

ROZHODNUTIE KOMISIE

z 7. decembra 2005

o programe pomoci, ktorý zaviedlo Belgicko v prospech ABX Logistics [č. C 53/2003 (ex NN 62/2003)]

[oznámené pod číslo K(2005) 4447]

(Iba znenie vo francúzskom a holandskom jazyku je autentické)

(Text s významom pre EHP)

(2006/947/ES)

KOMISIA EURÓPSKÝCH SPOLOČENSTIEV,

so zreteľom na Zmluvu o založení Európskeho spoločenstva, a najmä na jej článok 88 ods. 2 prvý pododsek,

so zreteľom na Dohodu o Európskom hospodárskom priestore, a najmä na jej článok 62 ods. 1 písm. a),

po výzve zainteresovaných strán, aby predložili svoje pripomienky v súlade s už uvedenými článkami ⁽¹⁾, a so zreteľom na tieto pripomienky,

keďže:

1. KONANIE

- (1) Listom z 28. 11. 2002, zaevidovaným v Komisii 29. 11. 2002 (č. DG Tren/A 71122), belgické orgány oznámili pomoc na záchranu v prospech ABX Logistics (dcérskych spoločností F, D, NL a skupiny). Táto pomoc (spis N 769/2002) bola schválená rozhodnutím Komisie z 21. 1. 2003.
- (2) Listom zo 17. 2. 2003 Belgicko oznámilo reštrukturalizačný plán v prospech ABX Logistics, ktorý bol zaevidovaný 17. 2. 2003 pod číslom Tren A/13396. Týmto oznámením, ako aj vďaka ďalším informatívnym údajom, ktorými disponovala, bola Komisia informovaná o tom, že okrem oznámeného reštrukturalizačného plánu Belgicko vyplatilo isté sumy z verejných prostriedkov v prospech ABX Logistics. Osobitne listami zo 7. 5. 2003 Belgicko zaslalo Komisii doplňujúce informácie.
- (3) Listom z 24. 7. 2003 [č. SG (2003) D/231003] Komisia informovala Belgicko o svojom rozhodnutí začať konanie (č. C 53/03) uvedené v článku 88 ods. 2 Zmluvy o ES proti týmto opatreniam.
- (4) Po dohode o vynechaní dôverných údajov bolo rozhodnutie Komisie o začatí konania zverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* ⁽²⁾. Komisia vyzvala zainteresované strany, aby predložili svoje pripomienky k predmetným opatreniam.

- (5) Listom z 29. 8. 2003 (č. GAB. Loyola de Palacio Entrada č. 2805) belgické orgány predložili svoje pripomienky k tomuto začatiu konania.
- (6) Komisia dostala pripomienky k tejto veci zo strany zainteresovaných tretích strán. Odovzdala ich Belgicku listom z 18. 2. 2004 (č. D (2004) 2823), pričom mu poskytla možnosť predložiť k nim pripomienky, a dostala jeho pripomienky listom z 18. 3. 2004 (č. A/15992).
- (7) Medzitým belgické orgány poskytli doplňujúce informácie listami z 12. 12. 2003 (č. A/37839), 19. 12. 2003 (č. A/38582) a 12. 11. 2004 (č. A/35928) a aktualizovali reštrukturalizačný plán ABX najmä listami zo 14. 1. 2005 (č. A/2010), 24. 2. 2005 (č. A/4889) a 14. 3. 2005 (č. A/6690). Doplňujúce informácie boli zaslané menovite listami z 18. 8. 2005, 31. 8. 2005, 2. 9. 2005 a 26. 9. 2005.
- (8) Listom zo 4. 5. 2005 Komisia informovala Belgicko o svojom rozhodnutí rozšíriť konanie č. C 53/03 na oznámené nové informatívne údaje. Po súhlase o vynechaní dôverných údajov danom belgickými orgánmi bolo rozhodnutie Komisie o začatí konania zverejnené v *Úradnom vestníku Európskej únie* ⁽³⁾. Komisia vyzvala zainteresované tretie strany, aby predložili svoje pripomienky k predmetným opatreniam.
- (9) Komisia dostala pripomienky k tejto veci zo strany belgických orgánov a zainteresovaných tretích strán. Odovzdala Belgicku pripomienky tretích strán listom z 18. 7. 2005, pričom mu poskytla možnosť okomentovať ich, a dostala jeho pripomienky listom z 18. 8. 2005. Po tejto korešpondencii nasledovali informačné listy 2. 9. 2005 a 29. 9. 2005.
- (10) Listom z 3. 8. 2005, po lehote určenej na predloženie pripomienok k rozšíreniu už uvedeného konania, talianske orgány odovzdali Komisii list so sťažnosťou na predaj ABX Logistics Worldwide. Listom z 19. 8. 2005 Komisia požiadala belgické orgány, aby jej poskytli svoje stanovisko ku skutočnostiam uvedeným v liste talianskych orgánov. Belgické orgány odpovedali listom z 15. 9. 2005.

⁽¹⁾ Ú. v. EÚ C 9, 14.1.2004, s. 12.⁽²⁾ Pozri poznámku pod čiarou č. 1.⁽³⁾ Ú. v. EÚ C 142, 11.6.2005, s. 2.

- (11) Napokon belgické orgány poskytli rozličné doplňujúce informácie počas novembra 2005, najmä korešpondenciou z 1. decembra 2005 (č. A/30862).

2. VŠEOBECNÝ KONTEXT REŠTRUKTURALIZÁCIE ABX

2.1. Hlavné etapy konania

- (12) Na doplnenie podrobnejších údajov poskytnutých pri začatí konania Komisia v stručnosti pripomína, že Belgická národná železničná spoločnosť (SNCB) kúpila v období rokov 1998 až 2001 súbor podnikov v individuálnom vlastníctve. V tom čase tento súbor ešte nebol právne zoskupený do holdingovej spoločnosti, tvoril však ekonomickú sieť ABX LOGISTICS, zahŕňajúcu 107 konsolidovaných pobočiek po celom svete, z ktorých 89 % predajov sa uskutočnilo v Európe, 6 % v Ázii a 5 % v Amerike.
- (13) Tento spis sa zaoberá reštrukturalizáciou tejto siete oznámenou belgickými orgánmi 17. 2. 2003.
- (14) Ďalej budú pripomenuté hlavné oznámené údaje, ako aj pochybnosti vyslovené Komisiou pri začatí konania.

2.1.1. Oznámenie zo 17. 2. 2003

- (15) Pôvodný reštrukturalizačný plán ustanovoval na jednej strane, že 107 dcérskych spoločností ABX spoločnosti SNCB, ktoré boli vo vlastníctve jednotlivých holdingových spoločností ABX, mali byť zoskupené do jednej všeobecnej holdingovej spoločnosti. Na strane druhej dcérske spoločnosti ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH (ďalej len „ABX-D“), ABX LOGISTICS Holding (Nederland) BV (ďalej len „ABX-NL“) a ABX LOGISTICS (France) (ďalej len „ABX-F“) nachádzajúce sa v ťažkostiach mali byť reštrukturalizované, aby sa stali životaschopnými.
- (16) Prevádzkové opatrenia na reštrukturalizáciu spočívali hlavne v reorganizácii právnych štruktúr prostredníctvom integrácie súboru právnych subjektov skupiny do jednej spoločnosti na čele (i.)⁽⁴⁾, v postúpení a zatvorení aktív (ii.)⁽⁵⁾ a v ďalších prevádzkových opatreniach v Nemecku, Holandsku a Francúzsku s cieľom priniesť ďalšie zlepšenie

⁽⁴⁾ A to s cieľom vytvoriť súdržnú a nezávislú skupinu (i), podporiť vytvorenie synergií medzi subjektmi skupiny (ii), umožniť otvorenie kapitálu vonkajšiemu priemyselnému alebo finančnému investorovi (iii).

⁽⁵⁾ Išlo o predaj 3 dcérskych spoločností (Rheinkraft, Safety First a Worldpack) majúcich obrat 98,5 milióna eur, o zatvorenie prevádzok: 7 kancelárií a 3 skladov v Nemecku, 4 kancelárií vo Francúzsku a 2 kancelárií v Holandsku, a o operácie sale & rent-back (predaj a opätovný prenájom) budov a ďalších stálych aktív.

prevádzkového hospodárskeho výsledku (iii.)⁽⁶⁾.

- (17) V záujme tejto realizácie belgické orgány oznámili Komisii, že SNCB podstatne prispeje k financovaniu nevyhnutnému na túto reštrukturalizáciu. Pôvodne oznámené sumy sa týkali 91,6 milióna EUR na konverziu na kapitál spoločnosťou SNCB záväzkov (dlhodobé financovanie) spoločností ABX-D, -NL a -F a 140 miliónov EUR na splatný úver (krátkodobé financovanie) poskytnutý spoločnosťou SNCB tým istým subjektom.

2.1.2. Pochybnosti Komisie z 23. 7. 2003

- (18) Pri začatí vyšetrovacieho konania Komisia prechodne vyjadrila svoje pochybnosti o istých aspektoch.
- (19) *Existencia pomoci*: Predovšetkým vyjadrila svoje pochybnosti, pokiaľ ide o tvrdenie belgických orgánov, podľa ktorého vyplatenie finančných prostriedkov (či už vo forme splatných úverov, alebo vo forme konverzie pohľadávok na vlastný kapitál) spoločnosťou SNCB v rámci reštrukturalizácie ABX predstavovalo bežnú transakciu v rámci skupiny a nepredstavovalo štátnu pomoc v zmysle článku 87 Zmluvy.
- (20) *Reštrukturalizácia – oprávnenosť*: Komisia taktiež vyjadrila svoje pochybnosti, pokiaľ ide o oprávnenosť spoločností ABX-D, -NL a -F na pomoc na reštrukturalizáciu, keďže nebolo jasné, do akej miery mohol zvyšok skupiny ABX uspokojiť finančné potreby subjektov, ktoré sa mali reštrukturalizovať.
- (21) *Reštrukturalizácia – životaschopnosť, narušenie a obmedzenie pomoci*: Komisia taktiež vyjadrila svoje pochybnosti vo vzťahu k finančnej časti „reštrukturalizačného“ plánu, ktorý ustanovoval čeliť finančným potrebám z dlhodobého hľadiska (potreba vlastného kapitálu) dotknutých subjektov ABX prostredníctvom prevažne krátkodobého financovania (splatný úver vo výške 140 miliónov eur). Komisia taktiež hneď vyjadrila svoje pochybnosti, či také financovanie umožní návrat k dlhodobej životaschopnosti príslušných subjektov, či navrhované protiopatrenia (najmä pokiaľ ide o zníženie kapacity) boli dostačujúce, aby nedošlo k narušeniu trhu v rozpore so spoločným záujmom a aby takáto pomoc neumožňovala skupine ABX disponovať potenciálne prebytkovými likvidnými prostriedkami.
- (22) Komisia okrem toho vyjadrila svoje pochybnosti, pokiaľ ide o domnelé nejestvovanie štátnej pomoci a o zlučiteľnosť (re-)investícií spoločnosťou SNCB do skupiny ABX, ako aj prostriedkov použitých na ich financovanie (prípadne

⁽⁶⁾ Tieto opatrenia sa mali uskutočniť hlavne prostredníctvom zlepšenia produktivity (pri príslušnom znížení počtu zamestnancov o ~690 pracovných miest na plný úväzok v 3 krajinách, kde malo dôjsť k reštrukturalizácii, a to vrátane vplyvu zatvorenia kancelárií) (1), znížením nákladov (2) a opätovným vyjednaním zmlúv o prenájme (3).

záruky, krížené subvencie, priame financovanie, dodržiavanie platných smerníc). A to najmä vzhľadom na nasledujúce opatrenia:

- (a) „Akvizícia skupiny ABX spoločnosťou SNCB“: Ide o investície SNCB v období rokov 1998 až 2001 v sume 672,4 milióna EUR (ktorá sa medzičasom upravila na 433,8 milióna eur ⁽⁷⁾) na „akvizíciu“ siete ABX, ako aj o istý počet údajov o priznaní záruk daných buď spoločnosťou SNCB, alebo štátom na financovanie (re-)investícií do ABX, pri ktorých bolo potrebné preveriť znenie.
- (b) „Ďalšie sumy“: Pochybnosti Komisie sa týkali aj zákonnosti/zlučiteľnosti vyplatenia „ďalších dotácií“ v roku 2001 v celkovej výške 150 miliónov EUR (ktorá sa medzičasom upravila na 114,6 milióna eur ⁽⁸⁾) priznaných spoločnosťou SNCB spoločnostiam ABX-D, -NL a -F a vyplatených bez predchádzajúceho oznámenia Komisii. Pochybnosti Komisie v tejto veci sa týkali domnejšej absencie pomoci a zlučiteľnosti takejto potenciálnej pomoci.
- (c) „Súbežné sumy“: Komisia taktiež vyjadrila svoje pochybnosti, pokiaľ ide o tvrdenie belgických orgánov, podľa ktorého transformácia na kapitál v roku 2004 pôžičiek poskytnutých spoločnosťou SNCB skupine ABX v celkovej výške 21 miliónov EUR (ktorá sa medzičasom upravila na 12,1 milióna eur ⁽⁹⁾), ďalej len „súbežné sumy“, v prospech ABX LOGISTICS (Ireland) Ltd. (3,2 milióna eur), ABX LOGISTICS (Portugal) Lda. (2 milióny eur), ABX LOGISTICS (Singapore) Pte Ldt. (3,8 milióna eur) a ABX LOGISTICS International (Belgium) NV/SA (12 miliónov), (ďalej jednotlivo len „ABX-Irl“, „ABX-P“, „ABX-Sing“ a „ABX-B“) vraj predstavuje bežnú transakciu v rámci skupiny SNCB. Belgické orgány sa domnievali, že táto suma bude vyplatená „mimo okruhu oznámenej reštrukturalizácie“ a následkom toho nepredstavovala štátnu pomoc v zmysle článku 87 Zmluvy. Pochybnosti Komisie v tejto veci sa teda týkali aj otázky zlučiteľnosti takejto potenciálnej pomoci.

2.1.3. Doplnky oznámenia

- (23) Listami menovite zo 14. 1. 2005 a z 24. 2. 2005 belgické orgány doplnili pôvodné oznámenie o informácie, ktoré podstatne menili reštrukturalizačný plán ABX. Tieto zmeny sa týkali najmä zvýšenia financovania reštrukturalizácie spoločnosťou SNCB a skupinou ABX, predaja ABX Francúzsko vo forme prevzatia podniku zamestnancami („PPZ“) za zápornú trhovú cenu, zníženia dodatočných kapacít, dôležitých vnútorných opatrení na reštrukturalizáciu, ako aj plánovaného predaja celej skupiny ABX za trhovú cenu.

⁽⁷⁾ Pozri kapitolu „finančný problém v číslach“.

⁽⁸⁾ Pozri kapitolu „finančný problém v číslach“.

⁽⁹⁾ Pozri kapitolu „finančný problém v číslach“.

2.1.4. Rozšírenie konania z 3. 5. 2005

- (24) Komisia rozšírila vyšetrovacie konanie, pričom toto rozšírenie nenahrádza, ale dopĺňa pôvodné začatie konania, pokiaľ ide o dva hlavné body týchto doplnkových informácií: zmena rozpočtu určeného na reštrukturalizáciu ABX a podmienky predaja, najmä ABX Francúzsko, ale aj ABX-WW (ABX Worldwide), čo je nová holdingová spoločnosť ABX vytvorená počas reštrukturalizácie.
- (25) Podľa novej situácie sa teda malo vložiť:
- (a) 157,4 milióna EUR namiesto 50 miliónov EUR do vlastného kapitálu na reštrukturalizáciu ABX v Nemecku, aby vlastný kapitál ABX-D dosiahol úroveň 14,4 milióna EUR (k 31. 12. 2004) v porovnaní s bilančným objemom 234 miliónov EUR (k 31. 12. 2003);
- (b) 10,6 milióna EUR namiesto 12,6 milióna EUR do vlastného kapitálu na reštrukturalizáciu ABX v Holandsku, aby vlastný kapitál ABX-NL dosiahol úroveň 9,3 milióna EUR (k 31. 12. 2004) v porovnaní s bilančným objemom 35,7 milióna EUR (k 31. 12. 2003).
- Pri ABX-D a -NL tieto sumy majú formu zvýšenia kapitálu buď konverziou jestvujúcich záväzkov, alebo vkladom do nového vlastného kapitálu;
- (c) 223 miliónov eur, aby sa umožnilo prevzatie podniku zamestnancami (PPZ) jednej časti ABX vo Francúzsku. Táto suma zodpovedá konečným nákladom spoločnosti SNCB a má formu vzdania sa pohľadávok a krytia budúcich strát.

- (26) Pokiaľ ide o predaj za zápornú cenu spoločnosti ABX-F (PPZ), Komisia predložila pochybnosti, pokiaľ ide o prítomnosť štátnej pomoci v prostriedkoch poskytnutých spoločnosťou SNCB nadobúdateľovi. Vo veci plánovaného predaja ABX-WW Komisia pripomenula nevyhnutnosť poskytnúť všetky nevyhnutné informácie s cieľom preveriť, či takýto predaj sa zrealizuje skutočne za trhovú cenu.

2.1.5. Iné doplnujúce informácie

- (27) Najmä poštou z 9. 6. 2006 Belgicko predložilo Komisii celý súbor informácií týkajúcich sa rozšírenia konania, pričom pripomenulo a doplnilo informatívne údaje k celému spisu.
- (28) Poštou z 1. decembra 2005 Belgicko predložilo isté doplnujúce informácie spresňujúce hlavne predtým postúpené informácie a oznamujúce najmä nový záväzok týkajúci sa prítomnosti ABX v Nemecku.

2.2. Aktivity ABX

- (29) Okrem už zhrnutých aktivít ABX a opísaných v začatí konania belgické orgány spresnili, že strategické a obchodné postavenie ABX LOGISTICS Worldwide je jasne postavením „organizátora“ prepravy alebo „špeditéra“.
- (30) Skupina ABX ako taká vykonáva operácie spadajúce do prepravnej logistiky. Podľa odbornej štúdie, ktorú financovala Komisia (ďalej len „Jacobs“) ⁽¹⁰⁾, logistika vo všeobecnosti spočíva v „riadení toho, ako a kedy dopraviť zdroje na miesto, kde sú požadované“. Podľa tejto štúdie ide presnejšie v prípade ABX o optimalizáciu nepretržitého toku dopravných strojov prostredníctvom vzájomne prepojenej prepravnej siete a skladových uzlových bodov.
- (31) Belgické orgány dodávajú, že „prepravcovia“ bežne nevlastnia prepravné aktíva (kamióny, lode, lietadlá a iné), ale využívajú prepravné spoločnosti, čo potvrdil Jacobs.
- (32) V tomto osobitnom prípade, až na niektoré výnimky hlavne v Holandsku, prepravná kapacita skupiny ABX je takmer celá zabezpečená subdodávateľsky. Počet kamiónov vo vlastníctve v Holandsku totiž stále klesá od roku 2001 a cieľom je postupne smerovať k nulovému vlastníctvu. V roku 2001 spoločnosť ABX LOGISTICS v Holandsku vlastnila 240 kamiónov, tento počet sa znížil v roku 2002 na 166, v roku 2003 na 138 a v roku 2004 na 110.
- (33) Pokiaľ ide o národnú a medzinárodnú cestnú dopravu, ABX LOGISTICS zabezpečuje subdodávateľsky aktivitu prepravy vo vlastnom zmysle slova prostredníctvom nezávislých cestných dopravcov. Pri leteckej a námornej doprave koná ABX LOGISTICS ako „sprostredkovateľ“ tak, že si kúpi v spoločnostiach pre námornú dopravu („shipping lines“) alebo leteckú dopravu („airlines“) požadovanú dopravnú kapacitu pre svojich zákazníkov.
- (34) Tabuľka uvedená ďalej jasne ukazuje toto strategické postavenie: len 3 % kamiónov, ktoré používa ABX LOGISTICS, majú vo vlastníctve alebo kúpené na leasing spoločnosti skupiny ⁽¹¹⁾.
- (35) „Dopravná kapacita“ ABX LOGISTICS

	Vo vlastníctve (alebo na lízing)	Zabezpečené subdodávateľsky
Kapacita dopravy kamiónmi	3 %	97 %
Kapacita dopravy lietadlami	0	100 %
Kapacita dopravy loďami	0	100 %

⁽¹⁰⁾ „Jacobs Consultancy“: Capacity of ABX Logistics and Sernam markets, konečná správa, máj 2004.

⁽¹¹⁾ List belgických orgánov z 24. 2. 2005, s. 13.

(36) Miesto skupiny ABX v jednotlivých segmentoch trhu: Podľa belgických orgánov operácie ABX v roku 2003 dosahovali 49 % na trhu cestnej dopravy, 42 % na trhu leteckej a námornej dopravy (Air&Sea) a 8 % na trhu zmluvnej logistiky, ktorá spadá do uskladnenia tovarov.

(37) Vzhľadom na svoju úroveň aktivity v Nemecku, Holandsku a Francúzsku ABX nepatrí medzi 5 najdôležitejších spoločností na jednotlivých trhoch na národnej úrovni (cestná, letecká, námorná doprava, zmluvná logistika), čo, ako sa zdá, potvrdil Jacobs.

(38) Potenciál rastu príslušných trhov – všeobecný aspekt: tak podľa belgických orgánov, ako aj podľa Jacobs, napriek súčasným ťažkostiam spôsobeným najmä udalosťami z 11. septembra 2001, dopyt po logistických službách stále rastie. Podľa Jacobs je to spôsobené rastom počtu európskeho obyvateľstva, čoraz väčším uprednostňovaním rozmanitého výberu produktov zo strany spotrebiteľov, rastom kúpyschopnosti spotrebiteľov a čoraz väčšiemu zadávaniu zo strany výrobcov logistických služieb externým firmám špecializujúcim sa na logistiku.

(39) Potenciál rastu v Nemecku: Podľa Jacobs nemecký trh logistiky má veľký potenciál rastu. Rozvoj zadávania logistických služieb subdodávateľom na nemeckom trhu za posledných osem rokov ukazuje, že tak ponuka, ako aj dopyt by mohli v nasledujúcich rokoch rásť o 15 až 20 % ročne.

(40) Potenciál rastu leteckej dopravy: Tak výrobca Airbusov, ako aj výrobca Boeingov predpokladajú zdvojnásobenie počtu nákladných lietadiel v nasledujúcich 15 až 20 rokoch v dôsledku rastu leteckej nákladnej dopravy, ktorá presiahne leteckú dopravu cestujúcich. Výrobca Airbusov predpokladá strojnásobenie nákladnej dopravy s priemerným rastom 5,7 % ročne a výrobca Boeingov 6,4 % ročne do roku 2021. Tieto vysoké miery rastu by mali zabezpečiť aj mieru rastu pre dopravcov a logistických operátorov.

