁹⁾

neerlandês		Alemanha	
Schenker/Stinnes	57	DHL/Danzas (Van Gend & Loos)	17
IDS	37	Frans	13
Dachse	34	Vos	10
DHL/Danzas	32	Wim Bosman	8
ABX LOGISTICS	30	ABX LOGISTICS	4

Fonte: Sítios Web, estimativas ABX LOGISTICS

As autoridades belgas, assinalaram, por fim, que estes desinvestimentos se fazem num momento em que as principais concorrentes da ABX procedem, nomeadamente na Alemanha, à aquisição de sociedades de serviços de entregas ou de grupagem, com o objectivo de expandirem a sua própria rede nacional destes serviços nesse país.

3.6. Empréstimos da SNCB à ABX em 2002

(124) A SNCB fez empréstimos a diferentes filiais da ABX.

Em Abril e Maio de 2002, a SNCB fez à sua filial belga ABX LOGISTICS group NV três empréstimos de respectivamente 50, 10 e 29 milhões de euros, remunerados a taxas diferentes. Segundo as autoridades belgas, a taxa média situa-se em [...] %, [...] % e [...] % respectivamente.

Em 30 de Junho de 2004, estes empréstimos foram reembolsados à SNCB e por esta directamente transferidos para a ABX-D, ABX-NL e ABX-F à taxa de juro de [...] %, [...] % e [...] % respectivamente.

3.7. Privatização da ABX-WW

(125) Segundo as autoridades belgas, «a SNCB confirmou o seu desejo de privatizar a ABX LOGISTICS Worldwide no decurso dos seis meses seguintes à decisão da Comissão que aprova o plano de reestruturação. (...) A SNCB Holding concluiu com um adquirente potencial um acordo de princípio vinculativo ("Term sheet"), assinado em 22 de Março de 2005. O acordo está, contudo, subordinado à condição suspensiva de adopção pela Comissão de uma decisão positiva quanto ao plano de reestruturação.»

⁽⁵⁹⁾ Quadro fornecido pelas autoridades belgas.

Carta das autoridades belgas de 9.6.2005, p. 26.

(126) As autoridades belgas indicaram que, na sequência da sua decisão de reestruturar e alienar a ABX, a SNCB iniciou negociações com diferentes cessionários potenciais. Nessa óptica, a SNCB mandatou a ABX-WW e também a sociedade «Petercam» para a representarem nesta operação de venda.

(127) A partir de Junho de 2003, a ABX-WW iniciou discussões preliminares com um primeiro parceiro, um grupo industrial. Em Março e Junho de 2004, foi preparado um projecto de «memorandum of understanding» (memorando de entendimento). Entre Junho e Agosto de 2004, as negociações foram suspensas por razões próprias deste primeiro parceiro potencial.

(128) Em Junho de 2004, a ABX-WW estabeleceu contacto com um segundo parceiro industrial. Em Setembro de 2004, todavia, este segundo parceiro declarou pôr termo definitivamente às negociações com a ABX-WW.

(129) Em finais de Agosto de 2004 estabeleceram-se contactos com um terceiro parceiro potencial, um outro grupo industrial. Estas negociações foram contudo interrompidas em virtude de contactos frutuozos com um quarto parceiro, que em Novembro de 2004 fez à SNCB a oferta vinculativa de aquisição da ABX-WW mencionada atrás. Foi com este candidato (a seguir, «Yvan») que a SNCB celebrou em Março de 2005 o contrato-promessa de compra e venda e a já referida «Term Sheet».

(130) Nos termos da «Term sheet», Yvan comprometeu-se, sob reserva de uma decisão positiva da Comissão, a investir [entre 60 e 150(")] milhões de euros, [...] milhões dos quais para pagamento das acções da ABX LOGISTICS Worldwide à SNCB Holding. O remanescente deste investimento de Yvan seria utilizado da seguinte maneira:

(a) [...] milhões de euros para cobertura em «back-to-back» de uma garantia da SNCB para um imóvel em [...];

(b) [...] milhões de euros na forma de empréstimo subordinado à ABX LOGISTICS Worldwide a fim de financiar:

— Os custos da transacção, incluindo, entre outros, os custos de Yvan e dos seus consultores estratégicos, jurídicos e financeiros. Estes custos são estimados em [...] a [...] milhões de euros.

— As necessidades de financiamento decorrentes da eventualidade de instituições financeiras se desligarem ou exigirem garantias em resultado da mudança de accionista. O saldo do montante de [...] milhões de euros, deduzidos os custos da transacção, isto é [...] a [...] milhões de euros, destina-se a suprir estas necessidades.

(131) A «Term Sheet» estipula a obrigação, sob reserva das condições e da «due diligence» habituais em operações de cessão, de Yvan e a SNCB procederem à venda do grupo ABX caso seja levantada a condição suspensiva associada à decisão da Comissão.

Se esta condição não for levantada, Yvan e a SNCB poderão, em certas circunstâncias, desvincular-se do contrato-promessa de compra e venda.

(132) Por último, segundo precisaram as autoridades belgas, «depois da privatização da ABX-WW, a SNCB ficará liberta de todos os compromissos extra-patrimoniais, garantias e cartas de conforto. [...] As cartas de conforto perderão a razão de ser e caducarão logo que as medidas financeiras de recapitalização da filial alemã forem autorizadas pela Comissão e executadas»⁽⁶⁰⁾.

4. OBSERVAÇÕES DAS PARTES INTERESSADAS

4.1. Lançamento do procedimento

(133) Relativamente às circunstâncias do caso e às conclusões expostas pela Comissão na decisão de iniciar o procedimento, as partes interessadas a seguir enumeradas apresentaram separada e autonomamente as observações que a seguir se expõem.

(134) Apresentam-se primeiramente as observações de um primeiro grupo de partes terceiras interessadas, a saber, 1. Verein zur Förderung des Wettbewerbs und lauterer Verhaltens im Speditions- Logistik- und Transportgewerbe E.V. Köln, 2. H.A.L.T.E., 3. Ziegler, 4. Freshfields, Bruckhaus, Deringer (na qualidade de mandatário da Deutschen Post AG) e 5. De Beroepsorganisatie van de Vlaamse Goederentransport Ondernemers en Logistieke Dienstverleners (SAV), cujos argumentos coincidem e são expostos a seguir⁽⁶¹⁾.

(135) *Relativamente ao plano de reestruturação:* As partes interessadas referidas assinalam as debilidades intrínsecas do plano de reestruturação inicialmente apresentado pela ABX. Contestam-se que as entidades visadas sejam elegíveis para auxílios à reestruturação, uma vez que se integram, pelo menos numa perspectiva económica, num grupo de empresas que deveria poder cofinanciar as medidas previstas. Sublinha-se que os auxílios à reestruturação só podem ser autorizados se estiverem associados a um plano de reestruturação viável que assegure a recuperação da rentabilidade a longo prazo. Estas partes concordam com a constatação feita na decisão de iniciar o procedimento de que o plano não conduz à viabilidade, dada a insuficiência do seu financiamento e das medidas de reestruturação operacionais. Daí decorre que a aprovação de uma medida não conducente à viabilidade falsearia a concorrência de maneira contrária ao interesse comunitário.

(136) De modo geral, a probabilidade de recuperação de uma rentabilidade normal do capital não era explicitada, nem se explicavam as condições de tal evolução em termos de crescimento global do mercado, conquista de quota de mercado, aumento da produtividade e da qualidade do serviço e mudança de comportamento da clientela.

(137) As medidas de reestruturação e racionalização previstas corresponderiam a uma adaptação às mutações do sector dos serviços de entregas e da logística a que a ABX já deveria procedido há anos, a exemplo do que fizeram as outras empresas do sector a custo de um esforço considerável. A aprovação do plano pela Comissão mais não faria, portanto, do que prolongar uma situação de perturbação do mercado já antiga e transferir as dificuldades económicas para as empresas que já completaram o seu processo de reestruturação, em particular as empresas médias de capital privado, ou mesmo criar para algumas delas dificuldades inultrapassáveis.

(138) *Relativamente à ingerência do Estado:* Os atrasos na reestruturação da ABX dever-se-iam em grande medida à contínua interferência da SNCB na gestão diária da ABX e às nomeações políticas para o Conselho de Administração da ABX. Algumas das partes referem a falta de transparência na escolha dos administradores tanto na ABX Logistics Group como, seguidamente, na ABX Logistics Worldwide. Os administradores seriam nomeados de forma discricionária e segundo critérios políticos pela Direcção da SNCB, o que impediria a gestão autónoma da empresa. Argumenta-se, nomeadamente, que as decisões de gestão da ABX eram tomadas quer pelo Conselho de Ministros quer pela Direcção da SNCB e que não se pode, portanto, defender a tese de que a ABX era gerida por um comité executivo próprio.

