Amtsblatt der Europäischen Union

L 186

Ausgabe in deutscher Sprache

Rechtsvorschriften

61. Jahrgang

24. Juli 2018

Inhalt

II *Rechtsakte ohne Gesetzescharakter*

VERORDNUNGEN

★ **Durchführungsverordnung (EU) 2018/1038 der Kommission vom 19. Juli 2018 zur Genehmigung einer nicht geringfügigen Änderung der Spezifikation eines im Register der geschützten Ursprungsbezeichnungen und der geschützten geografischen Angaben eingetragenen Namens („Lentille verte du Puy" (g.U.))** 1

★ **Durchführungsverordnung (EU) 2018/1039 der Kommission vom 23. Juli 2018 zur Zulassung von Kupfer(II)-diacetat-Monohydrat, Kupfer(II)-carbonat-dihydroxy-Monohydrat, Kupfer(II)-chlorid-Dihydrat, Kupfer(II)-oxid, Kupfer(II)-sulfat-Pentahydrat, Kupfer(II)-Aminosäurechelat-Hydrat, Kupfer(II)-Protein-Hydrolysatchelat, Kupfer(II)-Glycinchelat-Hydrat (fest) und Kupfer(II)-Glycinchelat-Hydrat (flüssig) als Zusatzstoffe in Futtermitteln für alle Tierarten und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1334/2003, (EG) Nr. 479/2006 und (EU) Nr. 349/2010 sowie der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 269/2012, (EU) Nr. 1230/2014 und (EU) 2016/2261** [1] 3

BESCHLÜSSE

★ **Beschluss (EU) 2018/1040 der Kommission vom 16. Juni 2017 über die von Griechenland durchgeführte staatliche Beihilfe SA.32544 (2011/C) zugunsten der griechischen Eisenbahngruppe TRAINOSE S.A.** *(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2017) 4047)* [1] 25

[1] Text von Bedeutung für den EWR.

DE

Bei Rechtsakten, deren Titel in magerer Schrift gedruckt sind, handelt es sich um Rechtsakte der laufenden Verwaltung im Bereich der Agrarpolitik, die normalerweise nur eine begrenzte Geltungsdauer haben.

Rechtsakte, deren Titel in fetter Schrift gedruckt sind und denen ein Sternchen vorangestellt ist, sind sonstige Rechtsakte.

II

(Rechtsakte ohne Gesetzescharakter)

VERORDNUNGEN

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2018/1038 DER KOMMISSION

vom 19. Juli 2018

zur Genehmigung einer nicht geringfügigen Änderung der Spezifikation eines im Register der geschützten Ursprungsbezeichnungen und der geschützten geografischen Angaben eingetragenen Namens („Lentille verte du Puy“ (g.U.))

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) Nr. 1151/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 über Qualitätsregelungen für Agrarerzeugnisse und Lebensmittel ([1]), insbesondere auf Artikel 52 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Gemäß Artikel 53 Absatz 1 Unterabsatz 1 der Verordnung (EU) Nr. 1151/2012 hat die Kommission den Antrag Frankreichs auf Genehmigung einer Änderung der Spezifikation der geschützten Ursprungsbezeichnung „Lentille verte du Puy“ geprüft, die mit der Verordnung (EG) Nr. 1065/97 der Kommission ([2]) in der Fassung der Verordnung (EG) Nr. 1509/2000 der Kommission ([3]) eingetragen worden ist.

(2) Da es sich nicht um eine geringfügige Änderung im Sinne von Artikel 53 Absatz 2 der Verordnung (EU) Nr. 1151/2012 handelt, hat die Kommission den Antrag auf Änderung gemäß Artikel 50 Absatz 2 Buchstabe a der genannten Verordnung im *Amtsblatt der Europäischen Union* ([4]) veröffentlicht.

(3) Bei der Kommission ist kein Einspruch gemäß Artikel 51 der Verordnung (EU) Nr. 1151/2012 eingegangen; daher sollte die Änderung der Spezifikation genehmigt werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlichte Änderung der Spezifikation für die Bezeichnung „Lentille verte du Puy“ (g.U.) wird genehmigt.

Artikel 2

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

([1]) ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 1.
([2]) Verordnung (EG) Nr. 1065/97 der Kommission vom 12. Juni 1997 zur Ergänzung des Anhangs der Verordnung (EG) Nr. 1107/96 über die Eintragung der geographischen Angaben und Ursprungsbezeichnungen gemäß dem in Artikel 17 der Verordnung (EWG) Nr. 2081/92 des Rates vorgesehenen Verfahren (ABl. L 156 vom 13.6.1997, S. 5).
([3]) Verordnung (EG) Nr. 1509/2000 der Kommission vom 12. Juli 2000 zur Änderung der Spezifikationen verschiedener Bezeichnungen im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 1107/96 zur Eintragung geographischer Angaben und Ursprungsbezeichnungen gemäß dem Verfahren nach Artikel 17 der Verordnung (EWG) Nr. 2081/92 des Rates (ABl. L 174 vom 13.7.2000, S. 7).
([4]) ABl. C 41 vom 3.2.2018, S. 13.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 19. Juli 2018

Für die Kommission,
im Namen des Präsidenten,
Phil HOGAN
Mitglied der Kommission

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2018/1039 DER KOMMISSION

vom 23. Juli 2018

zur Zulassung von Kupfer(II)-diacetat-Monohydrat, Kupfer(II)-carbonat-dihydroxy-Monohydrat, Kupfer(II)-chlorid-Dihydrat, Kupfer(II)-oxid, Kupfer(II)-sulfat-Pentahydrat, Kupfer(II)-Aminosäurechelat-Hydrat, Kupfer(II)-Protein-Hydrolysatchelat, Kupfer(II)-Glycinchelat-Hydrat (fest) und Kupfer(II)-Glycinchelat-Hydrat (flüssig) als Zusatzstoffe in Futtermitteln für alle Tierarten und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 1334/2003, (EG) Nr. 479/2006 und (EU) Nr. 349/2010 sowie der Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 269/2012, (EU) Nr. 1230/2014 und (EU) 2016/2261

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EG) Nr. 1831/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 22. September 2003 über Zusatzstoffe zur Verwendung in der Tierernährung ([1]), insbesondere auf Artikel 9 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

(1) Die Verordnung (EG) Nr. 1831/2003 schreibt vor, dass Zusatzstoffe zur Verwendung in der Tierernährung zugelassen werden müssen, und regelt die Voraussetzungen und Verfahren für die Erteilung einer solchen Zulassung. Artikel 10 der genannten Verordnung sieht für Zusatzstoffe, die gemäß der Richtlinie 70/524/EWG des Rates ([2]) zugelassen wurden, eine Neubewertung vor.

(2) Die Kupferverbindungen Kupferacetat, Monohydrat, basisches Kupfercarbonat, Monohydrat, Kupferchlorid, Dihydrat, Kupferoxid, Kupfersulfat, Pentahydrat, Aminosäuren-Kupferchelat, Hydrat und Glycin-Kupferchelat-Hydrat wurden mit den Verordnungen (EG) Nr. 1334/2003 ([3]) und (EG) Nr. 479/2006 der Kommission ([4]) gemäß der Richtlinie 70/524/EWG auf unbegrenzte Zeit zugelassen. In der Folge wurden diese Stoffe gemäß Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1831/2003 als bereits bestehende Produkte in das Register der Futtermittelzusatzstoffe eingetragen.

(3) Nach Artikel 10 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1831/2003 in Verbindung mit deren Artikel 7 wurden Anträge auf Neubewertung von Kupferacetat, Monohydrat, basisches Kupfercarbonat, Monohydrat, Kupferchlorid, Dihydrat, Kupferoxid, Kupfersulfat, Pentahydrat, Aminosäuren-Kupferchelat, Hydrat und Glycin-Kupferchelat-Hydrat als Zusatzstoffe in Futtermitteln für alle Tierarten gestellt. Die Antragsteller beantragten die Einordnung dieser Zusatzstoffe in die Zusatzstoffkategorie „ernährungsphysiologische Zusatzstoffe". Diesen Anträgen waren die nach Artikel 7 Absatz 3 der Verordnung (EG) Nr. 1831/2003 erforderlichen Angaben und Unterlagen beigefügt.

(4) Aus wissenschaftlichen Überlegungen und um potenzielle Missverständnisse zu vermeiden, hat die Europäische Behörde für Lebensmittelsicherheit (im Folgenden die „Behörde") in ihren Gutachten vom 14. November 2012 ([5]), 31. Januar 2013 ([6]) und 11. März 2015 ([7]) empfohlen, „Kupfer..." durch „Kupfer(II)-..." zu ersetzen. Die Behörde hat außerdem empfohlen, Aminosäuren-Kupfer(II)-chelat aufgrund seiner chemischen Eigenschaften in folgende zwei Gruppen zu unterteilen: Kupfer(II)-Aminosäurechelat-Hydrat und Kupfer(II)-Protein-Hydrolysatchelat.

(5) Die Behörde kam zu dem Schluss, dass folgende Stoffe unter den vorgeschlagenen Verwendungsbedingungen keine nachteiligen Auswirkungen auf die Tiergesundheit, die Verbrauchersicherheit oder die Umwelt haben: Kupfer(II)-diacetat-Monohydrat, Kupfer(II)-carbonat-dihydroxy-Monohydrat, Kupfer(II)-chlorid-Dihydrat, Kupfer(II)-oxid, Kupfer(II)-sulfat-Pentahydrat, Kupfer(II)-Aminosäurechelat-Hydrat, Kupfer(II)-Protein-Hydrolysatchelat, Kupfer(II)-Glycinchelat-Hydrat (fest) und Kupfer(II)-Glycinchelat-Hydrat (flüssig) (im Folgenden die „betreffenden Stoffe"). Da die betreffenden Zusatzstoffe Atemwegs-, Augen- und Hautreizungen verursachen können, sollten für

([1]) ABl. L 268 vom 18.10.2003, S. 29.
([2]) Richtlinie 70/524/EWG des Rates vom 23. November 1970 über Zusatzstoffe in der Tierernährung (ABl. L 270 vom 14.12.1970, S. 1).
([3]) Verordnung (EG) Nr. 1334/2003 der Kommission vom 25. Juli 2003 zur Änderung der Bedingungen für die Zulassung einer Reihe von zur Gruppe der Spurenelemente zählenden Futtermittelzusatzstoffen (ABl. L 187 vom 26.7.2003, S. 11).
([4]) Verordnung (EG) Nr. 479/2006 der Kommission vom 23. März 2006 über die Zulassung bestimmter zur Gruppe der Verbindungen von Spurenelementen zählenden Zusatzstoffe (ABl. L 86 vom 24.3.2006, S. 4).
([5]) EFSA Journal 2012;10(12):2969.
([6]) EFSA Journal 2013;11(2):3107.
([7]) EFSA Journal 2015;13(4):4057.

den Umgang mit diesen und diese enthaltenden Vormischungen geeignete Schutzmaßnahmen ergriffen werden, damit die Verwender keine Sicherheitsbedenken haben.

(6) Hinsichtlich des Nickelgehalts der Zusatzstoffe, insbesondere von Kupfer(II)-sulfat-Pentahydrat, könnten bestimmte Chargen des Zusatzstoffs möglicherweise unter die Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) fallen. Der Futtermittelunternehmer, der solche Zusatzstoffe in Verkehr bringt, sollte die betreffenden Anforderungen erfüllen. Die Behörde gelangte ferner zu dem Schluss, dass die betreffenden Stoffe den Kupferbedarf von Tieren wirksam decken. Besondere Vorgaben für die Überwachung nach dem Inverkehrbringen hält die Behörde nicht für erforderlich. Sie hat auch die Berichte über die Methode zur Analyse der Futtermittelzusatzstoffe in Futtermitteln geprüft, den das mit der Verordnung (EG) Nr. 1831/2003 eingerichtete Referenzlabor vorgelegt hat.

(7) Die Bewertung der betreffenden Stoffe hat ergeben, dass die Bedingungen für die Zulassung gemäß Artikel 5 der Verordnung (EG) Nr. 1831/2003 erfüllt sind. Die Behörde hat jedoch Bedenken hinsichtlich der strikten Einhaltung der Höchstmenge an Kupfer bei der Verabreichung an die Tiere, wenn das Kupfer dem Tränkwasser zugesetzt wird. Demzufolge sollte die Verwendung der betreffenden Stoffe gemäß den Angaben im Anhang der vorliegenden Verordnung zugelassen, ihre Verwendung in Tränkwasser jedoch verboten werden.

(8) Bezüglich der möglichen Auswirkungen auf die Umwelt wurde die Behörde aufgefordert, ein wissenschaftliches Gutachten im Hinblick auf eine Überarbeitung der derzeit zulässigen Höchstgehalte an Kupfer in Alleinfuttermitteln zu erstellen. In ihrem Gutachten vom 13. Juli 2016 ([2]) empfahl die Behörde eine Änderung der zulässigen Höchstgehalte an Kupfer in Alleinfuttermitteln für verschiedene Zielarten. Diese neuen Höchstgehalte sollten angenommen werden. Allerdings sollte die für Ferkel empfohlene drastische Senkung auf 25 mg/kg unmittelbar nach der Entwöhnung nicht in einem Schritt vollzogen werden, um nicht Gefahr zu laufen, dass den physiologischen Bedürfnissen der Tiere, vor allem in diesem sensiblen Lebensabschnitt, nicht Rechnung getragen wird, und um sonstige negative Folgen für die Gesundheit der Ferkel zu vermeiden. Mit Blick auf das Ziel einer weiteren Senkung bei der nächsten Überarbeitung der Höchstgehalte, um das Ziel der Einhaltung eines Höchstgehalts von 25 mg/kg für Ferkel unmittelbar nach der Entwöhnung zu erreichen, sollten Futtermittelunternehmer und Forschungseinrichtungen angehalten werden, neue wissenschaftliche Daten zu den Auswirkungen der von der Behörde empfohlenen Höchstgehalte auf die Gesundheit und das Wohl von Ferkeln zusammenzutragen und, wie von der Behörde dargelegt, rasch die Nutzung und Wirksamkeit von Alternativen zur Supplementierung mit Kupfer zu untersuchen.

(9) Aufgrund der Erteilung neuer Zulassungen für Kupferacetat, Monohydrat, basisches Kupfercarbonat, Monohydrat, Kupferchlorid, Dihydrat, Kupferoxid, Kupfersulfat, Pentahydrat, Aminosäuren-Kupferchelat, Hydrat und Glycin-Kupferchelat-Hydrat sollten die Einträge für diese Stoffe in den Verordnungen (EG) Nr. 1334/2003 und (EG) Nr. 479/2006 vollständig gestrichen werden. Die Zulassung für Kupfer-Lysinsulfat lief am 31. März 2004 aus. Im Interesse der Rechtssicherheit sollte der Eintrag zu diesem Stoff in der Verordnung (EG) Nr. 1334/2003 gestrichen werden.

(10) Mit der Verordnung (EU) Nr. 349/2010 der Kommission ([3]) und den Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 269/2012 ([4]), (EU) Nr. 1230/2014 ([5]) und (EU) 2016/2261 der Kommission ([6]) wurden mehrere Kupferverbindungen als ernährungsphysiologische Zusatzstoffe in Futtermitteln zugelassen. Zur Berücksichtigung der Schlussfolgerungen der Behörde in ihrem Gutachten vom 13. Juli 2016 — die auch die wissenschaftliche Grundlage für die Bestimmungen über den Gesamtkupfergehalt in Mischfuttermitteln für die mit der vorliegenden Verordnung zugelassenen Zusatzstoffe bilden und in erster Linie auf die Umweltauswirkungen der Supplementierung von Futtermitteln mit Kupfer verweisen — ist es angezeigt, die in der Verordnung (EU) Nr. 349/2010 und in den Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 269/2012, (EU) Nr. 1230/2014 und (EU) 2016/2261 festgelegten Höchstgehalte an Kupfer an die Bestimmungen der vorliegenden Verordnung über den Zinkgehalt in Mischfuttermitteln anzupassen. Die Verordnung (EU) Nr. 349/2010 und die Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 269/2012, (EU) Nr. 1230/2014 und (EU) 2016/2261 sollten daher entsprechend geändert werden.

(11) Da es nicht erforderlich ist, die Änderung der Zulassungsbedingungen für Kupferacetat, Monohydrat, basisches Kupfercarbonat, Monohydrat, Kupferchlorid, Dihydrat, Kupferoxid, Kupfersulfat, Pentahydrat, Aminosäuren-Kupferchelat, Hydrat und Glycin-Kupferchelat-Hydrat sowie für die mit der Verordnung (EU) Nr. 349/2010 und

([1]) Verordnung (EG) Nr. 1907/2006 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. Dezember 2006 zur Registrierung, Bewertung, Zulassung und Beschränkung chemischer Stoffe (REACH), zur Schaffung einer Europäischen Chemikalienagentur, zur Änderung der Richtlinie 1999/45/EG und zur Aufhebung der Verordnung (EWG) Nr. 793/93 des Rates, der Verordnung (EG) Nr. 1488/94 der Kommission, der Richtlinie 76/769/EWG des Rates sowie der Richtlinien 91/155/EWG, 93/67/EWG, 93/105/EG und 2000/21/EG der Kommission (ABl. L 396 vom 30.12.2006, S. 1).

([2]) EFSA Journal 2016;14(8):4563.

([3]) Verordnung (EU) Nr. 349/2010 der Kommission vom 23. April 2010 zur Zulassung von Kupferchelat des Hydroxyanalogs von Methionin als Futtermittelzusatzstoff für alle Tierarten (ABl. L 104 vom 24.4.2010, S. 31).

([4]) Durchführungsverordnung (EU) Nr. 269/2012 der Kommission vom 26. März 2012 zur Zulassung von Dikupferchloridtrihydroxid als Zusatzstoff in Futtermitteln für alle Tierarten (ABl. L 89 vom 27.3.2012, S. 3).

([5]) Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1230/2014 der Kommission vom 17. November 2014 zur Zulassung von Kupfer-Bilysinat als Zusatzstoff in Futtermitteln für alle Tierarten (ABl. L 331 vom 18.11.2014, S. 18).

([6]) Durchführungsverordnung (EU) 2016/2261 der Kommission vom 15. Dezember 2016 zur Zulassung von Kupfer(I)-oxid als Zusatzstoff in Futtermitteln für alle Tierarten (ABl. L 342 vom 16.12.2016, S. 18).

den Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 269/2012, (EU) Nr. 1230/2014 und (EU) 2016/2261 zugelassenen Kupferverbindungen aus Sicherheitsgründen unverzüglich anzuwenden, sollte den Beteiligten eine Übergangsfrist eingeräumt werden, damit sie sich auf die neuen Anforderungen vorbereiten können, die sich aus der Zulassung ergeben.

(12) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des Ständigen Ausschusses für Pflanzen, Tiere, Lebensmittel und Futtermittel —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Zulassung

Die im Anhang genannten Stoffe, die der Zusatzstoffkategorie „ernährungsphysiologische Zusatzstoffe“ und der Funktionsgruppe „Verbindungen von Spurenelementen“ angehören, werden unter den in diesem Anhang aufgeführten Bedingungen als Futtermittelzusatzstoffe in der Tierernährung zugelassen.

Artikel 2

Besondere Verwendungsbedingungen

Die im Anhang genannten Stoffe, die der Zusatzstoffkategorie „ernährungsphysiologische Zusatzstoffe“ und der Funktionsgruppe „Verbindungen von Spurenelementen“ angehören, dürfen nicht in Tränkwasser verwendet werden.

Artikel 3

Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1334/2003

Im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 1334/2003 werden aus dem Eintrag E 4 zum Element Kupfer — Cu folgende Zusatzstoffe gestrichen: „Kupferacetat, Monohydrat, basisches Kupfercarbonat, Monohydrat, Kupferchlorid, Dihydrat, Kupferoxid, Kupfersulfat, Pentahydrat, Aminosäuren-Kupferchelat, Hydrat und Kupfer-Lysinsulfat“.

Artikel 4

Änderung der Verordnung (EG) Nr. 479/2006

Im Anhang der Verordnung (EG) Nr. 479/2006 wird der Eintrag E4 für den Zusatzstoff „Glycin-Kupferchelat-Hydrat“ gestrichen.

Artikel 5

Änderung der Verordnung (EU) Nr. 349/2010

Im Anhang der Verordnung (EU) Nr. 349/2010 erhält der Text in der achten Spalte in der Zeile 3b4.10 folgende Fassung:

„Rinder

— Rinder vor Beginn des Wiederkäueralters: 15 (insges.)

— andere Rinder: 30 (insges.)

Schafe: 15 (insges.)

Ziegen: 35 (insges.)

Ferkel:

— Saugferkel und Absetzferkel bis 4 Wochen nach dem Absetzen: 150 (insges.)

— ab der 5. Woche nach dem Absetzen bis 8 Wochen nach dem Absetzen: 100 (insges.)