(41) Potenciál rastu cestnej dopravy: Expert uvádza, že v celej Európe je cestná doprava odvetvím so slabými vstupnými prekážkami, ktoré týmto trpí stálou štruktúrnou nadmernou kapacitou ⁽¹²⁾, čo sa potvrdilo za posledných päť až sedem rokov, počas ktorých ceny klesali. Táto nadmerná kapacita sa však týka podnikov, ktoré vykonávajú predmetnú dopravu, čo nie je prípad skupiny ABX, ktorá „organizuje“ dopravu bez toho, že by ju vykonávala. Podľa Jacobs trh cestnej dopravy nákladov má tendenciu silného rastu. Z toho vyplýva, že takýto vývoj trhu by mal zabezpečiť aj mieru rastu pre dopravcov a logistických operátorov.

⁽¹²⁾ Aj keď nedávne rozšírenie, ako sa zdá, dočasne zmiernilo súčasnú situáciu. Jednako skutočnosť, že mnohé dopravné spoločnosti, ako sa zdá, zabezpečujú subdodávateľsky cestnú prepravu tovarov menej drahými dopravcami pochádzajúcimi z nových členských štátov, by mala zosilniť konkurenčný tlak na ceny v rámci trhu cestnej dopravy.

(42) *Potenciál rastu námornej dopravy*: Podľa Jacobs rast v odvetví námorného „freight forwarding“ (prepravy nákladov) dosahoval 7 % v rokoch 1998 až 2002. Budúci vývoj rastu dopravy tovarov námornou cestou bude závisieť od celkového rozvoja na celosvetovej úrovni.

2.3. Vytvorenie siete ABX

2.3.1. Akvizícia spoločností siete ABX spoločnosťou SNCB

(43) Aj keď operácie akvizície siete ABX spoločnosťou SNCB, ktoré svojím samotným charakterom nemôžu obsahovať výhody v prospech ABX, nie sú predmetom tohto rozhodnutia, Komisia ďalej pripomína z dôvodu všeobecného kontextu ich hlavné etapy, tak ako sú prezentované belgickými orgánmi.

(44) Belgické orgány spresnili, že o akvizícii jednotlivých spoločností skupiny ABX LOGISTICS rozhodla spoločnosť SNCB na základe obchodných plánov, ktoré v čase investície poukazovali na perspektívu rýchleho návratu k rentabilnosti. Podmienky akvizície spoločností Thyssen Haniel Logistik („THL“)/Bahntrans, Dubois a Saima Avandero (z ktorých sa stala spoločnosť ABX v Nemecku, Francúzsku a Taliansku) sú stručne zhrnuté ďalej.

(45) *Akvizícia spoločnosti THL/Bahntrans (z ktorej sa stala spoločnosť ABX v Nemecku)*: Podľa informácií belgických orgánov najmä z októbra 2000 nákupná cena celej skupiny THL dosiahla [...] (*) miliónov nemeckých mariek (DEM) (skupina Thyssen) + [...] DM (Deutsche Bahn AG). Hodnota aktivít tejto skupiny bola odhadnutá na [hodnota vyššia ako už uvedená nákupná cena (**)] miliónov DEM spoločnosťou Coopers & Lybrand (z toho [...] miliónov DEM za aktivity zbernej služby) a na [...] miliónov DEM pri zohľadnení nákladov tohto holdingu. Pri tejto akvizícii spoločnosť SNCB prevzala záväzky bývalých akcionárov týkajúce sa najmä už jestvujúcej záruky za budovu v Mníchove. Záporná cena [...] miliónov EUR ([...] miliónov DEM) za akvizíciu Bahntrans bolo vyplatených bývalými akcionármi spoločností Bahntrans, Thyssen Handelsunion AG a Deutsche Bahn AG 1. októbra 1998.

(46) Spoločnosť ABX-D realizovala straty hneď po tom, ako bola získaná. Tieto straty výrazne znehodnotili finančnú štruktúru podniku, ktorého vlastný kapitál sa stal záporným od účtovného obdobia 1999. Tento stav, ktorý trval až do roku 2005, viedol spoločnosť SNCB ako materskú spoločnosť k tomu, že vystavila odporúčajúci list súvisiaci s rizikom, ktoré vyplýva zo situácie záporného vlastného kapitálu.

(47) *Akvizícia spoločnosti Dubois (ktorá sa stala dôležitou súčasťou ABX vo Francúzsku)*: belgické orgány uviedli, že za obdobie rokov 1998 až 2002 výpočet, ktorý mala k dispozícii spoločnosť SNCB, viedol k IRR („Internal Rate of Return“, vnútornej miere výnosnosti) vo výške 12,7 % pri VACC („Weighted Average Cost of Capital“, vážených priemerných kapitálových nákladoch) vo výške 9,5 % a pri NPV („Net Present Value“, čistej súčasnej hodnote) vo výške 9,7 milióna eur, čo umožnilo očakávať rozumnú návratnosť investície.

(48) *Akvizícia skupiny Gruppo Saima Avandero (ktorá sa stala ABX v Taliansku)*: belgické orgány uviedli, že za obdobie rokov 1998 až 2008 výpočet, ktorý mala k dispozícii spoločnosť SNCB, viedol k IRR vo výške 13,0 % pri WACC vo výške 9,0 % a pri NPV vo výške 51,8 milióna eur, čo umožnilo očakávať rozumnú návratnosť investície.

(49) Na druhej strane, keďže Komisia nastolila otázku prípadného jestvovania krížených dotácií použitých spoločnosťou SNCB na financovanie svojich investícií do ABX, belgické orgány poskytli tieto spresnenia:

(a) Belgické orgány uviedli, že „za celé obdobie rokov 1998 až 2002 boli zásahy štátu nedostatočné, aby pokryli výdavky na plnenie úloh verejnej služby [spoločnosti SNCB]“⁽¹³⁾. Pripomenuli, že už v roku 2001 Dvor audítorov uviedol, že „pokiaľ ide o funkcie investovania a prevádzkovania za celé obdobie s výnimkou účtovného obdobia 1997, vynaložené prostriedky v súhrne sú vyššie ako zdroje z týchto dvoch funkcií, čiže nejestvuje nijaká indícia o prevode prostredníctvom zostatku medzi oboma úlohami verejnej služby a ostatnými aktivitami [spoločnosti SNCB]“⁽¹⁴⁾.

(b) Taktiež uviedli, že „keďže prevádzkové náklady a investície spoločnosti SNCB týkajúce sa jej úloh verejnej služby neboli kryté zásahmi štátu, spoločnosť SNCB využila úver na pokrytie zostatku svojich potrieb“⁽¹⁵⁾. To sa teda týka aj zdrojov spoločnosti SNCB, ktoré slúžili na investície do ABX a ktoré inak „neboli financované prostredníctvom špecifických úverov, [...] ale prostredníctvom jej všeobecných likvidných prostriedkov“⁽¹⁶⁾.

(50) Napokon belgické orgány spresnili, že po akvizícii týchto spoločností spoločnosť SNCB vystavila istý počet odporúčajúcich listov veriteľom viacerých dcérskych spoločností ABX, a najmä v prospech veriteľov ABX-D a ABX Španielsko. Belgické orgány si myslia, že tieto odporúčajúce listy sú súčasťou bežných vzťahov medzi materskou spoločnosťou a jej dcérskymi súkromnohospodárskymi spoločnosťami.

⁽¹³⁾ Najmä listy belgických orgánov, jeden z 23. 12. 2003 zaevidovaný 29. 12. 2003 pod č. A/38604 a druhý zaevidovaný 20. 6. 2003 pod č. A/23465.

⁽¹⁴⁾ Správa Dvora audítorov z 18. mája 2001, s. 221.

⁽¹⁵⁾ List belgických orgánov zaevidovaný 20. 6. 2003 pod č. A/23465.

⁽¹⁶⁾ List belgických orgánov z 29. 8. 2003, zaevidovaný 29. 8. 2003 pod číslom GAB. Loyola de Palacio Entrada č. 2805, s. 12.

(*) Dôverné údaje.

(**) Presný číselný údaj bol vynechaný a nahradený touto poznámkou.

2.3.2. Reinvestície uskutočnené spoločnosťou SNCB v roku 2001

- (51) Zvýšenie kapitálu v Nemecku: koncom roka 2000 a v roku 2001 spoločnosť SNCB zvýšila kapitál svojej nemeckej dcérskej spoločnosti (bývalej Bahntrans) vkladom v hotovosti 17,5 milióna EUR a konverziou na kapitál krátkodobých záloh spoločnosti SNCB vo výške 55 miliónov eur. Toto rozhodnutie bolo prijaté na základe odporúčaní a analýz vykonaných s pomocou Boston Consulting Group („BCG“).
- (52) Tieto dokumenty BCG predložili tieto argumenty a odporúčania:
- (a) Skupina ABX predstavovala príležitosť na vytvorenie významnej hodnoty a strategický záujem pre spoločnosť SNCB.
- (b) Finančná investícia a posilnenie manažmentu boli nevyhnutné na podchytenie tohto potenciálu.
- (53) Belgické orgány uviedli, že IRR (vnútorná miera výnosnosti) celkovej investície 72,5 milióna eur, ktorá sa dala očakávať v čase investície, je rádovo od 8 do 10 % v závislosti od zvolených prognóz hospodárskeho výsledku. Táto vnútorná miera výnosnosti je porovnateľná s kapitálovou hodnotou spoločnosti SNCB v tom čase.
- (c) Samofinancovanie spoločnosťou SNCB tejto finančnej investície sa v tom čase pokladalo za najlepší variant.
- (d) Pri realizácii stratégie vytvorenia hodnoty prostredníctvom ABX LOGISTICS bolo ozdravenie spoločnosti Bahntrans prvoradé pre spoločnosť SNCB.
- (e) Na záver experti z BCG vyslovili názor, že plán ozdravenia musel byť uskutočnený z troch dôvodov:
- V prípade úspechu ozdravenie umožňovalo pokračovať v stratégii ABX LOGISTICS, „ktorá má potenciál na vytvorenie hodnoty nad 300 miliónov eur“.
 - Aj v prípade čiastkového úspechu by ozdravenie umožnilo zvýšiť cenu pri ďalšom predaji spoločnosti Bahntrans.

Výpočet vnútornej miery výnosnosti (IRR) pri reinvestíciách spoločnosti SNCB do ABX Nemecko v roku 2001 za [...] miliónov eur

Yearly growth rate of EBIT	[...]						
Discount rate	[...]						Terminal value
Year	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Discount factor	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	2001	2002	2003	2004	2005	2006	Terminal value
Obrat	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Prevádzkový hosp. výsledok pred zdanením	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Využitie [...] mil. EUR prebytku nadobúdacej ceny	[...]						
Investícia [...] mil. EUR v roku 2001	[...]						
Free Cash Flows	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Weighted average cost of capital	9 %						
Total discounted cash flow	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
IRR	10,04 %						

- (54) Zvýšenie kapitálu o 12,2 milióna EUR v Holandsku: strategický plán týkajúci sa „holandskej fázy“ (bývalá skupina Kersten Hunik získaná vo februári 1999 a zahŕňajúca aj podiely v Írsku) spočíval v nasledujúcom:
- (a) Posilniť domáce aktivity akvizíciou spoločnosti pôso-
biacej v oblasti vnútroštátnej distribúcie v Holandsku; objem aktivity spoločnosti predstavoval 2 000 zásielok denne a vedenie SNCB sa domnievalo, že na dosiahnutie rentabilnosti vo vnútroštátnej distribúcii bude potrebných 6 000 zásielok.

- (b) Pokračovať v reštrukturalizácii podniku Kersten Hunik Holding (premenovanom na ABX LOGISTICS Holding BV) získanom v roku 1999.
- (c) Odpredať aktivity námornej dopravy („rederijen“) Kersten Hunik Scheepvaartmaatschappij BV a Link Line Europa BV, čím sa získa hotovosť 1 milión eur.
- (d) V praxi boli potreby financovania pokryté nasledujúcim spôsobom:
- 9,2 milióna EUR krátkodobých pohľadávok spoločnosti SNCB bolo v marci 2001 konvertovaných na kapitál.
 - V septembri 2001 spoločnosť SNCB zvýšila kapitál ABX LOGISTICS Holding BV o sumu 10 miliónov eur. Týchto 10 miliónov EUR bolo určených na financovanie akvizície spoločnosti Wegtransport BV holdingom ABX LOGISTICS Holding BV. Cena zaplatená za akcie dosiahla [...] miliónov eur, zostatok [...] miliónov EUR okrem toho zostal k dispozícii, aby sa pokryli prípadné úpravy ceny vyplývajúce z medzinárodného práva („Due Diligence“).
 - Celkove si belgické orgány myslia, že suma na financovanie, ktorú priznala spoločnosti SNCB

svojej holandskej dcérskej spoločnosti (mimo ceny za akvizíciu spoločnosti Wegtransport za [...] miliónov eur), dosahuje teda v marci 2001 výšku 9,2 milióna EUR + 3 milióny EUR v septembri 2001, čo je spolu 12,2 milióna eur.

- Podľa nich toto posilnenie kapitálu bolo odôvodnené na základe prognóz o návrate k rentabilnosti holandských aktivít v roku 2002, čo sa odrazilo pozitívnym vývojom hospodárskych výsledkov, tak ako boli predpokladané koncom roka 2000:

	2000A	Rozpočet 2001 (zostavený koncom roku 2000)	Rozpočet 2002 (zostavený koncom roku 2001) (*)
Obrat	54,1	60,9	86,4
Prevádzkový hospodársky výsledok (EBIT)	- 2,59	- 2,73	0,68

(*) zahŕňa obrat týkajúci sa akvizície spoločnosti Wegtransport

- (55) Belgické orgány si myslia, že vnútorná miera výnosnosti tejto investície na základe prognóz hospodárskeho výsledku, ktoré boli v tom čase k dispozícii, je rádovo 11 % za túto investíciu 12,2 milióna eur.

Výpočet vnútornej miery výnosnosti (IRR) z reinvestície spoločnosti SNCB do ABX Holandsko v roku 2001 vo výške 12,2 milióna EUR (číselné údaje v miliónoch eur)

Yearly growth rate of EBIT	[...]						
Discount rate	[...]						Terminal value
Year	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Discount factor	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	2000 A	Rozpočet na r. 2001 zostavený koncom r. 2000	Rozpočet na r. 2002 zostavený koncom r. 2001 (*)	Plán na r. 2003 (**)	Plán na r. 2004 (**)	Plán na r. 2005 (**)	Terminal value
Obrat	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Prevádzkový hosp. výsledok pred zdanením	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Posilnenie kapitálu o 12,2 mil. EUR v roku 2001	[...]						
Free Cash Flows	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Weighted average cost of capital	9 %						
Total discounted cash flow	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
IRR	11,3 %						

(*) zahŕňa obrat týkajúci sa akvizície Wegtransport

(**) Historické údaje nie sú k dispozícii. Opätovné ocenenie ex-post vykonané na základe (1) dosiahnutia hrubej operatívnej marže [...] % v roku 2003 a (2) miery ročného hospodárskeho rastu [...] % z obratu a hospodárskeho výsledku od roku 2004.

(56) Zvýšenie kapitálu o 30 miliónov EUR vo Francúzsku: V decembri 2001 spoločnosť SNCB pristúpila k zvýšeniu kapitálu francúzskej spoločnosti získanej v rokoch 1999 – 2000, aby sa umožnilo spustiť program mobilizácie pohľadávok, čo umožní získať bankový úverový limit 70 miliónov eur. Toto zvýšenie kapitálu bolo nariadené bankou Sociétés Générale, poskytovateľom úveru spoločnosti ABX LOGISTICS (France) SA, ako povinná predbežná podmienka na mobilizáciu portfólia obchodných pohľadávok spoločnosti ABX LOGISTICS (France) SA.

(57) Podľa belgických orgánov finančné prognózy ABX LOGISTICS (France) SA, ktoré boli v tom čase k dispozícii, poukazovali na perspektívu návratu k rentabilnosti v rámci plánu ozdravenia. Tento plán predpokladal na základe série opatrení prevádzkového zlepšenia (informatika, revidovanie procesov distribúcie, zatvorenie a postúpenie aktivít, zosúladenie podmienok zamestnanosti, integrácia aktivít) zlepšenie prevádzkového hospodárskeho výsledku (EBIT) od - 19,6 milióna EUR v roku 2001 do 4,6 milióna EUR v roku 2003.

(59) Belgické orgány si myslia, že prognózy, ktoré boli k dispozícii v tom čase, viedli k IRR 14 % za túto investíciu 30 miliónov eur.

Predpokladaný vývoj hospodárskeho výsledku ABX Logistics France (v septembri 2001)

	2000 skutočnosť	2001 rozpočet	2002 prognóza	2003 prognóza
Obrat	516,0	631,0	626,0	664,0
„Prevádzkový výsledok“ (EBT)	- 6,1	- 19,6	- 8,2	4,6
Čistý hospod. výsledok	- 2,1	- 28,4	- 11,6	4,0

Zdroj: Plán ozdravenia, strana 43; výmenný kurz 1 EUR = 6,55957 FRF

(58) Spoločnosť SNCB sa domnievala, že táto operácia mobilizácie pohľadávok umožní nahradiť externým financovaním krátkodobé financovanie spoločnosťou SNCB. Z krátkodobého hľadiska dôležitá časť prebytku prostriedkov uvoľneného touto mobilizáciou pohľadávok mohla byť skutočne vložená do cash pool (spoločného fondu peňažných prostriedkov) skupiny ABX, čo umožní spoločnostiam, ktoré boli jej členmi, čiastočne preplatiť svoje vlastné dosiaľ nesplatené zmenky voči spoločnosti SNCB.

Výpočet vnútornej miery výnosnosti (IRR) z reinvestície spoločnosti SNCB do ABX Francúzsko v roku 2001 vo výške 30 miliónov EUR (číselné údaje v miliónoch eur)

Yearly growth rate of EBIT	[...]						
Discount rate	[...]						Terminal value
Year	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Discount factor	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
	2000 skutočnosť	2001 rozpočet	2002 prognóza	2003 prognóza	Plán 2004 (*)	Plán 2005 (*)	Terminal value
Obrat	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	
Čistý hospodársky výsledok	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Posilnenie kapitálu o 30 M€ v roku 2001	[...]						
Free Cash Flows	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
Weighted average cost of capital	9 %						
Total discounted cash flow	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]	[...]
IRR	14,0 %						

(*) Historické údaje nie sú k dispozícii. Opätovné ocenenie ex-post vykonané na základe (1) dosiahnutia hrubej operatívnej marže [...] % v roku 2004 a [...] % v roku 2005 a (2) miery ročného hospodárskeho rastu [...] % z obratu a hospodárskeho výsledku od roku 2004.

(**) [...] % zo základu prevádzkového hospodárskeho výsledku pred zdanením (EBT)

2.3.3. „Súbežné príspevky“ spoločnosti SNCB do skupiny ABX

- (60) Belgické orgány špecifikovali, že počas akvizície spoločnosťou SNCB spoločností v Írsku, Portugalsku a aktivít Air&Sea v Belgicku spoločnosť SNCB prevzala všetky záväzky týchto spoločností alebo ich časť, potom ich konvertovala na kapitál. Podľa nich tieto konverzie na kapitál, ktoré hodnotia ako „súbežné príspevky“, mali za cieľ:
- bud' umožniť fúziu niektorých spoločností a realizovať cieľ právneho zjednodušenia skupiny (Írsko, Portugalsko),
 - alebo umožniť udržanie dopravných licencií (Írsko),
 - alebo umožniť spoločnostiam, aby pokračovali vo svojich aktivitách Air&Sea na úrovni minimálneho vlastného kapitálu, aby získali vonkajšie finančné prostriedky (Air&Sea Belgicko).
- (61) Podľa Belgicka obnova vlastného kapitálu a rýchly návrat k rentabilnosti boli zabezpečené vďaka: (1) pomeru medzi ich stratami a ich obratom, (2) absolútnej sume konverzií a (3) finančným prognózam (rozpočet na rok 2003) vypracovaným vedením koncom roka 2002, ktoré predpokladali návrat k rovnováhe približne koncom roka 2003. Tieto dcérske spoločnosti nemali byť pokladané za spoločnosti „nachádzajúce sa v ťažkostiach“ a ich situácia

teda nie je porovnateľná s tromi subjektami nachádzajúcimi sa v ťažkostiach identifikovanými v pôvodnom reštrukturalizačnom pláne. Podľa belgických orgánov presne cieľný a jedinečný zásah spoločnosti SNCB voči týmto dcérskym spoločnostiam predstavuje bežnú operáciu financovania niektorých dcérskych spoločnosti materskou spoločnosťou v priebehu obchodných záležitostí a tým je celkom zlučiteľný so zásadou súkromného investora v trhovom hospodárstve.

- (62) Rozpočet na rok 2003 zostavený koncom roka 2002 pre tri dotknuté spoločnosti inak naznačoval perspektívu návratu k rovnováhe alebo takmer k rovnováhe (straty do 1 milióna eur) 12 mesiacov po zavedení plánu.

	Čistý hospodársky výsledok za rok 2002	Čistý hospodársky výsledok rozpočtovaný za rok 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

(*) Rozpočet zostavený vedením v roku 2002

Kľúčové finančné údaje z roku 2002 o spoločnostiach v Írsku, Portugalsku a Air&Sea Belgicko (Milióny eur)

	Obrat v r. 2002 (skutočnosť)	Prevádzkový hos. výsledok (EBIT) v r. 2002 (skutočnosť)	Čistý hos. výsledok v r. 2002 (skutočnosť)	Čisté straty v r. 2002 v % z obratu	Absolútna suma konverzií	
					Podľa pôvodného plánu (*)	Skutočne realizované
ABX LOGISTICS (Ireland) Ltd.	31,4	0,2	- 0,3	-1 %	3,2	4,3
ABX LOGISTICS (Portugal) Lda.	13,7	- 1,3	- 3,5	-25 %	2,0	2,0
ABX LOGISTICS Int. (Belgium) SA/NV	39,0	- 0,5	- 2,0	-5 %	12,0	2,0
					17,2	8,3

(*) Konverzie na kapitál 91,6 mil. EUR + poskytnutie doplnkových prostriedkov 140 mil. eur, z toho bezpečnostná marža 21 mil. EUR priznaná dcérskej spoločnosti

- (63) Belgické orgány poskytli výpočty vnútornej miery výnosnosti (IRR) pre každú z operácií. Tieto výpočty, ktoré tu nie sú prezentované *in extenso*, používajú metódu porovnateľnú s metódou výpočtov prezentovaných pre reinvestície v roku 2001. Zakaždým ukazujú na IRR v rozpätí od 9,6 do 12,7 %.

poskytli odhad vnútornej výnosnosti, ktorá ukázala IRR 10 % pri tejto investícii.