(139) *Relativamente à reestruturação da filial em França:* O refinanciamento necessário está subestimado. O plano inicial subestima a dimensão dos apoios necessários apenas para mascarar as perdas sofridas desde a constituição da rede de filiais ABX. No total, as previsões de recuperação seriam irrealistas e impossíveis de concretizar sem ulteriores auxílios complementares e sem captação de mercado em detrimento dos concorrentes via uma política de desorganização do mercado.

(140) *Relativamente à privatização da ABX :* Algumas das partes exigiram a privatização da ABX. Critica-se o facto de tal privatização não passar de uma hipótese, não havendo sinais que indiquem a concretização de tal venda.

(141) *Relativamente à aquisição e expansão da rede ABX:* As partes referidas consideram que a intervenção da ABX no sector dos serviços de entregas e da logística se efectuou desde 1998 com a ajuda de auxílios estatais ilegais, que criaram distorções graves da concorrência no mercado. A constituição da rede ABX só teria sido possível graças a auxílios estatais maciços, atribuídos pela SNCB.

(142) Apresentam-se seguidamente as observações de um segundo grupo de partes terceiras interessadas, a saber, 6. FGTE CFDT Route (Union Fédérale Route), 7. Fédération Nationale des Syndicats de Transports CGT, 8. Fédération

⁽⁶⁰⁾ *Ibidem*

⁽⁶¹⁾ Embora nem todos tenham sido expressos individualmente pelas partes referidas, os argumentos expostos resumem, todavia, os elementos essenciais que se extraem deste conjunto de observações.

Royale Belge des Transporteurs e 9. ABX Logistics — os representantes do grupo alemão ABX Logistics, cujos argumentos coincidem e são expostos a seguir ⁽⁶²⁾.

- (143) A situação dos trabalhadores da ABX é objecto de vários comentários destas partes, que lembram que várias centenas foram já afectados por anteriores planos sociais em França e que o emprego na actividade logística está em perigo. Os representantes da filial alemã lembram também a redução de 4 000 postos de trabalho desde 1998, aos quais se adicionam 2 000 nas subcontratadas. Lembra-se ainda que a ABX está em vias de ser privatizada e que os esforços nesse sentido não devem ser arruinados.
- (144) A Federação Nacional dos Sindicatos de Transporte CGT exige, especificamente, a uma tarifação social obrigatória para combater o «dumping económico» aparentemente praticado pelas concorrentes da ABX em França.
- (145) A Federação Real Belga dos Transportadores (FRBT) assinala, no entanto, que a ABX mostrou a sua vontade de cooperar ao facultar-lhes voluntariamente o acesso aos seus registos. A FRBT considera-se assim em condições de afirmar que a regulamentação em vigor em matéria de licenciamento e de seguro de veículos é cumprida.
- (146) Assinala-se, por outro lado, que a Direcção da ABX (Belgium) S.A. transmitiu à Comissão, já fora do prazo de apresentação de observações, uma petição dos motoristas ao serviço dos diferentes centros de distribuição regionais da ABX Belgium em que se solicita expressamente uma decisão favorável no processo da reestruturação da ABX.

4.2. Alargamento do procedimento

- (147) Relativamente ao alargamento do procedimento, as partes interessadas a seguir enumeradas apresentaram separada e autonomamente as observações que a seguir se expõem.
- (148) Apresentam-se primeiramente as observações de um primeiro grupo de partes terceiras interessadas, a saber, 1. H.A.L.T.E., 2. Freshfields Bruckhaus Dehringer, 3. BCA — Belgian Courier Association, 4. Robert Ziegler ⁽⁶³⁾, 5. Febetra (Federation Royale Belge des Transporteurs et des Prestataires de Services Logistiques) e 6. SAV — Koninklijke Beroepsvereniging Goederenvervoerders Vlaams Gewest en Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, cujos argumentos coincidem e são expostos a seguir ⁽⁶⁴⁾.
- (149) Essencialmente, as partes interessadas referidas exprimem dúvidas quanto à compatibilidade dos auxílios recebidos pela ABX e exigem o restabelecimento de condições de concorrência equitativas, tendo também em conta, nomeadamente, o aumento dos auxílios notificados e a

importante posição da ABX em mercados em que impera uma forte concorrência, por exemplo na Alemanha. A eventual aprovação dos auxílios deveria ter como corolário contrapartidas suficientes por parte da ABX. Relativamente à venda de parte da ABX-F, exigem que se verifique se a mesma foi efectuada sem novos auxílios estatais. A venda da ABX é considerada um passo positivo, na condição de se fazer em condições de mercado, mas não deveria levar a Comissão a tomar em relação aos auxílios recebidos pela empresa uma decisão menos severa do que a que tomaria no caso de a venda não se efectuar.

- (150) Robert Ziegler assinala, por seu lado, que o reembolso do anunciado empréstimo de 140 milhões de euros em favor da ABX não se verificou, que é de temer que a ABX obtenha vantagens com a privatização do grupo ABX tendo em conta as condições desta operação, que a SNCB não procedeu à venda da ABX-F, que a reestruturação da ABX não se afigura realista nas condições da gestão e da estratégia actuais da empresa e que a falência da ABX teria consequências importantes.
- (151) Apresentam-se seguidamente as observações de um segundo grupo de partes terceiras interessadas, a saber, 1. ABARENT N.V., 2. DOL & SERVICES, 3. Pierre Lepoint, 4. Geert Lagae BVBA, 5. WEVETRA — Werner Vranckx Transport, 6. Claude Bogaerts, 7. Johan Vergote, 8. Cooljet, 9. UPTR — Union Professionnelle du Transport par Route, 10. Vervoerbedrijf Van Hauwermeiren «BA.AN» BVBA, 11. SD Transport BVBA, 12. Gincotrans, 13. Vervoer Marc Cobbaert, 14. François Timmermans, 15. Tractrans, 16. GPF, 17. Transport Fabrice, 18. SOS Transport e 19. Eddy Ommeslag, cujos argumentos coincidem e são expostos a seguir ⁽⁶⁵⁾.
- (152) Estas partes indicaram, na sua maioria, não desejar que a Comissão ponha em risco, com uma eventual decisão negativa, o emprego de milhares de subcontratantes da ABX.
- (153) A Cool Jet indica que as actividades adquiridas na operação de RES poderão ser viáveis após um processo de recuperação, o qual deverá realizar-se de acordo com um plano estratégico detalhado e num período de três anos após a retoma das actividades; o preço de venda tem em conta as perdas que é razoável prever e que estão orçamentadas; as actividades retomadas não dispõem de uma quota de mercado significativa (1,5 % do mercado dos serviços de entregas e do expresso em França); por último, a Cool Jet indica que emprega 1300 pessoas, postos de trabalho estes que se teriam perdido se não tivesse podido adquirir as actividades consideradas.

⁽⁶²⁾ Ver nota anterior

⁽⁶³⁾ Segundo a carta do Presidente do Conselho de Administração do grupo Ziegler, datada de 18.8.2005, Robert Ziegler não está autorizado a dirigir-se individualmente à Comissão em nome do grupo Ziegler ou da Ziegler S.A.

⁽⁶⁴⁾ Ver nota 63

⁽⁶⁵⁾ Ver nota 63

(154) A UPTR indica, por seu lado, ter podido tomar conhecimento dos registos da ABX com toda a transparência e constata a melhora dos resultados do grupo, que foi rentável ao nível operacional pela primeira vez em 2004. A UPTR incita a Comissão a tomar uma decisão rápida, a fim de permitir a privatização da ABX, a qual garantirá a estabilidade de um operador leal cuja presença é benéfica para o sector do transporte rodoviário belga.

(155) A Comissão recebeu igualmente, mas fora do prazo regulamentar, uma denúncia relativa à venda da ABX-WW, segundo a qual a SNCB Holding não observara as condições de um processo transparente, aberto e não-discriminatório para a privatização da ABX Logistics e teria assim excluído os investidores queixosos.

5. OBSERVAÇÕES DA BÉLGICA

5.1. Lançamento e alargamento do procedimento

(156) Os elementos de fundo das observações da Bélgica relativamente ao lançamento e ao alargamento do procedimento estão incorporados, no essencial, na parte descritiva. Os restantes elementos são resumidos a seguir.

(157) *Relativamente à imputabilidade de certos actos ao Estado belga:* As autoridades belgas indicaram, ao longo de todo o processo, não haver envolvimento do Estado belga, na acepção da jurisprudência *Stardust* do Tribunal de Justiça, nas decisões da SNCB relativas à ABX Logistics. Lembraram igualmente que é sobre a Comissão que recai o ónus de demonstrar tal imputabilidade.

(158) Relativamente aos investimentos na ABX, as autoridades belgas reiteraram, ao longo de todo o processo, não ter o Estado belga intervindo nas decisões da SNCB.