Krebstiere: 50 (insges.)

Andere Tiere: 25 (insges.)“.

Artikel 6

Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 269/2012

Im Anhang der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 269/2012 erhält der Text in der achten Spalte in der Zeile 3b409 folgende Fassung:

„Rinder:

— Rinder vor dem Wiederkäueralter: 15 (insgesamt)

— sonstige Rinder: 30 (insgesamt)

Schafe: 15 (insgesamt)

Ziegen: 35 (insgesamt)

Ferkel:

— Saugferkel und Absetzferkel bis 4 Wochen nach dem Absetzen: 150 (insgesamt)

— ab der 5. Woche nach dem Absetzen bis 8 Wochen nach dem Absetzen: 100 (insgesamt)

Krebstiere: 50 (insgesamt)

Sonstige Tiere: 25 (insgesamt)".

Artikel 7

Änderung der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1230/2014

Im Anhang der Durchführungsverordnung (EU) Nr. 1230/2014 erhält der Text in der achten Spalte in der Zeile 3b411 folgende Fassung:

„Rinder:

— Rinder vor dem Wiederkäueralter: 15 (insgesamt)

— sonstige Rinder: 30 (insgesamt)

Schafe: 15 (insgesamt)

Ziegen: 35 (insgesamt)

Ferkel:

— Saugferkel und Absetzferkel bis 4 Wochen nach dem Absetzen: 150 (insgesamt)

— ab der 5. Woche nach dem Absetzen bis 8 Wochen nach dem Absetzen: 100 (insgesamt)

Krebstiere: 50 (insgesamt)

Sonstige Tiere: 25 (insgesamt)".

Artikel 8

Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2016/2261

Im Anhang der Durchführungsverordnung (EU) 2016/2261 erhält der Text in der achten Spalte in der Zeile 3b412 folgende Fassung:

„Rinder:

— Rinder vor dem Wiederkäueralter: 15 (insgesamt)

— andere Rinder: 30 (insgesamt)

Schafe: 15 (insgesamt)

Ziegen: 35 (insgesamt)

Ferkel:

— Saugferkel und Absetzferkel bis 4 Wochen nach dem Absetzen: 150 (insgesamt)

— ab der 5. Woche nach dem Absetzen bis 8 Wochen nach dem Absetzen: 100 (insgesamt)

Krebstiere: 50 (insgesamt)

Sonstige Tiere: 25 (insgesamt)".

Artikel 9

Übergangsmaßnahmen

(1) Die mit den Verordnungen (EG) Nr. 1334/2003 und (EG) Nr. 479/2006 zugelassenen Stoffe „Kupferacetat, Monohydrat", „basisches Kupfercarbonat, Monohydrat", „Kupferchlorid, Dihydrat", „Kupferoxid", „Kupfersulfat, Pentahydrat", „Aminosäuren-Kupferchelat, Hydrat" und „Glycin-Kupferchelat-Hydrat" und die mit der Verordnung (EU) Nr. 349/2010 und den Durchführungsverordnungen (EU) Nr. 269/2012, (EU) Nr. 1230/2014 und (EU) 2016/2261 zugelassenen Kupferverbindungen sowie die diese Stoffe enthaltenden Vormischungen, die vor dem 13. Februar 2019 gemäß den vor dem 13. August 2018 geltenden Bestimmungen hergestellt und gekennzeichnet werden, dürfen bis zur Erschöpfung der Bestände weiter in Verkehr gebracht und verwendet werden.

(2) Einzel- und Mischfuttermittel, die die in Absatz 1 genannten Stoffe enthalten und vor dem 13. August 2019 gemäß den vor dem 13. August 2018 geltenden Bestimmungen hergestellt und gekennzeichnet werden, dürfen bis zur Erschöpfung der Bestände weiter in Verkehr gebracht und verwendet werden, wenn sie für zur Lebensmittelerzeugung genutzte Tiere bestimmt sind.

(3) Einzel- und Mischfuttermittel, die die in Absatz 1 genannten Stoffe enthalten und vor dem 13. August 2020 gemäß den vor dem 13. August 2018 geltenden Bestimmungen hergestellt und gekennzeichnet werden, dürfen bis zur Erschöpfung der Bestände weiter in Verkehr gebracht und verwendet werden, wenn sie für nicht zur Lebensmittelerzeugung genutzte Tiere bestimmt sind.

Artikel 10

Inkrafttreten

Diese Verordnung tritt am zwanzigsten Tag nach ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Diese Verordnung ist in allen ihren Teilen verbindlich und gilt unmittelbar in jedem Mitgliedstaat.

Brüssel, den 23. Juli 2018

Für die Kommission

Der Präsident

Jean-Claude JUNCKER

ANHANG

Kennnummer des Zusatzstoffs	Name des Zulassungsinhabers	Zusatzstoff	Zusammensetzung, chemische Bezeichnung, Beschreibung, Analysemethode	Tierart oder Tierkategorie	Höchstalter	Mindestgehalt	Höchstgehalt	Sonstige Bestimmungen	Geltungsdauer der Zulassung
						Gehalt des Elements (Cu) in mg/kg Alleinfuttermittel mit einem Feuchtigkeitsgehalt von 12 %			
Kategorie: ernährungsphysiologische Zusatzstoffe. Funktionsgruppe: Verbindungen von Spurenelementen									
3b401	—	Kupfer(II)-diacetat-Monohydrat	*Zusammensetzung des Zusatzstoffs* Kupfer(II)-diacetat-Monohydrat, als Pulver mit einem Kupfergehalt von mindestens 31 % *Charakterisierung des Wirkstoffs* Chemische Formel: $Cu(CH_3COO)_2 \cdot H_2O$ CAS-Nummer: 6046-93-1 *Analysemethoden* (1) Zur Identifikation von Kupfer(II)-diacetat-Monohydrat im Futtermittelzusatzstoff: — Monografien des Europäischen Arzneibuchs 2146 und 20301 Zur kristallografischen Charakterisierung des Futtermittelzusatzstoffs: — Röntgendiffraktion Zur Bestimmung des Gesamtgehalts an Kupfer im Futtermittelzusatzstoff und in Vormischungen: — Atomemissionsspektrometrie mit induktiv gekoppeltem Plasma, ICP-AES (EN 15510 oder CEN/TS 15621)	Alle Tierarten	—	—	Rinder: — Rinder vor dem Wiederkäueralter: 15 (insgesamt) — andere Rinder: 30 (insgesamt) Schafe: 15 (insgesamt) Ziegen: 35 (insgesamt) Ferkel: — Saugferkel und Absetzferkel bis 4 Wochen nach dem Absetzen: 150 (insgesamt) — ab der 5. Woche nach dem Absetzen bis 8 Wochen nach dem Absetzen: 100 (insgesamt) Krebstiere: 50 (insgesamt) Sonstige Tiere: 25 (insgesamt)	1. Der Zusatzstoff wird Futtermitteln als Vormischung beigegeben. 2. Für Verwender des Zusatzstoffs und der Vormischungen müssen die Futtermittelunternehmer operative Verfahren und geeignete organisatorische Maßnahmen festlegen, um Risiken beim Einatmen und bei Haut- oder Augenkontakt zu vermeiden, insbesondere wegen des Gehalts an Schwermetallen, darunter Nickel. Wenn die Risiken durch diese Verfahren und Maßnahmen nicht auf ein vertretbares Maß reduziert werden können, sind Zusatzstoff und Vormischungen mit geeigneter persönlicher Schutzausrüstung zu verwenden.	13. August 2028

Kennnummer des Zusatzstoffs	Name des Zulassungsinhabers	Zusatzstoff	Zusammensetzung, chemische Bezeichnung, Beschreibung, Analysemethode	Tierart oder Tierkategorie	Höchstalter	Mindestgehalt	Höchstgehalt	Sonstige Bestimmungen	Geltungsdauer der Zulassung
						Gehalt des Elements (Cu) in mg/kg Alleinfuttermittel mit einem Feuchtigkeitsgehalt von 12 %			
			Zur Bestimmung des Gesamtgehalts an Kupfer in Einzelfuttermitteln und Mischfuttermitteln: — Atomabsorptionsspektrometrie, AAS (Verordnung (EG) Nr. 152/2009 der Kommission [2], Anhang IV Buchstabe C) oder — Atomemissionsspektrometrie mit induktiv gekoppeltem Plasma, ICP-AES (EN 15510 oder CEN/TS 15621)					3. In die Kennzeichnung sind folgende Angaben aufzunehmen: — Für Futtermittel für Schafe, falls der Kupfergehalt des Futtermittels 10 mg/kg übersteigt: „Der Kupfergehalt dieses Futtermittels kann bei bestimmten Schafrassen zu Vergiftungen führen“. — Für Futtermittel für Rinder nach Erreichen des Wiederkäueralters, falls der Kupfergehalt des Futtermittels weniger als 20 mg/kg beträgt: „Der Kupfergehalt dieses Futtermittels kann bei Rindern, die auf Weiden mit hohem Molybdän- oder Schwefelgehalt gehalten werden, zu Kupfermangel führen“.	
3b402	—	Kupfer(II)-carbonat-dihydroxy-Monohydrat	*Zusammensetzung des Zusatzstoffs* Kupfer(II)-carbonat-dihydroxy-Monohydrat, als Pulver mit einem Kupfergehalt von mindestens 52 % *Charakterisierung des Wirkstoffs* Chemische Formel: $CuCO_3 \cdot Cu(OH)_2 \cdot H_2O$ CAS-Nummer: 100742-53-8	Alle Tierarten	—	—	Rinder: — Rinder vor dem Wiederkäueralter: 15 (insgesamt) — andere Rinder: 30 (insgesamt) Schafe: 15 (insgesamt) Ziegen: 35 (insgesamt)	1. Der Zusatzstoff wird Futtermitteln als Vormischung beigegeben.	13. August 2028

Kennnummer des Zusatzstoffs	Name des Zulassungsinhabers	Zusatzstoff	Zusammensetzung, chemische Bezeichnung, Beschreibung, Analysemethode	Tierart oder Tierkategorie	Höchstalter	Mindestgehalt	Höchstgehalt	Sonstige Bestimmungen	Geltungsdauer der Zulassung
						Gehalt des Elements (Cu) in mg/kg Alleinfuttermittel mit einem Feuchtigkeitsgehalt von 12 %			
			Analysemethoden (1) Zur Identifikation von Carbonat im Futtermittelzusatzstoff: — Monografie des Europäischen Arzneibuchs 20301 Zur Bestimmung des Gesamtgehalts an Kupfer im Futtermittelzusatzstoff und in Vormischungen: — Atomemissionsspektrometrie mit induktiv gekoppeltem Plasma, ICP-AES (EN 15510 oder CEN/TS 15621) Zur Bestimmung des Gesamtgehalts an Kupfer im Einzelfuttermitteln und Mischfuttermitteln: — Atomabsorptionsspektrometrie, AAS (Verordnung (EG) Nr. 152/2009, Anhang IV Buchstabe C) oder — Atomemissionsspektrometrie mit induktiv gekoppeltem Plasma, ICP-AES (EN 15510 oder CEN/TS 15621)				Ferkel: — Saugferkel und Absetzferkel bis 4 Wochen nach dem Absetzen: 150 (insgesamt) — ab der 5. Woche nach dem Absetzen bis 8 Wochen nach dem Absetzen: 100 (insgesamt) Krebstiere: 50 (insgesamt) Sonstige Tiere: 25 (insgesamt)	2. Für Verwender des Zusatzstoffs und der Vormischungen müssen die Futtermittelunternehmer operative Verfahren und geeignete organisatorische Maßnahmen festlegen, um Risiken beim Einatmen und bei Haut- oder Augenkontakt zu vermeiden, insbesondere wegen des Gehalts an Schwermetallen, darunter Nickel. Wenn die Risiken durch diese Verfahren und Maßnahmen nicht auf ein vertretbares Maß reduziert werden können, sind Zusatzstoff und Vormischungen mit geeigneter persönlicher Schutzausrüstung zu verwenden. 3. In die Kennzeichnung sind folgende Angaben aufzunehmen: — Für Futtermittel für Schafe, falls der Kupfergehalt des Futtermittels 10 mg/kg übersteigt: „Der Kupfergehalt dieses Futtermittels kann bei bestimmten Schafrassen zu Vergiftungen führen“.	

Kennnummer des Zusatzstoffs	Name des Zulassungsinhabers	Zusatzstoff	Zusammensetzung, chemische Bezeichnung, Beschreibung, Analysemethode	Tierart oder Tierkategorie	Höchstalter	Mindestgehalt	Höchstgehalt	Sonstige Bestimmungen	Geltungsdauer der Zulassung
						Gehalt des Elements (Cu) in mg/kg Alleinfuttermittel mit einem Feuchtigkeitsgehalt von 12 %			
								— Für Futtermittel für Rinder nach Erreichen des Wiederkäueralters, falls der Kupfergehalt des Futtermittels weniger als 20 mg/kg beträgt: „Der Kupfergehalt dieses Futtermittels kann bei Rindern, die auf Weiden mit hohem Molybdän- oder Schwefelgehalt gehalten werden, zu Kupfermangel führen“.	
3b403	—	Kupfer(II)-chlorid-Dihydrat	*Zusammensetzung des Zusatzstoffs* Kupfer(II)-chlorid-Dihydrat, als Pulver mit einem Kupfergehalt von mindestens 36 % *Charakterisierung des Wirkstoffs* Chemische Formel: $CuCl_2 \cdot 2H_2O$ CAS-Nummer: 10125-13-0 *Analysemethoden* (1) Zur Identifikation von Chlorid im Futtermittelzusatzstoff: — Monografie des Europäischen Arzneibuchs 20301 Zur kristallografischen Charakterisierung des Futtermittelzusatzstoffs: — Röntgendiffraktion	Alle Tierarten	—	—	Rinder: — Rinder vor dem Wiederkäueralter: 15 (insgesamt) — andere Rinder: 30 (insgesamt) Schafe: 15 (insgesamt) Ziegen: 35 (insgesamt) Ferkel: — Saugferkel und Absetzferkel bis 4 Wochen nach dem Absetzen: 150 (insgesamt) — ab der 5. Woche nach dem Absetzen bis 8 Wochen nach dem Absetzen: 100 (insgesamt) Krebstiere: 50 (insgesamt) Sonstige Tiere: 25 (insgesamt)	1. Der Zusatzstoff wird Futtermitteln als Vormischung beigegeben. 2. Für Verwender des Zusatzstoffs und der Vormischungen müssen die Futtermittelunternehmer operative Verfahren und geeignete organisatorische Maßnahmen festlegen, um Risiken beim Einatmen und bei Haut- oder Augenkontakt zu vermeiden, insbesondere wegen des Gehalts an Schwermetallen, darunter Nickel. Wenn die Risiken durch diese Verfahren und Maßnahmen nicht auf ein vertretbares Maß reduziert werden können, sind Zusatzstoff und Vormischungen mit geeigneter persönlicher Schutzausrüstung zu verwenden.	13. August 2028

Kennnummer des Zusatzstoffs	Name des Zulassungsinhabers	Zusatzstoff	Zusammensetzung, chemische Bezeichnung, Beschreibung, Analysemethode	Tierart oder Tierkategorie	Höchstalter	Mindestgehalt	Höchstgehalt	Sonstige Bestimmungen	Geltungsdauer der Zulassung
						Gehalt des Elements (Cu) in mg/kg Alleinfuttermittel mit einem Feuchtigkeitsgehalt von 12 %			
			Zur Bestimmung des Gesamtgehalts an Kupfer im Futtermittelzusatzstoff und in Vormischungen: — Atomemissionsspektrometrie mit induktiv gekoppeltem Plasma, ICP-AES (EN 15510 oder CEN/TS 15621) Zur Bestimmung des Gesamtgehalts an Kupfer im Einzelfuttermitteln und Mischfuttermitteln: — Atomabsorptionsspektrometrie, AAS (Verordnung (EG) Nr. 152/2009, Anhang IV Buchstabe C) oder — Atomemissionsspektrometrie mit induktiv gekoppeltem Plasma, ICP-AES (EN 15510 oder CEN/TS 15621)					3. In die Kennzeichnung sind folgende Angaben aufzunehmen: — Für Futtermittel für Schafe, falls der Kupfergehalt des Futtermittels 10 mg/kg übersteigt: „Der Kupfergehalt dieses Futtermittels kann bei bestimmten Schafrassen zu Vergiftungen führen“. — Für Futtermittel für Rinder nach Erreichen des Wiederkäueralters, falls der Kupfergehalt des Futtermittels weniger als 20 mg/kg beträgt: „Der Kupfergehalt dieses Futtermittels kann bei Rindern, die auf Weiden mit hohem Molybdän- oder Schwefelgehalt gehalten werden, zu Kupfermangel führen“.	
3b404	—	Kupfer(II)-oxid	*Zusammensetzung des Zusatzstoffs* Kupfer(II)-oxid, als Pulver mit einem Kupfergehalt von mindestens 77 % *Charakterisierung des Wirkstoffs* Chemische Formel: CuO CAS-Nummer: 1317-38-0	Alle Tierarten	—	—	Rinder: — Rinder vor dem Wiederkäueralter: 15 (insgesamt) — andere Rinder: 30 (insgesamt) Schafe: 15 (insgesamt) Ziegen: 35 (insgesamt)	1. Der Zusatzstoff wird Futtermitteln als Vormischung beigegeben.	13. August 2028

Kennnummer des Zusatzstoffs	Name des Zulassungsinhabers	Zusatzstoff	Zusammensetzung, chemische Bezeichnung, Beschreibung, Analysemethode	Tierart oder Tierkategorie	Höchstalter	Mindestgehalt	Höchstgehalt	Sonstige Bestimmungen	Geltungsdauer der Zulassung
						Gehalt des Elements (Cu) in mg/kg Alleinfuttermittel mit einem Feuchtigkeitsgehalt von 12 %			
			Analysemethoden (1) Zur kristallografischen Charakterisierung des Futtermittelzusatzstoffs: — Röntgendiffraktion Zur Bestimmung des Gesamtgehalts an Kupfer im Futtermittelzusatzstoff und in Vormischungen: — Atomemissionsspektrometrie mit induktiv gekoppeltem Plasma, ICP-AES (EN 15510 oder CEN/TS 15621) Zur Bestimmung des Gesamtgehalts an Kupfer im Einzelfuttermitteln und Mischfuttermitteln: — Atomabsorptionsspektrometrie, AAS (Verordnung (EG) Nr. 152/2009, Anhang IV Buchstabe C) oder — Atomemissionsspektrometrie mit induktiv gekoppeltem Plasma, ICP-AES (EN 15510 oder CEN/TS 15621)				Ferkel: — Saugferkel und Absetzferkel bis 4 Wochen nach dem Absetzen: 150 (insgesamt) — ab der 5. Woche nach dem Absetzen bis 8 Wochen nach dem Absetzen: 100 (insgesamt) Krebstiere: 50 (insgesamt) Sonstige Tiere: 25 (insgesamt)	2. Für Verwender des Zusatzstoffs und der Vormischungen müssen die Futtermittelunternehmer operative Verfahren und geeignete organisatorische Maßnahmen festlegen, um Risiken beim Einatmen und bei Haut- oder Augenkontakt zu vermeiden, insbesondere wegen des Gehalts an Schwermetallen, darunter Nickel. Wenn die Risiken durch diese Verfahren und Maßnahmen nicht auf ein vertretbares Maß reduziert werden können, sind Zusatzstoff und Vormischungen mit geeigneter persönlicher Schutzausrüstung zu verwenden. 3. In die Kennzeichnung sind folgende Angaben aufzunehmen: — Für Futtermittel für Schafe, falls der Kupfergehalt des Futtermittels 10 mg/kg übersteigt: „Der Kupfergehalt dieses Futtermittels kann bei bestimmten Schafrassen zu Vergiftungen führen“.	