- (64) Spoločnosť SNCB taktiež realizovala investíciu 3,8 milióna EUR do ABX Singapur. Podľa belgických orgánov zásahy týkajúce sa ABX Singapur tak či onak nespádajú do rozsahu pôsobnosti článku 87 Zmluvy. Na žiadosť Komisie však

- (65) Spoločnosť SNCB taktiež poskytla v roku 2000 záruku vo výške 3 miliónov EUR na stavbu budovy v Singapure. Belgické orgány si myslia, že táto operácia je tiež mimo rozsahu pôsobnosti Zmluvy. Následne spresnili, že garantovaná pohľadávka je krytá v prvom rade budovou, ktorej poloha sa pokladá za výhodnú, na dynamickom a prudko sa rozvíjajúcom trhu. Táto budova bola predaná v roku 2005.

2.4. Úloha štátu v rozhodnutiach spoločnosti SNCB voči ABX

- (66) Ako doplnok k základným údajom sankcionovaným v začatí konania Komisia tu zhrnula niektoré aspekty týkajúce sa spoločnosti SNCB a potenciálneho vplyvu štátu na jej rozhodnutia.

2.4.1. Správna rada a aktivity spoločnosti SNCB

- (67) Spoločnosť SNCB je nezávislý verejný podnik. Ako nezávislý verejný podnik spoločnosť SNCB nepodlieha zákonu o konkurze v zmysle zákona z 21. marca 1991⁽¹⁷⁾ o reforme niektorých ekonomických verejných podnikov. Jej predmetom činnosti je doprava cestujúcich a tovarov, ale môže rozvíjať všetky obchodné činnosti priamo alebo nepriamo spojené s týmto predmetom činnosti. Jej orgánmi je správna rada (SR), výkonný výbor (VV) a pracovník poverený riadením (PPR). SR sa skladá z desiatich členov vrátane PPR. Členovia správnej rady⁽¹⁸⁾ sú menovaní kráľom a vyberaní v závislosti od toho, ako sa vzájomne dopĺňajú ich schopnosti⁽¹⁹⁾.
- (68) Hoci spoločnosť SNCB má voľnosť v rozvíjaní všetkých aktivít zlučiteľných s jej predmetom činnosti, belgický zákonodarca zaviedol isté obmedzené mechanizmy na kontrolu toho, či nezávislý verejný podnik neporušuje zákon, svoj základný zákon alebo zmluvu o riadení. Hlavným mechanizmom je prítomnosť v orgánoch riadenia, hlavne v správnej rade a vo výkonnom výbore, jedného vládneho komisára, ktorý dozerá na dodržiavanie zákona, základného zákona spoločnosti SNCB a zmluvy o riadení.

2.4.2. Závery Dvora audítorov

- (69) Belgický Dvor audítorov odovzdal v máji 2001 správu⁽²⁰⁾ o spoločnosti SNCB, ktorá poskytuje viaceré významné ukazovatele s cieľom objasniť otázku vplyvu štátu na rozhodnutia prijaté spoločnosťou SNCB vo vzťahu k jej obchodným aktivitám. Táto správa na jednej strane uvádza, že „predmet činnosti spoločnosti S.N.C.B. je definovaný takto: Predmetom spoločnosti je doprava cestujúcich a tovarov železnicou. Spoločnosť môže sama alebo prostredníctvom účasti v belgických, zahraničných alebo

medzinárodných organizáciách, ktoré existujú alebo sa majú založiť, vykonávať všetky obchodné, priemyselné alebo finančné operácie vzťahujúce sa priamo alebo nepriamo, úplne alebo čiastočne k jej predmetu činnosti, alebo ktoré by mohli uľahčiť či podporiť jeho realizáciu alebo rozvoj (...).“

Pôvodné znenie zákona z 23. júla 1926, ktorým sa zakladá spoločnosť S.N.C.B., nespresňovalo jej predmet činnosti. Zákon z 1. augusta 1960 (o zmenách a doplnení už spomenutého zákona) zahrnul predmet činnosti do znenia zákona na základe nasledujúcich úvah: „Návrh zákona, ktorý sa vám predkladá, spresňuje teda predmet činnosti S. N.C.B. a ustanovuje, že táto spoločnosť môže podľa práva vykonávať akúkoľvek aktivitu súvisiacu s prevádzkovaním siete, najmä prevádzkovanie bufetov, predajní nápojov atď. ..., stavba strojov a zariadení určených pre jej potreby, organizovanie akejkoľvek cestnej dopravy s cieľom uľahčiť doručovanie tovarov (...).“

Predmet činnosti SNCB je teda zámerne veľmi široký. Táto definícia okrem toho neobsahuje nijaké obmedzenie geografického charakteru [...] Tento predmet činnosti možno interpretovať tak, aby sa odôvodnila akákoľvek obchodná, či dokonca finančná aktivita.“

- (70) Na druhej strane, vzhľadom na výdavky spoločnosti SNCB v prospech ABX, Dvor audítorov uvádza hľadisko, podľa ktorého boli napísané niektoré časti tejto správy: „Vzhľadom na nezávislosť S.N.C.B., na úroveň rizika, ktorému treba predchádzať, a na problémy sa osobitná pozornosť venovala rozhodnutiam o akvizícii v rámci rozvoja siete ABX. Táto analýza sa zameriava hlavne na objasnenie podmienok, za ktorých sa prijali tieto rozhodnutia a plnia sa, aby sa osvetlili najmä ťažkosti realizácie zákonných ustanovení umožňujúcich štátu predchádzať tomu, aby bola ohrozená schopnosť podniku plniť si svoje povinnosti verejnej služby.“⁽²¹⁾

- (71) V tomto kontexte Dvor audítorov dospel k nasledujúcim záverom:

- (a) „zmena stratégie rozvoja siete ABX bola zjavne iniciovaná vedením [spoločnosti SNCB]⁽²²⁾“;

⁽¹⁷⁾ Ide najmä o články 2, 3, 8, 12 a 41 tohto zákona.

⁽¹⁸⁾ Podľa informácií, ktoré poskytlo Belgicko, funkcia člena správnej rady (všetkých jej členov) je nezlučiteľná s mandátom a funkciami člena Európskeho parlamentu, člena zákonodarných komôr, ministra alebo štátneho tajomníka, člena rady alebo vlády územnej jednotky alebo regiónu, správcu provincie, člena zastupiteľstva vyššieho územného celku, rady provincie a zamestnanca spoločnosti SNCB.

⁽¹⁹⁾ Podľa Dvora audítorov (s. 46): Pokiaľ ide o odvolanie členov správnej rady, v súčasnosti je potrebné súhlasné stanovisko vyslovené správnu radou dvojtretinovou väčšinou hlasov jej členov.

⁽²⁰⁾ Dvor audítorov: Správne využitie verejných finančných prostriedkov spoločnosťou S.N.C.B.; Audit vykonaný v zmysle uznesenia Komory zástupcov z 11. mája 2000; Brusel, máj 2001.

⁽²¹⁾ Správa Dvora audítorov z 18. mája 2001, s. 142.

⁽²²⁾ Správa Dvora audítorov z 18. mája 2001, s. 151.

- (b) „verejnému podniku [SNCB] sa ponecháva veľká nezávislosť, pokiaľ ide o jej neželezničné investície, ako aj o jej účasť v obchodných aktivitách“⁽²³⁾;
- (c) „rozhodnutia prijaté spoločnosťou SNCB pri týchto aktivitách [obchodných] sa obmedzujú len dodržiavaním jej predmetu činnosti a ustanoveniami zákona z 21. marca 1991, ktoré sú také, aby sa predchádzalo riziku ujmy pri plnení úloh verejnej služby“⁽²⁴⁾;
- (d) „investície do neželezničných obchodných aktivít nie sú (...) predmetom predchádzajúceho schvaľovania, takže kontrola štátu plne spočíva na pôsobení vládného komisára“⁽²⁵⁾;
- (e) „súčasná právna norma, ktorá udeľuje vládnemu komisárovi právo odvolania a ministrom právo zrušenia vo vzťahu k rozhodnutiam, ktoré by ohrozili plnenie úloh verejnej služby [spoločnosti SNCB], neprináša dostatočnú záruku, že je dosiahnutý cieľ trvalého zabezpečenia týchto úloh.“⁽²⁶⁾
- (72) Práve do tohto kontextu uvedomenia si rizika, ktoré ohrozuje aktivity verejnej služby spoločnosti SNCB, a nedostatočných prostriedkov kontroly, ktorými disponuje štát na obmedzenie týchto rizík, zapadajú zásahy vládného komisára a ministra povereného dozorom, o ktorom referuje Dvor audítorov. Tak hlavným záujmom zásahu vládného komisára z 2. marca 2000⁽²⁷⁾ bolo preveriť, či investícia do ABX, talianskej vetvy, „...nepoškodzuje plnenie úloh verejnej služby [spoločnosti SNCB]...“. 28. apríla 2000⁽²⁸⁾ ministerka mobility a dopravy vystúpila so zámerom vyjadriť pranie, aby „strategické operácie podniku zapadali do dlhodobého rámca a umožňovali zabezpečiť jeho trvalosť a životaschopnosť“. 31. mája 2000⁽²⁹⁾ ministerka mobility a dopravy spresnila „...podmienky výkonu štátneho dozoru v prípade akvizície alebo prevzatia účasti...“, čo bol zásah, ktorý nasledoval po zásahu vládného komisára z 26. mája 2000⁽³⁰⁾, v ktorom tento pripomenul „...požiadavku zlučiteľnosti obchodných aktivít s predmetom činnosti S.N.C.B., ako aj s úlohou, ktorá jej prináleží zo zákona...“.

2.4.3. Rada ministrov sa zapája do reštrukturalizácie ABX

- (73) Komisia inak spomenula vo svojom začatí vyšetrovacieho konania správu zo zasadnutia rady ministrov [belgickej vlády] z 22. februára 2002 a tlačové komuniké, ktoré sa ho týka⁽³¹⁾, ktoré jasne ukazujú, že vláda sa k tomuto dátumu

zapájala do prijatia rozhodnutia o reštrukturalizácii ABX: „Na návrh predsedu vlády rada ministrov schválila sériu opatrení týkajúcich sa aktivít ABX. Na základe informácií a strategických úvah poskytnutých spoločnosťou SNCB boli prijaté nasledujúce rozhodnutia: vytvorenie spoločnosťou SNCB holdingu, ktorý zoskupí všetky aktivity ABX, (...)“.

2.4.4. Schopnosť financovania spoločnosti SNCB od roku 1998 do roku 2001

- (74) Komisia konštatovala, že v období od 1998 do 2001 bola samotná spoločnosť SNCB v dostatočne dobrej finančnej situácii, aby mohla získať pôžičky na trhu. To vyplýva najmä:
- (a) zo skutočnosti, že v roku 1998 bola bilančná štruktúra spoločnosti SNCB zdravá s koeficientom finančných záväzkov k vlastnému kapitálu 51 % v roku 1998, 54 % v roku 1999, 62 % v roku 2000 a 90 % v roku 2001 a s kladným konsolidovaným hospodárskym výsledkom⁽³²⁾;
- (b) zo štúdie nezávislého experta „NERA“, ktorý uvádza, že zadlženosť spoločnosti SNCB zostala v tomto období na znesiteľnom priemere v porovnaní s porovnateľnými podnikmi z rovnakého sektora. Podľa NERA takáto znesiteľná zadlženosť zodpovedá koeficientu záväzky/vlastný kapitál od 0,8/1 do 1,25/1⁽³³⁾. V tej istej štúdii však NERA uzatvára, že koeficient SNCB neprekročil tieto hodnoty v období od roku 1997 do roku 2001⁽³⁴⁾.
- (75) Od roku 2002 sa však finančná situácia spoločnosti SNCB zhoršuje. Jej finančné záväzky prezentované v konsolidovaných účtovných závierkach totiž stúpili z 3,9 miliardy EUR v roku 2001 na 5 miliárd EUR v roku 2002 a na 6,2 miliardy EUR v roku 2003 pri celkových konsolidovaných záväzkoch 8,6 miliardy EUR v roku 2001, 9,6 miliardy EUR v roku 2002 a 10,7 miliardy EUR v roku 2003, zatiaľ čo vlastný kapitál spoločnosti SNCB klesol na 4,9 miliardy EUR v roku 2001, 4,4 miliardy EUR v roku 2002 a 4,2 miliardy v roku 2003. Keď berieme do úvahy len finančné záväzky do jedného roka a nad jeden rok⁽³⁵⁾, tento koeficient stúpne z 80 % v roku 2001 na 114 % v roku 2002 či na 150 % v roku 2003, zatiaľ čo spoločnosť SNCB vykazovala konsolidovanú stratu za tieto roky.

⁽²³⁾ Správa Dvora audítorov z 18. mája 2001, s. 142.

⁽²⁴⁾ Správa Dvora audítorov z 18. mája 2001, s. 141.

⁽²⁵⁾ Správa Dvora audítorov z 18. mája 2001, s. 154.

⁽²⁶⁾ Správa Dvora audítorov z 18. mája 2001, s. 154.

⁽²⁷⁾ Správa Dvora audítorov z 18. mája 2001, s. 152.

⁽²⁸⁾ Správa Dvora audítorov z 18. mája 2001, s. 150.

⁽²⁹⁾ Správa Dvora audítorov z 18. mája 2001, s. 153.

⁽³⁰⁾ Správa Dvora audítorov z 18. mája 2001, s. 153.

⁽³¹⁾ K dispozícii na internetovej stránke: <http://www.belgium.be/>.

⁽³²⁾ List belgických orgánov z 29. 8. 2003 zaevidovaný 29. 8. 2003 pod číslom GAB. Loyola de Palacio Entrada č. 2805, s. 4.

⁽³³⁾ Správa NERA, s. 58.

⁽³⁴⁾ Podľa NERA, (dodatok D.1. s. 7) koeficient záväzky/vlastný kapitál sa mení z 0,6 v roku 1997, 1998 a 1999 na 0,8 v roku 2000 a na 1,0 v roku 2001.

⁽³⁵⁾ Pokiaľ ide o roky 1998 až 2001, spoločnosť SNCB určila spomínaný koeficient tak, že zahrnula dlhodobé finančné dlhy so splatnosťou v priebehu roka, čím možno vysvetliť rozdiel medzi 90 % a 80 % za rok 2001 a rozdiel za nasledujúce roky.

3. PODROBNÝ OPIS OPATRENÍ NA REŠTRUKTURALIZÁCIU A PRIVATIZÁCIU ABX

- (76) Aktivity skupiny ABX boli zoskupené do holdingu nazvaného ABX LOGISTICS Worldwide NV/SA (ďalej len „ABX-WW“) ⁽³⁶⁾. Okrem toho aktivity Air&Sea, dovtedy zoskupené v jednotlivých národných subjektoch ABX, sú už do veľkej miery zoskupené v ABX LOGISTICS Air&Sea Worldwide SA/NV, čo je novo vytvorená podskupina skupiny ABX-WW, ďalej len „ABX-Air&Sea“ ⁽³⁷⁾.

Toto zoskupenie zapadá do rámca zásadnej reštrukturalizácie všetkých aktivít skupiny, ktorá bola iniciovaná v roku 2002. Táto reštrukturalizácia zahŕňa tak prevádzkové opatrenia (integrácia jednotlivých subjektov, vytvorenie centrály, organizácia na ziskové centrá, zníženie kapacity a úsilie o produktivitu...), ako aj finančné opatrenia určené na obnovu finančnej štruktúry a životaschopnosť skupiny. Vzhľadom na tieto opatrenia na reštrukturalizáciu spoločnosť SNCB podpísala s investorom dohodu o predaji skupiny ABX-Worldwide pod podmienkou ocenenia Komisie na základe reštrukturalizácie.

Hlavné súčasti tejto reštrukturalizácie sú opísané ďalej.

- (77) Belgické orgány uvádzajú, že vďaka tejto reštrukturalizácii skupina ABX-WW opäť dosiahla od roku 2004 svoj prevádzkový hospodársky výsledok (EBIT vo výške 11,6 milióna) a svoju čistú rentabilitu by mala dosiahnuť od roku 2006 (čistý hospodársky výsledok 10,7 milióna eur) ⁽³⁸⁾.

3.1. Integrácia a reorganizácia skupiny ABX

- (78) Zaviedli sa rozličné opatrenia na integráciu spoločnosti skupiny ABX: integrácia riadiacej štruktúry skupiny (program Phoenix), počítačových systémov, finančného riadenia a riadenia ľudských zdrojov.
- (79) Phoenix: belgické orgány uvádzajú, že tento program sa zameriava na integráciu medzinárodného riadenia jednotlivých aktivít skupiny, na podchytenie prevádzkových synergii, na koncentráciu objemov nákupu u obmedzeného počtu dodávateľov, na posilnenie „Corporate Centre“ poskytnutím počítačových procesov, oprávnení a nástrojov nevyhnutných na plnenie jej kompetencií, na koordináciu

⁽³⁶⁾ K tomuto zoskupeniu došlo 29. decembra 2003 s výnimkou medzinárodných aktivít ABX LOGISTICS (France) S.A., ktoré boli prenesené koncom decembra 2004. Podľa belgických orgánov sú tieto aktivity výnosné, alebo sa blížia k výnosnosti. Dotknuté subjekty sú ABX LOGISTICS Air&Sea (France) SAS, „Road International“, Mitjaville S.A.S. a Lacombe Transports Internationaux Sarl.

⁽³⁷⁾ Aktivity Air&Sea v Belgicku, Ázii a Amerike sú už zoskupené k dnešnému dňu v ABX-Air&Sea. Aktivity Air&Sea v Holandsku boli zoskupené začiatkom januára 2005. Presun aktivít Air&Sea v Nemecku bol odložený z dvoch dôvodov: i.) ukázalo sa, že tento presun by priniesol účtovný zisk [...] miliónov EUR v účtovnej závierke ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH v roku presunu, ale následne by spôsobil rekurentný „cash drain“ (opakované vyčerpanie likvidity) vo výške viac ako [...] miliónov EUR ročne; a ii.) táto operácia by spôsobila spoločnosti ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH stratu finančných prostriedkov získaných z programu mobilizácie pohľadávok spojených s týmito aktivitami, a to vo výške [...] miliónov eur. Tieto zdroje by mali byť získané z iných zdrojov financovania, čo nemožno realizovať, kým bilančná štruktúra spoločnosti nemohla byť posilnená.

⁽³⁸⁾ List belgických orgánov z 9. 6. 2005. Ide o aktualizáciu číselných údajov, ktoré sa týmto môžu odchyľovať od prognóz z januára 2005.

prostredníctvom útvarov „Produkt“ obchodných a prevádzkových aktivít medzi krajinami a kvality služby zákazníkom a na posilnenie zodpovednosti a motivácie miestneho manažmentu, aby pracoval v spolupráci s ostatnými subjektmi skupiny.

- (80) *Informatika*: uvádzajú, že integrácia počítačových systémov sa zameriava na integráciu jestvujúcich systémov, na racionalizáciu aplikácií a na zavedenie globálnych riešení pre skupinu.

- (81) *Finančná centralizácia*: tím pre finančné riadenie v sídle spoločnosti bol posilnený, aby centralizoval túto funkciu v rámci skupiny. Tak boli posilnené tímy finančnej kontroly a likvidných prostriedkov a zriadili sa nové tímy na konsolidáciu hospodárskych výsledkov a na riadenie pohľadávok zákazníkov. Kvalita finančnej informovanosti sa zlepšila už uvedenými projektmi informatickej integrácie a štandardizáciou finančných informácií odovzdávaných krajinami do sídla skupiny.

- (82) V rámci tejto finančnej centralizácie skupina ABX zaviedla mechanizmus spoločného fondu peňažných prostriedkov všetkých spoločností skupiny. Tento „cash pooling“ viedol skupinu ABX k tomu, že v januári 2001 si otvorila úverový limit na spoločný fond v maximálnej výške [...] miliónov EUR v jednom peňažnom ústave.

Belgické orgány uviedli Komisii, že tento limit [...] miliónov EUR zakladá nárok na obchodnú odmenu požičiavajúcej banky a že na záruku, ktorú poskytla v januári 2001 spoločnosť SNCB na tento úverový limit, sa vzťahuje odmena vo výške [...] základných bodov.

- (83) *Ľudské zdroje*: riaditeľ ľudských zdrojov pre skupinu bol prijatý v novembri 2003 a jeho úlohou bolo zaviesť štruktúru a procesy koordinácie na riadenie ľudských zdrojov dcérskych spoločností a na spoločné postupy pri nábore, hodnotení a odmeňovaní vyšších riadiacich pracovníkov a „high potentials“ skupiny. V roku 2005 bude zriadená európska podniková rada.

- (84) Belgické orgány uvádzajú, že centralizácia funkcií koordinácie vedie k lepšej účinnosti centrály. Náklady centrály, ktoré sa skladajú z nákladov „Global Accounts“ (globálnych účtov) medzinárodných zákazníkov a/alebo multiproduktov, z centrálnych informatických nákladov a z nákladov na štruktúru (finančnú, právnu, ľudských zdrojov, komuniká-

cie), sú refakturované dcérskym spoločnostiam ABX-WW prostredníctvom „license and service fees“ (licenčné poplatky a poplatky za služby). Táto refaktúracia dosahuje výšku približne [...] % z obratu dcérskych spoločnosti ABX-WW a pokrýva náklady spojené s ochranou a využitím značky, ako aj všetky služby, ktoré sídlo poskytuje dcérskym spoločnostiam.

- (85) Okrem toho citovaním hlavne nedávno publikovanej štúdie ⁽³⁹⁾ belgické orgány upozorňujú, že štrukturálne náklady ABX-WW sú nižšie ako priemerné náklady skupín podobnej veľkosti zo všetkých sektorov. Totiž pokiaľ ide o veľkosť „Headquaters“ (sídlo) v porovnaní s veľkosťou skupiny, z týchto údajov vyplýva, že geometrický priemer všetkých skúmaných skupín dosahuje 186 zamestnancov v „Headquaters“ na celkový počet 10 000 zamestnancov. Tento priemer je vyšší ako priemer skupiny ABX, ktorá má 60 zamestnancov v centrále na celkový počet 10 000 zamestnancov.
- (86) Operácie skupiny ABX sú zoskupené do istého počtu „ziskových centier“ zodpovedajúcich počtu aktivít určených na to, aby boli jednotlivito životaschopné (vrátane aktivít „Road Domestic“ v Nemecku, ktoré spôsobovali najväčšie ťažkosti) do roku 2006.