(159) Relativamente ao comunicado de imprensa do Conselho de Ministros, de 22.2.2002, as autoridades belgas lembraram ⁽⁶⁶⁾ que:

(a) «as autoridades públicas não podem, à face da lei, impor decisões ou orientações aos órgãos de gestão das empresas públicas autónomas (como a SNCB) em matérias que não relevem das respectivas missões de serviço público (como a gestão da ABX LOGISTICS);»

(b) «no comunicado de imprensa de 22 de Fevereiro de 2002, o Conselho de Ministros [se] limita a exprimir o seu apoio a certas orientações relativas à reestruturação da ABX LOGISTICS (orientações essas que, de resto, o Conselho de Administração da SNCB não teve em conta, à excepção de uma que ele próprio havia já adoptado anteriormente a 22 de Fevereiro de 2002);»

(c) «o facto de as autoridades públicas terem tomado conhecimento, em reuniões inter-gabinetes ou noutras ocasiões, de relatórios ou estudos relativos à SNCB e à ABX LOGISTICS releva do comportamento normal de um

accionista interessado em acompanhar a evolução do seu investimento».

5.2. Comentários das autoridades belgas às observações das partes terceiras interessadas

(160) Comentando as observações das partes interessadas sobre a escolha dos administradores em função da sua filiação política, as autoridades belgas indicaram que as actividades da ABX Logistics não têm relação com as missões de serviço público da SNCB. Estas actividades e a sua gestão inscrever-se-iam pois plenamente na autonomia de gestão da SNCB, donde decorre que o processo de nomeação dos administradores da ABX Logistics é o prescrito pela lei belga para as sociedades anónimas por ela regidas. A nomeação dos administradores da ABX Logistics e das suas filiais far-se-ia portanto por processos transparentes, prescritos por lei, e não numa base arbitrária em função da filiação política.

(161) *Relativamente ao financiamento da rede ABX Logistics:* As autoridades belgas afirmam que a estrutura do balanço da SNCB foi sã até 2001 e que o resultado consolidado foi positivo entre 1998 e 1999.

(162) *Argumentação da Bélgica relativamente aos (re)investimentos:* Além das indicações dadas a propósito dos (re)investimentos, resumidas na parte descritiva, as autoridades belgas indicaram também que a intervenção pontual da SNCB relativamente às filiais em causa (Alemanha, França, Países Baixos, Irlanda, Portugal e Bélgica) é inteiramente compatível com o princípio do investidor privado em economia de mercado. Assinalaram ainda que as intervenções na ABX LOGISTICS Singapura não relevam do âmbito de aplicação do artigo 87.º do Tratado.

(163) Relativamente às observações das partes terceiras sobre o alargamento do procedimento, as autoridades belgas indicaram terem já dado resposta, nas suas exposições anteriores, às observações que se limitam a fazer eco das dúvidas expressas pela Comissão.

(164) Quanto à intervenção de Robert Ziegler, as autoridades belgas indicaram que tanto o empréstimo temporário de 140 milhões de euros como a nova medida de capitalização desse empréstimo, foram notificados à Comissão. Na pendência de aprovação, nem a SNCB nem a ABX podem assumir compromissos. O mesmo é válido para a injeção de 157,4 milhões de euros de capitais próprios para a reestruturação da ABX-D, bem como para as outras medidas notificadas. Quanto às vantagens potenciais que a ABX poderia obter com a sua privatização, as autoridades belgas remetem para o «fairness opinion» (parecer de equidade) preparado pela KPMG e fornecido à Comissão, que indica que «*the terms of the proposed sale to [Yvan] are fair and reasonable and represent fair market value*» [as condições da

⁽⁶⁶⁾ Carta das autoridades belgas de 29.8.2003, p. 16.

venda proposta a [Yvan] são equitativas e razoáveis e representam um valor de mercado correcto]. Quanto à alegadamente não efectuada venda da ABX-F, as autoridades belgas lembram ter indicado quais as partes vendidas. Relativamente às condições desta venda, remetem nomeadamente para o relatório da Ernst & Young, segundo o qual «*the price valuation for Road Domestic Transport Activities amounting to (...) is fair*» [a avaliação do preço das actividades de transporte rodoviário nacional, que se eleva a (...), é justa]. Por fim, relativamente à questão das consequências da eventual falência do grupo ABX, as autoridades belgas indicam não poder deixar de assinalar as graves consequências que teria para a ABX LOGISTICS Worldwide e a SNCB Holding uma decisão negativa, mesmo que parcialmente, da Comissão.

- (165) *Venda da ABX-WW*: Segundo as autoridades belgas, a SNCB Holding não estava minimamente obrigada a privatizar a ABX Logistics por meio de concurso.
- (166) As autoridades belgas indicaram que a análise da prática da Comissão em matéria de auxílios estatais revela que, no que se refere às privatizações, e caso não tenha havido concurso, a Comissão se limita a verificar se a venda dos activos é feita a preços de mercado e com base numa avaliação por um perito independente. A este respeito, as autoridades belgas apresentaram à Comissão — em obediência a estes princípios — uma avaliação independente das condições de venda da ABX Logistics Worldwide, efectuada pela firma de consultores KPMG Corporate Finance.

6. APRECIACÃO DA COMISSÃO

6.1. Existência de auxílio estatal

- (167) Nos termos do n.º 1 do artigo 87.º do Tratado, «*são incompatíveis com o mercado comum, na medida em que afectem as trocas comerciais entre os Estados-Membros, os auxílios concedidos pelos Estados ou provenientes de recursos estatais, independentemente da forma que assumam, que falseiem ou ameacem falsear a concorrência, favorecendo certas empresas ou certas produções.*»
- (168) Como nota preliminar, a Comissão assinala que as medidas descritas atrás dizem respeito a várias sociedades que integravam a rede ABX desde a constituição desta e foram depois integradas no grupo ABX, na sequência da constituição da *holding* ABX-WW. A Comissão considera que, antes mesmo da constituição jurídica da *holding*, essas sociedades já formavam, no âmbito do grupo SNCB, uma unidade económica claramente distinta (a seguir, «o grupo ABX»), que deverá ser considerada a entidade relevante para efeitos da análise que se segue.
- (169) A Comissão começa por constatar o preenchimento de três dos quatro critérios inscritos no n.º 1 do artigo 87.º do Tratado (favorecimento de certas empresas, risco de falseamento da concorrência e influência nas trocas comerciais entre os Estados-Membros).
- De facto, os fundos disponibilizados pela SNCB no grupo ABX favorecem esta sociedade em relação a outras empresas que operam no mesmo mercado.
- Além disso, ao beneficiarem exclusivamente o grupo ABX ou as suas filiais, as medidas referidas falseiam ou podem falsear a concorrência nos segmentos daquelas actividades abertos à concorrência.
- Por último, as medidas afectam as trocas comerciais entre os Estados-Membros, visto que a actividade aberta à concorrência que é objecto de análise é também exercida noutros Estados-Membros. Esta conclusão é válida igualmente para as medidas tomadas em favor de sociedades do grupo que operam em países terceiros. Com efeito, de acordo com a jurisprudência «*Tubemeuse*»⁽⁶⁷⁾, não é de excluir, tendo em conta a interdependência dos mercados em que operam as empresas comunitárias, que um auxílio possa falsear a concorrência intracomunitária, mesmo que a empresa beneficiária exporte a quase totalidade da sua produção para fora da Comunidade. Por outro lado, tratando-se de um grupo de transporte internacional, que exerce a sua actividade à escala mundial e em concorrência com outros operadores comunitários, os auxílios concedidos a uma sociedade do grupo que opera em países terceiros reforçam o próprio grupo e, conseqüentemente, afectam as trocas comerciais entre os Estados-Membros e falseiam ou ameaçam falsear a concorrência intracomunitária.
- (170) Em segundo lugar, deve considerar-se que as medidas referidas, ao mobilizarem recursos da SNCB, envolvem recursos do Estado (fundos públicos).
- (171) Com efeito, o facto de a SNCB ser propriedade do Estado e ter o estatuto de empresa pública leva a concluir que os recursos da SNCB estão constantemente sob controlo público. Reforça esta conclusão a constatação de que a SNCB é abrangida pela lei de 21 de Março de 1991, a qual lhe oferece uma protecção específica contra o risco de falência, equiparável a uma garantia do Estado.
- (172) Ora, no acórdão proferido no processo *Stardust Marine* ⁽⁶⁸⁾, o Tribunal de Justiça assinala que «... importa recordar que decorre já da jurisprudência do Tribunal de Justiça que o artigo 87.º, n.º 1, CE abrange todos os meios pecuniários que as autoridades públicas podem efectivamente utilizar para apoiar empresas, não sendo relevante que esses meios pertençam ou não de modo permanente ao património do Estado. Consequentemente, mesmo se as quantias correspondentes à medida em causa não se encontrarem de modo permanente na posse do Tesouro Público, o facto de estarem constantemente sob controlo público, e portanto à disposição das autoridades nacionais competentes, é suficiente para que sejam qualificadas de recursos estatais».

⁽⁶⁷⁾ Acórdão de 21 de Março de 1990, C-142/87, Bélgica/Comissão, processo «*Tubemeuse*» (Col. p. I-959, ponto 35).

⁽⁶⁸⁾ Acórdão de 16 Maio de 2002, C-482/99, França/Comissão, processo «*Stardust Marine*» (Col. p. I-4397, ponto 37).