Kennnummer des Zusatzstoffs	Name des Zulassungsinhabers	Zusatzstoff	Zusammensetzung, chemische Bezeichnung, Beschreibung, Analysemethode	Tierart oder Tierkategorie	Höchstalter	Mindestgehalt	Höchstgehalt	Sonstige Bestimmungen	Geltungsdauer der Zulassung
						Gehalt des Elements (Cu) in mg/kg Alleinfuttermittel mit einem Feuchtigkeitsgehalt von 12 %			
								— Für Futtermittel für Rinder nach Erreichen des Wiederkäueralters, falls der Kupfergehalt des Futtermittels weniger als 20 mg/kg beträgt: „Der Kupfergehalt dieses Futtermittels kann bei Rindern, die auf Weiden mit hohem Molybdän- oder Schwefelgehalt gehalten werden, zu Kupfermangel führen“.	
3b405	—	Kupfer(II)-sulfat-Pentahydrat	*Zusammensetzung des Zusatzstoffs* Kupfer(II)-sulfat-Pentahydrat, als Pulver mit einem Kupfergehalt von mindestens 24 % *Charakterisierung des Wirkstoffs* Chemische Formel: $CuSO_4 \cdot 5H_2O$ CAS-Nummer: 7758-99-8 *Analysemethoden* (1) Zur Identifikation von Kupfer(II)-sulfat-Pentahydrat im Futtermittelzusatzstoff: — Monografien des Europäischen Arzneibuchs 0894 und 20301 Zur kristallografischen Charakterisierung des Futtermittelzusatzstoffs: — Röntgendiffraktion	Alle Tierarten	—	—	Rinder: — Rinder vor dem Wiederkäueralter: 15 (insgesamt) — andere Rinder: 30 (insgesamt) Schafe: 15 (insgesamt) Ziegen: 35 (insgesamt) Ferkel: — Saugferkel und Absetzferkel bis 4 Wochen nach dem Absetzen: 150 (insgesamt) — ab der 5. Woche nach dem Absetzen bis 8 Wochen nach dem Absetzen: 100 (insgesamt) Krebstiere: 50 (insgesamt) Sonstige Tiere: 25 (insgesamt)	1. Kupfer(II)-sulfat-Pentahydrat darf als Zusatzstoff in Form einer Zubereitung in Verkehr gebracht und verwendet werden. 2. Der Zusatzstoff wird Futtermitteln als Vormischung beigegeben.	13. August 2028

Kennnummer des Zusatzstoffs	Name des Zulassungsinhabers	Zusatzstoff	Zusammensetzung, chemische Bezeichnung, Beschreibung, Analysemethode	Tierart oder Tierkategorie	Höchstalter	Mindestgehalt	Höchstgehalt	Sonstige Bestimmungen	Geltungsdauer der Zulassung
						Gehalt des Elements (Cu) in mg/kg Alleinfuttermittel mit einem Feuchtigkeitsgehalt von 12 %			
			Zur Bestimmung des Gesamtgehalts an Kupfer im Futtermittelzusatzstoff und in Vormischungen: — Atomemissionsspektrometrie mit induktiv gekoppeltem Plasma, ICP-AES (EN 15510 oder CEN/TS 15621) Zur Bestimmung des Gesamtgehalts an Kupfer im Einzelfuttermitteln und Mischfuttermitteln: — Atomabsorptionsspektrometrie, AAS (Verordnung (EG) Nr. 152/2009, Anhang IV Buchstabe C) oder — Atomemissionsspektrometrie mit induktiv gekoppeltem Plasma, ICP-AES (EN 15510 oder CEN/TS 15621)					3. Für Verwender des Zusatzstoffs und der Vormischungen müssen die Futtermittelunternehmer operative Verfahren und geeignete organisatorische Maßnahmen festlegen, um Risiken beim Einatmen und bei Haut- oder Augenkontakt zu vermeiden, insbesondere wegen des Gehalts an Schwermetallen, darunter Nickel. Wenn die Risiken durch diese Verfahren und Maßnahmen nicht auf ein vertretbares Maß reduziert werden können, sind Zusatzstoff und Vormischungen mit geeigneter persönlicher Schutzausrüstung zu verwenden. 4. In die Kennzeichnung sind folgende Angaben aufzunehmen: — Für Futtermittel für Schafe, falls der Kupfergehalt des Futtermittels 10 mg/kg übersteigt: „Der Kupfergehalt dieses Futtermittels kann bei bestimmten Schafrassen zu Vergiftungen führen“.	

Kennnummer des Zusatzstoffs	Name des Zulassungsinhabers	Zusatzstoff	Zusammensetzung, chemische Bezeichnung, Beschreibung, Analysemethode	Tierart oder Tierkategorie	Höchstalter	Mindestgehalt	Höchstgehalt	Sonstige Bestimmungen	Geltungsdauer der Zulassung
						Gehalt des Elements (Cu) in mg/kg Alleinfuttermittel mit einem Feuchtigkeitsgehalt von 12 %			
								— Für Futtermittel für Rinder nach Erreichen des Wiederkäueralters, falls der Kupfergehalt des Futtermittels weniger als 20 mg/kg beträgt: „Der Kupfergehalt dieses Futtermittels kann bei Rindern, die auf Weiden mit hohem Molybdän- oder Schwefelgehalt gehalten werden, zu Kupfermangel führen“.	
3b406	—	Kupfer(II)-Aminosäurechelat-Hydrat	*Zusammensetzung des Zusatzstoffs* Kupfer(II)-Aminosäurekomplex, bei dem das Kupfer und die aus Sojaprotein gewonnenen Aminosäuren durch koordinative kovalente Bindungen chelatisiert sind, als Pulver mit einem Kupfergehalt von mindestens 10 % *Charakterisierung des Wirkstoffs* Chemische Formel: $Cu(x)_{1-3} \cdot nH_2O$, x = Anion einer beliebigen Aminosäure aus Sojaproteinhydrolysat Höchstens 10 % der Moleküle überschreiten 1 500 Da.	Alle Tierarten		—	Rinder: — Rinder vor dem Wiederkäueralter: 15 (insgesamt) — andere Rinder: 30 (insgesamt) Schafe: 15 (insgesamt) Ziegen: 35 (insgesamt) Ferkel: — Saugferkel und Absetzferkel bis 4 Wochen nach dem Absetzen: 150 (insgesamt) — ab der 5. Woche nach dem Absetzen bis 8 Wochen nach dem Absetzen: 100 (insgesamt) Krebstiere: 50 (insgesamt) Sonstige Tiere: 25 (insgesamt)	1. Kupfer(II)-Aminosäurechelat-Hydrat darf als Zusatzstoff in Form einer Zubereitung in Verkehr gebracht und verwendet werden. 2. Der Zusatzstoff wird Futtermitteln als Vormischung beigegeben.	13. August 2028

Kennnummer des Zusatzstoffs	Name des Zulassungsinhabers	Zusatzstoff	Zusammensetzung, chemische Bezeichnung, Beschreibung, Analysemethode	Tierart oder Tierkategorie	Höchstalter	Mindestgehalt	Höchstgehalt	Sonstige Bestimmungen	Geltungsdauer der Zulassung
						Gehalt des Elements (Cu) in mg/kg Alleinfuttermittel mit einem Feuchtigkeitsgehalt von 12 %			
			Analysemethoden (1) Zur Quantifizierung des Aminosäuregehalts im Futtermittelzusatzstoff: — Ionenaustauschchromatografie mit Ninhydrin-Nachsäulenderivatisierung und fotometrischem Nachweis (Verordnung (EG) Nr. 152/2009, Anhang III Buchstabe F) Zur Bestimmung des Gesamtgehalts an Kupfer im Futtermittelzusatzstoff und in Vormischungen: — Atomemissionsspektrometrie mit induktiv gekoppeltem Plasma, ICP-AES (EN 15510 oder CEN/TS 15621) Zur Bestimmung des Gesamtgehalts an Kupfer im Einzelfuttermitteln und Mischfuttermitteln: — Atomabsorptionsspektrometrie, AAS (Verordnung (EG) Nr. 152/2009, Anhang IV Buchstabe C) oder — Atomemissionsspektrometrie mit induktiv gekoppeltem Plasma, ICP-AES (EN 15510 oder CEN/TS 15621)					3. Für Verwender des Zusatzstoffs und der Vormischungen müssen die Futtermittelunternehmer operative Verfahren und geeignete organisatorische Maßnahmen festlegen, um Risiken beim Einatmen und bei Haut- oder Augenkontakt zu vermeiden, insbesondere wegen des Gehalts an Schwermetallen, darunter Nickel. Wenn die Risiken durch diese Verfahren und Maßnahmen nicht auf ein vertretbares Maß reduziert werden können, sind Zusatzstoff und Vormischungen mit geeigneter persönlicher Schutzausrüstung zu verwenden. 4. In die Kennzeichnung sind folgende Angaben aufzunehmen: — Für Futtermittel für Schafe, falls der Kupfergehalt des Futtermittels 10 mg/kg übersteigt: „Der Kupfergehalt dieses Futtermittels kann bei bestimmten Schafrassen zu Vergiftungen führen“.	

Kennnummer des Zusatzstoffs	Name des Zulassungsinhabers	Zusatzstoff	Zusammensetzung, chemische Bezeichnung, Beschreibung, Analysemethode	Tierart oder Tierkategorie	Höchstalter	Mindestgehalt	Höchstgehalt	Sonstige Bestimmungen	Geltungsdauer der Zulassung
						Gehalt des Elements (Cu) in mg/kg Alleinfuttermittel mit einem Feuchtigkeitsgehalt von 12 %			
								— Für Futtermittel für Rinder nach Erreichen des Wiederkäueralters, falls der Kupfergehalt des Futtermittels weniger als 20 mg/kg beträgt: „Der Kupfergehalt dieses Futtermittels kann bei Rindern, die auf Weiden mit hohem Molybdän- oder Schwefelgehalt gehalten werden, zu Kupfermangel führen“.	
3b407	—	Kupfer(II)-Protein-Hydrolysatchelat	*Zusammensetzung des Zusatzstoffs* Kupfer(II)-Protein-Hydrolysatchelat, als Pulver mit einem Kupfergehalt von mindestens 10 % und einem Gehalt an cheliertem Kupfer von mindestens 50 % *Charakterisierung des Wirkstoffs* Chemische Formel: $Cu(x)_{1-3} \cdot nH_2O$, x = Anion einer beliebigen Aminosäure aus Sojaproteinhydrolysat *Analysemethoden* (1) Zur Quantifizierung des Proteinhydrolysatgehalts im Futtermittelzusatzstoff: — Ionenaustauschchromatografie mit Ninhydrin-Nachsäulenderivatisierung und fotometrischem Nachweis (Verordnung (EG) Nr. 152/2009, Anhang III Buchstabe F)	Alle Tierarten	—	—	Rinder: — Rinder vor dem Wiederkäueralter: 15 (insgesamt) — andere Rinder: 30 (insgesamt) Schafe: 15 (insgesamt) Ziegen: 35 (insgesamt) Ferkel: — Saugferkel und Absetzferkel bis 4 Wochen nach dem Absetzen: 150 (insgesamt) — ab der 5. Woche nach dem Absetzen bis 8 Wochen nach dem Absetzen: 100 (insgesamt) Krebstiere: 50 (insgesamt) Sonstige Tiere: 25 (insgesamt)	1. Der Zusatzstoff wird Futtermitteln als Vormischung beigegeben.	13. August 2028

Kennnummer des Zusatzstoffs	Name des Zulassungsinhabers	Zusatzstoff	Zusammensetzung, chemische Bezeichnung, Beschreibung, Analysemethode	Tierart oder Tierkategorie	Höchstalter	Mindestgehalt	Höchstgehalt	Sonstige Bestimmungen	Geltungsdauer der Zulassung
						Gehalt des Elements (Cu) in mg/kg Alleinfuttermittel mit einem Feuchtigkeitsgehalt von 12 %			
			Zur qualitativen Überprüfung der Chelatbildung des Kupfers im Futtermittelzusatzstoff: — Fourier-Transformations-Infrarot-Spektroskopie (FTIR), gefolgt von multivariaten Regressionsmethoden Zur Bestimmung des Gesamtgehalts an Kupfer im Futtermittelzusatzstoff und in Vormischungen: — Atomemissionsspektrometrie mit induktiv gekoppeltem Plasma, ICP-AES (EN 15510 oder CEN/TS 15621) Zur Bestimmung des Gesamtgehalts an Kupfer im Einzelfuttermitteln und Mischfuttermitteln: — Atomabsorptionsspektrometrie, AAS (Verordnung (EG) Nr. 152/2009, Anhang IV Buchstabe C) oder — Atomemissionsspektrometrie mit induktiv gekoppeltem Plasma, ICP-AES (EN 15510 oder CEN/TS 15621)					2. Für Verwender des Zusatzstoffs und der Vormischungen müssen die Futtermittelunternehmer operative Verfahren und geeignete organisatorische Maßnahmen festlegen, um Risiken beim Einatmen und bei Haut- oder Augenkontakt zu vermeiden, insbesondere wegen des Gehalts an Schwermetallen, darunter Nickel. Wenn die Risiken durch diese Verfahren und Maßnahmen nicht auf ein vertretbares Maß reduziert werden können, sind Zusatzstoff und Vormischungen mit geeigneter persönlicher Schutzausrüstung zu verwenden. 3. In die Kennzeichnung sind folgende Angaben aufzunehmen: — Für Futtermittel für Schafe, falls der Kupfergehalt des Futtermittels 10 mg/kg übersteigt: „Der Kupfergehalt dieses Futtermittels kann bei bestimmten Schafrassen zu Vergiftungen führen“.	

Kennnummer des Zusatzstoffs	Name des Zulassungsinhabers	Zusatzstoff	Zusammensetzung, chemische Bezeichnung, Beschreibung, Analysemethode	Tierart oder Tierkategorie	Höchstalter	Mindestgehalt	Höchstgehalt	Sonstige Bestimmungen	Geltungsdauer der Zulassung
						Gehalt des Elements (Cu) in mg/kg Alleinfuttermittel mit einem Feuchtigkeitsgehalt von 12 %			
								— Für Futtermittel für Rinder nach Erreichen des Wiederkäueralters, falls der Kupfergehalt des Futtermittels weniger als 20 mg/kg beträgt: „Der Kupfergehalt dieses Futtermittels kann bei Rindern, die auf Weiden mit hohem Molybdän- oder Schwefelgehalt gehalten werden, zu Kupfermangel führen“.	
3b413	—	Kupfer(II)-Glycinchelat-Hydrat (fest)	*Zusammensetzung des Zusatzstoffs* Kupfer(II)-Glycinchelat-Hydrat, als Pulver mit einem Kupfergehalt von mindestens 15 % und einem Feuchtigkeitsgehalt von höchstens 13 % *Charakterisierung des Wirkstoffs* Chemische Formel: $Cu(x)_{1-3} \cdot nH_2O$, x = Anion von Glycin *Analysemethoden* (1) Zur Quantifizierung des Glycingehalts im Futtermittelzusatzstoff: — Ionenaustauschchromatografie mit Ninhydrin-Nachsäulenderivatisierung und fotometrischem Nachweis (Verordnung (EG) Nr. 152/2009, Anhang III Buchstabe F)	Alle Tierarten	—	—	Rinder: — Rinder vor dem Wiederkäueralter: 15 (insgesamt) — andere Rinder: 30 (insgesamt) Schafe: 15 (insgesamt) Ziegen: 35 (insgesamt) Ferkel: — Saugferkel und Absetzferkel bis 4 Wochen nach dem Absetzen: 150 (insgesamt) — ab der 5. Woche nach dem Absetzen bis 8 Wochen nach dem Absetzen: 100 (insgesamt) Krebstiere: 50 (insgesamt) Sonstige Tiere: 25 (insgesamt)	1. Der Zusatzstoff wird Futtermitteln als Vormischung beigegeben.	13. August 2028

Kennnummer des Zusatzstoffs	Name des Zulassungsinhabers	Zusatzstoff	Zusammensetzung, chemische Bezeichnung, Beschreibung, Analysemethode	Tierart oder Tierkategorie	Höchstalter	Mindestgehalt	Höchstgehalt	Sonstige Bestimmungen	Geltungsdauer der Zulassung
						Gehalt des Elements (Cu) in mg/kg Alleinfuttermittel mit einem Feuchtigkeitsgehalt von 12 %			
			Zur Bestimmung des Gesamtgehalts an Kupfer im Futtermittelzusatzstoff und in Vormischungen: — Atomemissionsspektrometrie mit induktiv gekoppeltem Plasma, ICP-AES (EN 15510 oder CEN/TS 15621) Zur Bestimmung des Gesamtgehalts an Kupfer im Einzelfuttermitteln und Mischfuttermitteln: — Atomabsorptionsspektrometrie, AAS (Verordnung (EG) Nr. 152/2009, Anhang IV Buchstabe C) oder — Atomemissionsspektrometrie mit induktiv gekoppeltem Plasma, ICP-AES (EN 15510 oder CEN/TS 15621)					2. Für Verwender des Zusatzstoffs und der Vormischungen müssen die Futtermittelunternehmer operative Verfahren und geeignete organisatorische Maßnahmen festlegen, um Risiken beim Einatmen und bei Haut- oder Augenkontakt zu vermeiden, insbesondere wegen des Gehalts an Schwermetallen, darunter Nickel. Wenn die Risiken durch diese Verfahren und Maßnahmen nicht auf ein vertretbares Maß reduziert werden können, sind Zusatzstoff und Vormischungen mit geeigneter persönlicher Schutzausrüstung zu verwenden. 3. In die Kennzeichnung sind folgende Angaben aufzunehmen: — Für Futtermittel für Schafe, falls der Kupfergehalt des Futtermittels 10 mg/kg übersteigt: „Der Kupfergehalt dieses Futtermittels kann bei bestimmten Schafrassen zu Vergiftungen führen“.	

Kennnummer des Zusatzstoffs	Name des Zulassungsinhabers	Zusatzstoff	Zusammensetzung, chemische Bezeichnung, Beschreibung, Analysemethode	Tierart oder Tierkategorie	Höchstalter	Mindestgehalt	Höchstgehalt	Sonstige Bestimmungen	Geltungsdauer der Zulassung
						Gehalt des Elements (Cu) in mg/kg Alleinfuttermittel mit einem Feuchtigkeitsgehalt von 12 %			
								— Für Futtermittel für Rinder nach Erreichen des Wiederkäueralters, falls der Kupfergehalt des Futtermittels weniger als 20 mg/kg beträgt: „Der Kupfergehalt dieses Futtermittels kann bei Rindern, die auf Weiden mit hohem Molybdän- oder Schwefelgehalt gehalten werden, zu Kupfermangel führen“.	
3b414	—	Kupfer(II)-Glycinchelat-Hydrat (flüssig)	*Zusammensetzung des Zusatzstoffs* Kupfer(II)-Glycinchelat-Hydrat, als Flüssigkeit mit einem Kupfergehalt von mindestens 6 % *Charakterisierung des Wirkstoffs* Chemische Formel: $Cu(x)_{1-3} \cdot nH_2O$, x = Anion von Glycin *Analysemethoden* (1) Zur Quantifizierung des Glycingehalts im Futtermittelzusatzstoff: — Ionenaustauschchromatografie mit Ninhydrin-Nachsäulenderivatisierung und fotometrischem Nachweis (Verordnung (EG) Nr. 152/2009, Anhang III Buchstabe F)				Rinder: — Rinder vor dem Wiederkäueralter: 15 (insgesamt) — andere Rinder: 30 (insgesamt) Schafe: 15 (insgesamt) Ziegen: 35 (insgesamt) Ferkel: — Saugferkel und Absetzferkel bis 4 Wochen nach dem Absetzen: 150 (insgesamt) — ab der 5. Woche nach dem Absetzen bis 8 Wochen nach dem Absetzen: 100 (insgesamt) Krebstiere: 50 (insgesamt) Sonstige Tiere: 25 (insgesamt)	1. Kupfer(II)-Glycinchelat-Hydrat (flüssig) darf als Zusatzstoff in Form einer Zubereitung in Verkehr gebracht und verwendet werden. 2. Der Zusatzstoff wird Futtermitteln als Vormischung beigegeben.	13. August 2028

Kennnummer des Zusatzstoffs	Name des Zulassungsinhabers	Zusatzstoff	Zusammensetzung, chemische Bezeichnung, Beschreibung, Analysemethode	Tierart oder Tierkategorie	Höchstalter	Mindestgehalt	Höchstgehalt	Sonstige Bestimmungen	Geltungsdauer der Zulassung
						Gehalt des Elements (Cu) in mg/kg Alleinfuttermittel mit einem Feuchtigkeitsgehalt von 12 %			
			Zur Bestimmung des Gesamtgehalts an Kupfer im Futtermittelzusatzstoff und in Vormischungen: — Atomemissionsspektrometrie mit induktiv gekoppeltem Plasma, ICP-AES (EN 15510 oder CEN/TS 15621) Zur Bestimmung des Gesamtgehalts an Kupfer im Einzelfuttermitteln und Mischfuttermitteln: — Atomabsorptionsspektrometrie, AAS (Verordnung (EG) Nr. 152/2009, Anhang IV Buchstabe C) oder — Atomemissionsspektrometrie mit induktiv gekoppeltem Plasma, ICP-AES (EN 15510 oder CEN/TS 15621)					3. Für Verwender des Zusatzstoffs und der Vormischungen müssen die Futtermittelunternehmer operative Verfahren und geeignete organisatorische Maßnahmen festlegen, um Risiken beim Einatmen und bei Haut- oder Augenkontakt zu vermeiden, insbesondere wegen des Gehalts an Schwermetallen, darunter Nickel. Wenn die Risiken durch diese Verfahren und Maßnahmen nicht auf ein vertretbares Maß reduziert werden können, sind Zusatzstoff und Vormischungen mit geeigneter persönlicher Schutzausrüstung zu verwenden. 4. In die Kennzeichnung sind folgende Angaben aufzunehmen: — Für Futtermittel für Schafe, falls der Kupfergehalt des Futtermittels 10 mg/kg übersteigt: „Der Kupfergehalt dieses Futtermittels kann bei bestimmten Schafrassen zu Vergiftungen führen“.	