3.2. Špecifické opatrenia ABX Nemecko

- (87) *Prevádzkové opatrenia:* okrem opatrení na prevádzkovú reštrukturalizáciu opísaných v začatí konania, doplnujúce opatrenia postúpenia dcérskych spoločností a aktivít, zatvorenie kancelárií a zrušenie aktivít, ako aj zvýšenie produktivity budú mať za následok celkové zníženie závodov o 64 (69 %), obratu o 184 miliónov EUR (-30 %), počtu zamestnancov o 1 589 (pracovné miesta na plný úväzok) (-43 %) a prevádzkovej rozlohy 405 062 m² (-56 %) ⁽⁴⁰⁾ do ukončenia reštrukturalizačného plánu, v zásade do konca roka 2005, spolu s návratom k životaschopnosti skupiny v rokoch 2006 – 2007.
- (88) Poštou z 1. decembra 2005 belgické orgány okrem iného uviedli, že „v dôsledku nepriaznivého vývoja trhu v Nemecku a vzhľadom na požiadavky usmernení Európskej komisie skupina ABX pracuje na pláne, ktorý by umožnil zmenšiť [...] okruh jej aktivít vnútroštátnej cestnej dopravy v Nemecku. (...)“

Tento plán ešte nie je dokončený. ABX LOGISTICS sa však môže zaviazat' Európskej komisii, že do [...] zníži svoju sieť vnútroštátnej cestnej dopravy v Nemecku zatvorením, postúpeniami alebo partnerstvom(-ami) s cieľom znížiť počet kancelárií kontrolovaných skupinou ABX, ktorých je v súčasnosti 30, na [...] kancelárií. Skupina ABX by okrem toho mohla zostať akcionárom [...] približne [...] závodov [...].“

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

⁽⁴⁰⁾ List belgických orgánov zo 14. 1. 2005, s. 23.

- (89) *Zvýšenie produktivity:* Podľa informácií zaslaných belgickými orgánmi prevádzkové opatrenia na reštrukturalizáciu v Nemecku prinesú zlepšenie (teoretické pri konštantnom obrate) prevádzkovej marže rádo vo 14,6 milióna EUR pre ABX Nemecko.

- (90) *Finančná reštrukturalizácia:* Spoločnosť SNCB plánuje pristúpiť ku konverzii na kapitál pohľadávky vo výške 50 miliónov eur, k poskytnutiu doplnkových vlastných prostriedkov za 100 miliónov EUR a ku konverzii na kapitál úrokov vo výške 7,4 milióna eur. Opatrenia budú uskutočnené hneď po schválení Komisiou. Tento kapitálový vklad má umožniť spoločnosti ABX-D, aby sa úroveň vlastného kapitálu dostala k 31. 12. 2004 z - 143 miliónov EUR (medzičasom aktualizovaných na - 141,2 milióna eur) na 14,4 milióna eur. Podľa belgických orgánov sa takýto úhrn požaduje pre ABX-D, aby sa uskutočnila plánovaná privatizácia ABX-WW ⁽⁴¹⁾.

- (91) *Plánované hospodárske výsledky:* Uplatnenie súboru týchto opatrení by malo podľa bussines plánu (plánu rozvoja spoločnosti) zabezpečiť návrat k prevádzkovej životaschopnosti ABX-D od roku 2006 (EBIT vo výške [...] miliónov eur) a návrat k čistej životaschopnosti od roku 2007 (čistý hospodársky výsledok vo výške [...] miliónov eur).

3.3. Špecifické opatrenia ABX Holandsko

- (92) *Prevádzkové opatrenia:* okrem opatrení na prevádzkovú reštrukturalizáciu opísaných v začatí konania, postúpenia dcérskych spoločností a aktivít, zatvorenie kancelárií a dcérskych spoločnosti, ako aj zvýšenie produktivity budú mať za následok celkové zníženie závodov o 4 (-44 %), obratu o 14 miliónov EUR (-21 %), zamestnancov o 93 pracovných miest na plný úväzok (-22 %) a prevádzkovej rozlohy 18 400 m² (-28 %).

- (93) *Zvýšenie produktivity:* Podľa informácií zaslaných belgickými orgánmi prevádzkové opatrenia na reštrukturalizáciu v Holandsku prinesú zlepšenie (teoretické pri konštantnom obrate) prevádzkovej marže rádo vo 5,7 milióna EUR pre ABX Holandsko najneskôr pri návrate k životaschopnosti skupiny očakávanej v období 2006 – 2007.

- (94) *Finančná reštrukturalizácia:* spoločnosť SNCB plánuje pristúpiť ku konverzii na kapitál záväzku vo výške 10 miliónov EUR a úrokov vo výške 0,6 milióna EUR hneď po schválení Komisiou. Opatrenia budú uskutočnené hneď po schválení Komisiou. Tento kapitálový vklad má umožniť spoločnosti ABX-NL, aby sa úroveň vlastného kapitálu dostala k 31. 12. 2004 z - 1,3 milióna EUR (medzičasom aktualizovaných na - 1,5 milióna eur) na 9,3 milióna eur. Podľa belgických orgánov sa požaduje takýto úhrn pre ABX-NL, aby sa uskutočnila plánovaná privatizácia ABX-WW ⁽⁴²⁾.

⁽⁴¹⁾ List belgických orgánov z 24. 2. 2005, s. 12.

⁽⁴²⁾ List belgických orgánov z 24. 2. 2005, s. 12.

- (95) *Plánované hospodárske výsledky*: Uplatnenie súboru týchto opatrení by malo podľa bussines plánu (plánu rozvoja spoločnosti) zabezpečiť návrat k prevádzkovej životaschopnosti ABX-NL od roku 2005 (EBIT vo výške [...] miliónov eur) a návrat k čistej životaschopnosti od roku 2006 (čistý hospodársky výsledok vo výške [...] miliónov eur).

3.4. Upustenie od aktivity „road domestic“ vo Francúzsku

- (96) Vzhľadom na ťažkosti, na ktoré narazila spoločnosť ABX-F, pokladané za kritické pre životaschopnosť celej skupiny ABX, belgické orgány uviedli, že spoločnosť SNCB upustila od vnútroštátnych cestných aktivít ABX Francúzsko prostredníctvom prevzatia podniku zamestnancami. Keďže prevzatie podniku zamestnancami je podrobne opísané v rozšírení konania, tu sa len stručne pripomína, že vnútroštátne aktivity ABX-F boli predané prostredníctvom prevzatia podniku zamestnancami za zápornú trhovú cenu [...] miliónov eur. Tento predaj nadobudol účinnosť 31. 3. 2005 o polnoci. Ostatné aktivity ABX-F boli presunuté na ABX-WW.
- (97) Dvaja experti, Deloitte a Ernst & Young Transaction Advisory Services, dospeli k záveru, že záporná predajná cena [...] miliónov EUR domácej divízie ABX-F je primeraná a zodpovedá trhovej hodnote.
- (98) Podľa belgických orgánov „spoločnosť SNCB upustila od svojho ďalšieho investovania do ABX Francúzsko: opatrenia rekapitalizácie, ako boli oznámené vo februári 2003, nebudú realizované. Opatrenia týkajúce sa Francúzska – vrátane prevzatia podniku zamestnancami – zapadli do rámca logiky diskontinuity, ale zvládnutej a zodpovednej zo sociálneho hľadiska, čo umožnilo

zachrániť viac ako 2 300 pracovných miest. Spoločnosť SNCB sa stiahla z Francúzska.: po uskutočnení prevzatia podniku zamestnancami jedinou aktivitou ABX Francúzsko je plnenie troch rentabilných logistických kontraktov, v ktorom sa bude pokračovať až do konca [...], pričom tieto tri kontrakty realizujú obrat len 29 miliónov eur. V tom období ABX Francúzsko nebude vykonávať nijakú prevádzkovú aktivitu a bude nesporne v likvidácii“⁽⁴³⁾. „Teda ak môžeme uvážiť, že upustenie od aktivít vo Francúzsku je súčasťou – v širokom zmysle – reštrukturalizácie aktivít ABX Logistics, nejde o reštrukturalizáciu ABX LOGISTICS vo Francúzsku v zmysle opatrení oznámených pre Nemecko a Holandsko“⁽⁴⁴⁾.

3.4.1. Voľba prevzatia podniku zamestnancami

- (99) Na pripomenutie belgické orgány porovnali scenár „PPZ“ (prevzatia podniku zamestnancami), pokiaľ ide o domácu časť aktivít ABX, so scenárom likvidácie zmierom a dospeli k záveru, že PPZ predstavovalo menej drahé riešenie. Vo svojom rozšírení konania Komisia spochybnila toto usudzovanie, pričom uviedla, že relevantné porovnanie sa malo urobiť aj medzi PPZ a scenárom nútej likvidácie z dôvodu, že súkromný investor, ktorý by sa ocitol v porovnateľnej situácii, by sa usiloval o lacnejšie riešenie pre seba bez vylúčenia hypotézy likvidácie pred súdom, pokiaľ by sa ukázala ako zaujímavejšia z ekonomického hľadiska.
- (100) Belgické orgány zastávajú názor, že likvidácia pred súdom by bola v každom prípade drahšia ako PPZ, a taktiež zastávajú názor, že napriek pochybnostiam Komisie porovnanie s likvidáciou zmierom je nielen sociálne zodpovednejšie, ale predovšetkým ide o relevantné porovnanie z dôvodov zhrnutých ďalej.

3.4.2. Náklady jednotlivých scenárov

- (101) Belgické orgány porovnali náklady troch možností, PPZ, likvidácie zmierom a likvidácie pred súdom, tak ako sú podrobne opísané v tabuľke⁽⁴⁵⁾:

Číselné porovnanie medzi scenármi prevzatia podniku zamestnancami a likvidáciou pri aktivitách „Road Domestic“ ABX LOGISTICS (Francúzsko) SA

Milióny €, na základe prognóz, ktoré boli k dispozícii koncom r. 2004

	R.E.S.	Dobrovoľná likvidácia alebo likvidácia zmierom	Likvidácia pred súdom alebo nútená likvidácia
Záporný vlastný kapitál k 30.9.2004	[...]	[...]	[...]
Očakávané straty v poslednom štvrtroku 2004	[...]	[...]	[...]
Záporný vlastný kapitál odhadovaný k 31.12.2004	[...]	[...]	[...]
Z toho záväzky voči SNCB	[...]	[...]	[...]
Zníženie hodnoty nehmotných aktív	[...]	[...]	[...]
Kapitálový zisk z predaja Contract Logistics spoločnosti MGF ešte nezaúčtovaný	[...]	[...]	[...]
Kapitálový zisk z transferu Eurocargo, Air&Sea, Mitjavile a Lacombe	[...]	[...]	[...]
Dotiahnutie prebiehajúceho sociálneho plánu (PSE4) – výdavky 2004	[...]	[...]	[...]
Krytie strát za rok 2005 za aktivity nezahrnuté do PPZ	[...]	[...]	[...]

⁽⁴³⁾ List belgických orgánov z 9. 6. 2005, s. 18.

⁽⁴⁴⁾ List belgických orgánov z 9. 6. 2005 zaevidovaný 16. 6. 2005 pod č. 15050, s. 18.

⁽⁴⁵⁾ List belgických orgánov z 2.9.2005.

	R.E.S.	Dobrovoľná likvidácia alebo likvidácia zmierom	Likvidácia pred súdom alebo nútená likvidácia
Vplyv hotovosti pre SNCB pred voľbou scenára o odstúpení od aktivít	[...]	[...]	[...]
Cena postúpenia (záporná) – maximum	[...]		
Krytie strát počas obdobia vyjednávania sociálneho plánu – 2005		[...]	
Krytie strát počas 4 mesiacov navyše – 2006 (riziko)		-15	
Nový sociálny plán pre zostávajúcich zamestnancov		[...]	
Zrušenie nájomných zmlúv		-8	
Zrušenie ostatných zmlúv		-6	
Riziko [...] spoločnosti SNCB [...]			
Obchodné dlhy voči dodávateľom k 31. decembra 2004			
Závazky voči zamestnancom			
Sociálny plán pre zamestnancov ABX Francúzsko			[...]
Odškodnenie veriteľ'ov – nájomné zmluvy			-8
Odškodnenie veriteľ'ov – iné zmluvy			-6
Riziko odvolania sa na záruku SNCB za záväzky voči Soc. Gen/Natexis			
Strata hodnoty skupiny ABX LOGISTICS			-112
Náklady na dodatočné prepúšťanie zo zamestnania v dôsledku poklesu objemu			[...]
Vplyv na potrebu prevádzkového kapitálu			-45
Vplyv na náklady financovania bankového záväzku SNCB			-14
Vplyv na náklady financovania bankového záväzku ABX LOGISTICS			-7
Celkové náklady SNCB	- 137,5	-183	-346

(102) Pokiaľ ide o rozdiel nákladov medzi PPZ a likvidáciou zmierom (najmä nákladov na sociálny plán pre zostávajúcich zamestnancov a krytia strát počas obdobia vyjednávania tohto plánu), belgické orgány uvádzajú, že tento rozdiel bol preverený a potvrdený spoločnosťou Ernst & Young. Títo experti dospeli k nasledujúcemu záveru: „...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“ („Z toho vyvodzujeme záver, že celkove cenový rozdiel medzi scenárom odkúpenia podniku jeho vedením a scenárom likvidácie aktivít vnútroštátnej cestnej dopravy, ktorý dosahuje výšku 45,5 milióna eur, je primeraný a rozumný“).

(103) Podľa belgických orgánov náklady likvidácie pred súdom by boli omnoho vyššie ako čisté aktíva ABX Francúzsko vo chvíli realizácie operácie (teda [...] miliónov eur) z dôvodu:

(a) rizika pre spoločnosť SNCB [...]

(b) vplyvu straty klientely, ktorá by vyplynula z poškodenia imidžu skupiny ABX, a vplyvu tejto straty na hodnotu skupiny ABX LOGISTICS Worldwide,

(c) nákladov na prepúšťanie prebytočných zamestnancov v dôsledku straty zákazníkov,

(d) vplyvu na potrebu prevádzkového kapitálu skupiny a

(e) vplyvu na náklady na financovanie skupiny ABX LOGISTICS a samotnej spoločnosti SNCB v dôsledku omeškania platieb jednej z ich dcérskych spoločností.

(104) Riziko [...] ([...] miliónov eur): Podľa belgických orgánov ⁽⁴⁶⁾ „scenár likvidácie pred súdom by vystavil spoločnosť SNCB riziku [...] spochybnením jej zodpovednosti. [...] ⁽⁴⁷⁾ , [...] ⁽⁴⁸⁾ , [...] ⁽⁴⁹⁾“ ⁽⁵⁰⁾.

(105) Belgické orgány tiež uviedli ako príklad nedávne rozhodnutie [...] ⁽⁵¹⁾.

(106) Belgické orgány si myslia, že „Komisia sa musí obmedziť na konštatovanie jestvovania rizika a jeho pravdepodobnosti a na špecifikovanie, že vzhľadom na toto riziko by sa súkromný operátor v rovnakej situácii pravdepodobne usiloval predísť likvidácii pred súdom a zvolil by si likvidáciu zmierom. [...]“ ⁽⁵²⁾.

⁽⁴⁶⁾ List belgických orgánov z 9. júna 2005 zaevidovaný 16. júna 2005 pod č. 15050, s. 22.

⁽⁴⁷⁾ [...].

⁽⁴⁸⁾ [...].

⁽⁴⁹⁾ [...].

⁽⁵⁰⁾ List belgických orgánov z 9. júna 2005 zaevidovaný 16. júna 2005 pod č. 15050, s. 22.

⁽⁵¹⁾ List belgických orgánov z 9. júna 2005, príloha C 4.

⁽⁵²⁾ List belgických orgánov z 9. júna 2005 zaevidovaný 16. júna 2005 pod č. 15050, s. 22.

- (107) Francúzska advokátska kancelária Grand, Auzas et Associés upriamila pozornosť spoločnosti SNCB na toto riziko koncom roka 2004 a potvrdila svoju analýzu tohto rizika písomne.
- (108) Rovnako kancelária Linklaters uviedla belgickým orgánom, že ak „[...]“⁽⁵³⁾ „[...]“⁽⁵⁴⁾.
- (109) Ak by spoločnosť SNCB [...], belgické orgány sa domnievali, že by mala aspoň financovať sociálny plán pre zostávajúcich 1 300 zamestnancov, čo predstavuje náklady [...] miliónov eur, a odškodniť veriteľov ABX Francúzsko (8 miliónov EUR pre realitných veriteľov a 6 miliónov EUR pre ostatných veriteľov).
- (110) *Strata hodnoty skupiny ABX v dôsledku straty zákazníkov (112 miliónov eur):* Belgické orgány sa domnievajú, že likvidácia pred súdom aktivity „road domestic“ vo Francúzsku by vážne a trvalo poškodila imidž a povest' skupiny a spôsobila by stratu zákazníkov, ktorá by mohla poškodiť celú skupinu. Ich odhad straty na hodnote skupiny ABX je prezentovaný ďalej v tabuľke.

Belgické orgány sa domnievajú, že strata na obrate by bola čiastočne kompenzovaná okamžitým zaniknutím priamych dopravných nákladov. Nepriame náklady (štrukturálne náklady) by však mohli byť znížené len postupne (prepustením zamestnancov proporcionálne podľa strateného objemu aktivít) v priebehu 3-ročného obdobia, aby sa dospelo k stavu predchádzajúcemu likvidácii pred súdom. Vplyv straty zákazníkov na prevádzkový hospodársky výsledok (EBIT) by bol teda maximálny počas prvého roka a znižoval by sa nasledujúce 2 roky, až by sa vrátil k stavu predchádzajúcemu likvidácii pred súdom.

Zníženie hodnoty skupiny spôsobené znížením objemu v dôsledku likvidácie pred súdom spoločnosti ABX LOGISTICS France S.A.

Milióny EUR na základe prognóz, ktoré boli k dispozícii koncom roka 2004	2005	2006	2007	Spolu
Vo Francúzsku				
Road International Francúzsko				
Hrubé rozpočtované rozpätie	[...]	[...]	[...]	
Strata zákazníkov v %	30 %	15 %	7,5 %	
Odhadovaný vplyv EBIT	[...]	[...]	[...]	8,8
Air&Sea Francúzsko				
Hrubé rozpočtované rozpätie	[...]	[...]	[...]	
Strata zákazníkov v %	10 %	6 %	2 %	
Odhadovaný vplyv EBIT	[...]	[...]	[...]	3,1
Mimo Francúzska				
Road Nemecko				
Hrubé rozpočtované rozpätie	[...]	[...]	[...]	
Strata zákazníkov v %	30 %	15 %	7,5 %	
Odhadovaný vplyv EBIT	[...]	[...]	[...]	46,7
Air&Sea Nemecko				
Hrubé rozpočtované rozpätie	[...]	[...]	[...]	
Strata zákazníkov v %	5 %	3 %	1 %	
Odhadovaný vplyv EBIT	[...]	[...]	[...]	3,1
Road Domestic Holandsko				
Hrubé rozpočtované rozpätie	[...]	[...]	[...]	
Strata zákazníkov v %	30 %	15 %	7,5 %	
Odhadovaný vplyv EBIT	[...]	[...]	[...]	3,3

⁽⁵³⁾ [...]

⁽⁵⁴⁾ List belgických orgánov z 9. júna 2005, príloha C.2.

Milióny EUR na základe prognóz, ktoré boli k dispozícii koncom roka 2004	2005	2006	2007	Spolu
Road Domestic Belgicko				
Hrubé rozpočtované rozpätie	[...]	[...]	[...]	
Strata zákazníkov v %	30 %	15 %	7,5 %	
Odhadovaný vplyv EBIT	[...]	[...]	[...]	16,5
Ostatné krajiny a rady výrobkov				
Hrubé rozpočtované rozpätie	[...]	[...]	[...]	
Strata zákazníkov v %	5 %	3 %	1 %	
Odhadovaný vplyv EBIT	[...]	[...]	[...]	25,2
Spolu				
Hrubé rozpočtované rozpätie	455,6	489,7	519,7	
Strata zákazníkov v %	14 %	7 %	3 %	
Odhadovaný vplyv EBIT	61,6	34,4	16,4	112,4

(111) V tejto veci belgické orgány tiež uviedli, že podľa Súdneho dvora Európskych spoločenstiev „je dôvod (...) pripustiť, že materská spoločnosť môže tiež, počas obmedzeného, obdobia znášať straty jednej zo svojich dcérskych spoločností, aby umožnila ukončenie aktivity tejto dcérskej spoločnosti za najlepších možných podmienok. Takéto rozhodnutia môžu byť motivované nielen pravdepodobnosťou, že z toho vyplynie nepriamy materiálny zisk, ale aj inými záujmami, ako je úsilie udržať si imidž značky skupiny alebo preorientovať svoje aktivity“⁽⁵⁵⁾.

(112) Náklady na prepúšťanie zamestnancov, ktorí sa stali prebytoční, v dôsledku zníženia objemu (...) miliónov eur): Ako je uvedené ďalej, belgické orgány si zvolili hypotézu, že nepriame náklady by mohli byť postupne znížené prepúšťaním zamestnancov v priebehu 3-ročného obdobia, aby nastal návrat k rovnováhe. Odhady zohľadnené belgickými orgánmi sa pohybujú okolo 1 000 výpovedí (teda približne 550 osôb v Nemecku, 200 vo Francúzsku, 100 v Belgicku a 200 vo zvyšku sveta).

(113) Vplyv na potrebu prevádzkového kapitálu skupiny ABX (45 miliónov eur): belgické orgány sa domnievali, že scenár likvidácie pred súdom skupiny by bol spôsobil výrazný tlak zo strany dodávateľov zvyšku skupiny na opätovné vyjednanie termínov splatnosti ich faktúr (napríklad uprednostnenie platenia v hotovosti pred platením do 30 dní od konca mesiaca). Vypočítali, že zníženie priemerného termínu splatnosti o 7 dní by prinieslo okamžitú potrebu hotovosti rádo vo výške 45 miliónov eur.

(114) Vplyv na priemerné náklady na financovanie spoločností SNCB a ABX LOGISTICS Worldwide (14 + 7 miliónov eur): podľa belgických orgánov priemerné náklady na financovanie spoločností SNCB a ABX LOGISTICS v ich príslušných bankách by sa mohli zvýšiť tým, že jedna z dcérskych spoločností bude nesolventná. Potenciálne finančné

náklady okrem toho sa odhadujú na 100 základných bodov (1 %) pri bankovom záväzku ABX LOGISTICS (približne 240 miliónov eur) a na 50 základných bodov pri bankovom záväzku SNCB (približne 900 miliónov eur), ktorý nebol prevzatý belgickým štátom. Za predpokladu, že tieto náklady navyše by boli neutralizované za obdobie troch rokov, belgické orgány odhadujú, že náklady navyše spojené s financovaním záväzku SNCB by teda dosahovali rádo 14 miliónov EUR a náklady navyše spojené s financovaním záväzku ABX LOGISTICS by dosahovali rádo 7 miliónov eur.

3.4.3. Ďalšie úvahy zdôraznené belgickými orgánmi

(115) Na doplnenie porovnaní odhadovaných nákladov jednotlivých scenárov belgické orgány si myslia, že investori berú do úvahy ďalšie faktory, keď sa nastolí otázka postúpenia alebo ukončenia aktivity.