- (173) Por outro lado, no ponto 52 do mesmo acórdão, o Tribunal assinala que «...o simples facto de uma empresa pública se encontrar sob controlo estatal não é suficiente para se poder imputar ao Estado as medidas por ela adoptadas, como as medidas financeiras. Há ainda que examinar se as autoridades públicas devem ser consideradas implicadas, de uma forma ou de outra, na adopção dessas medidas».
- (174) Outra condição necessária para que as medidas tomadas por uma empresa pública possam constituir auxílios estatais é não serem consentâneas com a atitude que adoptaria um investidor privado numa situação comparável.
- (175) Por conseguinte, a Comissão analisa seguidamente cada uma das medidas tomadas pela SNCB em favor do grupo ABX, a fim de determinar se são imputáveis ao Estado e se divergem da atitude provável de um investidor privado. Quando estão reunidas estas duas condições, as medidas constituem auxílios estatais, cujo objecto e montante são também analisados pela Comissão.

6.1.1. Os investimentos de 2001 e as contribuições paralelas

- (176) As autoridades belgas indicaram que os reinvestimentos efectuados em 2001 pela SNCB nas actividades do grupo ABX na Alemanha, Países Baixos e França se fundamentavam em previsões económicas positivas e pareceres de especialistas em desenvolvimento empresarial.
- (177) Os cálculos de rentabilidade apresentados a seguir parecem ter por base hipóteses de evolução da actividade aceitáveis à luz do que a SNCB poderia antever em 2001.
- (178) Os investimentos na Alemanha efectuaram-se com base numa avaliação que previa que o sucesso da recuperação da ABX-D permitiria o prosseguimento da estratégia ABX, com um potencial de criação de valor de 300 milhões de euros para uma injeção de 50 milhões de euros, e num rendimento interno satisfatório.
- (179) Para o investimento de 30 milhões de euros em França, o cálculo de rentabilidade permite estimar que a SNCB podia esperar uma taxa de rentabilidade interna entre 8 e 14 %. Por outro lado, este investimento possibilitou o arranque de um programa de titularização de dívidas que permitia à sociedade obter uma linha de crédito bancário de 70 milhões de euros.
- (180) Quanto ao investimento efectuado em 2001 na ABX-NL, a Comissão considera insuficientemente justificado fundamentar o cálculo da IRR, como propõem as autoridades belgas, no montante do aumento do capital depois de deduzidos os custos da aquisição da Wegtransport. Todavia, considerando que o investimento total efectuado pela SNCB inclui este custo e se eleva, portanto, a 19,2 milhões em vez de 12,2 milhões de euros, a IRR do investimento situa-se entre 8,9 e 10,2 % e é, por conseguinte, aceitável, nomeadamente em conjugação com o facto de, na altura

do investimento, se esperar que a ABX-NL recuperasse a rentabilidade a curto prazo (dois anos).

- (181) Do mesmo modo, a estimativa da taxa de rentabilidade das «contribuições paralelas» para o capital das sociedades do grupo ABX na Irlanda, na Bélgica, em Portugal e em Singapura (que não se encontravam em dificuldades financeiras) aponta para uma IRR entre 9,6 e 12,7 % e afigura-se aceitável.
- (182) A Comissão lembra, além disso, que a SNCB dispôs, até finais de 2001, de uma estrutura financeira que lhe permitia financiar o seu desenvolvimento comercial sem a sobrecarregar excessivamente (o rácio dívidas/capitais próprios evoluiu de 0,6 para 0,9 no período de 1997 a 2001), o que deixou de ser o caso a partir de 2002.
- (183) Por último, convém assinalar que todas estas decisões de investimento se inserem numa estratégia de grupo. Nessas condições, justifica-se que a SNCB tivesse em conta não apenas o rendimento interno previsto de cada uma destas operações, como os efeitos positivos esperados a nível do grupo.
- (184) A Comissão conclui que, vistas as perspectivas da época, a SNCB se comportou como se teria comportado um investidor privado ao proceder aos investimentos de 2001 e às «contribuições paralelas» e que estas medidas não constituem auxílios estatais.
- (185) Em contrapartida, a Comissão nota que a SNCB deu a sua garantia à ABX-Sing sem exigir comissão, contrariamente ao que teria feito um investidor privado. Sabendo-se que esta garantia foi dada em Junho de 2000, no momento em que a ABX começa a suscitar o interesse público e se produzem intervenções das autoridades públicas a respeito da SNCB, e a fim de ter em conta na sua análise qualquer potencial elemento de auxílio, a Comissão considera que dar tal garantia sem exigir comissão pode comportar auxílio estatal. Atendendo a que a garantia foi dada a uma sociedade do grupo ABX numa altura em que a reorganização e reestruturação da rede já haviam sido decididas e já estavam em marcha, a Comissão analisará este auxílio em conjugação com as outras medidas de reestruturação do grupo ABX, que incorporou a ABX-Sing.

6.1.2. As medidas de recapitalização

- (186) A reunião do Conselho de Ministros de Fevereiro de 2002 constitui prova irrefutável do envolvimento do governo belga, desde esse dia, na gestão do processo ABX pela SNCB. As medidas de recapitalização da ABX-D (num montante de 157,4 milhões de euros) e da ABX-NL (num montante de 10,6 milhões de euros) foram notificadas pela Bélgica depois dessa data e não foram ainda executadas. A Bélgica não as classificou de investimentos prudentes, mas de auxílios à reestruturação. Não há dúvida, portanto, que estas medidas devem ser consideradas auxílios estatais e analisadas enquanto auxílios à reestruturação.

(187) A carta de conforto que a SNCB teve de emitir para a sua filial alemã por esta se apresentar, poucos meses depois da sua aquisição, com capitais próprios negativos, foi reemitida anualmente até 2005, inclusive no período em que a imputabilidade ao Estado das decisões da SNCB relativas à ABX não oferece dúvida. Como esta carta representa compromissos comparáveis aos de uma garantia e nenhuma comissão foi paga à SNCB, a Comissão considera existirem aqui elementos de auxílio estatal. Todavia, como a recapitalização da ABX-D pela SNCB que é objecto da presente decisão oferece aos credores desta sociedade, de forma efectiva e definitiva, a segurança que estes procuravam na referida carta de conforto, que fica portanto sem objecto, não há motivo para a analisar separadamente das medidas de recapitalização propriamente ditas.

6.1.3. Os empréstimos de 2002

(188) A SNCB fez empréstimos à ABX Logistics NV, e à ABX-D, ABX-NL e ABX-F a partir de Abril e Maio de 2002, ou seja, num período em que a imputabilidade ao Estado das decisões da SNCB relativas à ABX não oferece dúvida.

(189) Conforme se assinalou na parte descritiva, estes empréstimos foram remunerados a taxas de [...] a [...] %. A Comissão considera que este nível de remuneração não é adequado, tendo em conta a situação das empresas consideradas. Para indicador de um nível adequado, a Comissão utiliza a taxa de referência por ela fixada, aliás utilizada para determinar o montante do auxílio de emergência atribuído à ABX-D em Janeiro de 2003, ou seja, 5,06 %.

(190) A Comissão conclui que estes empréstimos comportam elementos de auxílio estatal. Partindo da referida taxa de referência, majorada de 400 pontos de base por se tratar de uma empresa em dificuldades, e também em processo de reestruturação, a Comissão estima na ordem de 8 milhões de euros o elemento de auxílio correspondente a estes empréstimos.

(191) Como os empréstimos foram feitos a diversas sociedades do grupo ABX, numa altura em que a reorganização e reestruturação da rede já haviam sido decididas e já estavam em marcha, a Comissão analisará este auxílio em conjugação com as outras medidas de reestruturação do grupo ABX, que incorporou as actividades remanescentes das sociedades beneficiárias dos referidos empréstimos.

6.1.4. A garantia dada para constituição do cash pool (centralização da tesouraria)

(192) Conforme referido na descrição das medidas de reestruturação, as autoridades belgas indicaram que a linha de crédito de tesouraria de [...] milhões de euros aberta pelo grupo ABX numa instituição financeira implicava uma remuneração comercial e que a garantia constituída em Janeiro de 2001 pela SNCB para esta linha de crédito era também objecto de uma comissão de [...] pontos de base.

(193) Esta taxa afigura-se aceitável face às taxas bancárias habituais oferecidas em situações comparáveis⁽⁶⁹⁾. A Comissão conclui que a garantia em apreço não representou para o grupo ABX uma vantagem configurativa de auxílio estatal. Aliás, mesmo considerando que a comissão pedida por um investidor privado teria sido superior em alguns pontos de base ou mesmo o dobro, a vantagem assim obtida seria menosprezável em comparação com as outras medidas de auxílio (0,07 milhões de euros por ano) e não alteraria a análise que se segue sobre a compatibilidade do conjunto das medidas de auxílio à reestruturação.