Kennnummer des Zusatzstoffs	Name des Zulassungsinhabers	Zusatzstoff	Zusammensetzung, chemische Bezeichnung, Beschreibung, Analysemethode	Tierart oder Tierkategorie	Höchstalter	Mindestgehalt	Höchstgehalt	Sonstige Bestimmungen	Geltungsdauer der Zulassung
						Gehalt des Elements (Cu) in mg/kg Alleinfuttermittel mit einem Feuchtigkeitsgehalt von 12 %			
								— Für Futtermittel für Rinder nach Erreichen des Wiederkäueralters, falls der Kupfergehalt des Futtermittels weniger als 20 mg/kg beträgt: „Der Kupfergehalt dieses Futtermittels kann bei Rindern, die auf Weiden mit hohem Molybdän- oder Schwefelgehalt gehalten werden, zu Kupfermangel führen“.	

(1) Nähere Informationen zu den Analysemethoden siehe Website des Referenzlabors unter https://ec.europa.eu/jrc/en/eurl/feed-additives/evaluation-reports

(2) Verordnung (EG) Nr. 152/2009 der Kommission vom 27. Januar 2009 zur Festlegung der Probenahmeverfahren und Analysemethoden für die amtliche Untersuchung von Futtermitteln (ABl. L 54 vom 26.2.2009, S. 1).

BESCHLÜSSE

BESCHLUSS (EU) 2018/1040 DER KOMMISSION

vom 16. Juni 2017

über die von Griechenland durchgeführte staatliche Beihilfe SA.32544 (2011/C) zugunsten der griechischen Eisenbahngruppe TRAINOSE S.A.

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2017) 4047)

(Nur der englische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 108 Absatz 2,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der Beteiligten zur Abgabe von Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

(1) Mit Schreiben vom 9. Februar 2011 meldete Griechenland bei der Kommission bestimmte Maßnahmen zugunsten der griechischen Eisenbahngruppe TRAINOSE S.A. (im Folgenden „TRAINOSE“) an.

(2) Mit Schreiben vom 23. März 2011 und 5. Juli 2011 bat die Kommission um zusätzliche Auskünfte zu den angemeldeten Maßnahmen, die Griechenland mit Schreiben vom 6. Mai 2011 und 5. Oktober 2011 übermittelte.

(3) Mit Schreiben vom 13. Juli 2011 setzte die Kommission Griechenland von ihrem Beschluss in Kenntnis, in Bezug auf die angemeldeten Maßnahmen das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (im Folgenden „AEUV“) einzuleiten (im Folgenden „Einleitungsbeschluss“) ([1]). Mit Schreiben vom 13. September 2011 übermittelte Griechenland seine Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss. Die Kommission forderte alle Beteiligten auf, eine Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss abzugeben.

(4) Mit Schreiben vom 21. Dezember 2011, 14. Februar 2012, 16. März 2012, 23. März 2012, 11. Juni 2012, 25. Oktober 2012, 7. Februar 2013, 12. März 2013, 24. Juli 2015, 28. Januar 2016, 21. April 2016, 10. Oktober 2016 und 13. Februar 2017 bat die Kommission Griechenland um weitere Auskünfte.

(5) Griechenland übermittelte weitere Auskünfte mit Schreiben vom 5. Oktober 2011, 20. Januar 2012, 14. Mai 2012, 4. Juli 2012, 26. März 2013, 26. August 2015, 15. Februar 2016, 10. März 2016, 23. Mai 2016, 2. Dezember 2016, 5. Dezember 2016, 9. Dezember 2016, 31. Januar 2017 und 27. März 2017.

(6) Mit Schreiben vom 1. Juli 2013 teilte Griechenland der Kommission mit, dass es entschieden habe, die Maßnahme in Bezug auf den Übertragung des Eigentums an fünf Terminals von der Hellenic Railways Organization (*Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος*, Ο.Σ.Ε., im Folgenden „OSE“) an TRAINOSE (Maßnahme 6, wie in Abschnitt 3.6 beschrieben) zurückzuziehen. Mit Schreiben vom 9. Dezember 2016 teilte Griechenland der Kommission mit, dass es entschieden habe, die Maßnahme in Bezug auf die zweite Tranche der Kapitalerhöhung in Höhe von 65 Mio. EUR zugunsten von TRAINOSE (Maßnahme 2, wie in Abschnitt 3.2 beschrieben) zurückzuziehen.

(7) Mit Schreiben vom 2. Dezember 2016 stimmte Griechenland ausnahmsweise zu, dass dieser Beschluss nur in englischer Sprache angenommen wird.

([1]) ABl. C 272 vom 15.9.2011, S. 7.

2. KONTEXT DER MASSNAHME

(8) Begünstigter der Maßnahme ist TRAINOSE, das etablierte 100 % staatliche griechische Güter- und Personenverkehrsunternehmen.

(9) TRAINOSE wurde 2005 als Tochtergesellschaft von OSE gegründet. Im Dezember 2008 wurde TRAINOSE eine rechtlich eigenständige und von OSE vollkommen unabhängige Einheit.

(10) TRAINOSE ist der einzige Anbieter von Schienenverkehrsdienstleistungen in Griechenland. Das Unternehmen bietet außerdem internationale Busverkehrsdienstleistungen an.

(11) Seit 2008 hat sich die finanzielle Situation von TRAINOSE stetig verschlechtert. TRAINOSE wurde von der wirtschaftlichen Situation in Griechenland getroffen und erlebte erhebliche Störungen, wie den Rückgang der Nachfrage nach Schienenverkehrsdienstleistungen sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr aufgrund der Einstellung von Geschäftstätigkeiten und der Zahlungsunfähigkeit einiger Unternehmen. Zwischen 2008 und 2012 gingen die bedienten Personenkilometer um 49 % und die Frachttonnenkilometer sogar um 64 % zurück. Diese Situation führte zu verminderten Betriebseinnahmen von TRAINOSE.

(12) Im Zeitraum 2008 bis 2012 verzeichnete TRAINOSE negative Einnahmen vor Zinsen und Steuern und Abschreibungen (EBITDA). Darüber hinaus verzeichnete das Unternehmen bis Ende 2013 einen negativen Eigenkapitalwert und steigende Schulden, wie in Tabelle 1 dargestellt. Obwohl das Unternehmen mindestens seit 2008 nach der griechischen Gesetzgebung auflösungsfähig ist, hat der Staat sich als einziger Inhaber dafür entschieden, die Auflösung von TRAINOSE nicht fortzusetzen.

Tabelle 1

Überblick über die Finanzkennzahlen von TRAINOSE 2008– 2015

(in Mio. EUR)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Umsatz	108,0	98,7	102,7	84,6	82,9	75,7	77,9	68,7
EBITDA ([1])	– 233,0	– 231,5	– 187,5	– 33,5	– 0,25	1,1	0,1	1,6
Zinskosten	0,05	0,05	0,1	0,09	0,1	0,2	0,1	0,1
EBT	– 232,2	– 231,1	– 187,3	– 33,6	– 0,3	1,95	1,5	2,8
kumulierte Verluste	424,5	655,6	842,9	876,5	876,2	874,2	873,1	870,6
Stammkapital	153,0	213,0	213,0	213,0	213,0	213,0	213,0	213,0
Eigenkapital	– 271,5	– 442,6	– 629,9	– 663,4	– 663,2	– 661,2	– 660,0	– 657,6
Fremdkapital	375,6	566,6	779,9	828,7	861,4	882,6	792,0	789,5
Verschuldungsgrad	– 1,38	– 1,28	– 1,23	– 1,25	– 1,29	– 1,33	– 1,2	– 1,2

([1]) EBITDA steht für Einnahmen vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen; EBT steht für Einnahmen vor Steuern.

(13) Um Finanzhilfedarlehen von der EU und dem IWF zu erhalten, unterzeichnete Griechenland am 3. Mai 2010 gegenüber der Europäischen Kommission, der Europäischen Zentralbank und dem Internationalen Währungsfonds (im Folgenden „Troika“) eine Absichtserklärung (im Folgenden „Absichtserklärung“) ([1]). Die Absichtserklärung verlangt seit 2010 die Privatisierung von TRAINOSE ([2]).

([1]) Absichtserklärung über spezifische wirtschaftspolitische Auflagen vom 3. Mai 2010.
([2]) Nach dem ursprünglichen Zeitplan sollte das Ausschreibungsverfahren für TRAINOSE im vierten Quartal 2012 beginnen und das Vermögen in den griechischen Privatisierungsfonds übertragen werden.

(14) Das makroökonomische Erholungsprogramm für Griechenland umfasst Maßnahmen, die detailliert in der Absichtserklärung aufgeführt sind und Bedingung für die Gewährung von Finanzhilfen von der EU und dem IWF sind, d. h. Reformen, die Griechenland zugesagt hat, um die wirtschaftlichen Herausforderungen anzugehen. Im makroökonomischen Erholungsprogramm wurde festgestellt, dass TRAINOSE aufgrund seiner systemischen Bedeutung für die griechische Wirtschaft umstrukturiert werden muss. Seit 2010 ist TRAINOSE auch Teil des Privatisierungsprogramms ([1]) Griechenlands, das von der Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. ([2]) (im Folgenden „HRADF"), die zu 100 % im Besitz des griechischen Staates ist, durchgeführt wird.

(15) Am 18. Januar 2013 beschloss Griechenland, die Privatisierung von TRAINOSE durch den Verkauf von 100 % der Kapitalanteile des Unternehmens fortzuführen ([3]). Am 5. April 2013 übertrug Griechenland alle Anteile von TRAINOSE an HRADF. Am 28. Juni 2013 genehmigte der Vorstand von HRADF das Verfahren, den Zeitplan und die Bedingungen für den Verkauf von 100 % der Kapitalanteile von TRAINOSE an einen Investor, der mittels eines öffentlichen Ausschreibungsverfahrens ausgewählt werden soll. Danach veröffentlichte HRADF die Ausschreibung zur Privatisierung von TRAINOSE ([4]). Obwohl drei Investoren ihr Interesse bekundeten, übermittelte keiner dieser Investoren ein verbindliches Angebot für TRAINOSE.

(16) Das Privatisierungsverfahren wurde im Januar 2016 erneut gestartet. Am 26. Juli 2016 übermittelte Ferrovie Dello Stato Italiane S.p.A. (im Folgenden „TRENITALIA"), eine staatseigene Holdinggesellschaft, die Infrastruktur- und Verkehrsdienstleistungen im italienischen Schienenverkehrsnetz verwaltet, ein verbindliches Angebot für TRAINOSE. Der vereinbarte Preis für die Privatisierung von TRAINOSE beträgt 45 Mio. EUR. Der Übernahmevertrag (im Folgenden „Übernahmevertrag") wurde am 18. Januar 2017 von HRADF und TRENITALIA unterzeichnet und die Transaktion soll nach der Annahme des vorliegenden Beschlusses abgeschlossen werden.

3. BESCHREIBUNG DER MASSNAHMEN UND DIE GRÜNDE FÜR DEN EINLEITUNGSBESCHLUSS

(17) Die Kommission stellte im Einleitungsbeschluss fest, dass folgende Maßnahmen mutmaßlich staatliche Beihilfen für TRAINOSE darstellen:

a) Maßnahme 1: Schuldenerlass.

b) Maßnahme 2: Kapitalerhöhung.

c) Maßnahme 3: Jährliche Zuschüsse zugunsten von TRAINOSE für den Zeitraum 2011 bis 2013.

d) Maßnahme 4: Transfer von Mitarbeitern von TRAINOSE zu anderen öffentlichen Auftraggebern.

e) Maßnahme 5: Dienstleistungsvereinbarungen (SLA) zwischen TRAINOSE und OSE.

f) Maßnahme 6: Transfer von Frachtterminals von OSE an TRAINOSE.

3.1. **Maßnahme 1: Schuldenerlass**

(18) Griechenland plant einen Schuldenerlass von bis zu 748,6 Mio. EUR gegenüber OSE für Infrastrukturgebühren, die Bereitstellung und Wartung von Schienenfahrzeugen und andere Dienstleistungen, die bei TRAINOSE im Zeitraum 2007 bis 2010, wie in Tabelle 2 dargestellt, aufgelaufen sind. Der Schuldenerlass wurde noch nicht durchgeführt und unterliegt der Zustimmung durch die Kommission.

Tabelle 2

Schuldenentwicklung von TRAINOSE gegenüber OSE im Zeitraum 2007 bis 2010 ([1])

(in Mio. EUR)

Jahr	Fällige Schulden	Kumulierte Schulden
2007	120,9	120,9
2008	212,6	333,5

([1]) Das Privatisierungsprogramm ist in Tabelle II in Kapitel B des Gesetzes Nr. 3985/2011 über den mittelfristigen Finanzstrategierahmen für den Zeitraum 2012 bis 2015 festgelegt. Letter of Intent, Memorandum of Economic and Financial Policies und Technical Memorandum of Understanding vom 8. Dezember 2010, siehe: https://www.imf.org/external/np/loi/2010/grc/120810.pdf.

([2]) HRADF wurde gemäß dem Gesetz Nr. 3986/2011 über dringende Maßnahmen zur Umsetzung des mittelfristigen Finanzstrategierahmens für den Zeitraum 2012 bis 2015 gegründet, Amtsblatt der griechischen Regierung A'152 vom 1.7.2011.

([3]) Beschluss Nr. 226 des Inter-Ministerial Committee for Asset Restructuring and Privatisations vom 18. Januar 2013 (im Folgenden „ICARP").

([4]) Beschluss Nr. 232 des ICARP vom 5. April 2013 (Amtsblatt der griechischen Regierung B'803 vom 5.4.2013).

(in Mio. EUR)

Jahr	Fällige Schulden	Kumulierte Schulden
2009	206,0	539,5
2010	209,1	748,0

([1]) Von Griechenland übermitteltes Dokument vom 27. März 2017, S. 1.

(19) Die Kommission stellte im Einleitungsbeschluss fest, dass der Schuldenerlass eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellt, und zweifelte daran, ob diese Beihilfe mit dem Binnenmarkt vereinbar ist. Die Kommission zweifelte insbesondere daran, ob der Erlass der Schulden von TRAINOSE gegenüber OSE ohne Betrauung und vorab festgelegtem Ausgleichsbetrag als Ausgleichsleistung zugunsten von TRAINOSE für eine gemeinwirtschaftliche Verpflichtung (im Folgenden „Gemeinwohlverpflichtung") gelten kann.

3.2. **Maßnahme 2: Kapitalerhöhung**

(20) Im Jahr 2009 erhöhte Griechenland das Grundkapital von TRAINOSE um 60 Mio. EUR.

(21) Griechenland teilte der Kommission mit, dass eine zweite ursprünglich geplante Tranche der Kapitalerhöhung in Höhe von 65 Mio. EUR nicht durchgeführt wurde und auch nicht mehr durchgeführt wird und somit als zurückgezogen betrachtet werden sollte.

(22) Die Kommission zweifelte im Einleitungsbeschluss daran, dass ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter im Jahr 2009 angesichts der schwierigen finanziellen Situation des Unternehmens TRAINOSE Kapital zugeführt hätte. Daher stellte die Kommission im Einleitungsbeschluss fest, dass der Schuldenerlass eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellt, und zweifelte daran, ob diese Beihilfe mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

3.3. **Maßnahme 3: Jährliche Zuschüsse zugunsten von TRAINOSE für den Zeitraum 2011 bis 2013**

(23) Gemäß den Bestimmungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates ([1]) wurden die jährlichen Zuschüsse zugunsten von TRAINOSE zur Durchführung von Personenverkehrsdienstleistungen auf 50 Mio. EUR im Zeitraum 2011 bis 2013 begrenzt.

(24) Aufgrund fehlender ausreichender Informationen zweifelte die Kommission im Einleitungsbeschluss daran, dass die mutmaßliche Ausgleichsleistung für eine Gemeinwohlverpflichtung in Form von jährlichen Zuschüssen einen unrechtmäßigen wirtschaftlichen Vorteil zugunsten von TRAINOSE darstellt. Daher vertrat die Kommission die vorläufige Auffassung, dass die jährlichen Zuschüsse zugunsten von TRAINOSE für den Zeitraum 2011 bis 2013 eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen und zweifelte daran, ob diese Beihilfe mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

3.4. **Maßnahme 4: Transfer von Mitarbeitern von TRAINOSE zu anderen öffentlichen Auftraggebern**

(25) Im Zeitraum 2011 bis 2013 wurden 593 Mitarbeiter von TRAINOSE zu anderen öffentlichen Arbeitgebern, wie staatlichen Krankenhäusern, Ministerien, regionalen Behörden und Gemeindeverwaltungen, Universitäten, Sozialversicherungen und Pensionsfonds und Museen versetzt. Bei den bei TRAINOSE verbliebenen Mitarbeitern wurden die Gehälter und Privilegien gekürzt.

(26) Die Kommission stellte im Einleitungsbeschluss fest, dass Griechenland keinen strukturellen Nachteil durch die Beschäftigung der betreffenden Mitarbeiter aufgezeigt hat. Daher stellte die Kommission fest, dass der Transfer der Mitarbeiter eine staatliche Beihilfe darstellt und zweifelte daran, ob diese Beihilfe mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

3.5. **Maßnahme 5: Dienstleistungsvereinbarungen (im Folgenden „SLA") zwischen TRAINOSE und OSE**

(27) Gemäß der Empfehlung der Troika, die wirtschaftliche Beziehung zwischen TRAINOSE und OSE formell festzulegen, schloss TRAINOSE eine Reihe von SLA mit OSE über a) Wartungsdienste für Schienenfahrzeuge, b) Leasing von Schienenfahrzeugen, c) Personalschulungen, d) Vermietung von Büroräumen und e) Vermietung von Reisebussen ab.

([1]) Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1).

(28) Die Kommission zweifelte im Einleitungsbeschluss daran, ob die SLA zwischen OSE und TRAINOSE zu Marktbedingungen abgeschlossen wurden und ob diese Beihilfe mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

3.5.1. *SLA über Wartungsdienste für Schienenfahrzeuge*

(29) Gemäß der SLA über Wartungsdienste für Schienenfahrzeuge zwischen OSE und TRAINOSE über […] (*) wurden die voraussichtlichen Kosten für Wartungsdienste auf [0-50] Mio. EUR jährlich festgelegt. Der festgelegte Preis wurde in Abhängigkeit der Kosten für Material und Ersatzteile, der Kosten für das Wartungspersonal und der relevanten Verwaltungskosten errechnet. Die Dauer dieser SLA betrug zwei Jahre und konnte um ein weiteres Jahr verlängert werden. Die Rechnungsstellung erfolgte monatlich (halbjährlich, falls dies nicht möglich war). Am Ende jedes Jahres war eine Abrechnung vorgesehen. Die SLA umfasste Klauseln gegen beide Parteien im Falle einer verspäteten Lieferung der Schienenfahrzeuge oder der Wartung sowie eine Klausel gegen TRAINOSE im Falle einer verspäteten Zahlung.

(30) Griechenland gab an, dass das jährliche Gehalt der Wartungsmitarbeiter von OSE in Höhe von [25 000-50 000] EUR vergleichbar sei mit dem Gehalt der Mitarbeiter von AMEL (Attiko Metro Operation Company).

(31) Die Kommission zweifelte im Einleitungsbeschluss daran, ob ein Vergleich der Wartungskosten von OSE mit den Gesamtkosten von AMEL, und nicht nur mit den Kosten für die Wartungsmitarbeiter von AMEL, angemessen ist.

3.5.2. *SLA über das Leasing von Schienenfahrzeugen*

(32) Gemäß der SLA über das Leasing von Schienenfahrzeugen zwischen OSE und TRAINOSE über […] wurden die voraussichtlichen Kosten von TRAINOSE auf [0-50] Mio. EUR jährlich festgelegt. In der SLA wurden die jährliche Abschreibung der geleasten Schienenfahrzeuge und die Finanzierungskosten dieser Schienenfahrzeuge (d. h. die Darlehenszinsen für die Schienenfahrzeuge) berücksichtigt. Die Rechnungsstellung erfolgte monatlich (halbjährlich, falls dies nicht möglich war) und am Ende jedes Jahres erfolgte eine Abrechnung. Die Dauer der SLA mit OSE betrug zwei Jahre und konnte um ein weiteres Jahr verlängert werden.