(116) Myslia si teda, že vyhlásenie konkurzu by mohlo spôsobiť sociálne nepokoje, čo by viedlo k blokovaniu aktivít skupiny ABX LOGISTICS v závodoch, ktorých sa nebude týkať likvidácia (medzinárodné aktivity), čo by malo vplyv na dopravu do ostatných krajín, či dokonca na dopravu spoločnosti SNCB. Súkromná spoločnosť nachádzajúca sa v rovnakých podmienkach by podľa nich tiež brala do úvahy veľmi významné analogické riziká a zvolila by si scenár dobrovoľnej likvidácie.

(117) Podľa belgických orgánov všeobecnejšie „nie je pravda, že súkromný investor, o to viac európsky a veľkosti spoločnosti SNCB, by si nevyhnutne zvolil scenár nútenej likvidácie, ak by bola menej drahá ako dobrovoľná likvidácia. Ďalšie súkromné spoločnosti si totiž za rovnakých okolností zvolili scenár dobrovoľnej likvidácie

⁽⁵⁵⁾ Vec C 303/88, Talianska republika/Komisia (Eni-Lanerossi) [1991], Zb. I-1433, ods. 21.

s financovaním sociálneho plánu pre zamestnancov dotknutých ukončením aktivít“⁽⁵⁶⁾. Podľa expertízy, o ktorú požiadali belgické orgány advokátsku kanceláriu špecializujúcu sa na pracovnoprávne záležitosti (Claeys & Engels), jestvuje vraj viacero nedávnych príkladov súkromných spoločností, ktoré sa takto správali.

(118) Belgické orgány inak uvádzajú, že súkromná spoločnosť TNT podnikla rovnaké akcie ako SNCB, keď sa radšej rozhodla ustúpiť od stratových aktivít vnútroštátnej dopravy a od časti aktivít „zmluvy na logistiku“ vo Francúzsku, než by pristúpila k ich dobrovoľnej likvidácii alebo k likvidácii pred súdom⁽⁵⁷⁾.

(119) Napokon belgické orgány citujú oznámenie Komisie z marca 2005 k reštrukturalizácii podnikov, v ktorom sa uvádza najmä, že „udržanie sociálnej kohézie, ktorá je charakteristickým znakom európskeho sociálneho modelu, si vyžaduje zaviesť podporné politiky s cieľom minimalizovať sociálne náklady a podporovať hľadanie alternatívnych zdrojov zamestnanosti a príjmov (...). Reštrukturalizácie podnikov sa často vnímajú ako výslovné negatívny jav, pričom sa zdôrazňujú okamžité účinky na zamestnanosť a na pracovné podmienky. (...). Je teda nevyhnutné zabezpečiť podporu pri takýchto zmenách takým spôsobom, aby ich účinky na zamestnanosť a na pracovné podmienky boli čo možno najprechodnejšie a najobmedzenejšie“⁽⁵⁸⁾.

(120) Na záver belgické orgány uvádzajú, že spoločnosť SNCB si zvolila scenár PPZ z nasledujúcich dôvodov:

- (a) výrazne nižšie náklady a riziko ako pri scenároch likvidácie pred súdom alebo dobrovoľnej likvidácie,
- (b) obmedzený vplyv na hodnotu a imidž skupiny ABX LOGISTICS Worldwide,
- (c) prijateľnejšie sociálne dôsledky (udržanie 1 300 pracovných miest vo Francúzsku v novej súkromnej spoločnosti „Cool Jet“),
- (d) sociálna zodpovednosť spoločnosti SNCB voči svojim dodávateľom a veriteľom správať sa zodpovedne ako akýkoľvek iný európsky podnik tejto veľkosti.

3.5. Zmenšenie siete ABX

(121) Reštrukturalizácia skupiny ABX spôsobila výrazné zníženie kapacity jej aktivity „freight forwarding“ (reexpedícia nákladu). V tejto aktivite sa kapacita meria relevantným spôsobom podľa takých ukazovateľov ako fakturovaný obrat, počet závodov, skladovacia rozloha alebo počet zamestnancov.

⁽⁵⁶⁾ List belgických orgánov z 9. 6. 2005 zaevidovaný 16. 6. 2005 pod č. 15050, s. 21.

⁽⁵⁷⁾ List belgických orgánov z 2. 9. 2005, s. 6.

⁽⁵⁸⁾ Oznámenie Komisie – Reštrukturalizácia a zamestnanosť Predvídať a sledovať reštrukturalizáciu s cieľom rozvíjať zamestnanosť – je úlohou Európskej únie, KOM(2005) 120, konečné znenie, s. 2 – 3.

(122) Podľa belgických orgánov celkové prevádzkové opatrenia na reštrukturalizáciu uplatnené v celej skupine ABX-WW výrazne presahujú pôvodne plánované opatrenia.

Pôvodný plán predpokladal predaj 3 dcérskych spoločností predstavujúcich obrat 98,5 milióna eur, zatvorenie 7 kancelárií a 3 skladov v Nemecku, 4 kancelárií vo Francúzsku, 2 kancelárií v Holandsku, zníženie pracovných miest na plný úväzok o 690, v čom je zarátaný aj vplyv zatvorenia kancelárií.

Opatrenia na zníženie kapacity oznámené v priebehu roka 2005 budú mať za následok do konca reštrukturalizácie zníženie počtu závodov o 176 (-31 %), obratu o 624 miliónov EUR (-21 %), počtu zamestnancov o 5 827 pracovných miest na plný úväzok (-40 %) a prevádzkovej rozlohy o 917 377 m² (-54 %) ⁽⁵⁹⁾.

Doplnkové záväzky týkajúce sa Nemecka, ktoré Belgicko prijalo v novembri 2005, zvýraznia toto zníženie.

(123) Belgické orgány uvádzajú, že redukcie okruhu a postúpenia vykonané od roku 2002 a tie, ktoré sú ešte v súčasnosti plánované, sú maximálne a že doplnkové redukcie by viedli k rozloženiu siete ABX LOGISTICS. Podľa nich jestvovanie medzinárodnej siete je vskutku základom strategického a obchodného postavenia skupiny ABX a jej konkurentov; rozloženie siete by malo vážny negatívny vplyv, ktorý by ohrozil konkurencieschopné štruktúrne postavenie skupiny na trhu, možnosť realizovať reštrukturalizačný plán a prít'azlivosť skupiny pre potenciálnych partnerov v rámci privatizácie.

V tejto veci si myslia, že operácia odstúpenia od aktivít domácej rýchlej dopravy tovarov vo Francúzsku nie je opakovateľná v Nemecku; integrácia aktivít domácej a medzinárodnej cestnej dopravy spoločností skupiny v Nemecku a Holandsku je v skutočnosti omnoho prepracovanejšia ako v prípade aktivít cestnej dopravy vo Francúzsku z dôvodu integrácie operácií a počítačových systémov a významného rozsahu spoločných zákazníkov; táto vyššia integrácia vyplýva nielen zo štruktúry nemeckého trhu, ale aj z minulosti skupiny ABX LOGISTICS – „medzinárodné“ a „domáce“ oddelenia vo Francúzsku boli v skutočnosti integrované až v roku 2003 a len čiastočne, zatiaľ čo v Nemecku aktivity domácej rýchlej dopravy tovarov a medzinárodnej dopravy tovarov po cestách jestvovali spoločne v rámci toho istého subjektu od fúzie v roku 1996 spoločností THL a Bahntrans (z ktorých sa stala spoločnosť ABX v Nemecku).

⁽⁵⁹⁾ Podľa údajov, ktorými disponuje Komisia, ide najmä o skladovaciu rozlohu.

Dodávajú, že tak v Nemecku, ako aj v Holandsku dodatočné zníženie hustoty siete Road by viedlo k odchodu z nemeckého trhu z pohľadu porovnania počtu závodov medzi ABX LOGISTICS a jej konkurentmi v každej z týchto krajín.

Porovnanie počtu závodov „Road“ medzi ABX LOGISTICS a jej hlavnými konkurentmi na nemeckom a holandskom trhu (pred zohľadnením dodatočných záväzkov o redukcii v Nemecku) ⁽⁶⁰⁾

Nemecko		Holandsko	
Schenker/Stinnes	57	DHL/Danzas (Van Gen-d&Loos)	17
IDS (Elix)	37	Frans Maas	13
Dachser	34	Vos Logistics	10
DHL/Danzas	32	Wim Bosman	8
ABX LOGISTICS	30	ABX LOGISTICS	4

Zdroj: Internetové stránky, odhady ABX LOGISTICS

Napokon zdôrazňujú, že k týmto odstúpeniam od aktivít dochádza vo chvíli, keď hlavní konkurenti ABX pristupujú k akvizíciám spoločností na rýchlu dopravu tovarov alebo zbernú službu najmä v Nemecku s cieľom rozvíjať vlastnú domácu sieť pre rýchlu dopravu tovarov.

3.6. Pôžičky poskytnuté spoločnosťou SNCB skupine ABX v roku 2002

- (124) La SNCB poskytla pôžičky viacerým dcérskym spoločnostiam skupiny ABX.

V apríli a máji 2002 spoločnosť SNCB poskytla svojej belgickej dcérskej spoločnosti ABX LOGISTICS group NV tri pôžičky, jednotlivo 50 miliónov eur, 10 miliónov EUR a 29 miliónov eur, s premenlivou úrokovou sadzbu. Podľa belgických orgánov sa priemerná úroková sadzba týchto jednotlivých pôžičiek nachádza na úrovni [...] %, [...] % a [...] %.

K 30. júnu 2004 tieto pôžičky prevzala spoločnosť SNCB a prideliť ich priamo spoločnostiam ABX Nemecko, ABX Holandsko a ABX Francúzsko s jednotlivými úrokovými sadzbami [...] %, [...] % a [...] %.

3.7. Privatizácia ABX-WW

- (125) Podľa belgických orgánov „spoločnosť SNCB potvrdila svoju vôľu privatizovať ABX LOGISTICS Worldwide do šiestich mesiacov po rozhodnutí Komisie o schválení plánu reštrukturalizácie. (...) Spoločnosť SNCB Holding uzatvorila a podpísala 22. marca 2005 zaväzujúcu predbežnú dohodu s potenciálnym kupcom. Táto dohoda sa však podriadiť odkladacej podmienke prijatia Komisiou kladného rozhodnutia, ktoré povolí reštrukturalizačný plán.“ ⁽⁶¹⁾

- (126) Belgické orgány uviedli, že na základe rozhodnutia o reštrukturalizácii a postúpení ABX spoločnosťou SNCB začal tento podnik vyjednávať s jednotlivými potenciálnymi kupcami. S touto perspektívou spoločnosť SNCB poverila ABX WW, ako aj spoločnosť „Petercam“, aby ju zastupovali v rámci tohto predaja.

- (127) Od júna 2003 holdingová spoločnosť ABX-WW začala predbežné rokovania s prvým partnerom, istou priemyselnou skupinou. V marci a júni 2004 bol vypracovaný návrh „memorandum of understanding“ (dohody o budúcej dohode). Od júna do augusta 2004 boli rokovania prerušené z dôvodov na strane tohto prvého potenciálneho partnera.

- (128) V júni 2004 holdingová spoločnosť ABX-WW nadviazala kontakt s druhým priemyselným partnerom. V septembri 2004 však tento druhý potenciálny partner uviedol, že chce definitívne ukončiť rokovania s ABX-WW.

- (129) Koncom augusta 2004 boli nadviazané kontakty s tretím potenciálnym partnerom, ďalšou priemyselnou skupinou. Tieto rokovania sa však skončili vďaka plodným kontaktom so štvrtým partnerom, ktorý odovzdal spoločnosti SNCB v novembri 2004 pružnú ponuku na prevzatie ABX-WW, tak ako už bolo uvedené. Práve s týmto uchádzačom, ďalej nazvaným len „Yvan“, podpísala spoločnosť SNCB dohodu o predaji a už spomínaný „Term Sheet“ (vyhlásenie o zámeroch) v marci 2005.

- (130) Podľa už uvedeného „Term Sheet“ (vyhlásenia o zámeroch) sa Yvan zaviazal pod podmienkou kladného rozhodnutia Komisie, že bude investovať sumu [od 60 do 150(**)] miliónov eur, z toho [...] miliónov EUR na vyplatenie akcií ABX LOGISTICS Worldwide spoločnosti SNCB Holding. Pokiaľ ide o zvyšok, táto investícia realizovaná Yvanom bude použitá nasledujúcim spôsobom:

- (a) [...] miliónov EUR na pokrytie formou „back-to-back“ (úverov poskytnutých na základe iných úverov) záruky spoločnosti SNCB na budovu vo výške [...];
- (b) [...] miliónov EUR vo forme podmienenej pôžičky odsúhlasenej holdingovej spoločnosti ABX LOGISTICS Worldwide na financovanie:

— transakčných nákladov zahŕňajúcich okrem iného náklady Yvana a najmä jeho strategických právnych a finančných poradcov. Tieto náklady sa odhadujú na sumu od [...] do [...] miliónov eur;

— potrieb financovania spojených s prípadným čerpaním alebo s prípadnými požiadavkami na záruky zo strany niektorých peňažných ústavov z dôvodu zmeny akcionára. Zostatok sumy [...] miliónov EUR po transakčných nákladoch, teda [...] až [...] miliónov eur, je určený na uspokojenie potreby financovania, ktorá by vyplynula z týchto čerpaní.

⁽⁶⁰⁾ Tabuľka predložená belgickými orgánmi.

⁽⁶¹⁾ List belgických orgánov z 9. 6. 2005, s. 26.

(131) „Term Sheet“ (vyhlásenie o zámeroch) ustanovuje, že s výhradou bežných podmienok a medzinárodného práva v prípade postúpenia Yvan a spoločnosť SNCB budú musieť pristúpiť k predaju skupiny ABX, hneď ako bude zrušená odkladacia podmienka týkajúca sa rozhodnutia Komisie.

V prípadoch, keby táto podmienka nebola zrušená, Ivan a SNCB by mohli za istých okolností prestať byť viazaní dohodou o predaji.

(132) Napokon belgické orgány spresnili, že „po privatizácii ABX-WW bude spoločnosť SNCB oslobodená od všetkých odporúčajúcich listov. [...] Odporúčajúce listy už nebudú mať dôvod na existenciu a skončia sa, hneď ako Komisia schváli finančné opatrenia rekapitalizácie nemeckej dcérskej spoločnosti a tie budú realizované“⁽⁶²⁾.

4. PRIPOMIENKY ZAJINTERESOVANÝCH STRÁN

4.1. Iniciovanie konania

(133) Vzhľadom na okolnosti veci, a najmä záverov predložených Komisiou v začatí konania, nasledujúce zainteresované strany vyjadrili každá osobitne a nezávislým spôsobom nasledujúce pripomienky.

(134) Najprv sú predložené argumenty prvej skupiny zainteresovaných tretích strán, teda: 1. Verein zur Förderung des Wettbewerbs und lautereren Verhaltens im Speditions-Logistik- und Transportgewerbe E.V. Köln, 2. H.A.L.T.E., 3. Ziegler, 4. Freshfields, Bruckhaus, Deringer (ako splnomocnenec Deutschen Post AG) 5. De Beroepsorganisatie van de Vlaamse Goederentransport Ondernemers en Logistieke Dienstverleners (SAV), ktorých argumenty sa zhodujú a sú zhrnuté ďalej⁽⁶³⁾.

(135) *Pokiaľ ide o reštrukturalizačný plán:* Zainteresované strany podčiarkujú podstatné slabiny reštrukturalizačného plánu, ktorý pôvodne predložila skupina ABX. Spochybňuje sa, či uvedené subjekty sú oprávnené na pomoc na reštrukturalizáciu, pokiaľ za integrujú, aspoň ekonomicky, do skupiny podnikov, ktorá by mala dokázať spolufinancovať plánované opatrenia. Podčiarkuje sa, že pomoc na reštrukturalizáciu môže byť povolená len vtedy, ak sa viaže na životaschopný reštrukturalizačný plán, ktorý zabezpečí dlhodobý návrat k výnosnosti. Tieto zainteresované strany teda schvalujú začatie konania, pokiaľ ide o zistenie, podľa ktorého tento plán nevedie k životaschopnosti vzhľadom na svoje nedostatočné financovanie, a keďže prevádzkové opatrenia na reštrukturalizáciu sú nedostatočné. Z toho vyplýva, že schválenie pomoci, ktorá nevedie k životaschopnosti, by narušovalo hospodársku súťaž v miere, ktorá je v rozpore so záujmami Spoločenstva.

(136) Vo všeobecnosti pravdepodobnosť návratu k normálnej výnosnosti kapitálu vraj nie je jasne formulovaná, tak ako ani podmienky takéhoto vývoja z hľadiska celkového rastu trhu, získanie podielov na trhu, zlepšenie produktivity a kvality služby a zmena správania zákazníkov.

(137) Plánované opatrenia na reštrukturalizáciu a racionalizáciu zodpovedali prispôbeniu sa zmenám profesie rýchlej dopravy tovarov a logistiky, ktoré mala uskutočniť skupina ABX už pred mnohými rokmi a ktoré vraj už iné podniky sektora vykonali za cenu veľkých úsilí. Schválenie plánu Komisiou by tak len predlžovalo už dávne narušenie trhu a prenášalo by hospodárske ťažkosti na podniky, ktoré už zavřili úsilie o reštrukturalizáciu, osobitne stredné podniky so súkromným kapitálom, či dokonca by niektoré z nich doviedlo do neprekonateľných ťažkostí.

(138) *Pokiaľ ide o zasahovanie štátu:* Omeškanie v reštrukturalizácii ABX vraj do veľkej miery vyplýva z stáleho zasahovania spoločnosti SNCB do každodenného riadenia ABX a z politickej nominácie členov správnej rady ABX. Niektoré zainteresované strany podčiarkujú nedostatok transparentnosti vo voľbe členov správnej rady tak ABX Logistics Group, ako aj následne členov správnej rady ABX Logistics Worldwide. Títo členovia správnej rady mali byť menovaní vedením SNCB svojvoľným spôsobom podľa politických kritérií, čo vraj bránilo akejkol'vek nezávislosti riadenia podniku. Taktiež sa pripomenulo, že riadiace rozhodnutia ABX vraj boli prijaté buď radou ministrov, alebo vedením SNCB a že nemožno tvrdiť, že by skupina ABX bola riadená vlastným výkonným výborom.

(139) *Pokiaľ ide o reštrukturalizáciu dcérskej spoločnosti vo Francúzsku:* Suma nevyhnutného refinancovania je podhodnotená. Pôvodný plán podceňuje rozsah nevyhnutnej podpory, aby jednoducho zakryl straty vykázané od vytvorenia siete dcérskej spoločnosti ABX. Celkovo vraj prognózy oživenia aktivity sú nerealistické a nemožno ich uskutočniť bez ďalšej doplnkovej pomoci a bez nezákonného zmocnenia sa trhu na úkor konkurentov politikou, ktorá dezorganizuje trh.

(140) *Pokiaľ ide o privatizáciu ABX:* Niektoré zainteresované strany požiadali o privatizáciu ABX. Kritizuje sa, že takáto privatizácia je len plánovaná, avšak bez toho, že by jestvovali známky naznačujúce konkretizáciu takéhoto predaja.

(141) *Pokiaľ ide o akvizíciu a rozšírenie siete ABX:* Už uvedené tretie strany sa domnievajú, že zásah ABX do sektora rýchlej dopravy tovarov a logistických plnení od roku 1998 sa vykonával prostredníctvom nezákonnej štátnej pomoci, ktorá spôsobila vážne narušenie hospodárskej súťaže na trhu. Vytvorenie siete ABX bolo možné len vďaka masívnej štátnej pomoci poskytnutej spoločnosťou SNCB.

(142) Ďalej sú prezentované argumenty druhej skupiny zainteresovaných tretích strán, teda: 6. FGTE CFDT Route (Federálny zväz cestnej dopravy), 7. Národný zväz odborových organizácií v doprave CGT (Všeobecná

⁽⁶²⁾ List belgických orgánov z 9.6.2005.

⁽⁶³⁾ Aj keď všetky už predložené argumenty uvedené strany osobitne neuvádzali, zhŕňajú podstatné údaje, ktoré vyplývajú z tejto skupiny pripomienok.

konfederácia práce), 8. Belgický kráľovský zväz dopravcov, 9. ABX Logistics – zástupcovia nemeckej skupiny ABX Logistics, ktorých argumenty sa zhodujú a sú zhrnuté ďalej⁽⁶⁴⁾.

- (143) Situácia zamestnancov ABX bola predmetom viacerých pripomienok zo strany zainteresovaných strán. Pripomínajú, že niekoľkých stoviek zamestnancov sa už dotkli predchádzajúce sociálne plány vo Francúzsku a že pracovné miesta logistickej aktivity sú ohrozené. Zástupcovia nemeckej dcérskej spoločnosti tiež pripomínajú zníženie počtu zamestnancov o približne 4 000 osôb od roku 1998, ku ktorým sa pridáva 2 000 pracovných miest obsadených subdodávateľsky, ktoré sú s nimi spojené. Okrem toho sa pripomína, že ABX sa práve privatizuje a že by nemali byť zamerané úsilie o dosiahnutie tohto cieľa.
- (144) Národný zväz odborových organizácií v doprave CGT žiada špecifickejšie vytvoriť povinnú sociálnu tarifikáciu na boj proti „ekonomickému dumpingu“, ktorý podľa všetkého uplatňujú konkurenti ABX vo Francúzsku.
- (145) Belgický kráľovský zväz dopravcov (FRBT) však podčiarkuje, že skupina ABX preukázala schopnosť spolupracovať, keď súhlasila s tým, že mu dobrovoľne ukáže svoje knihy. FRBT teda môže potvrdiť, že sa dodržiavajú platné právne predpisy v oblasti licencie a poistenia.
- (146) Okrem toho sa upozornilo na to, že vedenie ABX (Belgium) S.A. odovzdalo Komisii mimo lehoty na predkladanie pripomienok petíciu vodičov pôsobiacich v jednotlivých regionálnych distribučných strediskách ABX Belgium s výslovnou žiadosťou o priaznivé stanovisko vo veci reštrukturalizácie ABX.

4.2. Rozšírenie konania

- (147) Vzhľadom na rozšírenie konania nasledujúce zainteresované strany vydali každá osobitne a nezávislým spôsobom nasledujúce pripomienky.
- (148) Najprv sú predložené argumenty prvej skupiny zainteresovaných tretích strán, teda: 1. „HALTE“; 2. Freshfields Bruckhaus Dehringer; 3. BCA – Belgian Courrier Association; 4. Monsieur Rober Ziegler⁽⁶⁵⁾; 5. Febetra (Belgická kráľovská federácia dopravcov a poskytovateľov logistických služieb); 6. SAV – Koninklijke Beroepsvereniging Goederenvervoerders Vlaams Gewest en Brusselse Hoofdstedelijk Gewest, ktorých argumenty sa zhodujú a sú zhrnuté ďalej⁽⁶⁶⁾.
- (149) Tieto strany vyjadrujú v podstate pochybnosti, pokiaľ ide o zlučiteľnosť pomoci prijatej skupinou ABX, a žiadajú

⁽⁶⁴⁾ Aj keď všetky už predložené argumenty neboli osobitne spomenuté už uvedenými stranami, zhŕňajú podstatné údaje, ktoré vyplývajú z tejto skupiny pripomienok.