6.1.5. Os outros compromissos extra-patrimoniais da SNCB

(194) As autoridades belgas afirmaram que, à parte as garantias assumidas quando da aquisição inicial de certas sociedades da rede, as outras únicas garantias constituídas pela SNCB em favor do grupo ABX são as duas anteriores citadas, uma para a ABX-Sing, que caducou em finais de 2005, e a outra para a instituição financeira que concedeu a linha de crédito de tesouraria para constituição do cash pool. A SNCB emitiu, contudo, algumas cartas de conforto.

(195) As autoridades belgas consideram que estas cartas de conforto, que não comportavam comissão, constituem uma prática habitual das relações entre uma sociedade-mãe e as suas filiais em economia de mercado. No caso vertente, a Comissão constatou que, à parte a carta de conforto em favor da ABX-D, já analisada, e de uma outra no valor de 12,3 milhões de euros em favor da ABX-Espanha, nenhuma das outras cartas de conforto de que teve conhecimento e que foram emitidas a partir de 2000 (no momento em que a ABX começa a suscitar o interesse público) contém condições juridicamente vinculativas para a SNCB. A Comissão considera que a carta de conforto em favor da ABX-Espanha equivale a uma garantia bancária, visto que a SNCB se compromete a avançar à ABX-E os fundos necessários para que esta possa pagar as suas dívidas à banca. A Comissão lembra que, neste caso, o elemento de auxílio é o custo da garantia que a empresa teria de constituir para obter tal empréstimo, que se adiciona ao custo do crédito propriamente dito; este elemento é, de qualquer modo, limitado e corresponde a apenas alguns pontos de base. Assim, considerando-se adequada a margem de [...] pontos de base paga pelo grupo ABX à SNCB, o elemento de auxílio resultante continua a ser marginal (0,02 milhões de euros por ano). Mesmo que o custo da garantia fosse sensivelmente maior, o dobro por exemplo, ou seja [...] pontos de base, o que pareceria elevado, o elemento de auxílio continuaria a ser marginal (0,04 milhões de euros por ano) e não alteraria as conclusões a tirar quanto ao auxílio à reestruturação.

⁽⁶⁹⁾ A título de exemplo, refira-se a comissão de [...] pontos de base paga por uma filial ABX pelas garantias dos seus bancos.

6.1.6. A cessão da actividade *road domestic* em França

- (196) Como a opção pela cessão pela ABX-F das suas actividades *road domestic* em França e as condições dessa cessão são claramente imputáveis ao Estado belga, a Comissão deve verificar a argumentação avançada pelas autoridades belgas para justificar a opção pela RES como correspondendo à que tomaria um investidor privado nas mesmas condições.
- (197) *Custo do cenário escolhido pela SNCB*: o custo total do cenário de desinvestimento escolhido pela SNCB eleva-se a 137,5 milhões de euros, dos quais [...] milhões correspondem ao activo líquido negativo da actividade no momento do desinvestimento e [...] milhões ao preço de venda negativo.
- (198) A Comissão assinala que dois peritos independentes confirmaram que este montante de [...] milhões de euros corresponde ao valor negativo da actividade *road domestic* cedida aos quadros da empresa.

Assim, a Deloitte Corporate Finance analisou o *business plan* da actividade considerada, avaliando-o pelo método de «discounted cash flow». O plano abrange o período 2005-2008. A avaliação dá um valor do segmento *domestics* da ABX-F correspondente ao preço negativo atrás indicado. Este resultado foi confirmado pela Ernst & Young Transaction Advisory Services, que reviu as estimativas da Deloitte.

Considerando que estes dois peritos independentes recorreram a métodos de avaliação usuais e adequados, a Comissão aceita que o preço indicado correspondia ao preço de mercado e que o cessionário da actividade *Road Domestic* em França não beneficiou de auxílio estatal na aquisição.

- (199) *Custo do cenário de liquidação amigável*: Segundo as autoridades belgas, o custo do cenário de liquidação amigável elevar-se-ia a 183 milhões de euros, dos quais [...] milhões correspondem ao activo líquido negativo no momento da decisão de cessão e [...] milhões a outros custos suplementares.
- (200) No quadro de um plano de liquidação amigável, a SNCB teria de indemnizar os credores da sociedade em liquidação cujos créditos os activos liquidados não cobrissem. É, pois, legítimo tomar em consideração o custo de [...] milhões de euros.
- (201) Os outros custos suplementares considerados pelas autoridades belgas compreendem, nomeadamente, [...] milhões de euros para financiamento do plano social que a SNCB teria de implementar quando da liquidação e [...] milhões de euros resultantes das perdas sofridas pelo grupo ABX no período de negociação do plano.
- (202) Estas duas estimativas afiguram-se razoáveis. Com efeito, no que se refere ao plano social, o montante indicado corresponde a um custo de [...] euros por trabalhador, o que é aceitável; relativamente às perdas a assumir no período de execução do plano, o montante indicado é comparável ao nível de perdas estimado para 2005 no plano de negócios da sociedade no momento da cessão

(entre [...] e [...] milhões de euros). As autoridades belgas tomam aliás em consideração, na sua estimativa, um montante suplementar de 15 milhões de euros correspondente às perdas relativas ao primeiro quadrimestre de 2006.

- (203) Consequentemente, como a ABX-F teria, por outro lado, de pagar diferentes indemnizações por rompimento de contratos (num custo estimado pelas autoridades belgas em 14 milhões de euros) e fazer face aos efeitos, nas outras actividades do grupo, da perda do acesso ao mercado francês, é razoável considerar que a liquidação amigável teria obrigado a SNCB a suportar um custo superior ao da aquisição da actividade *road domestic* em França pelos quadros da empresa.
- (204) *Custo do cenário de liquidação judicial*: Segundo as autoridades belgas, o custo do cenário de liquidação judicial elevar-se-ia a 346 milhões de euros, dos quais [...] milhões correspondem ao activo líquido negativo da sociedade alienada no momento da decisão de cessão e [...] milhões a outros custos suplementares.
- (205) Segundo a Comissão, em contraste com os cenários de cessão e liquidação amigável, não se justifica considerar que, no cenário de liquidação forçada, a SNCB teria de assumir a totalidade dos [...] milhões de euros correspondentes ao activo líquido negativo no momento da decisão de cessão, uma vez que, por definição, não procuraria indemnizar os credores da sua filial.
- (206) Relativamente aos outros custos suplementares, as autoridades belgas consideram que, neste cenário, a SNCB poderia ter de assumir um risco de [...] da ordem de 58 milhões de euros.
- (207) Em apoio desta tese, as autoridades belgas forneceram à Comissão vários elementos, nomeadamente um parecer dos peritos Linklaters e Grand Auzas et Associés, segundo o qual o cenário de liquidação judicial exporia a SNCB a um risco real não menosprezável de [...], que acarretaria a sua responsabilidade.
- (208) A Comissão não nega que certas legislações nacionais prevêem, em alguns casos excepcionais, a possibilidade de terceiros recorrerem ao tribunal contra os accionistas de uma sociedade liquidada, nomeadamente se estes puderem ser considerados [...] e/ou responsáveis por erros de gestão.
- (209) No caso vertente, todavia, embora no direito francês exista essa possibilidade e as autoridades belgas tenham dado algumas indicações quanto a tal risco, as dúvidas expressas por ocasião do alargamento do procedimento em Abril de 2005 não foram suficientemente esclarecidas. A Comissão conclui, portanto, que não é legítimo entrar em linha de conta para este cenário com os 58 milhões de euros correspondentes, segundo as autoridades belgas, ao risco de [...].
- (210) A Comissão considera também que, dado o estatuto particular da SNCB, seria pouco provável que o custo de financiamento da SNCB fosse sensivelmente afectado pela eventual liquidação judicial da actividade *road domestic* em

França, contrariamente ao que pensam as autoridades belgas. Em contrapartida, pode admitir-se que tal liquidação pudesse acarretar um sobrecusto do financiamento da dívida bancária do grupo ABX, no montante máximo de 7 milhões de euros estimado pelas autoridades belgas.

(211) A simulação feita pelas autoridades belgas tem igualmente em conta a incidência nas necessidades de fundo de maneio do grupo da eventual exigência, por parte dos credores do grupo, de uma redução drástica dos prazos de pagamento, na sequência da liquidação da actividade *road domestic* em França. A estimativa dessa incidência em 45 milhões de euros, assente na hipótese de uma redução de uma semana no prazo médio de pagamento exigido pelos fornecedores, ou seja cerca de 15 %, afigura-se aceitável. Embora pudesse ser moderado para os clientes das filiais do grupo em boa situação financeira, o impacto poderia ser sensivelmente mais gravoso do que uma semana para os clientes das filiais em dificuldades financeiras no momento da liquidação da actividade em França.