(33) Die Kommission zweifelte im Einleitungsbeschluss an der Marktvereinbarkeit des Leasingvertrags, da die Berechnungsformel einen ungeklärten Abschreibungsfaktor von 2/3 beinhaltet.

3.5.3. *SLA über Personalschulungen*

(34) Gemäß der SLA über Personalschulungen über […] führte OSE technische und berufliche Schulungen der Mitarbeiter von TRAINOSE im Bereich Verkehr und Sicherheit (z. B. Schulungen und Lizensierungen für die Arbeiten an elektrifizierten Schienennetzen) durch. Die voraussichtlichen Kosten für TRAINOSE für diese Dienste wurden auf [0-5] Mio. EUR jährlich festgelegt. Die Gebühren wurden in Abhängigkeit der Gesamtzahl der durchgeführten Unterrichtsstunden und der Anzahl der teilnehmenden Mitarbeiter, mit [0-30] EUR pro Stunde für Gruppen mit mehr als 15 Personen, [20-40] EUR pro Stunde für Gruppen zwischen 10 und 15 Personen und [20-40] EUR pro Stunde für Gruppen zwischen 5 und 9 Personen berechnet. Die Schulungen wurden in den Räumen von OSE und vor Ort am Schienenverkehrsnetz durchgeführt. Die Schulungsgebühren umfassten die Gebühren für das Schulungspersonal, die Kosten für das Unterrichtsmaterial, die Ausstattung, die Räume sowie alle Steuern und Abgaben. Die Dauer der SLA betrug zwei Jahre und konnte um ein weiteres Jahr verlängert werden.

(35) Die Kommission zweifelte im Einleitungsbeschluss daran, ob die übermittelten Schulungsgebühren Marktpreise widerspiegeln, da Griechenland keine detaillierteren Angaben über ähnliche Schulungen anderer Anbieter vorgelegt hat.

3.5.4. *SLA über die Anmietung von Büroräumen*

(36) Gemäß der SLA zwischen GAIAOSE (bis 2013 die Immobilientochter von OSE) und TRAINOSE über […] mietete TRAINOSE Büroräume mit einer Fläche von [0-5 000] m^2 für [0-50 000] EUR monatlich ([0-15] EUR/m^2) für einen Zeitraum von [0-5] Jahren. Die Miete wurde jährlich an den Verbraucherpreisindex angepasst. TRAINOSE musste eine Kaution von zwei Monatsmieten ([0-50] EUR für das erste Jahr, die jährlich angepasst wurde) hinterlegen. Alle Steuern, Abgaben und mit der Vermietung verbundenen Kosten (Strom, Wartungskosten usw.) wurden von TRAINOSE bezahlt.

(37) Die Kommission zweifelte im Einleitungsbeschluss daran, ob die TRAINOSE berechnete monatliche Miete marktkonform war, da sie scheinbar von TRAINOSE selbst und nicht von einem unabhängigen Prüfer berechnet wurde.

(*) Vertrauliche Informationen.

3.5.5. *SLA über die Anmietung von Reisebussen*

(38) Gemäß der SLA über die Vermietung von Reisebussen zwischen OSE und TRAINOSE über […] mietete TRAINOSE [20-50] Reisebusse, [0-10] Tanklastwagen, [10-25] Lastkraftwagen und [0-10] Personenkraftwagen für einen Zeitraum von [0-5] Jahren mit der Möglichkeit der Verlängerung um ein weiteres Jahr. Die Kosten für TRAINOSE für das Mieten von Reisebussen wurden auf [0-5] Mio. EUR jährlich festgelegt. Der Mietbetrag wurde in Abhängigkeit des Wertes der Fahrzeuge auf […], abzüglich [5-10] % jährlich für Abschreibungen, berechnet. TRAINOSE zahlte die Kraftfahrzeugsteuer und übernahm die Kosten für Wartung und Versicherungen.

(39) Die Kommission zweifelte im Einleitungsbeschluss daran, ob die jährlichen Mietkosten den Marktpreisen entsprachen, da sie auf dem aktuellen Wert der Fahrzeuge basierten, obwohl sie eher von Nachfrage und Angebot abhängen sollten.

3.6. **Maßnahme 6: Transfer von Frachtterminals von OSE an TRAINOSE**

(40) Ursprünglich plante Griechenland, fünf Terminals von OSE an TRAINOSE zu übertragen. Mit Schreiben vom 1. Juli 2013 teilte Griechenland der Kommission mit, dass diese Maßnahme zurückgezogen wurde.

3.7. **Vereinbarkeit der Beihilfe**

(41) Aufgrund fehlender vollständiger Informationen über die Betrauungen und die Ausgleichsverfahren zweifelte die Kommission im Einleitungsbeschluss daran, ob die Maßnahmen 1 und 3 gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 als mit dem Binnenmarkt vereinbar betrachtet werden können.

(42) Die Kommission prüfte im Einleitungsbeschluss außerdem die Vereinbarkeit der Maßnahmen mit dem Binnenmarkt nach den Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung nichtfinanzieller Unternehmen in Schwierigkeiten ([1]) (im Folgenden „R&U-Leitlinien“). Die Kommission zweifelte insbesondere daran, ob der vorgeschlagene Umstrukturierungsplan für TRAINOSE auf realistischen Annahmen hinsichtlich zukünftiger Betriebsbedingungen basiert und ob auf diese Weise die langfristige Lebensfähigkeit von TRAINOSE in einem angemessenen Zeitraum wiederhergestellt werden kann. Die Kommission hegte außerdem Zweifel daran, ob die vorgeschlagenen Ausgleichsmaßnahmen ausreichen, um die Verfälschung des Wettbewerbs mit der Umstrukturierungsbeihilfe auszugleichen. Darüber hinaus zweifelte die Kommission daran, ob TRAINOSE in der Lage ist, einen erheblichen eigenen Beitrag zur Umstrukturierung beizutragen. Außerdem konnte die Kommission aufgrund fehlender Informationen nicht prüfen, ob der Grundsatz der „einmaligen“ Beihilfe eingehalten wurde.

(43) Die Kommission kündigte im Einleitungsbeschluss an, dass sie untersuchen wird, ob die angemeldeten Maßnahmen als mit Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe b AEUV vereinbare Beihilfen erachtet werden können. Die Kommission stellte fest, dass der Schienenverkehr eine entscheidende Dienstleistung für das Funktionieren der Wirtschaft eines Mitgliedstaats darstellen kann und dass eine Unterbrechung des Schienenverkehrs systemische negative Folgewirkungen für die gesamte Wirtschaft, insbesondere aufgrund von Unterbrechungen der Lieferkette, haben kann. Die Kommission betonte, dass diese Auswirkungen besonders schwerwiegend in Ländern mit einer laufenden makroökonomischen Umstrukturierung sein können. Aufgrund fehlender ausreichender Informationen konnte die Kommission jedoch nicht feststellen, ob die Beihilfe als geeignet erachtet werden kann, um eine beträchtliche Störung im Wirtschaftsleben Griechenlands zu beheben. Daher forderte sie Griechenland und alle Beteiligten auf, relevante Informationen in dieser Hinsicht zu übermitteln.

4. **STELLUNGNAHMEN VON BETEILIGTEN**

(44) Nach der Veröffentlichung des Einleitungsbeschlusses im *Amtsblatt der Europäischen Union* wurden keine Stellungnahmen von Beteiligten übermittelt.

5. **STELLUNGNAHME VON GRIECHENLAND**

(45) Griechenland argumentierte, dass die Maßnahmen zugunsten von TRAINOSE zu einer Umorganisation des Unternehmens und ganz allgemein des griechischen Schienenverkehrssektors geführt hätten; beides seien unter anderem Zusagen Griechenlands gegenüber der Troika in der Absichtserklärung vom 3. Mai 2010 gewesen. Darüber hinaus sei der Schienenverkehrssektor, aufgrund seiner Rolle als Arbeitgeber und auch als wichtiger Dienstleister in der Lieferkette Griechenlands, ein wichtiger Zweig der griechischen Wirtschaft.

([1]) ABl. C 249 vom 31.7.2014, S. 1.

(46) Griechenland behauptete, dass die Maßnahmen im Einleitungsbeschluss keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen. Sollte die Kommission zu dem Schluss kommen, dass diese Maßnahmen teilweise oder vollständig staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen, sollte die Beihilfe als mit dem AEUV vereinbar erachtet werden.

(47) Griechenland übermittelte in seiner Antwort auf den Einleitungsbeschluss weitere Klarstellungen zu den Maßnahmen, die in Abschnitt 3 beschrieben werden, und ihrer Vereinbarkeit.

5.1. **Maßnahme 1: Schuldenerlass**

(48) Mit Schreiben vom 23. März 2017 erklärte Griechenland, dass die ausstehenden Schulden, die erlassen werden sollen, 748,6 Mio. EUR betragen (siehe Tabelle 2).

(49) Der Erlass der kumulierten Schulden solle TRAINOSE für den unrentablen Betrieb von 26 Personenverkehrsstrecken aufgrund der Dienstleistungs- und Preisgestaltungsauflagen (im Folgenden „SPO“) entschädigen; die SPO seien Auflagen nach dem griechischen Gesetz ([1]). Laut Griechenland habe der Staat seine Verpflichtung, TRAINOSE für die Verluste aus der Erfüllung dieser SPO zu entschädigen, nicht eingehalten.

(50) Der Erlass dieser Schulden stelle mutmaßlich keinen unrechtmäßigen wirtschaftlichen Vorteil zugunsten von TRAINOSE dar, da das Unternehmen nach dem griechischen Gesetz ([2]) diese Ausgleichsleistung als Entschädigungszahlungen fordern könne. Es sei jedoch nicht juristisch vorgegangen worden, da dies die Umstrukturierung von TRAINOSE verzögern könne. Daher ist Griechenland der Auffassung, dass wie vom Gericht unter anderem im *Asteris* ([3])-Urteil und von der Kommission in einem Fall in Bezug auf die Enteignung deutscher Landwirte ([4]) festgestellt worden sei, Entschädigungszahlungen für Tätigkeiten/fehlende Tätigkeiten, die dem Staat zuzurechnen sind, keine staatliche Beihilfe darstellen.

(51) Griechenland behauptete, dass obwohl der Ausgleich nachträglich festgelegt wurde, er dennoch so berechnet worden sei, dass sichergestellt sei, dass er möglichst nahe an dem Betrag liege, der vorab berechnet worden wäre, und ein Ergebnis liefere, das an die Schätzung im Geschäftsplan von TRAINOSE für 2007 auf der Grundlage der Daten von 2005 reiche.

(52) Grundlage für die Berechnung seien die Verluste gewesen, die TRAINOSE erlitten hätte, wenn das Unternehmen das gesamte Verkehrsnetz nach der Durchführung des Umstrukturierungsplans betrieben hätte, d. h. ohne frühere Ineffizienzen. Anders ausgedrückt, der nachträgliche Ausgleich für eine Gemeinwohlverpflichtung wurde nicht auf Basis der Verluste von TRAINOSE pro Strecke im Jahr 2010 ermittelt, sondern auf der Grundlage der Verluste des umstrukturierten Unternehmens, d. h. eines gut geführten Unternehmens mit angemessenen Verkehrsmitteln, mit denen die notwendigen Gemeinwohlverpflichtungen erfüllt werden können. Daher erklärte Griechenland, dass keine Gefahr einer Internalisierung früherer Ineffizienzen bestehe und dass der Ausgleich nicht über die notwendige Abdeckung aller entstandenen Kosten abzüglich aller relevanten Einnahmen und ohne Einbeziehung eines angemessenen Gewinns, der TRAINOSE zustünde, hinausgehe.

5.2. **Maßnahme 2: Kapitalerhöhung**

(53) Griechenland bekräftigte, dass die 2009 durchgeführte Kapitalerhöhung von 60 Mio. EUR keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV beinhalte, sofern diese Maßnahme mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten vereinbar sei. Die zweite Tranche der Kapitalerhöhung von 65 Mio. EUR sei nicht ausgeführt worden und sei als zurückgezogen anzusehen.

(54) Aufgrund der Informationen, die zum Zeitpunkt der Kapitalerhöhung vorlagen, und unter Berücksichtigung der Tatsache, dass 2009 bereits eine Umstrukturierung des Unternehmens im Hinblick auf eine Privatisierung von TRAINOSE geplant gewesen sei, betonte Griechenland, dass es eine akzeptable Rendite des zugeführten Kapitals in einem angemessenen Zeitraum erwarte.

(55) Die Entscheidung zur Kapitalerhöhung sei von folgenden Erwägungen motiviert gewesen:

a) dem Wunsch, einen Zusammenbruch des einzigen Anbieters (100 % staatlich) von Schienenverkehrsdiensten in Griechenland zu verhindern und eine langfristige Rentabilität sicherzustellen;

([1]) Griechisches Gesetz Nr. 674/1970, griechischer königlicher Erlass Nr. 404/1972, griechisches Gesetzesdekret Nr. 1300/1972 und griechisches Gesetz Nr. 2671/1998 (Amtsblatt der griechischen Regierung A'289 vom 28.12.1998).
([2]) Von Griechenland übermitteltes Dokument vom 27 März 2017, S. 1.
([3]) Urteil des Gerichtshofs vom 27. September 1988, Asteris u. a./Griechenland und EWG, verbundene Rechtssachen C-106/87 bis 120/87, Slg. 1988, ECLI:EU:C:1988:457, Rn. 24-25.
([4]) Entscheidung 1999/268/EG der Kommission vom 20. Januar 1999 über den Flächenerwerb gemäß Ausgleichsleistungsgesetz (ABl. L 107 vom 24.4.1999, S. 21).

b) den Aussichten auf eine Privatisierung des Unternehmens und somit das Erreichen einer höchstmöglichen Rendite aus dieser Transaktion;

c) dem Wunsch, die Schließung verschiedener wirtschaftlicher Tätigkeiten von OSE, dem Infrastrukturbetreiber, ebenfalls ein 100 % staatliches Unternehmen, zu verhindern.

(56) Griechenland argumentierte, dass diese Erwägungen mit der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union vereinbar seien, wonach es akzeptabel sei, auch die indirekten materiellen Vorteile zu berücksichtigen, wie den Wunsch, das Image des Konzerns zu schützen oder seine Tätigkeiten umzulenken ([1]).

(57) Die einzige verfügbare Alternative sei die Liquidation von TRAINOSE, die katastrophale Folgen sowohl für den Staat als alleinigem Anteilseigener, als auch für die griechische Wirtschaft hätte. Da TRAINOSE über kein wesentliches Vermögen verfüge, mit dem ein Kapitalinvestor sein zugeführtes Kapital zurückerhalten könnte, hätte der griechische Staat seine Investitionen in das Unternehmen verloren. Darüber hinaus hätte Griechenland seinen einzigen Schienenverkehrsdienstleister verloren und auch seinen Schienennetzbetreiber OSE gefährdet.

(58) Griechenland behauptete, es könne als *derzeitiger Anteilseigner* eine zeitweise geringere Rendite nach einer Erhöhung der bestehenden Investitionen akzeptieren. Eine Behörde, die ein Unternehmen oder eine Gruppe von Unternehmen kontrolliere, wäre durch rein kurzfristige Gewinnerwägungen weniger motiviert.

5.3. **Maßnahme 3: Jährliche Zuschüsse zugunsten von TRAINOSE für den Zeitraum 2011 bis 2013**

(59) Griechenland erklärte, dass die jährlichen Zuschüsse zugunsten von TRAINOSE für den Zeitraum 2011 bis 2013 in Absprache mit der Troika gewährt worden seien, um es dem Unternehmen zu ermöglichen, seine Kosten zu decken, und die Bedienung einer Reihe unrentabler Strecken zu ermöglichen. Der Ausgleich werde auf der Grundlage einer Vereinbarung über eine Gemeinwohlverpflichtung gewährt, die direkt ohne öffentliche Ausschreibung vergeben worden sei. Die Vereinbarung über eine Gemeinwohlverpflichtung sei am 15. Juni 2011 unterzeichnet worden. Griechenland teilte mit, dass die Vereinbarung über eine Gemeinwohlverpflichtung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 entspreche, mit Ausnahme der Pflicht, bestimmte Informationen vorab im Amtsblatt zu veröffentlichen.

(60) Griechenland erklärte, dass die Berechnungsparameter der Vereinbarung über eine Gemeinwohlverpflichtung den Anforderungen der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 entsprechen. Aufgrund einer fehlenden Kontentrennung von TRAINOSE seit seiner Gründung basiere die Berechnung der Ausgleichleistung auf den jüngsten Schätzungen und Annahmen von TRAINOSE (Verwaltungskonten). Seit Oktober 2011 führe TRAINOSE getrennte Konten für Tätigkeiten einer Gemeinwohlverpflichtung und andere Tätigkeiten und vermeide somit jede Quersubventionierung zwischen den verschiedenen Tätigkeiten. Die Kontentrennung sei außerdem nachträglich für den Zeitraum vom 1. Januar 2011 bis 30. September 2011 auf der Basis von Verwaltungskonten angewandt worden. Der Ausgleich für eine Gemeinwohlverpflichtung sei in Absprache mit der Troika auf 50 Mio. EUR jährlich gedeckelt worden.

(61) Die Vereinbarung über eine Gemeinwohlverpflichtung enthalte Vorschriften, die es erlauben, den Ausgleich für die Gemeinwohlverpflichtung (wie eine Reduzierung des Dienstleistungsumfangs) im Falle einer Kostenerhöhung oder einer Gewinnreduzierung zu verändern, um die Deckelung von jährlich 50 Mio. EUR nicht zu überschreiten.

(62) Die Verlängerung des derzeitigen öffentlichen Dienstleistungsvertrags für den Personenschienenverkehr musste per Direktvergabe an TRAINOSE bis Ende April 2014 abgeschlossen werden und sollte maximal fünf Jahre dauern.

5.4. **Maßnahme 4: Transfer von Mitarbeitern von TRAINOSE zu anderen öffentlichen Auftraggebern**

(63) Griechenland argumentierte, dass der Transfer von Mitarbeitern im Einklang mit dem *Combus* ([2])-Urteil keine Vorteile für TRAINOSE mit sich gebracht habe, da dem Unternehmen keine Belastung abgenommen worden sei, die normalerweise zum Budget eines Unternehmens gehöre, sondern eine Belastung, die vom Staat aufgrund des beamtenähnlichen Status (in Form von Kündigungsschutz und Gehältern über den marktüblichen Preisen) bestand. Griechenland ist der Auffassung, dass die Maßnahme im Grunde einen strukturellen Nachteil aus der Zeit beseitige, in dem das Unternehmen ein staatliches Monopol war.

(64) Griechenland stellte fest, dass der beamtenähnliche Status der Mitarbeiter von TRAINOSE und die damit verbundene Belastung von TRAINOSE gesetzlich auferlegt worden und somit dem Staat zuzurechnen sei.

([1]) Rechtssache C-303/88, Italien/Kommission, Slg. 1991, ECLI:EU:C:1991:136.
([2]) Rechtssache T-157/01, Danske Busvognmaend/Kommission, Slg. 2004, ECLI:EU:T:2004:76.

(65) TRAINOSE sei 2008 von OSE rechtlich getrennt worden und seine Beziehung zu seinen Mitarbeitern unterliege noch den gleichen griechischen Arbeitsgesetzen, Tarifverträgen und allgemeinen Personalordnungen (im Folgenden „Personalordnung“) wie OSE (zusammen im Folgenden „besondere arbeitsrechtliche Bestimmungen“). TRAINOSE habe als Nachfolger von OSE hinsichtlich der Schienenverkehrsdienste entsprechend den gesamten arbeitsrechtlichen Rahmen, der für OSE galt, übernommen. In ähnlicher Weise habe OSE 1970 den arbeitsrechtlichen Rahmen von der griechischen Bahn (*Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους*, im Folgenden „SEK“ ([1])) übernommen, einem Unternehmen des öffentlichen Rechts, das das Monopol über den Betrieb des griechischen Schienenverkehrsnetzes hatte und dessen Beschäftigte Beamte waren und dementsprechend von den Vorteilen dieses Status profitierten.

(66) 2005 sei der beamtenähnliche Status für neue Mitarbeiter abgeschafft worden, nach der früheren Regelung eingestellte Mitarbeiter behielten jedoch ihren früheren Status vollständig. Daher sei der griechische Staat nach Ansicht Griechenlands für die ungewöhnlich hohen Gehälter der Mitarbeiter von TRAINOSE verantwortlich.

(67) Griechenland erklärte außerdem, dass auch nach der Unterzeichnung der neuen besonderen arbeitsrechtlichen Bestimmungen vom 24. März 2011, in denen zahlreiche Vorteile der Mitarbeiter von TRAINOSE gestrichen wurden, die verbleibenden Mitarbeiter von TRAINOSE weiterhin überhöhte Gehälter erhielten, d. h. im Durchschnitt um [10-30] % höher als die Gehälter von Mitarbeitern im privaten Sektor mit ähnlicher Ausbildung, wie Tabelle 3 zeigt.