⁽⁶⁵⁾ Podľa listu predsedu správnej rady skupiny Ziegler z 18. 8. 2005 pán Robert Ziegler nemá oprávnenie, aby sa sám obracal na Komisiu v mene skupiny Ziegler alebo Ziegler S.A.

⁽⁶⁶⁾ Aj keď všetky už predložené argumenty neboli osobitne spomenuté už uvedenými stranami, zhŕňajú podstatné údaje, ktoré vyplývajú z tejto skupiny pripomienok.

obnovenie spravodlivých podmienok hospodárskej súťaže. A to hlavne vzhľadom na zvýšenie oznámenej pomoci a vzhľadom na dôležité postavenie, ktoré zastáva ABX na trhu vystavenom silnej hospodárskej súťaži hlavne v Nemecku. Prípadné schválenie pomoci by predsa len malo byť sprevádzané dostatočnými protihodnotami zo strany ABX. Pokiaľ ide o predaj časti ABX Francúzsko, tieto časti si vyžadujú, aby sa preverilo, či tento predaj bol uskutočnený bez založenia nároku na vyplatenie novej pomoci. Predaj ABX sa pokladá za pozitívny krok pod podmienkou, že sa uskutoční v trhových podmienkach, tento predaj by však nemal viesť Komisiu k prijatiu menej prísneho rozhodnutia voči pomoci prijatej skupinou ABX ako v prípade neuskutočnenia predaja.

- (150) Pán Ziegler inak uviedol, že splatenie pôžičky 140 miliónov EUR ohlásené v prospech ABX sa neuskutočnilo, že sa treba obávať, že ABX dostane výhodu pri privatizácii skupiny ABX vzhľadom na podmienky tejto privatizácie, že spoločnosť SNCB nepristúpila k predaju ABX Francúzsko, že reštrukturalizácia ABX nevyzerá realisticky za súčasných podmienok manažmentu a stratégie podniku a že konkurz ABX by mal významné dôsledky.
- (151) Ďalej sa predkladajú argumenty druhej skupiny zainteresovaných tretích strán, teda: 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 – Profesionálny zväz pre cestnú dopravu, 10. Vervoerbedrijf Van Hauwermeiren „BA.AN“ BVBA, 11. SD Transport BVBA, 12. Gincotrans, 13. Vervoer Marc Cobbaert, 14. François Timmermans, 15. Tractrans, 16. GPF, 17. Transport Fabrice, 18. SOS Transport, 19. Eddy Ommeslag, ktorých argumenty sa zhodujú a sú zhrnuté ďalej⁽⁶⁷⁾.
- (152) Tieto tretie strany zväčša uviedli, že si neprajú, aby Komisia ohrozila zamestnanosť tisícok subdodávateľov pracujúcich pre ABX prípadným záporným rozhodnutím.
- (153) Cool Jet uvádza, že aktivity odkúpené v rámci operácie PPZ budú môcť byť životaschopné po oživení, pričom toto oživenie sa musí vykonať podľa presného strategického plánu v lehote 3 rokov po prevzatí aktivít; predajná cena berie do úvahy rozumne očakávané a rozpočtované straty; prevzaté aktivity nemajú významný podiel na trhu (1,5 % trhu rýchlej dopravy tovarov a expresnej dopravy vo Francúzsku) a napokon že spoločnosť Cool Jet zamestnáva 1 300 osôb, pričom tieto pracovné miesta by boli stratené, pokiaľ by Cool Jet nemohla nadobudnúť dotknuté aktivity.

⁽⁶⁷⁾ Aj keď všetky už predložené argumenty neboli osobitne spomenuté už uvedenými stranami, zhŕňajú podstatné údaje, ktoré vyplývajú z tejto skupiny pripomienok.

- (154) UPTR inak uvádza, že mala možnosť oboznámiť sa s knihami ABX so všetkou transparentnosťou, a konštatuje zlepšenie hospodárskych výsledkov skupiny, ktorá bola rentabilná z prevádzkového hľadiska po prvý raz v roku 2004. UPTR pobáda Komisiu, aby prijala rýchle rozhodnutie s cieľom umožniť privatizáciu ABX, ktorá zaručí stabilitu lojálneho subjektu, ktorého prítomnosť má priaznivý účinok na belgický sektor cestnej dopravy.
- (155) Komisia taktiež dostala mimo termínu konania sťažnosť na predaj ABX-WW, podľa ktorej spoločnosť SNCB Holding nedodrжала podmienky transparentného, otvoreného a nediskriminačného postupu s cieľom privatizácie ABX Logistic, a tak vraj vylúčila sťažujúcich sa investorov.

5. PRIPOMIENKY BELGICKA

5.1. Iniciovanie a rozšírenie konania

- (156) Podstatné údaje obsiahnuté v pripomienkach Belgicka k začatiu a rozšíreniu konania sú v podstate začlenené do opisnej časti. Ostatné údaje sú v podstate zhrnuté ďalej.
- (157) *Pokiaľ ide o možnosť pripísania istého konania belgickému štátu:* Belgické orgány uviedli v celom spise, že nejestvuje nijaké zasahovanie belgického štátu v zmysle judikatúry *Stardust* súdneho dvora do rozhodovacieho procesu spoločnosti SNCB týkajúceho sa ABX Logistics. Taktiež pripomenuli, že je na Komisii, aby prípadne dokázala takúto možnosť pripísania.
- (158) *Pokiaľ ide o investície do ABX,* belgické orgány opakovali počas celého konania, že štát nezasahoval do prijímania rozhodnutí spoločnosti SNCB.
- (159) *Pokiaľ ide o tlačové komuniké rady ministrov z 22. 2. 2002,* belgické orgány pripomenuli ⁽⁶⁸⁾, že:
- „Belgické orgány nemôžu právne vnútiť rozhodnutia alebo orientácie riadiacim orgánom nezávislých verejných podnikov (ako SNCB) v oblastiach, ktoré nespádajú do ich úloh verejnej služby (ako riadenie ABX LOGISTICS).“
 - „V tlačovom komuniké z 22. februára 2002 rada ministrov sa obmedzuje na vyjadrenie svojej podpory niektorým orientáciami týkajúcim sa reštrukturalizácie ABX LOGISTICS (orientáciami, ktoré napokon neboli zvolené správnu radou SNCB, až na jednu, o ktorej táto rada rozhodla ešte pred 22. februárom 2002).“
 - „Skutočnosť, že belgické orgány sa oboznámili počas interných zasadnutí svojich kabinetov alebo pri iných príležitostiach so správami alebo štúdiami týkajúcimi sa SNCB a ABX LOGISTICS, spadá do bežného správania akcionára, ktorý starostlivo sleduje hlavné zmeny týkajúce sa jeho investície.“

5.2. Odpoveď belgických orgánov na pripomienky tretích strán

- (160) V odpovedi na pripomienky zainteresovaných strán k výberu členov správnej rady v závislosti od ich politickej príslušnosti belgické orgány uvádzajú, že aktivity ABX Logistics SA sa netýkajú úloh verejnej služby SNCB. Tieto aktivity a ich riadenie teda vraj plne spadajú do nezávislého riadenia SNCB. Z toho vyplýva, že postup menovania členov správnej rady ABX Logistics sa neodlišuje od postupu predpísaného belgickým zákonom pre každú akciovú spoločnosť, ktorá sa riadi týmto zákonom. Menovanie členov správnej rady skupiny ABX Logistics alebo jej dcérskych spoločností teda vraj dodržiava transparentné postupy predpísané zákonom, a teda nezávisí od svojoľnosti podľa politickej príslušnosti.
- (161) *Pokiaľ ide o financovanie siete ABX Logistics:* Belgické orgány tvrdia, že štruktúra súvahy SNCB bola až do roku 2001 zdravá a že konsolidovaný hospodársky výsledok v rokoch 1998 a 1999 bol kladný.
- (162) *Argumenty Belgicka vo vzťahu k (re-)investíciám:* Okrem údajov belgických orgánov k (re-)investíciám, ako sú zhrnuté vo výklade faktov, belgické orgány taktiež uvádzajú, že presne cieleňý zásah SNCB týkajúci sa dotknutých dcérskych spoločností (Nemecko, Francúzsko, Holandsko, Portugalsko, Belgicko) je potom úplne zlučiteľný so zásadou súkromného investora v trhovom hospodárstve. Okrem toho si možno všimnúť, že zásahy týkajúce sa ABX LOGISTICS Singapur nespádajú do rozsahu pôsobnosti článku 87 Zmluvy.
- (163) *Pokiaľ ide o pripomienky tretích strán týkajúce sa rozšírenia konania,* belgické orgány uvádzajú, že už poskytli svoju odpoveď pri predchádzajúcich reakciách na pripomienky a že ide len o opakovanie obáv Komisie.
- (164) *Pokiaľ ide o zásah pána Roberta Zieglera,* belgické orgány uvádzajú, že dočasná pôžička 140 miliónov eur, ako aj nové opatrenie zamerané na kapitalizáciu tejto pôžičky boli oznámené Komisii. Počas čakania na schválenie nemôže dôjsť k záväzku zo strany SNCB a ABX. To isté sa týka aj vkladu 157,4 milióna EUR do vlastného kapitálu na reštrukturalizáciu ABX Nemecko, ako aj ostatných oznámených opatrení. *Pokiaľ ide o potenciálnu výhodu,* ktorú mohla získať skupina ABX za svoju privatizáciu, belgické orgány sa odvolávajú na „fairness opinion“ (nestranný názor), ktorý pripravila spoločnosť KPMG v podobe doručenej Komisii, v ktorom sa uvádza, že „the terms of the proposed sale to [Yvan] are fair and reasonable and represent fair market value“ („formulácie predaja navrhnuté [Yvanovi] sú spravodlivé a rozumné a predstavujú solídnu trhovú hodnotu“).

⁽⁶⁸⁾ List belgických orgánov z 29. 8. 2003, s. 16.

Pokiaľ ide o domnelé nejestvovanie predaja ABX Francúzsko, belgické orgány pripomínajú, že uviedli, aké časti boli predané. Pokiaľ ide o podmienky tohto predaja, odvolávajú sa najmä na správu Ernst & Young, podľa ktorej „*the price valuation for Road Domestic Transport Activities amounting to (...) is fair*“ („odhad ceny aktivít vnútroštátnej cestnej dopravy, ktorá dosahuje (...), je spravodlivý“). Napokon k otázke týkajúcej sa dôsledkov prípadného konkurzu skupiny ABX belgické orgány môžu len podčiarknuť vážne dôsledky aj čiastočne záporného rozhodnutia Komisie tak pre ABX LOGISTICS Worldwide, ako aj pre SNCB Holding.

- (165) *Predaj ABX-WW*: Podľa belgických orgánov spoločnosť SNCB Holding nebola nijako nútená privatizovať ABX Logistics Worldwide prostredníctvom verejného obstarávania.
- (166) Belgické orgány uvádzajú, že skúmanie praxe Komisie v oblasti štátnej pomoci, pokiaľ ide o privatizácie, ukazuje v prípade, že nebolo uskutočnené verejné obstarávanie, že Komisia sa uspokojuje s kontrolou, či predaj aktív sa vykonáva za trhovú cenu na základe ocenenia nejakým nezávislým expertom. V tejto veci belgické orgány predložili Komisii – v súlade s týmito zásadami – nezávislé ocenenie poradenskou firmou KPMG Corporate Finance podmienok predaja ABX Logistics Worldwide.

6. HODNOTENIE KOMISIE

6.1. Existencia štátnej pomoci

- (167) Podľa článku 87 ods. 1 Zmluvy „pomoc poskytovaná členským štátom alebo akoukoľvek formou zo štátnych prostriedkov, ktorá narušuje hospodársku súťaž alebo hrozí narušením hospodárskej súťaže tým, že zvyhodňuje určité podniky alebo výrobu určitých druhov tovaru, je nezlučiteľná so spoločným trhom, pokiaľ ovplyvňuje obchodovanie medzi členskými“.
- (168) Na úvod Komisia konštatuje, že už opísané opatrenia sa týkali viacerých spoločností, ktoré boli súčasťou siete ABX od jej založenia, a potom boli integrované do skupiny ABX po založení holdingovej spoločnosti ABX-WW. Myslí si, že aj pred právnym založením tejto holdingovej spoločnosti tieto spoločnosti tvorili v rámci skupiny SNCB jasne samostatnú hospodársku jednotku (ďalej len „skupina ABX“), ktorú treba pokladať za relevantný subjekt pre nasledujúcu analýzu.
- (169) Komisia hneď konštatuje, že tri zo štyroch kritérií článku 87 ods. 1 Zmluvy („zvyhodňovať určité podniky“, „hroziť narušením hospodárskej súťaže“ a „ovplyvňovať obchodovanie medzi členskými štátmi“) sú naplnené.

Prostriedky poskytnuté spoločnosťou SNCB skupine ABX vskutku zvyhodňujú túto spoločnosť v porovnaní s inými spoločnosťami prítomnými na jej trhoch.

Inak tieto opatrenia tým, že prinášajú úžitok len skupine ABX alebo jej dcérskym spoločnostiam, narušujú hospodársku súťaž alebo hrozia jej narušením.

Napokon tieto opatrenia ovplyvňujú výmeny medzi členskými štátmi vzhľadom na to, že skúmaná konkurenčná aktivita sa vykonáva aj vo viacerých ďalších členských štátoch. Tento záver sa vzťahuje aj na opatrenia v prospech spoločností skupiny aktívnych mimo Spoločenstva. Na jednej strane totiž v súlade s judikatúrou „*Tubemeuse*“⁽⁶⁹⁾, vzhľadom na vzájomnú závislosť trhov, na ktorých pôsobia podniky Spoločenstva, nie je vylúčené, že pomoc môže narušovať hospodársku súťaž vnútri Spoločenstva, aj keď podnik požívajúci výhody vyváža takmer celú svoju produkciu mimo Spoločenstva. Na druhej strane, keďže ide o skupinu pre medzinárodnú dopravu vykonávajúcu svoju aktivitu v celosvetovom meradle a konkurujúcu si s ďalšími operátormi Spoločenstva, pomoc poskytnutá jednej spoločnosti skupiny pôsobiacej v tretích krajinách posilňuje skupinu ako celok a z toho dôvodu ovplyvňuje obchodovanie medzi členskými štátmi a narušuje hospodársku súťaž v rámci Spoločenstva, alebo hrozí jej narušením.

- (170) Ďalej vzhľadom na to, že uvažované opatrenia mobilizujú zdroje SNCB, musia sa pokladať za také, že realizujú štátne zdroje (verejné prostriedky).
- (171) Vlastníctvo spoločnosti SNCB štátom a jej osobitný štatút verejného podniku vskutku vedú k záveru, že zdroje SNCB sú stále pod verejnou kontrolou. Tento záver je posilnený konštatovaním, že spoločnosť SNCB podlieha ustanoveniam zákona z 21. marca 1991, ktorý jej zabezpečuje osobitnú ochranu proti riziku konkurzu, porovnateľnú so zárukou poskytnutou štátom.
- (172) Vo svojom rozsudku *Stardust Marine*⁽⁷⁰⁾ však dvor uvádza: „Treba pripomenúť, že už z judikatúry dvora vyplýva, že článok 87 ods. 1 Zmluvy o ES zahŕňa všetky peňažné prostriedky, ktoré štátne a verejné orgány môžu skutočne použiť na podporu podnikov bez toho, že by bolo relevantné, či tieto prostriedky patria alebo nepatria trvalým spôsobom do majetku štátu. Podľa toho aj keď čiastky zodpovedajúce predmetnému opatreniu nie sú trvalým spôsobom vo vlastníctve štátnej pokladnice, skutočnosť, že stále sú pod verejnou kontrolou, a teda k dispozícii príslušným vnútroštátnym orgánom, je dostatočujúca na to, aby boli kvalifikované ako štátne zdroje.“
- ⁽⁶⁹⁾ Rozsudok z 21. marca 1990 vo veci C-142/87, „*Tubemeuse*“, Belgicko/Komisia (Zb. s. I-959, bod 35).
- ⁽⁷⁰⁾ Rozsudok dvora zo 16. mája 2002 vo veci C-482/99, „*Stardust Marine*“, Francúzsko/Komisia (Zb. s. I-4397, bod 3).

- (173) Inak stále v rozsudku Stardust Marine v bode 52 dvor uvádza, že: „... samotná skutočnosť, že verejný podnik je pod štátnou kontrolou, nestačí na to, aby sa štátu pripísali opatrenia prijaté týmto podnikom, ako sú predmetné opatrenia finančnej podpory. Nevyhnutné je ešte preskúmať, či verejné orgány sa majú pokladať za zapojené takým či onakým spôsobom do prijatia týchto opatrení“.
- (174) Ďalšou nevyhnutnou podmienkou na to, aby opatrenia prijaté verejným podnikom mohli zakladať nárok na štátnu pomoc, je, že tieto opatrenia nemajú byť v zhode so správaním, ktoré by mal súkromný investor nachádzajúci sa v porovnateľnej situácii.
- (175) Podľa toho pri každom z opatrení prijatých spoločnosťou SNCB v prospech skupiny ABX Komisia ďalej skúma, či ich možno pripísať štátu a či sú súčasne odlišné od pravdepodobného správania, ktoré by mal taký súkromný investor. Keď sú tieto dve podmienky splnené, opatrenia zakladajú nárok na štátnu pomoc, ktorej predmet a výšku analyzuje Komisia.
- 6.1.1. *Investície z roku 2001 a súbežné príspevky*
- (176) Belgické orgány uviedli, že reinvestície uskutočnené v roku 2001 spoločnosťou SNCB do nemeckých, holandských a francúzskych aktivít skupiny ABX boli založené na kladných ekonomických prognózach a radách expertov v oblasti rozvoja podnikania.
- (177) Zdá sa, že výpočty výnosnosti predložené ďalej sa zakladajú na prijateľných hypotézach rozvoja aktivity, tak ako ich mohla spoločnosť SNCB chápať v roku 2001.
- (178) Investície v Nemecku sa zakladajú na expertíze odhadujúcej, že úspech oživenia ABX-D by umožnil pokračovať v stratégii ABX s možnosťou vytvoriť hodnotu 300 miliónov EUR pri injekcii 50 miliónov eur, a na uspokojivej vnútornej výnosnosti.
- (179) Pri investícii 30 miliónov EUR vo Francúzsku výpočet výnosnosti vedie k odhadu, že spoločnosť SNCB mohla očakávať mieru vnútornej návratnosti od 8 do 14 %. Okrem toho táto investícia umožnila spustiť program mobilizácie pohľadávok, čo umožnilo spoločnosti získať bankový úverový limit vo výške 70 miliónov eur.
- (180) Pokiaľ ide o investíciu do ABX-NL realizovanú v roku 2001, Komisia si myslí, že nie je dostatočne odôvodnené, tak ako to navrhujú belgické orgány, zakladať výpočet IRR na báze výšky zvýšenia kapitálu po odpočítaní nákladov na akvizíciu Wegtransport. Keď sa však uváži, že celková investícia spoločnosti SNCB zahŕňa tento náklad na akvizíciu, a teda dosahuje čiastku 19,2 milióna EUR namiesto 12,2 milióna eur, IRR investície sa pohybuje od 8,9 % do 10,2 %, a teda zostáva prijateľná, najmä v kombinácii so skutočnosťou, že v čase investovania sa návrat k výnosnosti celej spoločnosti ABX-NL očakával v krátkej lehote dvoch rokov.
- (181) Rovnako odhad mier výnosnosti „súbežných príspevkov“ ku kapitálu spoločností skupiny ABX prítomných v Írsku, Belgicku, Portugalsku a Singapure (ktoré nemali finančné ťažkosti) odhaľuje očakávanú IRR v rozpätí od 9,6 % do 12,7 % a zdá sa prijateľný.
- (182) Komisia okrem toho pripomína, že až do konca roka 2001 spoločnosť SNCB mala finančnú štruktúru, ktorá jej umožnila financovať svoj obchodný rozvoj bez prílišného zaťaženia svojej finančnej štruktúry (koeficient dlhy/vlastný kapitál sa zmenil z 0,6 na 0,9 za obdobie od 1997 do 2001), k čomu nedošlo od roku 2002.
- (183) Napokon treba poznamenať, že všetky tieto rozhodnutia o investovaní sú súčasťou stratégie skupiny, za týchto podmienok bolo pre spoločnosť SNCB odôvodnené, aby sa zohľadňovala nielen očakávaná vnútorná výnosnosť každej z týchto operácií, ale aj očakávané pozitívne účinky na úrovni skupiny.
- (184) Komisia z toho vyvodzuje záver, že pristúpením z pohľadu vtedajších perspektív k reinvestíciám realizovaným v roku 2001 a k „súbežným príspevkom“ spoločnosť SNCB sa správala tak, ako by to mohol urobiť súkromný investor, a že tieto opatrenia neprestávajú štátnu pomoc.
- (185) Naproti tomu Komisia konštatuje, že spoločnosť SNCB poskytla záruku spoločnosti ABX Singapur bez toho, že by za to požadovala odmenu, v rozpore s tým, čo by urobil súkromný investor. Keďže Komisia vie, že táto záruka bola poskytnutá v júni 2000 v čase, keď skupina ABX začala vyvolávať verejný záujem, ako aj zásahy verejných orgánov vo veci spoločnosti SNCB, a keďže chcela zohľadniť vo svojej analýze každý možný prvok pomoci, myslí si, že poskytnutie tejto záruky bez odmeny môže obsahovať štátnu pomoc. Pretože táto záruka bola priznaná spoločnosti skupiny ABX v čase, keď sa už rozhodlo o reorganizácii a reštrukturalizácii a keď už ich realizácia prebiehala, Komisia preskúma túto pomoc s ostatnými opatreniami na reštrukturalizáciu skupiny ABX, do ktorej bola zahrnutá spoločnosť ABX Singapur.
- 6.1.2. *Opatrenia rekapitalizácie*
- (186) Zasadnutie belgickej rady ministrov vo februári 2002 predstavuje nepopierateľný dôkaz o zapojení od tohto dňa belgickej vlády do riadenia spisu skupiny ABX spoločnosťou SNCB. Opatrenia rekapitalizácie spoločností ABX Nemecko (vo výške 157,4 milióna eur) a ABX Holandsko (vo výške 10,6 milióna eur) boli oznámené Belgickom po tomto dátume a ešte neboli uskutočnené. Belgicko neprezentovalo tieto opatrenia ako premyslené investície, ale ako pomoc na reštrukturalizáciu. Týmto je nepochybné, že tieto opatrenia musia byť kvalifikované ako štátna pomoc a preskúmané ako pomoc na reštrukturalizáciu.