(212) Por último, as autoridades belgas consideram que a liquidação da actividade *road domestic* em França acarretaria também uma perda de clientela nas outras actividades do grupo da ordem de 5 a 30 % no ano da liquidação. Como se trata de um grupo que presta serviços integrados na Europa e cujas diferentes actividades são fortemente interdependentes, é razoável considerar que uma liquidação judicial teria por efeito a degradação da imagem e a perda de oportunidades de negócio a nível das outras actividades do grupo, tanto mais dada a proximidade da actividade e/ou o país em causa com a actividade e o país da sociedade a liquidar, como indicam as estimativas das autoridades belgas. Tal argumentoo não seria aplicável ao cenário RES escolhido. Com efeito, por um lado esta solução preserva a imagem do grupo e, por outro lado, o contrato de cessão da actividade *road domestic* integra um acordo de cooperação entre a sociedade que agrupa as actividades alienadas por meio da operação de RES e o segmento de actividade internacional da ABX-F que se mantém no grupo ABX, mediante o qual os clientes deste último continuarão a ter acesso a um serviço em França. A Comissão observa que é difícil confirmar perdas de clientela que podem chegar aos 30 %. Assim, tendo em conta que as diferentes filiais do grupo têm clientes comuns importantes e atendendo ao peso da França nas actividades internacionais do grupo em França, na Alemanha e nos Países Baixos (entre 14 e 36 %), a Comissão julga prudente considerar, para avaliar o impacto deste fenómeno, não o sobrecusto de 112 milhões de euros previsto pelas autoridades belgas mas um valor estimativo dos custos correspondente a uma perda máxima, no primeiro ano, de 20 % da clientela nas actividades mais afectadas, ou seja, cerca de 75 milhões euros.

(213) É igualmente razoável aceitar a hipótese de que esta redução da actividade levaria o grupo a reduzir os seus efectivos, visto que, para evitar uma perda de margem bruta demasiado acentuada, a empresa poderia ter de despedir mais pessoal. As autoridades belgas estimaram tal sobrecusto em 35 milhões de euros. Como o volume, e portanto o custo, dos despedimentos teria de acompanhar o volume

da perda de actividade, uma avaliação prudente como a anterior aconselha a considerar um valor estimativo igual a dois terços desse sobrecusto, ou seja, 24 milhões de euros.

(214) No total, a Comissão estima ser possível considerar que o cenário de liquidação judicial da actividade *road domestic* em França poderia implicar para a SNCB, em vez dos 346 milhões de euros avançados pelas autoridades belgas, um custo de pelo menos $7+45+75+24$, ou seja, 151 milhões de euros (excluindo o risco eventual de [...]), ainda assim superior ao custo do cenário por que optou a SNCB.

(215) *Conclusão:* Concluída esta análise, a Comissão considera que a solução escolhida pela SNCB de ceder aos quadros da empresa a actividade *road domestic* em França e os moldes de tal cessão podem ser considerados consentâneos com a abordagem que teria seguido um investidor privado norteado exclusivamente por considerações de ordem económica, e que, portanto, esta operação não contém elementos de auxílio estatal.

(216) A Comissão alicerçou a análise que precede nas únicas hipóteses que lhe pareciam razoáveis e suficientemente fundamentadas. A partir delas, é possível considerar que a diferença entre o cenário escolhido pela SNCB e as alternativas de liquidação seria de pelo menos 13 milhões de euros, o que compensa amplamente a eventual margem de erro das estimativas resultantes da análise.

6.1.7. Venda da ABX-WW

(217) A Comissão verifica que a SNCB se esforçou por encontrar adquirente para a ABX-WW, nomeadamente por intermédio de uma sociedade especializada.

(218) Relativamente ao preço e às condições de venda da ABX-Worldwide, a Comissão tem em conta o relatório da KPMG, a firma encarregada de verificar do ponto de vista financeiro («fairness») a proposta de venda de todos os activos remanescentes da ABX-WW, descrita atrás.

(219) No seu relatório ⁽⁷⁰⁾, a KPMG baseia-se essencialmente na comparação de dois métodos de avaliação: o método de «discounted cash flow» (*cash flow* descontado), que consiste em calcular o valor actual líquido do rendimento previsual futuro, e o método de «capitalised earnings» (resultados capitalizados), que consiste em comparar vários níveis de rendimento (volume de negócios, EBITDA, EBIT) previstos para uma empresa em relação a outras do mesmo sector, aplicando-lhes os coeficientes multiplicadores do mercado considerado.

(220) Tendo em conta o facto de o perito ter efectuado uma análise aprofundada do cenário de cessão e ter utilizado

⁽⁷⁰⁾ KPMG: Project Yvan — Valuation summary, Presentation to NMBS/SNCB Holding NV/SA, 26 de Maio de 2005 v2.2.

métodos de cálculo reconhecidos para este tipo de *fairness opinion*, a Comissão considera aceitável a conclusão final da KPMG: «*the terms of the proposed sale to Yvan is fair and reasonable and represents fair market value*» [as condições da proposta venda a Yvan são equitativas e razoáveis e representam um valor de mercado correcto]. Conclui, assim, que a cessão da ABX WW não comportará elementos de auxílio estatal em benefício do cessionário se se efectuar ao preço acordado e sob reserva exclusivamente dos ajustamentos normais e economicamente justificáveis em caso de cessão.

- (221) As condições de cessão asseguram à Bélgica um preço de venda e um compromisso de contribuição importante por parte de Yvan, que reduzem a despesa pública consagrada pela Bélgica a este processo. Asseguram também, de facto, a cessão efectiva pela SNCB do conjunto das actividades do grupo ABX.

6.2. Compatibilidade do auxílio à reestruturação

- (222) A Comissão analisa seguidamente a compatibilidade dos auxílios estatais que acaba de identificar à luz das orientações que definiu para os auxílios de emergência e os auxílios à reestruturação de empresas em dificuldades. A notificação inicial das autoridades belgas, feita em 2003, foi objecto em Julho desse ano de uma decisão de dar início ao procedimento de investigação com base nas orientações comunitárias de 1999 relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação concedidos a empresas em dificuldade⁽⁷¹⁾ (a seguir, «as orientações de 1999»). No entanto, por um lado, a actualização do plano de reestruturação, posterior à entrada em vigor das novas orientações, prevê um aumento substancial do auxílio inicialmente previsto; por outro lado, ressalta da análise precedente que a SNCB atribuiu auxílios ilegais ao grupo ABX. Tendo em conta estes elementos e o disposto nos pontos 103 e 104 das orientações comunitárias de 2004 relativas aos auxílios estatais de emergência e à reestruturação de empresas em dificuldade⁽⁷²⁾ (a seguir, «as orientações de 2004»), a Comissão analisará o conjunto destes auxílios à luz deste último texto, sem deixar de ter em conta que a notificação inicial do plano foi feita sob a égide das orientações de 1999. Em qualquer caso, a análise que se segue demonstra de facto que os auxílios considerados podem ser declarados compatíveis, nas mesmas condições, a título tanto das orientações de 1999 como das orientações de 2004.

6.2.1. Elegibilidade

- (223) A Comissão constata, com base em vários indícios pertinentes, que o grupo ABX deve, no seu conjunto, ser considerado uma empresa em dificuldades, na acepção do disposto no ponto 11 das orientações de 2004. Com efeito, as perdas operacionais do grupo acentuaram-se em 2001 e 2002, vindo a atingir 50 milhões de euros em 2002; os prejuízos também aumentaram, tendo o resultado líquido

passado de -73 milhões de euros em 2000 para -186 milhões em 2002; os encargos financeiros agravaram-se, passando no mesmo período de 15 para 41 milhões de euros, ao passo que a dívida aumentava de 442 para 512 milhões de euros. Sobretudo, as actividades do grupo ABX na Alemanha, em França e nos Países Baixos conheciam graves dificuldades financeiras (descritas na decisão que aprova o auxílio de emergência à ABX), constituindo indiscutivelmente empresas em dificuldades, como observava a Comissão na referida decisão⁽⁷³⁾. Ora, estas entidades tinham, na época, um papel central na estratégia do grupo ABX e na sua capacidade de fornecer serviços integrados de logística de transportes na Europa e traziam uma contribuição decisiva (da ordem de 60 % em 2002) ao volume de negócios do grupo; a sua situação grave constituía portanto uma ameaça para a sobrevivência do grupo na sua configuração da época.

- (224) A Comissão considera, além disso, que o remanescente do grupo ABX não podia contribuir mais do que já contribuía para o financiamento da sua reestruturação.

- (225) As autoridades belgas indicaram, com efeito, que a ABX-WW conseguira obter 24,3 milhões de euros mediante cessões, financiamentos externos e ganhos de produtividade (nomeadamente em Itália, na Alemanha, em Portugal, nos Países Baixos e em Espanha), que serviram para financiar parcialmente a reestruturação do grupo.

- (226) Combinadas com as medidas internas de racionalização, estas vendas de activos reduzem substancialmente a dimensão do grupo ABX: o número de instalações reduzir-se-á 31 %, o VN 21 %, o pessoal (ETI) 40 % e a área (de armazenagem) 54 %. Na Alemanha estes valores são ainda mais importantes, com reduções que chegam aos 69 % sem contar com os compromissos assumidos pela Bélgica em Novembro de 2005. Pode considerar-se que cessões adicionais de activos poderiam comprometer a viabilidade da actividade do grupo enquanto rede de serviços integrados de logística multimodal na Europa.