(68) Seit seiner Gründung im Jahr 2007 habe TRAINOSE, mit Ausnahme einer Person, keine neuen Mitarbeiter mehr eingestellt.

(69) Griechenland erklärte, dass im Einklang mit den Artikeln 15, 16 und 18 Absatz 2 des Gesetzes Nr. 3891/2010 ([2]) insgesamt 593 Mitarbeiter von TRAINOSE (575 im Jahr 2011, 10 im Jahr 2012 und 8 im Jahr 2013) zu anderen öffentlichen Auftraggebern transferiert worden seien, d. h. 4 % weniger als ursprünglich vorgesehen ([3]).

(70) TRAINOSE verfüge nicht über die finanziellen Mittel, um seinen Mitarbeitern eine freiwillige Frührentenregelung anzubieten. Griechenland betonte, dass die für TRAINOSE aus dem Transfer von Mitarbeitern erwachsenden Vorteile in jedem Fall durch die Verluste aufgewogen würden, die dem Unternehmen aufgrund des vom Staat vorgegebenen privilegierten Status seiner Mitarbeiter weiterhin entstünden, da die Gehälter der verbleibenden Mitarbeiter selbst nach der vorgeschlagenen allgemeinen Lohnsenkungsvereinbarung weiterhin über dem marktüblichen Durchschnitt liegen würden.

Tabelle 3

Vergleich der normalen Gehaltsstruktur von TRAINOSE und dem durchschnittlichen normalen Gehalt im privaten Sektor

Personalkategorie	Derzeitiges reguläres Monatsgehalt der Mitarbeiter von TRAINOSE (in EUR)	Durchschnittliches reguläres Monatsgehalt der Mitarbeiter im privaten Sektor (in EUR)	Gehaltsunterschied
Lokführer	[2 000-3 000]	1 694	– [25-50] %
Schienenfahrzeug-Personal	[2 000-3 000]	1 682	– [0-25] %
Busfahrer	[2 000-3 000]	1 587	– [0-25] %
Verwaltung	[1 000-2 000]	1 566	– [0-25] %
Verlader	[1 000-2 000]	1 514	– [0-25] %
Gesamt	[1 000-2 000]	1 641	– [0-25] %

(71) Um den Vorteil aus dem Mitarbeitertransfer zu beziffern, legte Griechenland eine Studie vor, die von der Wirtschaftsprüfungsgesellschaft PricewaterhouseCoopers vorbereitet wurde. Die Berechnungen basieren auf dem

([1]) SEK war eine öffentliche Einrichtung, die 1920 gegründet wurde und die meisten Strecken des griechischen Schienenverkehrsnetzes bis zum 31. Dezember 1970 bediente, als der gesamte griechische Schienenverkehr, mit Ausnahme von privaten industriellen Strecken und E.I.S., an das neugegründete staatliche Unternehmen *Hellenic Railways Organisation S.A.* d. h. OSE, übertragen wurde.
([2]) Amtsblatt der griechischen Regierung A'188 vom 4.1.2010.
([3]) Von Griechenland übermitteltes Dokument vom 27. März 2017, S. 2.

ursprünglich vorgesehen Transfer von 620 Mitarbeitern. Laut der Studie beläuft sich die Summe des Vorteils auf die Differenz zwischen den „normalen Kosten" einer freiwilligen Frührentenregelung eines privaten Unternehmens und den Kosten für eine hypothetische freiwillige Frührentenregelung für die Mitarbeiter von TRAINOSE ([100-200] Mio. EUR). Die Differenz zwischen den beiden freiwilligen Frührentenregelungen beträgt [0-100] Mio. EUR. Laut Griechenland umfassen die Kosten für eine freiwillige Frührentenregelung von TRAINOSE jedoch über [0-100] Mio. EUR außergewöhnliche Kosten für TRAINOSE aufgrund des Status und der höheren Gehälter seiner Mitarbeiter, die nicht berücksichtigt werden sollten.

Tabelle 4

Quantifizierung des gewährten Vorteils für TRAINOSE durch den Transfer von 593 Mitarbeitern (auf Basis der PWC-Studie über 620 Beschäftigte)

(in Mio. EUR)

Kategorie	Aktualisierte Schätzung
a) Diskontierter Wert der freiwilligen Frührentenregelung für 593 Mitarbeiter von TRAINOSE	[100-200]
b) Wirtschaftlicher Wert einer entsprechenden freiwilligen Frührentenregelung eines privaten Unternehmens	[0-100]
a)-b) „Außergewöhnliche Kosten" für eine freiwillige Frührentenregelung von TRAINOSE	**[0-100]**
c) Diskontierter Wert der Gehälter der verbleibenden Mitarbeiter (TRAINOSE Gehälter)	[200-300]
d) Diskontierter Wert der Gehälter der verbleibenden Mitarbeiter (Gehälter, die dem privaten Sektor entsprechen)	[100-200]
c)-d) „Außergewöhnliche Kosten" für die verbleibenden Mitarbeiter von TRAINOSE	**[0-100]**

5.5. **Maßnahme 5: Dienstleistungsvereinbarungen (SLA) zwischen TRAINOSE und OSE**

(72) Griechenland erklärte hinsichtlich der SLA zwischen TRAINOSE und OSE, dass die SLA nach den Empfehlungen der Troika zu Marktbedingungen abgeschlossen worden seien und die SLA somit keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen.

5.5.1. *SLA über Wartungsdienste für Schienenfahrzeuge*

(73) Griechenland erklärte, dass der übermittelte Vergleich der Wartungskosten von OSE auf der Grundlage des Wartungspersonals von AMEL und nicht auf der Grundlage des gesamten Personals von AMEL berechnet wurde. Dementsprechend lag das Jahresgehalt eines Wartungstechnikers von AMEL zur Zeit des Abschlusses der SLA zwischen [25 000-50 000] EUR und [25 000-50 000] EUR, je nach Ausbildung und Beschäftigungsjahren im Unternehmen, was ein durchschnittliches Jahresgehalt für einen Wartungstechniker bei AMEL von [25 000-50 000] EUR ergibt.

(74) Darüber hinaus erklärte Griechenland, dass das durchschnittliche jährliche Gehalt eines Wartungsmitarbeiters von OSE zur Zeit des Abschlusses der SLA auf [25 000-50 000] EUR oder [20-40] EUR pro Stunde geschätzt worden sei. Die Schätzung basiere auf dem normalen durchschnittlichen Gehalt im Dezember 2010 und den Zulagen aus Überstundenbezahlung und Versicherungsbeiträgen. Nach der Durchführung des Gesetzes Nr. 3899/2010 ([1]) betrugen die angepassten Gehälter der Wartungsmitarbeiter für Schienenfahrzeuge von OSE aufgrund weiterer Senkungen der Gehälter [20-40] EUR. Infolgedessen belaufe sich der Gewinn von OSE auf [0-5] EUR pro Wartungsstunde, was eine Gewinnspanne von [0-10] % ergebe.

5.5.2. *SLA über das Leasing von Schienenfahrzeugen*

(75) Griechenland erläuterte die Berechnung der Leasinggebühren für Schienenfahrzeuge in der entsprechenden SLA. Die Gebühren basierten auf den jährlichen Abschreibungen der Schienenfahrzeuge und den Finanzierungskosten für die Beschaffung der entsprechenden Schienenfahrzeuge, die Griechenland als pari mit den Marktpreisen ansieht.

(76) Griechenland erläuterte außerdem die Begründung für den angewandten Abschreibungsfaktor von (2/3) und behauptete, dass er den Rechnungslegungsstandards aller griechischen börsennotierten Unternehmen entspreche.

([1]) Amtsblatt der griechischen Regierung A'212 vom 17.12.2010.

Der Abschreibungsfaktor entspreche […] des Wertes, der aus den eigenen Mitteln des Unternehmens finanziert wurde und […] des Wertes, der über Darlehen finanziert wurde. Laut Griechenland seien alle Jahresabschlüsse von OSE jährlich von einem zertifizierten externen Wirtschaftsprüfer geprüft worden und OSE habe die International Financial Reporting Standards (IFRS) für seine Jahresabschlüsse angewandt. Daher seien der Buchwert und die jährliche Abschreibung der Schienenfahrzeuge, wie im Anlagenverzeichnis von OSE aufgeführt, auch im Hinblick auf die Anlagenwerte vollständig im Einklang mit den IFRS.

(77) Griechenland fügte hinzu, dass OSE eine nicht diskriminierende Politik anwende und anderen Eisenbahngesellschaften die gleichen Preise für gleiche Dienstleistungen berechne. Auf dieser Grundlage legte Griechenland eine aktualisierte Berechnung der PWC-Studie, die in Tabelle 4 dargestellt ist, vor.

5.5.3. *SLA über Personalschulungen*

(78) OSE führte für TRAINOSE obligatorische technische und berufliche Schulungen, einschließlich Schulungen zu den aktuellen Schienenfahrzeugen, Schulungen und Lizensierungen für die Arbeiten an elektrifizierten Schienenverkehrsnetzen, sparsames Fahren usw. durch. Das Schulungsprogramm entspreche dem Rahmen der Technischen Spezifikationen für die Interoperabilität (TSI) der Europäischen Eisenbahnagentur ([1]) und Bekanntmachungen der nationalen Sicherheitsbehörde für den Schienenverkehr ([2]).

(79) Um die üblichen durchschnittlichen Stundenkosten zu berechnen, die OSE für seine Schulungsaktivitäten berechnen sollte, führte Griechenland einen Vergleich mit anderen Ausbildungseinrichtungen in Griechenland durch. Dieser Vergleich der Schulungskosten mit den Marktpreisen war kein direkter Vergleich, da OSE die einzige Organisation ist, die technische Seminare für Schienenfahrzeugführer und zu anderen schienenverkehrsbezogene Themen anbietet. Daher wurden LAEK (Fonds für Beschäftigung und berufliche Ausbildung) und IEKEM TEE (Institut für allgemeine und berufliche Bildung für die Mitglieder der Ingenieurskammer Griechenlands), aufgrund der ausbildungsbezogenen Dienstleistungen, die sie anbieten, für den Vergleich ausgewählt.

(80) Zur Zeit des Abschlusses der SLA zahlte LAEK Begünstigten Zuschüsse in Höhe von [20-40] EUR pro Stunde pro Person für Personalschulungen, wenn sie externe Ausbilder bzw. Schulungsleistungen nutzten. Für interne Personalschulungsleistungen durch die Unternehmen selbst (mit eigenen Ausbildern und/oder einer eigenen Infrastruktur), lagen die Zuschüsse von LAEK je nach Teilnehmerzahl zwischen 33 EUR und 14 EUR pro Stunde und Person, wie in Tabelle 5 dargestellt.

Tabelle 5

Durchschnittlicher Zuschuss von LAEK für interne Schulungen pro Stunde und Teilnehmer

(in EUR)

Anzahl der Teilnehmer	Durchschnittlicher Zuschuss pro Stunde und Teilnehmer
Bis zu 3	33
Bis zu 6	25
Bis zu 15	16
Bis zu 35	14

(81) Nach Ansicht Griechenlands zahlte IEKEM TEE zur Zeit des Abschlusses der SLA durchschnittlich 26 EUR für entsprechende technische Seminare, wie in Tabelle 6 von Griechenland dargelegt.

Tabelle 6

Ausbildungsgebühren pro Stunde für Schulungen von IEKEM TEE

(in EUR/Std.)

Anbieter der Schulung	Schulung	Gebühren
IEKEM TEE	Nachschulung von Sicherheitstechnikern	9,90
IEKEM TEE	Prüfung und Versicherung von industrieller Infrastruktur und Materialien	13,39

([1]) Richtlinie 2014/106/EU der Kommission vom 5. Dezember 2014 zur Änderung der Anhänge V und VI der Richtlinie 2008/57/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des Eisenbahnsystems in der Gemeinschaft (ABl. L 355 vom 12.12.2014, S. 42).

([2]) Aufsichtsbehörde für den Schienenverkehr (*Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων* oder *RAS*).

(in EUR/Std.)

Anbieter der Schulung	Schulung	Gebühren
IEKEM TEE	Immobilien	13,41
IEKEM TEE	Abschluss in Management & Unternehmensführung	14,35
IEKEM TEE	Autocard 2009-3D	15,75
IEKEM TEE	Projektmanagement für Ingenieure	15,75
PWC Training Services	Management — Mini-MBA	16,88
Griechischer Managementverband	Abschluss in Umweltmanagement	17,31
PWC Training Services	Mehrwertsteuer: Rechnungswesen und Praktiken	18,00
PWC Training Services	Rechnungswesen und Steuerworkshop für Endverbraucher	20,51
PWC Training Services	Analyse von Jahresabschlüssen	25,33
Economotechniki Seminars S.A.	Kostensenkungspraktiken in der Lebensmittelindustrie	35,00
Economotechniki Seminars S.A.	Operationelle Strukturierung von Lagern und Unternehmenslogistik	35,00
Advanced Business Process Management S.A.	Computerbasierte Preisgestaltung	57,40
Advanced Business Process Management S.A.	Verbesserung des Finanzergebnisses und buchhalterische Streitigkeiten	57,40
Advanced Business Process Management S.A.	Industrielle Kostenkalkulation	60,68
Durchschnittliche Gebühr pro Stunde		26,63

(82) Griechenland erklärte, dass die durchschnittlichen Stundenkosten pro Teilnehmer, die zwischen TRAINOSE und OSE ausgehandelt wurden, im Rahmen des Marktvergleichs liegen. Die Kosten für die Schulung der Mitarbeiter von TRAINOSE durch OSE seien vergleichbar mit den Kosten für die Bereitstellung ähnlicher Dienstleistungen durch andere Unternehmen. Darüber hinaus seien bei den Verhandlungen die üblichen Rabattierungspraktiken bei Schulungsprogrammen für Unternehmen mit vielen Schulungsteilnehmern berücksichtigt worden.

5.5.4. *SLA über die Anmietung von Büroräumen*

(83) Griechenland betonte, dass die monatliche Miete von [0-10] EUR pro m^2 für Büroräume mit einer Gesamtfläche von [0-5 000] m^2, d. h. insgesamt [0-50 000] EUR monatlich, zu Marktpreisen auf der Grundlage einer Bewertung der Immobilien von OSE im Jahr 2005 (Anpassung im Jahr 2011) durch GAIAOSE, einem Unternehmen, das vollkommen getrennt und unabhängig von TRAINOSE ist, festgelegt worden sei. Als Grundlage für die Bewertung sei ein Bericht der Eurobank Properties Services für Gebäude in Athen mit ähnlichen Eigenschaften verwendet worden.

(84) Griechenland erklärte, dass bei der Anpassung der Miete der Zustand der vermieteten Gebäude, der Standort und der sich weiter verschlechternde Zustand der Umgebung, die sinkende Nachfrage am Immobilienmarkt und die unsichere Wirtschaftslage berücksichtigt worden seien. Griechenland teilte mit, dass zur Zeit des Abschlusses der SLA die meisten Mietverträge neu verhandelt worden waren, was zu einer Senkung der Miete von bis zu 30 % geführt habe.

5.5.5. *SLA über die Anmietung von Reisebussen*

(85) Griechenland erklärte, dass die jährlichen Mietkosten für jedes von TRAINOSE gemietete Fahrzeug in Abhängigkeit des aktuellen Werts und seiner Abschreibungskosten für das jeweilige Jahr berechnet worden seien. Um sicherzustellen, dass Marktpreise verlangt werden, sei der aktuelle Wert jedes benutzten Fahrzeugs am 1. Januar 2011 und die jeweilige Abschreibung vom Lieferanten jedes Fahrzeugtyps geschätzt worden.

5.6. **Vereinbarkeit der Beihilfe mit dem Binnenmarkt**

(86) Griechenland teilte mit, dass die Maßnahmen als Beihilfe betrachtet werden sollen, die im Sinne von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe b AEUV vereinbar ist; dieser besagt, dass die Beihilfe als vereinbar mit dem Binnenmarkt erachtet werden kann, wenn das Ziel der „*Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben eines Mitgliedstaats*“ erreicht werden soll.

(87) Griechenland behauptete, dass es seit dem ersten Stabilitätsprogramm im Dezember 2010 aufgrund der verfehlten Haushaltsziele wegen Budgetüberschreitungen, Steuerflucht, zu optimistischen Steuerprognosen und der nicht gelungenen Reform des Gesundheits- und Rentensystems nicht in der Lage gewesen sei, eine ausgeglichenen Haushalt zu erreichen. 2009 habe der Regierungssektor mehr als 50 % des BIP ausgemacht, was private Investitionen verdrängt und die Wirtschaftsleistung geschwächt habe. 2009 habe die Bruttostaatsverschuldung 115 % des BIP betragen, während die Nettoauslandsverschuldung fast 100 % des BIP ausmachte, wobei 75 % der Nettoauslandsverschuldung den öffentlichen Sektor betrafen und relativ langfristige Laufzeiten haben.

(88) Laut Griechenland haben die starren Produkt- und Arbeitsmärkte und die unterdurchschnittliche Leistung in vielen strukturpolitischen Bereichen negative Auswirkungen auf die wirtschaftliche Leistung des Landes gehabt und zu einer niedrigen Beschäftigung und einer geringen Arbeitsproduktivität geführt. Griechenland sei daher besonders anfällig für die globale Finanz- und Wirtschaftskrise in den Jahren 2008 und 2009 gewesen. Die durchschnittliche Kapitaladäquanzquote der griechischen Banken habe sich Ende 2009 um 11,7 %, teils dank öffentlicher Kapitalhilfen, verbessert. Problemkredite seien jedoch von 5 % im Jahr 2008 auf 7,7 % im Dezember 2009 gestiegen, was Bedenken hinsichtlich der Kreditwürdigkeit bei den Staatsschulden aufgeworfen habe.

(89) Im April 2010 habe Griechenland um offizielle finanzielle Hilfe gebeten, was zum Abschluss der Absichtserklärung von 2010 geführt habe. Aufgrund der systemischen Bedeutung des griechischen Schienenverkehrssektors und seiner direkten Abhängigkeit vom griechischen Staatshaushalt, verlange die Absichtserklärung die Umstrukturierung des gesamten griechischen Schienenverkehrssektors als Bedingung für die Zahlung der von Griechenland beantragten Finanzhilfe.

(90) Die Umstrukturierung des Schienenverkehrssektors sei für Griechenland von höchster Wichtigkeit. Der Schienenverkehr spiele für die regionale Entwicklung Griechenlands eine wichtige Rolle und eine mögliche Einstellung dieser Dienste habe katastrophale Folgen für die gesamte griechische Wirtschaft.

(91) TRAINOSE sei der einzige Anbieter von Schienenverkehrsdienstleistungen in Griechenland. Das Unternehmen bediene eine Reihe von Strecken sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr im 2 554 km langen Stadt- und Nahverkehrsschienennetz, das vom Süden bis zum Norden Griechenlands durch die größten Städte und Häfen verlaufe. Sollte TRAINOSE seinen Betrieb einstellen oder seine Dienstleistungen erheblich unterbrechen, hätte dies schwerwiegende negative Auswirkungen auf eine Reihe von Interessenvertretern. Dies würde insbesondere die Passagiere, Kunden/Lieferanten, die Mitarbeiter, andere schienenbezogene private und öffentliche Unternehmen und letztendlich die griechische Wirtschaft insgesamt treffen, da viele aktuelle Geschäftstätigkeiten und, was noch wichtiger sei, potenzielle Geschäftsmöglichkeiten, insbesondere im Güterverkehrssektor, verloren gingen oder erheblich ausgebremst würden.

(92) Jede Einstellung/Unterbrechung des Betriebs von TRAINOSE würde bedeuten, dass den Passagieren eine Reihe von öffentlichen Verkehrsstrecken sowohl im Stadt- als auch im Nahverkehr für eine bestimmte Zeit nicht mehr zur Verfügung stünden. TRAINOSE führe täglich etwa 300 Personenverkehrsdienste durch, einschließlich hochwertiger Nahverkehrs- und Intercity-Dienstleistungen; etwa 16 Mio. Passagiere nutzen jährlich die Dienstleistungen von TRAINOSE. Die von TRAINOSE bedienten Strecken von gemeinwirtschaftlichem Interesse machen mehr als 98 % aller inländischen Personenverkehrsstrecken in Griechenland aus. Jede Unterbrechung der Schienenverkehrsdienstleistungen würde für das gesamte öffentliche Verkehrsnetz eine erhebliche Belastung bedeuten, vor allem in den städtischen Verkehrsnetzen von Athen (das jährlich von 8 Mio. Personen genutzt werde), Thessaloniki und Patras. Besonders stark frequentierte städtische Strecken werden ausschließlich von TRAINOSE bedient, daher würde ein solches Ereignis nicht nur die Verkehrsbedingungen in den Stadtgebieten verschlechtern, sondern die Passagiere außerdem zwingen, vor allem im Nahverkehr andere teurere Verkehrsmittel zu nutzen. Ein Beispiel hierfür sei die Unterbrechung des TRAINOSE-Dienstes im Jahr 2011 auf der Strecke Edessa-Florina im Norden Griechenlands, aufgrund der die Fahrtkosten für die Passagiere um 50 % gestiegen waren. 2011 habe Griechenland in Absprache mit der Troika entschieden, bestimmte nicht rentable Strecken einzustellen und die Preise für Bahnfahrkarten für die weiter betriebenen Strecken erheblich zu erhöhen. Gleichzeitig habe Griechenland beschlossen, keine Sondertarife mehr anzubieten, die vormals Studenten, Militärangehörigen, Großfamilien usw. angeboten worden seien.