(187) Odporúčajúci list, ktorý musela vystaviť spoločnosť SNCB svojej nemeckej dcérskej spoločnosti, pretože tá sa nachádzala počas mesiacov nasledujúcich po svojej akvizícii v situácii záporného vlastného kapitálu, bol opätovne vystavovaný spoločnosťou SNCB každý rok až do roku 2005 vrátane obdobia, keď je nesporná možnosť pripísania štátu rozhodnutí spoločnosti SNCB týkajúcich sa skupiny ABX. Keďže tento list obsahuje záväzky porovnateľné so záväzkami záruky a nezakladal nárok na odmenu spoločnosti SNCB, Komisia si myslí, že má do činenia s prvkami štátnej pomoci. Predsa však hneď ako rekapitalizácia spoločnosti ABX Nemecko spoločnosťou SNCB, ktorá je predmetom tohto rozhodnutia, poskytla veriteľom tejto spoločnosti skutočným a definitívnym spôsobom istotu, o ktorú sa usilovali týmto odporúčajúcim listom, ktorý sa týmto stal bezpredmetným, nebude dôvod na jeho osobitné a redundantné skúmanie vzhľadom na skúmanie samotných opatrení rekapitalizácie.

6.1.3. Pôžičky z roku 2002

(188) Spoločnosť SNCB udelila pôžičky spoločnosti ABX Logistics NV a spoločnostiam ABX-D, -NL a -F od apríla do mája 2002, teda v období, keď je nesporná možnosť pripísania štátu rozhodnutí spoločnosti SNCB týkajúcich sa ABX.

(189) Ako sa uvádza v opisnej časti, tieto pôžičky zakladali nárok na odmenu v rozpätí od [...] do [...] %. Komisia si myslí, že táto úroveň odmeny nie je primeraná vzhľadom na situáciu dotknutých podnikov. Ako ukazovateľ vhodnej úrovne sadzby berie do úvahy referenčnú sadzbu Komisie, ktorá sa inak využila na tarifikáciu pomoci na záchranu priznanej v januári 2003 spoločnosti ABX Nemecko, teda 5,06 %.

(190) Komisia z toho vyvodzuje záver, že tieto pôžičky obsahujú prvok štátnej pomoci. Na základe uvedenej referenčnej sadzby zvýšenej o 400 základných bodov pre podnik nachádzajúci sa v ťažkostiach, ale aj v štádiu reštrukturalizácie si Komisia myslí, že suma zložky pomoci zodpovedajúcej tejto pôžičke je rádo 8 miliónov eur.

(191) Keďže pôžičky boli poskytnuté rôznym spoločnostiam skupiny ABX v čase, keď sa už rozhodlo o reorganizácii a reštrukturalizácii siete a keď ich realizácia už prebiehala, Komisia preskúma túto pomoc s ostatnými opatreniami na reštrukturalizáciu skupiny ABX, ktorá zahŕňala zachované aktivity spoločností, ktoré poberali tieto pôžičky.

6.1.4. Záruka priznaná na vytvorenie cash pool (spoločného fondu peňažných prostriedkov)

(192) Ako sa pripomína v opise opatrení na reštrukturalizáciu, belgické orgány uviedli, že limit prostriedkov vo výške [...] miliónov eur, ktorý si skupina ABX otvorila v peňažnom ústave, zakladá nárok na obchodnú odmenu a že záruka uskutočnená v januári 2001 na tento úverový limit je predmetom odmeny vo výške [...] základných bodov.

(193) Táto sadba sa zdá byť prijateľná z pohľadu bežných bankových sadzieb priznaných v porovnateľných situáciách ⁽⁷¹⁾. Komisia z toho vyvodzuje záver, že táto záruka neposkytla skupine ABX výhodu zakladajúcu nárok na štátnu pomoc. Naostatok aj keď bolo potrebné prihliadať k tomu, že sadzba požadovaná súkromným investorom by bola vyššia o niekoľko základných bodov, či dokonca dvojnásobná, vyplynula by z toho zanedbateľná výhoda z pohľadu ostatných opatrení pomoci (0,07 milióna EUR ročne), ktorá by nezmenila nasledujúcu analýzu zlučiteľnosti všetkých opatrení pomoci na reštrukturalizáciu.

6.1.5. Ostatné mimobilančné záväzky spoločnosti SNCB

(194) Belgické orgány potvrdili, že okrem záruk prevzatých pri pôvodnej akvizícii niektorých spoločností siete jediné nové záruky vystavené spoločnosťou SNCB v prospech skupiny ABX sú dve už spomínané záruky v prospech ABX Singapur, ktoré sa skončili koncom roka 2005, a v prospech peňažného ústavu, ktorý poskytol limit prostriedkov na cash pool. Spoločnosť SNCB však vystavila istý počet odporúčajúcich listov.

(195) Belgické orgány si myslia, že tieto odporúčajúce listy, ktoré nezakladajú nárok na odmenu, predstavujú bežnú prax v trhovom hospodárstve vo vzťahoch medzi materskou spoločnosťou a jej dcérskymi spoločnosťami. V tomto osobitnom prípade okrem už analyzovaného listu v prospech ABX Nemecko a odporúčajúceho listu podporujúceho spoločnosť ABX Španielsko vo výške 12,3 milióna EUR Komisia zistila, že nijaký z nových odporúčajúcich listov, o ktorých sa dozvedela a ktoré boli vystavené od roku 2000 (vo chvíli, keď skupina ABX začína vyvolávať verejný záujem) neobsahuje právne donucovacie formulácie pre spoločnosť SNCB. Komisia si myslí, že odporúčajúci list podporujúci spoločnosť ABX Španielsko je rovnocenný s bankovou zárukou vzhľadom na to, že spoločnosť SNCB sa zaväzuje poskytnúť spoločnosti ABX Španielsko nevyhnutné prostriedky, aby tá mohla splácať svoje pohľadávky banke. Komisia pripomína, že prvok pomoci v danej veci je tvorený nákladom na záruku, ktorý mal podnik zaplatiť, aby získal túto pôžičku, a ktorý sa pridáva k nákladom na samotný úver; tento prvok ostáva v každom prípade ohraničený a zodpovedá niekoľkým základným bodom. Keď si teda vezmeme ako primeranú maržu [...] základných bodov, ktorú inak platí skupina ABX spoločnosti SNCB, prvok pomoci z toho vyplývajúci ostáva okrajový (0,02 milióna EUR ročne). Aj keď tieto náklady na záruky by mali byť výrazne vyššie, napríklad dvojnásobné, teda [...] základných bodov, čo by sa zdalo vysoké, samotný prvok pomoci by zostal rovnako okrajový (0,04 milióna EUR ročne) a nezmenil by závery o pomoci na reštrukturalizáciu.

⁽⁷¹⁾ Ako príklad možno uviesť sadzbu [...] základných bodov vyplatenú jednou z dcérskych spoločností ABX bankám za ich bankovú záruku..

6.1.6. Postúpenie aktivity road domestic vo Francúzsku

- (196) Keďže voľbu a podmienky postúpenia spoločnosťou ABX Francúzsko jej aktivít road domestic vo Francúzsku možno jasne pripísať belgickému štátu, Komisia musí preveriť argumenty uvádzané belgickými orgánmi a odôvodnenie voľby PPZ ako zhodnej s voľbou, ktorú by urobil súkromný investor nachádzajúci sa v rovnakých podmienkach.
- (197) *Náklady na scenár zvolený spoločnosťou SNCB*: Celkové náklady na scenár odstúpenia od aktivít, ktorý si zvolila spoločnosť SNCB, dosahuje čiastku 137,5 milióna eur, teda [...] miliónov EUR zodpovedajúcich zápornému čistému aktívu aktivity v čase od jej odstúpenia, a [...] miliónov EUR zápornej predajnej ceny.
- (198) Komisia poznamenáva, že dvaja nezávislí experti potvrdili, že táto suma [...] miliónov EUR zodpovedá zápornej hodnote aktivity road domestic postúpenej zamestnancom.

A tak spoločnosť „Deloitte Corporate Finance“ prezrela business plán dotknutej aktivity a ocenila ju metódou „discounted cash flows“ (aktualizovaného zisku). Tento obchodný plán pokrýva roky 2005 až 2008. Ocenenie vyústilo do hodnoty spoločnosti ABX-F domestics zodpovedajúcej už spomínanej zápornej cene. Tento výsledok bol potvrdený spoločnosťou Ernst & Young Transaction Advisory Services, ktorá prezrela ocenenia spoločnosťou Deloitte.

Keďže títo dvaja nezávislí experti využívajú zaužívané a vhodné metódy ocenenia, Komisia súhlasí, že táto cena zodpovedala trhovej cene a že preberateľ aktivity road domestic vo Francúzsku nepoberal štátnu pomoc pri príležitosti tohto odkúpenia.

- (199) *Náklady na scenár likvidácie zmiernom*: podľa belgických orgánov náklady na scenár likvidácie zmiernom by stúpili na 183 miliónov eur, teda [...] miliónov EUR z titulu záporného čistého aktívu v čase prijatia rozhodnutia o postúpení, a [...] miliónov EUR ďalších doplnkových nákladov.
- (200) V rámci plánu likvidácie zmiernom by SNCB musela odškodniť všetkých veriteľov spoločnosti danej do likvidácie, ktorí by nedostali úhradu z likvidovaných aktív. Je teda skutočne legitímne zohľadniť náklady [...] miliónov eur.
- (201) Ďalšie doplnkové náklady zohľadnené belgickými orgánmi zahŕňajú najmä [...] miliónov EUR z titulu sociálneho plánu, ktorý by musela spoločnosť SNCB uskutočniť počas likvidácie, a [...] miliónov EUR spôsobených stratami, ktoré by vyrobila skupina ABX počas vyjednávania tohto plánu.
- (202) Tieto dva odhady sa zdajú byť rozumné. Pokiaľ ide o sociálny plán, táto suma skutočne zodpovedá nákladom na sociálny plán [...] EUR na zamestnanca, čo je prijateľné; pokiaľ ide o straty vzniknuté počas realizácie tohto plánu, plánovaná suma je porovnateľná na úrovni straty odhadovanej na rok 2005 v obchodnom pláne spoločnosti v čase postúpenia (v rozpätí od [...] do [...] miliónov eur). Belgické

orgány inak berú do úvahy vo svojom odhade doplnkovú sumu 15 miliónov EUR na straty týkajúce sa prvých štyroch mesiacov roku 2006.

- (203) Podľa toho, keďže okrem iného spoločnosť ABX Francúzsko by musela čeliť rozličným náhradám za rozviazanie zmlúv (vo výške nákladov odhadnutých belgickými orgánmi na 14 miliónov eur) a dôsledkom pre ostatné aktivity skupiny zo straty prístupu na francúzsky trh, je rozumné myslieť si, že likvidáciou zmiernom by spoločnosť SNCB musela znášať vyššie náklady ako náklady na odkúpenie zamestnancami aktivity road domestic vo Francúzsku.
- (204) *Náklady na scenár likvidácie pred súdom*: Podľa belgických orgánov by náklady na scenár likvidácie pred súdom stúpili na 346 miliónov eur, teda [...] miliónov EUR pre záporné čisté aktívum postúpenej spoločnosti v čase rozhodnutia o postúpení, a [...] miliónov EUR ďalších doplnkových nákladov.
- (205) Podľa Komisie, na rozdiel od scenárov postúpenia alebo likvidácie zmiernom, nie je odôvodnené myslieť si, že pri scenári nútenej likvidácie by spoločnosť SNCB musela znášať celú sumu [...] miliónov EUR zodpovedajúcu zápornému čistému aktívu v čase, keď sa prijalo rozhodnutie o postúpení, pretože podľa definície by sa nemusela usilovať o odškodnenie veriteľov svojej dcérskej spoločnosti.
- (206) Pokiaľ ide o ostatné doplnkové náklady, belgické orgány si myslia, že pri tomto scenári by spoločnosť SNCB mohla znášať riziko [...] vo výške 58 miliónov eur.
- (207) Na podporu tejto tézy poskytli belgické orgány Komisii viaceré údaje, a najmä stanovisko expertov Linklaters a Grand Auzas et Associés, podľa ktorého tento scenár likvidácie pred súdom by vystavil spoločnosť SNCB reálnemu a nie zanedbateľnému riziku [...] spochybnením jej zodpovednosti.
- (208) Komisia nepopiera, že v istých výnimočných prípadoch niektoré národné legislatívy ustanovujú možnosť pre tretie strany obrátiť sa proti akcionárom likvidovanej spoločnosti, najmä ak akcionári môžu byť pokladaní za [...] a/alebo za osoby, ktoré urobili chyby v riadení.
- (209) Predsa však v tomto osobitnom prípade, aj keď takáto možnosť jestvuje vo francúzskom práve a belgické orgány poskytli isté údaje, pokiaľ ide o takéto riziko, tieto orgány dostatočne neodstránili pochybnosti vyslovené v tomto osobitnom prípade pri rozšírení konania v apríli 2005 týkajúceho sa tohto spisu. Komisia z toho vyvodzuje záver, že nie je legitímne v tomto prípade prihliadať pri nákladoch na tento scenár na 58 miliónov EUR spojených podľa belgických orgánov s rizikom [...].
- (210) Rovnakým spôsobom si Komisia myslí, najmä vzhľadom na osobitný štatút spoločnosti SNCB, že je málo pravdepodobné, aby náklady na financovanie spoločnosti SNCB boli výrazne dotknuté prípadnou likvidáciou pred súdom

aktivity road domestic vo Francúzsku na rozdiel od toho, ako to vidia belgické orgány. Naproti tomu možno pripustiť, že táto likvidácia by mohla mať zvýšené náklady na financovanie bankového záväzku skupiny ABX pri maximálnej sume 7 miliónov EUR odhadnutej belgickými orgánmi.

(211) Simulácia belgických orgánov berie do úvahy aj vplyv na potrebu prevádzkového kapitálu skupiny z dôvodu, že veriteľ celej skupiny by mohol na základe likvidácie aktivity road domestic vo Francúzsku požadovať drastické zníženie svojich lehôt splatnosti. Odhad vplyvu tohto javu na 45 miliónov eur, založený na hypotéze zníženia zo strany dodávateľov priemernej lehoty splatnosti o jeden týždeň, teda približne 15 %, sa zdá prijateľný. Aj keď by vplyv mohol byť zmiernený pri zákazníkoch dcérskych spoločností skupiny, ktoré sú finančne zdravé, mohol byť výrazne vyšší ako jeden týždeň pri zákazníkoch iných dcérskych spoločností, ktoré sa nachádzajú vo finančných ťažkostiach, vo chvíli likvidácie aktivity vo Francúzsku.

(212) Napokon belgické orgány si myslia, že likvidácia aktivity road domestic vo Francúzsku by mohla spôsobiť aj stratu zákazníkov 5 až 30 % v priebehu roku likvidácie v iných aktivitách skupiny. Keďže ide o skupinu ponúkajúcu integrované poskytovanie služieb v Európe, ktorej jednotlivé aktivity navzájom silne závisia, je rozumné predpokladať, že likvidácia pred súdom by v skutočnosti mohla spôsobiť poškodenie imidžu a stratu činnosti pri iných aktivitách skupiny, a to o to viac, že aktivita a/alebo dotknutá krajina je blízka aktivite a krajine spoločnosti, ktorá by bola likvidovaná, ako sa uvádza v odhadoch belgických orgánov. Takéto uvažovanie nemožno uplatniť pri zvolenom scenári PPZ. Na jednej strane toto riešenie skutočne chráni imidž skupiny; na strane druhej zmluva o postúpení aktivity road domestic obsahuje dohovor o spolupráci medzi spoločnosťou zoskupujúcou aktivity postúpené v rámci PPZ a medzinárodné aktivity spoločnosti ABX-F, ktoré zostávajú v skupine ABX, za čo si zákazníci tejto skupiny zachovávajú prístup k službe vo Francúzsku. Komisia poznamenáva, že je ťažké potvrdiť stratu zákazníkov dosahujúce až 30 %. Taktiež vzhľadom na skutočnosť, že jednotlivé dcérske spoločnosti skupiny sa delia o viacerých významných spoločných zákazníkov, a vzhľadom na významnosť Francúzska v medzinárodných aktivitách skupiny vo Francúzsku, Nemecku a Holandsku (pohybujúcu sa v rozpätí od 14 do 36 %), namiesto nákladov okrem toho 112 miliónov EUR plánovaných belgickými orgánmi si Komisia myslí, že na odhadnutie vplyvu tohto javu je rozumné zohľadniť odhadovanú hodnotu nákladov zodpovedajúcich maximálnej strate 20 % zákazníkov počas prvého roka pri najviac dotknutých aktivitách, teda približne 75 miliónov eur.

(213) Taktiež je rozumné prijať hypotézu, že toto zníženie aktivity by viedlo skupinu k zníženiu počtu svojich zamestnancov, pretože v záujme prechádzania príliš vysokej strate hrubej marže by podnik mohol byť

donútený na dodatočné prepúšťanie zamestnancov. Belgické orgány odhadli tieto náklady okrem toho na 35 miliónov eur. Keďže rozsah, a teda náklady tohto prepúšťania by mali nasledovať po rozsahu straty aktivity, rovnaká opatrná hypotéza ako predtým vedie k zohľadneniu odhadovanej hodnoty dvoch tretín nákladov navyše, teda 24 miliónov eur.

(214) Celkove Komisia odhaduje, že namiesto 346 miliónov EUR zohľadnených belgickými orgánmi je možné uvažovať o tom, že scenár likvidácie pred súdom aktivity road domestic vo Francúzsku by mohol viesť k tomu, že spoločnosť SNCB by znášala náklady aspoň vo výške 7 + 45 + 75 + 24, teda 151 miliónov EUR (mimo prípadného rizika [...]), čo je viac ako náklady scenára zvoleného spoločnosťou SNCB.

(215) Záver: Po tejto analýze si Komisia myslí, že voľba spoločnosti SNCB postúpiť zamestnancom svoju aktivitu road domestic vo Francúzsku a podmienky, ktoré si na to zvolila, sa môžu pokladať za zhodné s tými, ktoré by urobil súkromný investor vedený len ekonomickými úvahami, a teda že táto operácia neobsahuje prvok štátnej pomoci.

(216) Komisia založila predchádzajúcu analýzu len na hypotézach, ktoré pokladala za rozumné a dostatočne odôvodnené. Tieto odhady vedú k prihliadnutiu k tomu, že rozdiel medzi scenárom zvoleným spoločnosťou SNCB a alternatívami likvidácie by bol aspoň 13 miliónov eur, čo by malo plne pokryť prípadnú toleranciu chýb v odhadoch, ktoré sa zohľadnili po analýze.

6.1.7. Predaj ABX-WW

(217) Komisia konštatuje, že spoločnosť SNCB dôkladne hľadala nadobúdateľ'a holdingovej spoločnosti ABX-WW, osobitne prostredníctvom špecializovanej spoločnosti.

(218) Pokiaľ ide o cenu a podmienky predaja ABX-Worldwide, Komisia berie do úvahy správu spoločnosti KPMG, ktorá bola poverená preveriť z finančného hľadiska („fairness“) ponuku na predaj všetkých zostávajúcich aktív ABX-WW, tak ako už bola opísaná.

(219) Spoločnosť KPMG sa vo svojej správe ⁽⁷²⁾ v podstate opiera o porovnanie dvoch metód oceňovania: metódy „discounted cash flow“ (DCF, aktualizovaného zisku) spočívajúcej vo výpočte súčasnej čistej hodnoty očakávaných budúcich príjmov; a metódy „capitalised earnings“ (CEA, kapitalizovaných výnosov) spočívajúcej v porovnaní rozličných úrovní príjmov (obrat, EBITDA, EBIT...) očakávaných pri podniku v porovnaní s inými podnikmi z rovnakého sektora tak, že sa na ne uplatnia multiplikačné koeficienty uvažovaného trhu.

(220) Vzhľadom na skutočnosť, že expert uskutočnil dôkladnú analýzu prípadu postúpenia a použil výpočtové metódy uznávané pri tomto type „fairness opinion“, Komisia sa

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

domnieva, že konečný záver KPMG, podľa ktorého „*the term of the proposed sale to Yvan is fair and reasonable and represents fair market value*“ („formulácie predaja navrhnuté [Yvanovi] sú spravodlivé a rozumné a predstavujú solídnu trhovú hodnotu“), je prijateľný. Z toho vyvodzuje záver, že postúpenie holdingovej spoločnosti ABX WW pod podmienkou, že sa uskutoční za dohodnutú cenu a s výhradou len bežných a ekonomicky odôvodnených úprav v prípade postúpenia, neobsahuje prvky štátnej pomoci v prospech kupca.

- (221) Podmienky postúpenia zabezpečujú Belgicku predajnú cenu a záväzok podstatného príspevku zo strany Yvana, ktoré znížia verejné výdavky, ktoré Belgicko vynakladá na túto záležitosť. Taktiež fakticky zabezpečia skutočné postúpenie spoločnosťou SNCB všetkých aktivít skupiny ABX.

6.2. Zlučiteľnosť pomoci s reštrukturalizáciou

- (222) Komisia ďalej skúma zlučiteľnosť štátnej pomoci, ktorú identifikovala z pohľadu svojich usmernení pre pomoc na záchranu a reštrukturalizáciu podnikov nachádzajúcich sa v ťažkostiach. K pôvodnému oznámeniu belgických orgánov došlo v roku 2003 a bolo dôvodom na začatie konania v júli 2003 na základe usmernení Spoločenstva pre štátnu pomoc na záchranu a reštrukturalizáciu podnikov v ťažkostiach z roku 1999⁽⁷³⁾ (ďalej len „usmernenia z roku 1999“). Predsa však na jednej strane aktualizácia reštrukturalizačného plánu, ku ktorej došlo po vstupe do platnosti nových usmernení, ustanovuje podstatné zvýšenie pôvodne plánovanej sumy pomoci; na strane druhej z predchádzajúcej analýzy vyplýva, že spoločnosť SNCB poskytla nezákonnú pomoc skupine ABX. Vzhľadom na tieto podstatné časti tohto prípadu a na body 103 a 104 usmernení Spoločenstva týkajúcich sa štátnej pomoci na záchranu a reštrukturalizáciu podnikov v ťažkostiach⁽⁷⁴⁾ (ďalej len „usmernenia z roku 2004“) Komisia skúma celú túto pomoc so zreteľom na túto normu, pričom zohľadňuje skutočnosť, že pôvodné oznámenie plánu bolo vykonané so zreteľom na usmernenia z roku 1999. V každom prípade nasledujúca analýza fakticky ukazuje, že uvažovaná pomoc môže byť vyhlásená za zlučiteľnú s rovnakými podmienkami z titulu tak usmernení z roku 1999, ako aj usmernení z roku 2004.