- (227) As entidades do grupo em boa situação financeira apoiaram as entidades em dificuldades, contribuindo assim para a sua recuperação. Por exemplo, a ABX LOGISTICS (Bélgica) NV/SA perdoou uma dívida da ABX-Países Baixos no valor de 10,6 milhões de euros.

- (228) Note-se, por último, que o grupo propriamente dito, que centralizou a sua tesouraria a partir de 2001, se confronta actualmente com uma situação de tesouraria [...] negativa, sendo os fluxos libertos pelas actividades lucrativas absorvidos pelas actividades deficitárias.

- (229) A situação da linha de tesouraria do *cash pool* mantém-se negativa e próxima do nível máximo autorizado de [...] milhões de euros (por exemplo: -[...] milhões de euros em Junho de 2005) e o grupo apresenta [...] um défice de liquidez a curto prazo:

⁽⁷³⁾ Decisão de 21.1.2003, n° C(2003)245fin: *Aide d'Etat N 769/2002, Aide au sauvetage d'ABX Logistics (filiales F, D, NL et groupe)*. Publicada no sítio web da Comissão: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport-2002/n769-02-fr.pdf.

⁽⁷¹⁾ JO C 288 de 9.10.1999, p. 2

⁽⁷²⁾ JO C 244 de 1.10.2004, p. 2

Situação de tesouraria consolidada da ABX LOGISTICS

Worldwide S.A.

	Milhões €		
	31.12.2003	31.12.2004	30.6.2005
Contas bancárias correntes	[...]	[...]	[...]
Dívidas financeiras a mais de um ano que vencem no ano considerado	[...]	[...]	[...]
Descoberto bancário de curto prazo	[...]	[...]	[...]
Situação líquida de tesouraria	- 36,8	- 62,2	- 114,4

(230) Por último, a Comissão constata que, embora a *holding* ABX-WW só tenha sido criada em 2003, o grupo enquanto entidade económica não constitui uma empresa recentemente criada segundo as orientações de 2004, uma vez que resulta da agregação de várias entidades preexistentes activas no mesmo sector, e que a nova estrutura do grupo foi criada precisamente para contribuir para a reestruturação.

6.2.2. Recuperação da viabilidade

(231) Os resultados previsionais da ABX-WW, ABX-D e ABX-NL, que são indicados na parte descritiva e têm por base hipóteses realistas, apontam para a recuperação da viabilidade entre 2006 et 2007.

(232) Por outro lado, os resultados financeiros melhoraram notoriamente desde 2002, ano da elaboração do plano de reestruturação. A nível da ABX LOGISTICS Worldwide S.A., houve uma evolução positiva do resultado operacional (EBIT) de -28,7 milhões de euros (2002) para +11,6 milhões de euros (2004). O EBIT da ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH (excluindo Air&Sea), por seu lado, evoluiu de -32,0 milhões de euros para [...] milhões de euros no mesmo período e o da ABX LOGISTICS Holding (Nederland) BV está perto do equilíbrio, tendo passado de -6,7 milhões de euros para -[...] milhões de euros.

(233) Além desta inegável recuperação financeira, verificada nos últimos anos, o grupo ABX, como ressalta da parte descritiva, está manifestamente a ser objecto de uma verdadeira reestruturação orgânica tendente a torná-lo duradouramente viável.

(234) Por último, a Comissão considera que a assinatura do contrato-promessa de compra e venda da totalidade do grupo ABX LOGISTICS WW, que torna a cessão obrigatória, sob reserva da sua aprovação e das condições usuais neste tipo de operação, e que comporta compromissos importantes de investimento por parte do

cessionário privado, constitui um indicador adicional determinante da qualidade do plano de reestruturação do grupo ABX e do seu regresso a uma situação de viabilidade sustentável.

6.2.3. Prevenção de distorções indevidas da concorrência

(235) Segundo as orientações de 2004, devem ser tomadas medidas compensatórias para minimizar, tanto quanto possível, os efeitos negativos do auxílio para os concorrentes. Na sua falta, o auxílio deverá ser considerado contrário ao interesse comum.

(236) O grupo ABX está a proceder a uma redução de verbas substancial da sua capacidade. Conforme já se indicou, até ao termo da reestruturação o grupo reduzirá fortemente o número de instalações, a área operacional, o volume de negócios e o pessoal, situando-se as reduções na ordem de 54 % a nível da ABX-WW, 69 % a nível da ABX-D, 44 % a nível da ABX-NL e 76 % a nível da ABX-F (na forma de, nomeadamente, cessões e encerramento de agências). No mercado alemão, estas reduções serão reforçadas com os compromissos adicionais assumidos pelas autoridades belgas em [...] 2005. As reduções, sensivelmente superiores ao previsto no plano inicial, libertarão assim uma maior quota de mercado em proveito dos concorrentes.

(237) A Comissão considera que os encerramentos e cessões referidos podem ser considerados proporcionados, dadas a sua importância quantitativa, a modesta quota de mercado residual do grupo ABX no segmento do *freight forwarding* (menos de 2 % na Alemanha, 1 % nos Países Baixos em 2002), a necessidade de uma rede mínima em vários países da Europa para manter uma actividade viável de serviços de logística intermodal na Europa e, por último, o facto de o mercado da logística de transportes não ter excesso de capacidade e se encontrar em expansão, como mostra a análise efectuada na secção 2.2. Recorde-se que o grupo ABX não dispõe praticamente de meios de transporte e que portanto a sua actividade de transportador rodoviário não tem praticamente significado.

(238) A Comissão verificou por outro lado, com base nas informações fornecidas pelas autoridades belgas, que parte assaz importante das reduções de capacidade diz respeito a actividades contributivas a curto prazo. Estas reduções suplementares do número de instalações, do volume de negócios, do pessoal e da área de armazenagem cifram-se, respectivamente, em cerca de, 19 % num total de 31 %, 12 % num total de 21 %, 15 % num total de 40 % e 40 % num total de 54 %.

6.2.4. Limitação do auxílio ao mínimo necessário

(239) As orientações de 2004 exigem que o montante e a intensidade do auxílio se limitem ao mínimo necessário.

- (240) Nesta matéria, a Comissão constata, em primeiro lugar, que com a recapitalização o grupo obterá um rácio dívidas/capitais próprios de 80 % após a execução das medidas notificadas. Este rácio elevar-se-ia a 155 % com a eliminação do *goodwill* de 146 milhões de euros presente nas contas do grupo.

ABX LOGISTICS Worldwide S.A., balanço consolidado

	31.12.03	31.12.04	30.6.05	31.12.05 antes da conver- são	31.12.05 após con- versão	31.12.05 após con- versão e elimina- ção do <i>goodwill</i>	31.12.06	31.12.07
Capitais próprios consolidados	185,8	173,9	158	131,9	300	154	[...]	[...]
Dívidas financeiras	369	414,3	407	407	239	239	[...]	[...]
Rácio de endividamento	199 %	238 %	258 %	309 %	80 %	155 %	[...]	[...]

- (241) A Comissão considera que se justifica entrar também em linha de conta com o valor de 155 %, visto que este *goodwill* provém em grande parte da aquisição inicial da ABX-D ([...] milhões de euros) e da ABX-NL ([...] milhões de euros), cuja capacidade se reduzirá fortemente com a reestruturação (redução reforçada pelos compromissos [...] de diminuição da presença na Alemanha, comunicados pelas autoridades belgas em Dezembro de 2005). As autoridades belgas consideram, além disso, que a implementação das medidas de reestruturação faria desaparecer totalmente das contas da SNCB [...] o *goodwill* das filiais alemã e neerlandesa.

- (242) Ora, estes dois rácios de 80 % e 155 % continuam a ser substancialmente superiores aos rácios equivalentes de concorrentes comparáveis ao grupo ABX. A título de exemplo, a média (ponderada pelo volume de negócios) dos rácios destes concorrentes é da ordem de 43 % (e diminuiria para 16 % se se tivesse em conta a sociedade DPWN, excluída por não ser suficientemente comparável).

- (243) Significa isto que o grupo ABX será recapitalizado a um nível inferior à média do sector e, dada a sua estrutura financeira, não disporá de recursos excedentários.

- (244) Em segundo lugar, a Comissão lembra que a situação líquida de tesouraria da ABX-WW é negativa desde 2003, pelo que o grupo ABX não tem meios de tesouraria excedentários.

- (245) Em terceiro lugar, convém ter em conta o facto de a verba que a SNCB receberá pela venda das acções da ABX WW contribuir para reduzir o montante real do auxílio. Com efeito, para o grupo e os seus concorrentes, assim como para a SNCB e Yvan, seria equivalente que o auxílio dado pela SNCB fosse reduzido no mesmo montante, que a venda se efectuasse a um preço simbólico ou que o financiamento correspondente fosse efectuado directamente pelo cessionário.