(93) Darüber hinaus gab Griechenland an, dass TRAINOSE spezielle touristische Nischendienstleistungen auf Provinzstrecken anbiete, die selbst eine Attraktionen darstellen. Solche Strecken fördern die dringend benötigte lokale Wirtschaftsaktivität und erweitern und ergänzen das wichtige kritische Produktangebot der griechischen Tourismusindustrie.

(94) Die von TRAINOSE transportierten Frachttonnen werden auf jährlich mehr als [0-500] Millionen Tonnen geschätzt. Hiervon seien etwa [50-100] % für den Export bestimmt. Somit trage TRAINOSE erheblich zu den

Ausfuhrbemühungen der griechischen Fertigungsunternehmen bei. Bestimmte Produkte können aufgrund ihrer Größe und ihres Gewichts nur mit der Bahn transportiert werden und eine Unterbrechung der Schienenverkehrsdienstleistungen hätte schwerwiegende Auswirkungen auf die Lieferkette in Griechenland, und würde Unternehmen wie EBZ S.A. und VIOHALKO S.A. sowie die Häfen von Piräus und Thessaloniki treffen. Während die Privatisierung des Hafens von Piräus 2016 abgeschlossen worden sei, solle der Hafen von Thessaloniki im März 2017 privatisiert werden.

(95) Der Schienenverkehr werde von den griechischen Streitkräften als wichtiges Transportmittel genutzt. Zu diesen Transporten gehören sowohl geplante normale Gütertransporte (Treibstoff, schwere Militärausrüstung) als auch der Transport der griechischen Streitkräfte in Friedenszeiten. Der Schienenverkehr und TRAINOSE seien kritische Elemente für die Transport- und Massenmobilisierungspläne der griechischen Streitkräfte im Falle einer Krise. Es werden regelmäßig Mobilisierungsübungen zur Prüfung unter anderem der Reaktionszeit durchgeführt, bei denen TRAINOSE eine entscheidende Rolle spiele. Für solche Zwecke müsse TRAINOSE jederzeit mindestens […] Waggons und […] Tankwagen verfügbar haben und bereithalten.

(96) TRAINOSE sei ein sehr wichtiger direkter und indirekter Arbeitgeber in Griechenland, wo mehr als 99 % der Unternehmen KMU seien. Das Unternehmen beschäftige 655 Vollzeitmitarbeiter und verfüge über erhebliche langjährige Erfahrungen im Schienenverkehr und Kenntnisse im Schienenverkehrssektor. Griechenland habe bereits eine der höchsten Arbeitslosenraten in der EU (23 %); wenn TRAINOSE seinen Betrieb einstellen würde, würde sich die Situation noch weiter verschlechtern.

(97) Nach Angaben von Griechenland hätte eine Liquidation von TRAINOSE negative Auswirkungen auf seine Zulieferer. EESSTY, der Anbieter von Wartungsdiensten für Schienenfahrzeuge, und OSE, der Schienenverkehrsinfrastrukturbetreiber, hätten erhebliche Schwierigkeiten und müssten wahrscheinlich ihre Geschäftstätigkeiten einstellen. EESSTY beschäftige derzeit 416 Mitarbeiter; etwa 100 % der jährlichen Einnahmen werden durch die Geschäftsbeziehung zu TRAINOSE generiert. OSE beschäftige 1 595 Mitarbeiter (1 396 Mitarbeiter bei OSE und weitere 199 bei ERGOSE, einer Tochtergesellschaft von OSE, die für die Entwicklung und die Modernisierung der Schienenverkehrsinfrastruktur zuständig ist); die Trassenentgelte, die von TRAINOSE 2015 in Rechnung gestellt wurden, machten 86 % der jährlichen Trasseneinnahmen in diesem Jahr aus. Außerdem würde GAIAOSE, der Verwalter der Schienenfahrzeuge und der Immobilien, negativ betroffen. Für eine Reihe von Privatunternehmen, wie Dienstleistungsanbieter und Vertragspartner für Reinigung, Verpflegung und Fahrkartendienste, Spediteure usw. hätte dies ebenfalls negative Folgen.

(98) Darüber hinaus erinnert Griechenland daran, dass der Aufbau eines sicheren, modernen und integrierten Schienenverkehrsnetzes eine der Prioritäten der Union sei. Laut Griechenland sei die Bahn das umweltfreundlichste und sicherste Verkehrsmittel. Daher liefe es allen Bemühungen der Union der letzten Jahre, den Verkehr auf die Schiene zu verlagern und das Schienenverkehrsnetz der Union zu verbessern, entgegen, wenn Griechenland im Wesentlichen ohne Schienenverkehr bliebe. Die Fertigstellung der Modernisierungsarbeiten an der Schienenverkehrsinfrastruktur in den nächsten zwei bis drei Jahren, einschließlich dem Bau und der Elektrifizierung einer neuen Hochgeschwindigkeits-Doppeltrasse für den größten Teil des Schienenverkehrsnetzes, werde sicherstellen, dass die notwendigen Bedingungen für die Bereitstellung effizienterer Schienenverkehrsdienste vorhanden sind.

(99) Griechenland erklärte, dass die Bewilligung der Beihilfe nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe b AEUV auch mit den vergangenen Beschlüssen der Kommission im Einklang stehe. Im Jahr 1987 habe die Kommission eine Beihilfe in Form einer finanziellen Neuorganisation von Unternehmen im öffentlichen Sektor in Griechenland bewilligt, wobei festgestellt worden sei, dass die *„Stilllegung eines so großen Teils der griechischen Industrie ... die Erfolgsaussichten des Sanierungsprogramms erheblich beeinträchtigen“* würde ([1]). Im vorliegenden Fall hätte eine Liquidation von TRAINOSE zweifellos negative Auswirkungen auf Griechenlands Erholungschancen. 1991 habe die Kommission außerdem Beihilfen für ein Reformprogramm in Griechenland bewilligt ([2]) und festgestellt, dass das betreffende Programm ein fester Bestandteil der Entscheidung 91/136/EWG des Rates ([3]) zur Erholung der griechischen Wirtschaft ist. Ähnlich sei im vorliegenden Fall die Umstrukturierung des Schienenverkehrssektors Teil des Finanzierungsabkommens zwischen Griechenland und der Troika zur Erholung der griechischen Wirtschaft.

(100) Darüber hinaus sagte Griechenland zu, die folgenden Maßnahmen durchzuführen, um die weitere Öffnung des griechischen Schienenverkehrsmarktes sicherzustellen:

a) Die Gründung einer unabhängigen Vergabebehörde für öffentliche Dienstleistungsverträge für den Personenschienenverkehr gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, die weder in das Verkehrsministerium, die Sicherheitsbehörde noch in die Aufsichtsbehörde für den Schienenverkehr integriert ist, sollte bis Dezember 2013 vollständig durchgeführt werden.

([1]) Entscheidung 88/167/EWG der Kommission vom 7. Oktober 1987 betreffend das Gesetz 1386/1983 über Industriebeihilfen der griechischen Regierung (ABl. L 76 vom 22.3.1988, S. 18).
([2]) Entscheidung der Kommission über die staatliche Beihilfe NN 11/91, nicht veröffentlicht.
([3]) Entscheidung 91/136/EWG des Rates vom 4. März 1991 über ein Darlehen der Gemeinschaft an die Griechische Republik (ABl. L 66 vom 13.3.1991, S. 22).

b) Die Laufzeit des öffentlichen Dienstleistungsvertrags mit TRAINOSE für den Personenschienenverkehr sollte bis April 2014 um maximal fünf Jahre verlängert werden.

c) Darüber hinaus werden zukünftige Verträge über Gemeinwohlverpflichtungen von der unabhängigen Vergabestelle über öffentliche Ausschreibungen von gebündelten Dienstleistungen vergeben. Hierzu wird der Vertrag über Gemeinwohlverpflichtungen in Dienstleistungsbündel aufgeteilt, die über verschiedene Verträge über Gemeinwohlverpflichtungen mit einer maximalen Laufzeit von jeweils (5) Jahren vergeben werden. Griechenland stellt sicher, dass jeder dieser Verträge über Gemeinwohlverpflichtungen nach Ablauf von der unabhängigen Vergabestelle neu vergeben wird. Der erforderliche Rechtsrahmen für Gemeinwohlverpflichtungen sollte 2013 in Kraft treten.

d) Die Teilnehmer dieser ersten Ausschreibungen für Verträge über Gemeinwohlverpflichtungen erhalten entsprechende Informationen über den Zeitraum der kommenden Direktvergabe der Gemeinwohlverpflichtung an TRAINOSE und eine ausreichende Frist zur Vorbereitung von Angeboten auf dieser Grundlage.

e) Die Mietverträge hinsichtlich aller Schienenfahrzeuge in allen öffentlichen Dienstleistungsverträgen werden in Bezug auf ihre Laufzeit und im Hinblick auf eine Neuzuweisung von Schienenfahrzeugen angepasst, da dies für die Änderung dieser öffentlichen Dienstleistungsverträge notwendig sein kann. Der Mietvertrag zwischen TRAINOSE und dem Staat sollte ursprünglich mit dem Fünfjahresvertrag über Gemeinwohlverpflichtungen abgestimmt werden, einschließlich einer zusätzlichen Option zur Verlängerung um maximal fünf Jahre. Verträge sollten zu Marktpreisen vergeben werden.

(101) Daher sei die Beihilfe für TRAINOSE nach Auffassung Griechenlands ein wichtiges Element der Bemühungen Griechenlands zur Überwindung einer der schlimmsten Wirtschafts- und Finanzkrisen seiner Geschichte, und diene somit dazu, eine beträchtliche Störung im Wirtschaftsleben eines Mitgliedstaats zu beheben.

6. **RÜCKNAHME DER ANMELDUNG**

(102) Wie in Abschnitt 3 festgestellt, nahm Griechenland seine Anmeldung hinsichtlich der Kapitalerhöhung in Höhe von 65 Mio. EUR (Teil von Maßnahme 2) und den Transfer von fünf Terminals von OSE an TRAINOSE (Maßnahme 6) zurück.

(103) Gemäß Artikel 10 der Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates [1] können die betreffenden Mitgliedstaaten die Anmeldung rechtzeitig, bevor die Kommission einen Beschluss über die Beihilfe getroffen hat, zurückziehen. Gemäß Artikel 10 Absatz 2 der Verordnung (EU) 2015/1589 stellt die Kommission in Fällen, in denen sie das förmliche Prüfverfahren eingeleitet hat, dieses ein.

(104) Da Griechenland seine Anmeldung zurückgezogen hat und weder die Kapitalerhöhung von 65 Mio. EUR (Teil der Maßnahme 2) noch den Transfer der Terminals (Maßnahme 6) weiterverfolgen wird, sollte das förmliche Prüfverfahren gemäß Artikel 108 Absatz 2 AEUV hinsichtlich dieser angemeldeten Maßnahmen eingestellt werden.

7. **BEURTEILUNG**

7.1. **Vorliegen einer staatlichen Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV**

(105) Gemäß Artikel 107 Absatz 1 AEUV „*sind staatliche oder aus staatlichen Mitteln gewährte Beihilfen gleich welcher Art, die durch die Begünstigung bestimmter Unternehmen oder Produktionszweige den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen, mit dem Binnenmarkt unvereinbar, soweit sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.*“

(106) Alle Kriterien in Artikel 107 Absatz 1 AEUV sind kumulativ. Daher müssen die folgenden Bedingungen alle erfüllt sein, um festzustellen, dass die fragliche Maßnahme eine Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellt:

a) der Begünstigte ist ein Unternehmen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV, was bedeutet, dass er eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt;

b) die Maßnahme ist mit staatlichen Mitteln finanziert und dem Staat zuzurechnen;

c) die Maßnahme schafft einen wirtschaftlichen Vorteil;

d) dieser Vorteil ist selektiv;

e) die Maßnahme verfälscht den Wettbewerb oder droht ihn zu verfälschen und kann den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinflussen.

[1] Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates vom 13. Juli 2015 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 248 vom 24.9.2015, S. 9).

7.1.1. *Wirtschaftliche Tätigkeit und Begriff des Unternehmens im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV*

(107) Nach ständiger Rechtsprechung muss die Kommission zunächst festlegen, wer der Begünstigte der zu prüfenden Maßnahmen ist. Artikel 107 Absatz 1 AEUV bezieht sich auf das Konzept der Definition des Beihilfebegünstigten.

(108) Die Kommission ist der Auffassung, dass TRAINOSE durch die Bereitstellung von Personen- und Güterverkehrsdienstleistungen gegen Entgelt eine wirtschaftliche Tätigkeit ausübt. Daher sollte TRAINOSE für den gesamten Zeitraum, in dem die Beihilfemaßnahmen gewährt wurden oder noch gewährt werden, als Unternehmen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV gelten.

7.1.2. *Maßnahme 1: Schuldenerlass*

7.1.2.1. Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit an den Staat

(109) Um als staatliche Beihilfe betrachtet zu werden, muss die Maßnahme mit staatlichen Mitteln finanziert werden und die Entscheidung über die Gewährung der Maßnahme muss dem Staat zurechenbar sein ([1]).

(110) Der Schuldenerlass wird von OSE auf der Grundlage eines gemeinsamen Ministerialerlasses gemäß Artikel 13 Absatz 1 des griechischen Gesetzes Nr. 3891/2010 durchgeführt.

(111) Der Gerichtshof stellte in seinem Urteil in der Rechtssache *Stardust Marine* ([2]) fest, dass Mittel eines dem Privatrecht unterliegenden Unternehmens, dessen Anteile mehrheitlich in staatlichem Eigentum stehen, staatliche Mittel darstellen.

(112) OSE ist zu 100 % im Besitz des griechischen Staates. Somit handelt es sich eindeutig um ein öffentliches Unternehmen im Sinne von Artikel 2 Buchstabe b der Richtlinie 2006/111/EG der Kommission ([3]). Da OSE ein öffentliches Unternehmen ist, sind seine Mittel staatliche Mittel.

(113) Hinsichtlich der Zurechenbarkeit hat der Gerichtshof in seinem Urteil in der Rechtssache *Stardust Marine* außerdem festgestellt, dass die Tatsache, dass der Staat oder eine staatliche Einrichtung alleiniger oder mehrheitlicher Anteilseigner eines Unternehmens ist, nicht ausreicht, um festzustellen, dass ein Mitteltransfer von diesem Unternehmen seinem öffentlichem Anteilseigner zurechenbar ist ([4]). Selbst wenn der Staat in der Lage sei, ein öffentliches Unternehmen zu kontrollieren und einen beherrschenden Einfluss auf dessen Tätigkeiten ausübe, kann nach der Rechtsprechung des Gerichtshofs nicht ohne Weiteres angenommen werden, dass diese Kontrolle in einem konkreten Fall tatsächlich ausgeübt werde, da ein öffentliches Unternehmen mehr oder weniger, entsprechend der vom Staat gewährten Autonomie, unabhängig handeln kann.

(114) Die Kommission stellt fest, dass der Schuldenerlass von OSE auf der Grundlage eines gemeinsamen Ministerialerlasses mit der Anweisung, dass das Unternehmen die Schulden von TRAINOSE erlassen soll, durchgeführt wird.

(115) Angesichts der obigen Ausführungen ist die Kommission der Auffassung, dass beim Schuldenerlass staatliche Mittel verwendet wurden, was vom griechischen Staat beschlossen wurde und somit diesem zuzurechnen ist.

7.1.2.2. Wirtschaftlicher Vorteil

(116) Ein Vorteil im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV ist jeder wirtschaftliche Vorteil, den ein Unternehmen unter normalen Marktbedingungen, d. h. ohne die staatliche Maßnahme, nicht erlangt hätte ([5]). Nur die Auswirkungen der Maßnahme auf das Unternehmen sind relevant, nicht die Ursache oder das Ziel der staatlichen Maßnahme ([6]).

(117) In diesem Fall erlässt Griechenland Schulden in Höhe von 748,6 Mio. EUR, die direkt mit den Schienenverkehrstätigkeiten von TRAINOSE im Zusammenhang stehen. Kein vernünftig marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter würde Verbindlichkeiten in dieser Höhe ohne jede Entschädigung erlassen. Durch die Befreiung

([1]) Urteil des Gerichtshofs vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission („Stardust Marine"), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.
([2]) Urteil Stardust Marine, Rn. 51 ff.
([3]) Richtlinie 2006/111/EG der Kommission vom 16. November 2006 über die Transparenz der finanziellen Beziehungen zwischen den Mitgliedstaaten und den öffentlichen Unternehmen sowie über die finanzielle Transparenz innerhalb bestimmter Unternehmen (ABl. L 318 vom 17.11.2006, S. 17).
([4]) Urteil Stardust Marine, Rn. 51 ff.
([5]) Urteil des Gerichtshofs vom 11. Juli 1996, Syndicat français de l'Express international (SFEI) u. a./La Poste u. a., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, Rn. 60; Urteil des Gerichtshofs vom 29. April 1999, Spanien/Kommission, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, Rn. 41; Urteil des Gerichtshofs vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission („Stardust Marine"), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, Rn. 69.
([6]) Urteil des Gerichtshofs vom 2. Juli 1974, Italien/Kommission, C-173/73, ECLI:EU:C:1974:71, Rn. 13.

TRAINOSES von der rechtlichen Verpflichtung, diese Schulden zu bedienen und letztendlich zurückzuzahlen, werden TRAINOSE mit der Maßnahme effektiv zusätzliche Finanzmittel bereitgestellt, die das Unternehmen für seine wirtschaftlichen Tätigkeiten und/oder Investitionen und Verbesserung seiner Finanzkennzahlen nutzen kann, wodurch wiederum mögliche zukünftige Fremdkapitalkosten gesenkt und/oder der Zugang zu Marktfinanzierung verbessert werden kann. Durch den Schuldenerlass erhält TRAINOSE somit einen wirtschaftlichen Vorteil, der ansonsten zu Marktbedingungen nicht verfügbar wäre.

(118) Griechenland erklärte, dass der Erlass der Schulden von TRAINOSE gegenüber OSE eine Ausgleichsleistung für eine Gemeinwohlverpflichtung beinhalte.

(119) Hinsichtlich der Gewährung eines wirtschaftlichen Vorteils durch eine Ausgleichsleistung für Kosten zur Erfüllung einer Gemeinwohlverpflichtung, hat das Gericht im *Altmark*-Urteil klargestellt, dass die Gewährung eines Vorteils ausgeschlossen werden kann, wenn die folgenden vier kumulativen Bedingungen erfüllt sind ([1]):

a) Zunächst muss das begünstigte Unternehmen tatsächlich mit der Erfüllung von Gemeinwohlverpflichtungen betraut sein und die Verpflichtungen müssen klar definiert sein.

b) Zweitens müssen die Parameter, anhand deren der Ausgleich berechnet wird, zuvor objektiv und transparent aufgestellt werden.

c) Drittens darf der Ausgleich nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Kosten der Erbringung der Gemeinwohlverpflichtung unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns ganz oder teilweise zu decken.

d) Viertens muss, wenn das Unternehmen, das die Gemeinwohlverpflichtung erfüllen soll, nicht über eine öffentliche Ausschreibung zur Auswahl des günstigsten Bieters für diese Dienstleistung ausgewählt wurde, die Höhe der Ausgleichsleistung auf der Grundlage einer Analyse der Kosten, die ein typisches gut geführtes und mit den notwendigen Mitteln angemessen ausgestattetes Unternehmen für die Erfüllung dieser Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns für die Erbringung der Verpflichtungen gehabt hätte, festgelegt werden.