6.2.1. Oprávnenosť

- (223) Na základe viacerých relevantných indícií Komisia konštatuje, že skupina ABX ako celok musí byť pokladaná za podnik nachádzajúci sa v ťažkostiach v zmysle bodu 11 usmernení z roku 2004. Vskutku na jednej strane sa prevádzkové straty skupiny prehĺbili v rokoch 2001 a 2002 a dosiahli 50 miliónov EUR v roku 2002; straty sa taktiež

zhoršili, pričom čistý hospodársky výsledok klesol z -73 miliónov EUR v roku 2000 na -186 miliónov EUR v roku 2002; finančné náklady sa zvýšili v rovnakom období z 15 na 41 miliónov eur, zatiaľ čo záväzky narástli zo 442 na 512 miliónov eur. Na strane druhej, a predovšetkým, aktivity skupiny ABX v Nemecku, Francúzsku a Holandsku čelili vážnym finančným problémom, ktoré boli opísané v rozhodnutí schvaľujúcom pomoc na záchranu skupiny ABX, a preto nesporne predstavujú podniky nachádzajúce sa v ťažkostiach, tak ako to konštatovala Komisia v už uvedenom rozhodnutí⁽⁷⁵⁾; lenže tieto subjekty zohrávali v tom čase ústrednú úlohu v stratégii skupiny ABX a v jej schopnosti poskytovať integrované služby dopravnej logistiky v Európe; okrem toho rozhodujúcim spôsobom (rádovo 60 % v roku 2002) prispievali k obratu skupiny, takže vážne ťažkosti týchto subjektov predstavovali hrozbu pre prežitie skupiny v jej vtedajšej konfigurácii.

- (224) Komisia si inak myslí, že zvyšok skupiny ABX nemohol viac prispieť k financovaniu jej reštrukturalizácie.

- (225) Belgické orgány totiž uviedli, že holdingová spoločnosť ABX-WW vyprodukovala 24,3 milióna EUR prostredníctvom postúpení, externého financovania a zvýšenia produktivity (najmä v Taliansku, Nemecku, Portugalsku, Holandsku a Španielsku), čo umožnilo čiastočne financovať reštrukturalizáciu skupiny.

- (226) Tieto predaje aktív spolu s vnútornými opatreniami racionalizácie podstatne znížili rozsah skupiny ABX: počet závodov sa znížil o 31 %, obrat o 21 %, počet zamestnancov (pracovných miest na plný úväzok) o 40 % a skladovacia rozloha o 54 %. Tieto číselné údaje sú ešte omnoho výraznejšie v Nemecku pri poklesoch až do 69 % pred zohľadnením záväzkov prijatých Belgickom v novembri 2005. Možno uvažovať, že doplnkové predaje aktív by mohli dosiahnuť životaschopnosť aktivity skupiny ako siete pre integrované služby multimodálnej logistiky v Európe.

- (227) Zdravé subjekty skupiny inak podporili ostatné subjekty nachádzajúce sa v ťažkostiach, a tak prispeli k ich ozdraveniu. Napríklad spoločnosť ABX SLOGISTICS (Belgium) NV/SA upustila od pohľadávok voči ABX Holandsko vo výške 10,6 milióna eur.

- (228) Napokon treba zdôrazniť, že celá skupina, ktorá združila do spoločného fondu svoje peňažné prostriedky od roku 2001, sa nachádza v situácii zápornej likvidity [...], keďže prostriedky uvoľnené zo ziskových aktivít boli pohltené deficitnými aktivitami.

- (229) Vskutku situácia limitu prostriedkov cash pool je stále záporná a často sa blíži k maximálnej povolenej hranici [...] miliónov EUR (napríklad: -[...] miliónov EUR v júni 2005) a skupina je [...] dlžníkom krátkodobých likvidných prostriedkov:

⁽⁷⁵⁾ Rozhodnutie z 21.1.2003, č. K(2003) 245, konečné znenie: Štátna pomoc N 769/2002, Pomoc na záchranu ABX Logistics (dcérskych spoločností F, D, NL a skupiny). Uverejnené na internetovej stránke Komisie na adrese: http://europa.eu.int/comm/secretariat_general/sgb/state_aids/transport-2002/n769-02-fr.pdf.

⁽⁷³⁾ Ú. v. ES C 288, 9.10.1999, s. 2.

⁽⁷⁴⁾ Ú. v. EÚ C 244, 1.10.2004, s. 2.

Situácia konsolidovaného stavu pokladne ABX LOGISTICS**Worldwide S.A.**

	Milióny eur		
	31.12.2003	31.12.2004	30.6.2005
Bežné účty v bankách	[...]	[...]	[...]
Finančné záväzky nad rok splatné v priebehu roka	[...]	[...]	[...]
Krátkodobý nekrytý bankový úver	[...]	[...]	[...]
Čistá situácia stavu pokladne	- 36,8	- 62,2	- 114,4

(230) Napokon Komisia konštatuje, že aj keď holdingová spoločnosť ABX-WW bola vytvorená len v roku 2003, skupina ako ekonomický subjekt nepredstavuje novo vytvorený podnik v zmysle usmernení z roku 2004, keďže je výsledkom agregácie viacerých dovtedy jestvujúcich subjektov aktívnych v rovnakom sektore a keďže bola zavedená nová štruktúra skupiny presne s cieľom prispieť k reštrukturalizácii.

6.2.2. Návrat k životaschopnosti

(231) Očakávané predpokladané výsledky pre spoločnosti ABX-WW, ABX-D a -NL, tak ako sú už uvedené v opisnej časti, založené na realistických prognózach predpokladajú návrat k životaschopnosti v rozpätí od roku 2006 do roku 2007.

(232) Okrem toho finančné výsledky sa výrazne zlepšili od roku 2002, keď bol vypracovaný reštrukturalizačný plán. Na úrovni ABX LOGISTICS Worldwide S.A. ide o zlepšenie prevádzkového hospodárskeho výsledku (EBIT) z -28,7 milióna EUR (2002) na +11,6 milióna EUR (2004). Prevádzkový výsledok ABX LOGISTICS (Deutschland) GmbH (mimo Air&Sea) sa zas zmenil z -32,0 miliónov EUR na -[...] miliónov EUR za rovnaké obdobie a prevádzkový výsledok ABX LOGISTICS Holding (Nederland) BV sa blíži k vyrovnanosti zmenou z -6,7 milióna EUR na -[...] miliónov eur.

(233) Okrem tohto nesporného finančného oživenia pozorovaného za posledné roky z opisnej časti vyplýva, že skupina ABX sa zjavne podrobuje skutočnej organickej reštrukturalizácii, aby sa trvale obnovila jej životaschopnosť.

(234) Napokon si Komisia myslí, že podpis dohody o predaji celej skupiny ABX LOGISTICS WW, ktorou sa postúpenie stalo povinným s výhradou jeho schválenia a bežných podmienok v prípade postúpenia, a ku ktorej sa pridali významné záväzky o investovaní zo strany súkromného kupca, predstavuje rozhodujúci doplnkový údaj kvality

reštrukturalizačného plánu skupiny ABX a jej návratu k trvalej životaschopnosti.

6.2.3. Predchádzanie neoprávnenému narušeniu hospodárskej súťaže

(235) Podľa usmernení z roku 2004 treba prijať kompenzačné opatrenia na čo možno najväčšie zmiernenie nepriaznivých dôsledkov pomoci pre konkurentov. Pokiaľ to tak nie je, pomoc musí byť pokladaná za odporujúcu všeobecnému záujmu.

(236) Skupina ABX sa už teraz zaviazala veľmi podstatne znížiť svoju kapacitu. Ako už bolo uvedené, do ukončenia reštrukturalizácie výrazne zníži počet svojich závodov, svoju prevádzkovú rozlohu, svoj obrat, či dokonca počet svojich zamestnancov, aby dosiahla zníženie na úrovni ABX-WW až do 54 %, na úrovni ABX-D až do 69 %, na úrovni ABX-NL až do 44 % a na úrovni ABX-F až do 76 % (najmä vo forme postúpenia a zatvorenia kancelárií). Tieto zníženia boli ešte posilnené na nemeckom trhu doplnkovými záväzkami prijatými belgickými orgánmi [...] v roku 2005. Tieto zníženia, ktoré výrazne prekračujú zníženia predpokladané v pôvodnom pláne, uvoľnia rovnaké podiely na trhu v prospech konkurentov.

(237) Komisia si myslí, že tieto zatvorenia a postúpenia možno pokladať za primerané jednak vzhľadom na ich kvantitatívny význam, slabý zvýšený podiel na trhu skupiny ABX v oblasti freight forwarding (necele 2 % v Nemecku, 1 % v Holandsku v roku 2002), nevyhnutnosť disponovať minimálnou sieťou vo viacerých krajinách Európy v záujme zachovania životaschopnej aktivity služieb a napokon vzhľadom na skutočnosť, že trh dopravnej logistiky nemá nadbytočné kapacity a rozvíja sa, ako je uvedené v analýze časti 2.2. Pripomína sa, že skupina ABX prakticky nevlastní dopravné prostriedky a tým prakticky nepôsobí ako cestný dopravca.

(238) Okrem toho Komisia preverila, či na základe informácií predložených belgickými orgánmi sa podstatná časť zníženia kapacity týka krátkodobých kontribučných aktivít. Toto doplnkové zníženie sa týka približne 19 % z celkových 31 % zníženia počtu závodov, 12 % z celkových 21 % zníženia obratu, 15 % z celkových 40 % zníženia počtu zamestnancov a 40 % z celkových 54 % zníženia skladovacej rozlohy.

6.2.4. Obmedzenie pomoci na minimum

(239) Usmernenia z roku 2004 vyžadujú, aby suma a intenzita pomoci boli obmedzené na minimum.

- (240) V tejto veci Komisia konštatuje po prvé, že rekapitalizácia vedie skupinu k pomeru záväzkov k vlastnému kapitálu 80 % po zavedení oznámených opatrení. Táto miera by dosiahla 155 % po vylúčení goodwillu 146 miliónov eur, ktorý sa nachádza v účtovnej závierke skupiny.

ABX LOGISTICS Worldwide S.A., konsolidovaná súvaha

	31.12.03	31.12.04	30.6.05	31.12.05 pred kon- verziou	31.12.05 po kon- verzii	31.12.05 pred kon- verziou s vylúče- ním good- willu	31.12.06	31.12.07
Konsolidovaný vlastný kapitál	185,8	173,9	158	131,9	300	154	[...]	[...]
Finančné záväzky	369	414,3	407	407	239	239	[...]	[...]
Ukazovateľ zadlženosti	199 %	238 %	258 %	309 %	80 %	155 %	[...]	[...]

- (241) Komisia si myslí, že je odôvodnené zohľadniť aj druhý číselný údaj 155 %, keďže tento goodwill pochádza do veľkej miery z pôvodnej akvizície ABX-D ([...] miliónov eur) a NL ([...] miliónov eur), ktorých kapacity budú výrazne znížené pri reštrukturalizácii (čo je posilnené záväzkami [...] zníženia prítomnosti v Nemecku, ktoré oznámili belgické orgány v decembri 2005). Belgické orgány si okrem toho myslia, že zavedenie opatrení na reštrukturalizáciu by spôsobilo v účtovnej závierke SNCB [...] úplné zaniknutie goodwillu pri nemeckých a holandských dcérskych spoločnostiach.

- (242) Tieto dva koeficienty 80 % a 155 % sú však stále podstatne vyššie ako rovnaké koeficienty pozorované u porovnateľných konkurentov skupiny ABX. Ako príklad možno uviesť, že priemer (vážený obratom) koeficientov týchto konkurentov je rádo 43 % (a vraj klesá na 16 %, keď vezmeme spoločnosť DPWN, ktorá sa však nezdá dostatočne porovnateľná, aby sa mohla zohľadniť).

- (243) To znamená, že skupina ABX bude rekapitalizovaná na nižšej úrovni ako priemer sektora a nebude disponovať na základe svojej finančnej štruktúry prebytočnými zdrojmi.

- (244) Po druhé Komisia pripomína, že stav čistých likvidných prostriedkov ABX-WW je od roku 2003 záporný, takže skupina ABX nemá k dispozícii prebytočné likvidné prostriedky.

- (245) Po tretie treba vziať do úvahy skutočnosť, že cena, ktorú má dostať spoločnosť SNCB za predaj akcií ABX WW, prispieva k zníženiu skutočnej sumy pomoci. Vskutku by to vyšlo narovnak pre skupinu a jej konkurentov, ako aj pre SNCB a Yvana, keby pomoc poskytnutá SNCB bola znížená tak, aby sa predaj konal za symbolickú cenu, a keby príslušné financovanie bolo poskytnuté priamo kupcom.

- (246) Komisia sa inak musí presvedčiť aj o tom, či príjemca pomoci prispieva výrazným spôsobom

k reštrukturalizačnému plánu z vlastných zdrojov alebo externým financovaním získaným za trhové podmienky.

- (247) Na tento účel Komisia začína určovať celkové náklady na reštrukturalizáciu bez zlepšenia produktivity a zníženia potreby prevádzkového kapitálu.

Čisté náklady na reštrukturalizáciu

Výpovede, zatvorenia	- 49,0
Cash-drain počas reštrukturalizácie (bez zvýšenia produktivity)	- 121,0
Záväzkov voči SNCB (pred rokom 2002)	- 60,0
Úroky zo záväzkov SNCB (záväzkov spred roku 2002 + pomoc na záchranu)	- 8,0
Splácanie úverov a pôžičiek po stiahnutí sa bánk	[...]
Splácanie Yvanom ďalších záruk a pohľadávok veriteľom ABX	[...]
Zníženie potreby prevádzkového kapitálu	29,1
Spolu	- 296,6

- (248) V tejto veci si Komisia myslí, že je odôvodnené zohľadniť náklady uvedené v predchádzajúcej tabuľke najmä z nasledujúcich dôvodov:

- (a) Suma 49 miliónov EUR zodpovedá nákladom spôsobeným priamo reštrukturalizáciou, ako sú odstupné pri výpovedi a náklady na zatvorenie dcérskych spoločností;

- (b) Suma 121 miliónov EUR zodpovedá potrebe financovania (alebo cash-drain) subjektov, v ktorých prebieha reštrukturalizácia, v rokoch 2003 až 2005. Zodpovedá hlavne upravenému EBITDA podľa investícií nevyhnutných na reštrukturalizáciu, finančných nákladov a niektorých mimoriadnych súčastí. Na

základe informácií postúpených belgickými orgánmi sa Komisia presvedčila, že zohľadnené investície spočívajú prevažne v investíciách do počítačov a v každom prípade sú nižšie ako suma odpisov. Investície do počítačov predstavujú naozaj jednu z dôležitých súčastí reorganizácie a zvýšenia produktivity skupiny. Belgické orgány inak potvrdili, že tieto investície neobsahujú nijaké zvýšenie kapacity. Komisia sa tiež mohla presvedčiť, že mimoriadne súčasti zahŕňajú hlavne náklady spojené s reštrukturalizáciou podniku; týka sa to jeho reorganizácie a opatrení produktivity (prepúšťanie zamestnancov z centrálnych funkcií, opatrenia na právne zjednodušenie, iné opatrenia produktivity...) nevyhnutných na zabezpečenie návratu k životaschopnosti.

Treba poznamenať, že náklady, ktoré predstavuje cash-drain počas samotného obdobia reštrukturalizácie, teda 150,9 milióna eur, sú tu znížené o očakávané kladné účinky reštrukturalizácie, ktoré vytvárajú kladný cash-flow za obdobie vo výške 29,9 milióna eur, teda čisté tu prezentované náklady sú 121 miliónov eur;

- (c) Ostatné potreby financovania jestvujúce koncom roka 2005 musia byť kryté pred postúpením ABX-WW, aby sa obnovila finančná štruktúra skupiny. Týkajú sa buď záväzkov voči spoločnosti SNCB, ktoré budú konvertované na kapitál (60 miliónov eur), a úrokov, ktoré sa na ne vzťahujú (8 miliónov eur), alebo stiahnutia bankových limitov, ku ktorému došlo počas obdobia rokov 2003 až 2005 ([...] miliónov eur), alebo napokon plánovaného prevzatia jestvujúcich záruk a pohľadávok Yvanom ([...] miliónov eur);

- (d) Zníženie potreby prevádzkového kapitálu vyplýva z lepšieho riadenia obchodných vzťahov skupiny s jej zákazníkmi a dodávateľmi a celkovo prispieva k zníženiu nákladov na reštrukturalizáciu.

(249) Na financovanie týchto opatrení skupina ABX mobilizovala isté vlastné zdroje alebo externé zdroje získané za trhových podmienok. Vznikli hlavne z predaja aktív tretím osobám (24,2 milióna eur), z už opísaného odkúpenia aktív subjektov, ktoré sa nachádzali v reštrukturalizácii, zdravými subjektmi ABX alebo holdingovou spoločnosťou ABX-WW (22,6 milióna eur) a zo vzdania sa pohľadávok, ako aj z financovania poskytnutého zdravými časťami skupiny (10,6 + 6 miliónov eur). Tieto úsilia umožnené zdravými aktivitami skupiny predstavujú reálny príspevok zo strany príjemcu, ktorým je samotná celá skupina. Ku všetkému tomu sa pripája financovanie poskytnuté Yvanom ([...] miliónov eur). Tieto vlastné príspevky predstavujú spolu [...] miliónov eur.

(250) Z predchádzajúcej analýzy vyplýva, že percento vlastného príspevku príjemcu predstavuje aspoň 43,4 % potrieb na

reštrukturalizáciu. V tomto prípade Komisia pokladá za vhodné súhlasiť s vlastným príspevkom nižším ako 50 % najmä vzhľadom na: osobitné ťažkosti kontextu reštrukturalizácie (od ktorej priamo závisí 13 000 pracovných miest v Európe); dôležitosť zníženia kapacít (zníženie až do 50 % týkajúce sa prevažne krátkodobých kontribučných aktivít); riziko, že doplnkové zníženie by mohlo mať dôsledky pre životaschopnosť medzinárodnej siete pre dopravnú logistiku ABX-WW; skutočnosť, že pôvodné oznámenie bolo vykonané podľa usmernení z roku 1999, ktoré neustanovovali minimálnu mieru; a privatizáciu ABX-WW, ktorá je taktiež rozhodujúcim prvkom životaschopnosti skupiny a nejestvovania budúcej pomoci skupine.

(251) Ďalšie prvky prispievajú k preukázaniu toho, že trhy veria v možnosť návratu k životaschopnosti v súlade s usmerneniami z roku 2004. Komisia napríklad pripomína, že skupina ABX mohla získať od jednej finančnej inštitúcie limit na likvidné prostriedky [...] miliónov eur, ktorý bol predmetom záruky spoločnosti SNCB a nebol zohľadnený v predchádzajúcom výpočte príspevku príjemcu z opatrnosti vzhľadom na to, že Komisia nemohla so zreteľom na prémie vyplatené banke a spoločnosti SNCB vylúčiť istým spôsobom prítomnosť prípadného prvku pomoci. Okrem toho súkromné banky naďalej poskytujú skupine ABX bez pomoci či verejnej záruky podstatné sumy krátkodobých úverov.

(252) Komisia sa teda domnieva, že podmienka, podľa ktorej musí byť pomoc obmedzená na minimum a podnik musí podstatne prispievať k nákladom na svoju reštrukturalizáciu z vlastných zdrojov, je potvrdená.

6.2.5. Zásada jedinej pomoci

(253) Komisia pripomína, že sieť ABX bola vytvorená od roku 1998 a v nijakom prípade Komisia neschválila pomoc na reštrukturalizáciu tejto siete pred prijatím tohto rozhodnutia.

(254) Komisia si inak myslí, že plánovaná privatizácia skupiny ABX by tak mala zaručovať nielen jej návrat k trvalej životnosti, ale aj zásada „jedinej pomoci“ tým, že výrazne znižuje pravdepodobnosť novej injekcie z verejných prostriedkov do podniku, ktorý sa stal súkromným.

6.2.6. Záver

(255) Vzhľadom na už uvedené Komisia vyvodzuje záver, že pomoc priznaná spoločnosťou SNCB v rámci reštrukturalizácie skupiny ABX je zlučiteľná s kritériami usmernení z roku 1999, ako aj z roku 2004 a tým je zlučiteľná s článkom 87 ods. 3 Zmluvy. Osobitne sa zohľadňuje, že zdravé časti skupiny ABX podstatne prispeli k financovaniu

subjektov nachádzajúcich sa v ťažkostiach a že okrem tohto príspevku skupina podstatne znížila svoje kapacity ako protihodnotu za pomoc. Okrem toho privatizácia skupiny ABX umožní nielen zabezpečiť budúcu životaschopnosť skupiny, ale aj predísť prípadnej novej štátnej pomoci v jej prospech.

- (256) Komisia napokon pripomína, že politické orientácie v oblasti štátnej pomoci v železničnom sektore, ktoré oznámila vo svojom rozhodnutí z 2. marca 2005 v spise č. N 386/2004, preskúmajú horizontálnym spôsobom otázky nastolené neobmedzenou zárukou, ktorú budú požívať železničné spoločnosti vo viacerých členských štátoch.

PRIJALA TOTO ROZHODNUTIE:

Článok 1

1. Pomoc preskúmaná v tomto rozhodnutí, poskytnutá Belgickou národnou železničnou spoločnosťou (SNCB) v rámci reštrukturalizácie skupiny ABX Logistics, je zlučiteľná so spoločným trhom za podmienok ustanovených v článku 2.

2. Financie, ktoré spoločnosť SNCB použila na financovanie odstúpenia od časti ABX Logistics (Francúzsko), a ostatné financie preskúmané v tomto rozhodnutí, najmä kapitálové investície uskutočnené v roku 2001 a „súbežné príspevky“, nepredstavujú štátnu pomoc.

Článok 2

Komisia podmieňuje schválenie pomoci na reštrukturalizáciu uvedenú v článku 1 ods. 1 predajom skupiny ABX Logistics do [...] podľa dátumu oznámenia tohto rozhodnutia za trhovú cenu kupcovi, ktorý nemá právne prepojenie so spoločnosťou SNCB a dodrží záväzky týkajúce sa podmienok kúpy a financovania navrhnuté potenciálnym nadobúdateľom, tak ako sú opísané v tomto rozhodnutí.

Článok 3

Belgicko bude informovať Komisiu v lehote dvoch mesiacov po dátume oznámenia tohto rozhodnutia o opatreniach, ktoré prijalo, aby sa podriadilo tomuto rozhodnutiu.

Článok 4

Toto rozhodnutie je určené Belgickému kráľovstvu.

V Bruseli, 7. decembra 2005.

Za Komisiu
Jacques BARROT
podpredseda