- (246) Além disso, a Comissão deve igualmente certificar-se de que o beneficiário do auxílio contribui de forma

significativa para o plano de reestruturação, com os seus próprios recursos ou com financiamentos externos obtidos em condições de mercado.

- (247) Para o efeito, a Comissão começa por determinar o custo total da reestruturação, líquido dos ganhos de produtividade e da redução das necessidades em fundo de maneoio.

Custo líquido da reestruturação

Despedimentos, encerramentos	- 49,0
<i>Cash drain</i> durante a reestruturação (líquido dos ganhos de produtividade)	- 121,0
Dívidas à SNCB (anteriores a 2002)	- 60,0
Juros sobre as dívidas à SNCB (dívidas anteriores a 2002 + auxílio de emergência)	- 8,0
Reembolso de créditos e empréstimos por desligamento dos bancos	[...]
Reembolso aos credores da ABX de outras garantias e dívidas (por Yvan)	[...]
Redução das necessidades em fundo de maneoio	29,1
Total	- 296,6

- (248) Nesta matéria, a Comissão é de opinião que se justifica ter em conta os custos que figuram no quadro *supra*, pelas seguintes razões:

- (a) O montante de 49 milhões de euros corresponde a custos directamente decorrentes da reestruturação, nomeadamente as indemnizações por despedimento e os custos do encerramento de filiais;
- (b) O montante de 121 milhões de euros corresponde às necessidades de financiamento (ou *cash drain*) das entidades em reestruturação durante o período de 2003 a 2005. Corresponde essencialmente ao EBITDA corrigido dos investimentos necessários à reestruturação, encargos financeiros e certos elementos

excepcionais. A Comissão certificou-se, com base nas informações transmitidas pelas autoridades belgas, que os investimentos considerados consistem maioritariamente em investimentos em informática e são, de qualquer modo, inferiores ao montante das amortizações. Estes investimentos são, de facto, um dos elementos importantes da reorganização e do aumento da produtividade do grupo. As autoridades belgas confirmaram, aliás, que os mesmos não comportam aumento de capacidade. A Comissão verificou igualmente que os elementos excepcionais referidos compreendem principalmente custos associados à reestruturação da empresa; trata-se da reorganização e das medidas de aumento da produtividade (despedimentos em funções centrais, medidas de simplificação jurídica, outras medidas de aumento da produtividade...) necessárias para assegurar a recuperação da viabilidade;

Note-se que o custo representado pelo *cash drain* durante o período de reestruturação, ou seja, 150,9 milhões de euros, é aqui corrigido dos efeitos positivos que se espera obter com a reestruturação e que gerarão, no mesmo período, um *cash flow* positivo de 29,9 milhões de euros, chegando-se assim ao custo líquido de 121 milhões de euros apresentado;

- (c) As outras necessidades de financiamento existentes em finais de 2005 deverão ser supridas antes da cessão da ABX-WW, a fim de restaurar a estrutura financeira do grupo. Respeitam quer às dívidas à SNCB que serão convertidas em capital (60 milhões de euros) e aos juros respectivos (8 milhões de euros), quer ao encerramento de linhas de crédito bancárias utilizadas durante o período de 2003 a 2005 ([...] milhões de euros), quer ainda à retoma por Yvan das garantias e dívidas existentes ([...] milhões de euros);
- (d) A redução das necessidades em fundo de maneo decorre de uma melhor gestão das relações comerciais do grupo com os seus clientes e fornecedores e é deductível do custo da reestruturação.

(249) Para financiamento destas medidas, o grupo ABX mobilizou recursos próprios e recursos externos obtidos em condições de mercado. Esses recursos provêm essencialmente da venda de activos a terceiros (24,2 milhões de euros), da já referida compra de actividades pelas entidades da ABX em boa situação financeira ou pela *holding* ABX-WW às entidades em reestruturação (22,6 milhões de euros) e da remissão de dívidas e dos financiamentos pelas partes sãs do grupo (10,6 + 6 milhões de euros). O esforço suportado por estas partes do grupo representa uma contribuição real do beneficiário, que é o grupo na sua totalidade. Soma-se-lhe o financiamento por parte de Yvan ([...] milhões de euros). O total destas contribuições próprias ascende a [...] milhões de euros.

(250) Resulta da análise que precede que a contribuição própria do beneficiário representa, pelo menos, 43,4 % das

necessidades financeiras da reestruturação. No caso presente, a Comissão considera oportuno aceitar uma contribuição própria inferior a 50 %, vistas nomeadamente as dificuldades particulares do contexto da reestruturação (de que dependem directamente 13 000 postos de trabalho na Europa), a importância das reduções de capacidade (que vão até aos 50 % e respeitam maioritariamente a actividades contributivas a curto prazo), o risco que poderá representar para a viabilidade da rede de logística de transportes internacionais da ABX-WW uma redução de capacidade suplementar, o facto de a notificação inicial ter sido efectuada sob a égide das orientações de 1999, que não prevêem uma taxa mínima, e a privatização da ABX-WW, também ela um elemento determinante da viabilidade do grupo e da inexistência de futuros auxílios ao grupo.

- (251) Outros elementos contribuem para demonstrar que os mercados acreditam na possibilidade de recuperação da viabilidade conforme definido pelas orientações de 2004. A Comissão lembra, por exemplo, que o grupo ABX conseguiu obter de uma instituição financeira, com uma garantia da SNCB, uma linha de crédito de tesouraria de [...] milhões de euros, a qual não entrou no cálculo da contribuição do beneficiário, atrás efectuada, por medida de prudência, visto que a Comissão não pode excluir em definitivo, face aos prémios pagos à banca e à SNCB, a existência de um elemento de auxílio. Além disso, há bancos privados que continuam a conceder crédito de curto prazo de montante substancial ao grupo ABX sem cartas de conforto nem garantia pública.
- (252) A Comissão considera, portanto, estar preenchida a condição de o auxílio se limitar ao mínimo necessário e a empresa contribuir de forma substancial para o custo da reestruturação com recursos próprios.

6.2.5. Princípio do auxílio único

- (253) A Comissão lembra que a rede ABX começou a ser criada em 1998 e que nunca a Comissão aprovou qualquer auxílio à sua reestruturação anteriormente à presente decisão.
- (254) A Comissão considera, além disso, que a projectada privatização do grupo ABX garantirá não apenas o seu regresso a uma situação de viabilidade sustentável, como também o princípio do «auxílio único», ao tornar claramente mais improvável uma nova injeção de fundos públicos na empresa entretanto privatizada.

6.2.6. Conclusão

- (255) À luz do que precede, a Comissão conclui que os auxílios atribuídos pela SNCB no quadro da reestruturação do grupo ABX são compatíveis com os critérios tanto das orientações de 1999 como das de 2004 e, logo, com o disposto no n.º 3 do artigo 87.º do Tratado. Tem-se em conta, em particular, que as partes sãs do grupo ABX contribuíram

substancialmente para o financiamento das entidades em dificuldades e que, além desta contribuição, o grupo reduziu significativamente a sua capacidade em contrapartida do auxílio. Acresce que a privatização do grupo ABX permitirá não apenas garantir a viabilidade futura do grupo como prevenir novos auxílios estatais em seu favor.

(256) A Comissão lembra, por fim, que as orientações políticas no domínio dos auxílios estatais no sector ferroviário, que anunciou na sua decisão de 2 de Março de 2005 relativa ao processo N 386/2004, farão uma análise transsectorial das questões colocadas pela garantia ilimitada de que beneficiam as empresas ferroviárias em vários Estados-Membros,

TOMOU A PRESENTE DECISÃO:

Artigo 1.º

1. Os auxílios examinados na presente decisão, concedidos pela Société Nationale des Chemins de Fer Belges (SNCB) no quadro da reestruturação do grupo ABX Logistics, são compatíveis com o mercado comum nas condições previstas no artigo 2.º.

2. Os fundos utilizados pela SNCB para financiar o desinvestimento de parte da ABX Logistics (França) e os outros financiamentos examinados na presente decisão, nomeadamente os investimentos em capital realizados em 2001 e as «contribuições paralelas», não constituem auxílios estatais.

Artigo 2.º

A Comissão condiciona a aprovação dos auxílios à reestruturação a que se refere o n.º 1 do artigo 1.º à venda do grupo ABX Logistics no prazo de [...] a contar da notificação da presente decisão, ao preço de mercado, a um cessionário sem vínculos jurídicos com a SNCB e que respeite os compromissos respeitantes às condições de aquisição e financiamento propostos pelo adquirente potencial e descritos na presente decisão.

Artigo 3.º

A Bélgica informará a Comissão, no prazo de dois meses a contar da notificação da presente decisão, das medidas tomadas para lhe dar cumprimento.

Artigo 4.º

O Reino da Bélgica é o destinatário da presente decisão.

Feito em Bruxelas, em 7 de Dezembro de 2006.

Pela Comissão

Jacques BARROT

Vice-Presidente