(120) Die Kommission stellt zunächst fest, dass Griechenland keine Beauftragung in Bezug auf den zu prüfenden Zeitraum (d. h. 2007-2010) vorgelegt hat. Artikel 7 des griechischen Gesetzes Nr. 674/1970 bezieht sich lediglich auf die Möglichkeit eines Wirtschaftsbeteiligten, eine Finanzierungsvereinbarung zu verlangen, wenn der Betrieb neuer Strecken oder die Wartung des Betriebs bestehender Strecken verpflichtend übertragen werden und zu unrentablen Tätigkeiten führen oder diese verlängern. Außerdem müssen gemäß Artikel 20 des griechischen Gesetzes Nr. 674/1970 alle Verluste aus der Verpflichtung zur Bereitstellung der Dienstleistungen zu einem spezifischen Preis in dieser Finanzierungsvereinbarung geregelt werden. Nach Artikel 18 des griechischen Gesetzes Nr. 674/1970 muss eine solche Finanzierungsvereinbarung auch die finanziellen Beziehungen zwischen dem Schienennetzbetreiber (zu der Zeit OSE) und dem griechischen Staat regeln und die Vertragsbedingungen für die zu zahlende Ausgleichsleistung zur Deckung einer möglichen Verlustnutzung für einen Zeitraum von nicht länger als 13 Jahren ab der Ratifizierung dieser Vereinbarung beinhalten. Wie Griechenland bestätigte, wurde keine solche Vereinbarung zwischen dem Betreiber und dem griechischen Staat für den zu prüfenden Zeitraum geschlossen. Es folgt, dass TRAINOSE im zu berücksichtigenden Zeitraum von 2007 bis 2010 keine klar definierten Gemeinwohlverpflichtungen erfüllen und ausgleichen musste. Somit entspricht Maßnahme 1 nicht der ersten *Altmark*-Bedingung.

(121) Zweitens wurden, auch wenn nach dem griechischen Gesetz Nr. 2671/1998 der Schienennetzbetreiber (zu dieser Zeit immer noch OSE) zur Erbringung einer Gemeinwohlverpflichtungen betraut war und bestimmte Strecken zu einem bestimmten Preis betreiben musste, die Verpflichtungen des griechischen Staates zum Ausgleich des Schienennetzbetreibers ausdrücklich in Artikel 9.5 des Gesetzes auf den 31. Dezember 2007 begrenzt.

(122) Drittens stellt die Kommission fest, dass die Parameter für die Ausgleichsleistung nicht vorab festgelegt worden sind. Die geplante Ausgleichsleistung basiert allein auf einer nachträglichen Berechnung auf der Grundlage der finanziellen Schätzungen von TRAINOSE nach dessen Umstrukturierung. Die Kommission schlussfolgert daher, dass die Parameter, auf deren Grundlage die mutmaßlich zu geringe Ausgleichsleistung von Griechenland berechnet wurde, nicht im Voraus festgelegt wurden und dass daher Maßnahme 1 auch nicht die zweite *Altmark*-Bedingung erfüllt.

(123) Da die *Altmark*-Bedingungen kumulativ sind, muss die Kommission nicht weiter prüfen, ob die anderen beiden Bedingungen im vorliegenden Fall erfüllt sind.

(124) Daher gelangt die Kommission zu dem Schluss, dass die Entscheidung Griechenlands, die Verbindlichkeiten von TRAINOSE zu erlassen, für dieses Unternehmen einen wirtschaftlichen Vorteil im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellt.

([1]) Urteil des Gerichtshofs vom 24. Juli 2003, Altmark Trans GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, Rn. 87-95.

7.1.2.3. Selektivität

(125) Um in den Anwendungsbereich von Artikel 107 Absatz 1 AEUV zu fallen, muss eine staatliche Maßnahme bestimmte „*Unternehmen oder Produktionszweige*“ begünstigen. Somit fallen nur die Maßnahmen für Unternehmen, die selektiv einen Vorteil gewähren, unter den Begriff der staatlichen Beihilfe. Da nur TRAINOSE von dem Schuldenerlass profitiert und er keinem anderen griechischen Unternehmen als Teil einer allgemeinen wirtschaftspolitischen Maßnahme gewährt wird, handelt es sich um eine selektive Maßnahme im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV.

7.1.2.4. Verfälschung des Wettbewerbs und Auswirkung auf den Handel

(126) Die Kommission muss prüfen, ob die Maßnahme den Wettbewerb verfälscht oder ihn zu verfälschen droht und Auswirkungen auf den Handel zwischen den Mitgliedstaaten haben kann. Es wird davon ausgegangen, dass eine Verfälschung des Wettbewerbs im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV besteht, wenn der Staat einem Unternehmen in einem liberalisierten Sektor, in dem ein Wettbewerb besteht oder bestehen könnte, einen finanziellen Vorteil gewährt ([1]).

(127) Wenn ein von einem Mitgliedstaat gewährter Vorteil die Stellung eines Unternehmens gegenüber seinen Wettbewerbern auf dem unionsinternen Markt stärkt, so ist davon auszugehen, dass letzterer durch den Vorteil beeinflusst wird ([2]). Es ist ausreichend, dass der Begünstigte der Beihilfe mit anderen Unternehmen auf Wettbewerbsmärkten konkurriert ([3]).

(128) Der europäische Schienengüterverkehr wurde am 15. März 2003 erstmals für den Wettbewerb im Transeuropäischen Schienengüternetz durch das erste Eisenbahnpaket geöffnet ([4]). Mit dem zweiten Eisenbahnpaket wurde der gesamte internationale Güterverkehr am 1. Januar 2006 und der nationale Schienengüterverkehr am 1. Januar 2007 liberalisiert ([5]). Verschiedene Mitgliedstaaten hatten jedoch ihre nationalen Märkte bereits vor diesem Datum einseitig liberalisiert.

(129) Hinsichtlich des Personenverkehrs wurde am 1. Januar 2010 mit dem dritten Eisenbahnpaket der Markt für den internationalen Personenverkehr geöffnet ([6]). Obwohl dies nur internationale Verkehrsdienste betrifft, gehören auch die Aktivitäten des Begünstigten auf dessen Strecken hierzu. Wie vom Gericht im *Altmark*-Urteil festgestellt wurde, schließt die Tatsache, dass ein Verkehrsunternehmen nur in einem Mitgliedstaat aktiv ist, auf jeden Fall nicht aus, dass eine Beihilfe den unionsinternen Handel verfälschen kann ([7]). In dieser Hinsicht muss festgestellt werden, dass verschiedene Mitgliedstaaten seit 1995 einseitig ihren Personenschienenverkehr geöffnet haben und dass Vorteile, die einem Schienenverkehrsunternehmen in einem Mitgliedstaat bewilligt werden, die Möglichkeit für einen Wettbewerber aus einem anderen Mitgliedstaat verringert, in diesem geografischen Markt wirtschaftlich tätigt zu werden.

([1]) Urteil des Gerichts erster Instanz vom 15. Juni 2000, Alzetta Mauro u. a./Kommission, T-298/97, ECLI:EU:T:2000:151, Rn. 141-147.

([2]) Siehe insbesondere das Urteil des Gerichtshofs vom 17. September 1980, Philip Morris/Kommission, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, Rn. 11; Urteil des Gerichtshofs vom 22. November 2001, Ferring/ACOSS, C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, Rn. 21; Urteil des Gerichtshofs vom 29. April 2004, Italien/Kommission, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, Rn. 44.

([3]) Urteil des Gerichts erster Instanz vom 30. April 1998, Het Vlaamse Gewest/Kommission, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

([4]) Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 1), Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 26), Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29).

([5]) Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29 April 2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur (Agenturverordnung) (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 1), Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft und zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen und der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (Richtlinie über die Eisenbahnsicherheit) (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44), Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 114) und Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 164).

([6]) 2007 wurde ein drittes Paket angenommen, das Folgendes umfasst: Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1), Verordnung (EG) Nr. 1371/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Rechte und Pflichten der Fahrgäste im Eisenbahnverkehr (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 14), Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft sowie der Richtlinie 2001/14/EG über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn und die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 44) und Richtlinie 2007/59/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über die Zertifizierung von Triebfahrzeugführern, die Lokomotiven und Züge im Eisenbahnsystem in der Gemeinschaft führen (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 51).

([7]) Urteil des Gerichtshofs vom 24. Juli 2003, Altmark Trans und Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, Rn. 77-81.

(130) Im vorliegenden Fall bietet TRAINOSE Dienstleistungen im Wettbewerb mit anderen Unternehmen an, die Verkehrsdienstleistungen im Binnenmarkt anbieten, und einige dieser Dienstleistungen sind grenzüberschreitend. Daher stärkt der selektive wirtschaftliche Vorteil, der TRAINOSE mit dem geplanten Schuldenerlass gewährt wurde, die wirtschaftliche Position des Unternehmens, da es den Schienenverkehrsbetreiber von seinen im Zeitraum 2007 bis 2010 entstandenen Schulden befreit. Somit wird TRAINOSE Schienenverkehrsdienste im Binnenmarkt anbieten, ohne alle relevanten Investitionen und/oder Betriebskosten der Vergangenheit tragen zu müssen.

(131) Die Kommission kommt zu dem Schluss, dass die Maßnahme den Wettbewerb im Binnenmarkt verfälscht oder zu verfälschen droht und den Handel zwischen den Mitgliedstaaten beeinträchtigen kann.

7.1.2.5. Schlussfolgerung

(132) Hinsichtlich der oben genannten Erwägungen stellt die Kommission fest, dass der Schuldenerlass, den Griechenland durchführen möchte, eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellt.

7.1.3. *Maßnahme 2: Kapitalerhöhung*

7.1.3.1. Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit an den Staat

(133) Wie in Erwägungsgrund 109 dargelegt, muss die fragliche Maßnahme mit staatlichen Mitteln finanziert werden und die Entscheidung über die Gewährung der Maßnahme muss dem Staat zurechenbar sein.

(134) Die Kapitalerhöhung wurde direkt aus dem griechischen Staatshaushalt finanziert und vom interministeriellen Komitee für öffentliche Unternehmen und Organisationen beschlossen, einem Komitee, das die griechischen Zentralbehörden repräsentiert.

(135) Somit wurde die Kapitalerhöhung mit staatlichen Mitteln finanziert, die auch vom griechischen Staat beschlossen wurden und diesem zuzurechnen sind.

7.1.3.2. Wirtschaftlicher Vorteil

(136) Griechenland behauptete, dass die Kapitalerhöhung keinen unrechtmäßigen wirtschaftlichen Vorteil zugunsten von TRAINOSE darstelle, da kein privater Investor in einer ähnlichen Situation wie in Griechenland sich entschieden hätte, weiter in das Unternehmen zu investieren, um die bestehenden Investitionen zu sichern, anstatt die Liquidation des Unternehmen durchzuführen. Griechenland erwartete, dass es durch die Kapitalerhöhung, die zur Umstrukturierung von TRAINOSE, gefolgt von der Privatisierung des Unternehmens, führt, einen großen Teil seiner Investitionen zurückerhalten und negative Auswirkungen für OSE vermeiden kann.

(137) Um festzustellen, ob die griechischen Investitionen einen Vorteil zugunsten von TRAINOSE darstellen, muss geprüft werden, ob ein ähnlich großer privater Investor, der unter normalen marktwirtschaftlichen Bedingungen tätig ist (Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten), unter ähnlichen Umständen die fragliche Investition getätigt hätte ([1]).

(138) Griechenland erklärte, dass seine Entscheidung, TRAINOSE Kapital zuzuführen, das Ziel verfolge, einen Zusammenbruch des einzigen Schienenverkehrsbetreibers in Griechenland und negative Auswirkungen auf die griechische Wirtschaft insgesamt zu verhindern.

(139) Der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten sollte geprüft werden, unabhängig von allen Erwägungen, die sich ausschließlich auf die Rolle des Mitgliedstaats als öffentliche Behörde beziehen (z. B. soziale oder regionalpolitische Überlegungen oder Erwägungen einer sektorbezogenen Politik) ([2]). Anders

([1]) Siehe beispielsweise das Urteil des Gerichtshofs vom 21. März 1990, Belgien/Kommission („Tubemeuse"), C-142/87, ECLI:EU: C:1990:125, Rn. 29; Urteil des Gerichtshofs vom 21. März 1991, Italien/Kommission („ALFA Romeo"), C-305/89, ECLI:EU: C:1991:142, Rn. 18 u. 19; Urteil des Gerichts erster Instanz vom 30. April 1998, Cityflyer Express/Kommission, T-16/96, ECLI:EU: T:1998:78, Rn. 51; Urteil des Gerichts erster Instanz vom 21. Januar 1999, Neue Maxhütte Stahlwerke und Lech-Stahlwerke/Kommission, verbundene Rechtssachen T-129/95, T-2/96 und T-97/96, ECLI:EU:T:1999:7, Rn. 104; Urteil des Gerichts erster Instanz vom 6. März 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale und Land Nordrhein-Westfalen/Kommission, verbundene Rechtssachen T-228/99 und T-233/99, ECLI:EU: T:2003:57.

([2]) Urteil des Gerichtshofs vom 5. Juni 2012, Kommission/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, Rn. 79, 80 u. 81; Urteil des Gerichtshofs vom 10. Juli 1986, Belgien/Kommission, C-234/84, ECLI:EU:C:1986:302, Rn. 14; Urteil des Gerichtshofs vom 10. Juli 1986, Belgien/Kommission, C-40/85, ECLI:EU:C:1986:305, Rn. 13; Urteil des Gerichtshofs vom 14. September 1994, Spanien/Kommission, verbundene Rechtssachen C-278/92 bis C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, Rn. 22; Urteil des Gerichtshofs vom 28. Januar 2003, Deutschland/Kommission, C-334/99, ECLI:EU:C:2003:55, Rn. 134; Urteil des Gerichts erster Instanz vom 6. März 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale und Land Nordrhein-Westfalen/Kommission, verbundene Rechtssachen T-228/99 und T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57; Urteil des Gerichts erster Instanz vom 24. September 2008, Kahla Thüringen Porzellan/Kommission, T-20/03, ECLI:EU:T:2008:395; Urteil des Gerichts erster Instanz vom 17. Oktober 2002, Linde/Kommission, T-98/00, ECLI:EU:T:2002:248.

ausgedrückt, wird eine staatlichen Maßnahme beispielsweise aus politischen Gründen, aus Gründen wie der sozialen oder regionalen Entwicklung bewilligt, die die Verluste des Unternehmens erhöht oder seine Gewinne vermindert, kann die staatliche Entscheidung, obwohl sie aus politischer Sicht rational ist, auch Erwägungen berücksichtigen, die ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter normalerweise nicht berücksichtigen oder sogar ablehnen würde, wenn sie die erwartete Rendite des Unternehmens vermindern würden. Daher stellt die Kommission fest, dass zum Zweck der Prüfung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten für die Kapitalerhöhung die negativen Auswirkungen auf die griechische Wirtschaft und die Tatsache, dass TRAINOSE der einzige Schienenverkehrsdienstleister in Griechenland ist, vernachlässigt werden muss.

(140) Griechenland erklärte außerdem, dass bereits 2009 geplant gewesen sei, TRAINOSE im Hinblick auf eine Privatisierung umzustrukturieren, und daher eine akzeptable Rendite des zugeführten Kapitals in einem angemessenen Zeitraum erwartet werden konnte. Griechenland betonte ferner, dass eine vorübergehend geringere Rendite für einen vorhandenen Investor akzeptabel wäre.

(141) Ob eine staatliche Maßnahme mit den Marktbedingungen im Einklang steht, muss vorab unter Berücksichtigung der zum Zeitpunkt des Beschlusses über die Maßnahme vorliegenden Informationen geprüft werden ([1]). Denn jeder umsichtige marktwirtschaftlich handelnde Wirtschaftsbeteiligte prüft in der Regel vorab die Strategie und die finanziellen Aussichten eines Vorhabens ([2]). Es genügt nicht, sich auf nachträgliche wirtschaftliche Beurteilungen zu stützen, die rückblickend feststellen, dass die von dem betreffenden Mitgliedstaat getätigte Investition tatsächlich rentabel war ([3]).

(142) Eine wirtschaftlich Beurteilung auf der Grundlage einer allgemein akzeptierten Standardprüfmethode ([4]) muss auf den verfügbaren objektiven, überprüfbaren und zuverlässigen Daten beruhen ([5]), die ausreichend detailliert sind und die wirtschaftliche Situation zu dem Zeitpunkt, als die Transaktion beschlossen wurde, unter Berücksichtigung des Risikos und zukünftiger Erwartungen darstellen. Eine weithin akzeptierte Standardmethode zur Prüfung der (jährlichen) Rendite ist die Berechnung des internen Zinsfußes (IRR) ([6]). Außerdem kann die Investitionsentscheidung hinsichtlich ihres Kapitalwerts (NPV) beurteilt werden ([7]), was in den meisten Fällen ähnliche Ergebnisse wie beim IRR ergibt.

(143) Vor dem Beschluss der Kapitalerhöhung in Höhe von 60 Mio. EUR durch das interministerielle Komitee für öffentliche Unternehmen und Organisationen 2009 wurde von Griechenland keine Rentabilitätsprüfung der erwarteten Rendite weder mit einer der allgemein akzeptierten Standardprüfmethoden noch mit einer anderen Methode durchgeführt. Es wurden den Anteilseignern keine Belege für die zukünftige Rentabilität von Griechenland zur Unterstützung des Beschlusses der Kapitalerhöhung bei TRAINOSE vorgelegt. Es gab für die Anteilseigner von TRAINOSE kein Dokument mit einer Darstellung oder Berechnung der Kapitalrendite oder einer Wertsteigerung der Beteiligung Griechenlands nach der Kapitalinvestition. Die Kommission stellt fest, dass TRAINOSES Gewinn- und Verlustvorhersagen nur zeigen, dass erwartet wurde, dass das Unternehmen ab 2011 wieder rentabel arbeiten würde. Die bis 2013 kumulierte erwartete Rentabilität (14 Mio. EUR) reichte sogar aus, um die erwarteten Verluste von TRAINOSE im Jahr 2011 (-165 Mio. EUR) auszugleichen.

(144) Darüber hinaus prüfte Griechenland weder die Aussichten für die Privatisierung von TRAINOSE, noch wurden die erwarteten Privatisierungserlöse beziffert. Die Kommission stellt fest, dass es zu dem Zeitpunkt, als die Kapitalerhöhung unwiderruflich beschlossen wurde (d. h. im Jahr 2009) möglicherweise nur wage Privatisierungspläne des Unternehmens gegeben hat, jedoch kein Privatisierungsmandat veröffentlicht und auch keine verbindlichen Angebote übermittelt wurden und es immer noch unklar war, ob die Privatisierung überhaupt erfolgreich sein wird. TRAINOSE wurde erst 2010 in das griechische Privatisierungsprogramm aufgenommen ([8]) und erst 2013 beschloss Griechenland tatsächlich, die Privatisierung des Unternehmens durchzuführen ([9]). Nichtsdestotrotz übermittelte kein Investor ein verbindliches Angebot und der Privatisierungsprozess musste 2016 erneut gestartet werden, was zu der erwarteten Privatisierung im Jahr 2017 führte.

(145) Die Tatsache, dass die betreffende staatliche Stelle gegenüber einem Unternehmen wirtschaftlich exponiert war, sollte bei der Prüfung, ob eine Transaktion den Marktbedingungen entspricht, berücksichtigt werden ([10]). Eine

([1]) Urteil des Gerichtshofs vom 5. Juni 2012, Kommission/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, Rn. 83, 84, 85 u. 105; Urteil des Gerichtshofs vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, Rn. 71 u. 72; Urteil des Gerichts erster Instanz vom 30. April 1998, Cityflyer Express/Kommission, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, Rn. 76.

([2]) Urteil des Gerichtshofs vom 5. Juni 2012, Kommission/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, Rn. 82-85 u. 105.

([3]) Urteil des Gerichtshofs vom 5. Juni 2012, Kommission/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, Rn. 85.

([4]) Siehe Urteil des Gerichts erster Instanz vom 29. März 2007, Scott/Kommission, T-366/00, ECLI:EU:T:2007:99, Rn. 134, und Urteil des Gerichtshofs vom 16. Dezember 2010, Seydaland Vereinigte Agrarbetriebe, C-239/09, ECLI:EU:C:2010:778, Rn. 39.

([5]) Siehe Urteil des Gerichts erster Instanz vom 16. September 2004, Valmont Nederland BV/Kommission, T-274/01, ECLI:EU:T:2004:266, Rn. 71.

([6]) Der interne Zinsfuß (IRR) basiert nicht auf bilanzierten Gewinnen eines bestimmten Jahres, sondern berücksichtigt die künftigen Zahlungsströme, mit denen der Investor während der gesamten Lebensdauer der Investition rechnet. Er ist definiert als der Diskontierungssatz, bei dem der Nettogegenwartswert eines Zahlungsstroms gleich Null ist.

([7]) Der Nettogegenwartswert ist die Differenz zwischen den während der Lebensdauer der Investition anfallenden positiven und negativen Zahlungsströmen, die auf ihre Rendite abgezinst werden (die Kapitalkosten).

([8]) Siehe Erwägungsgrund 14.

([9]) Siehe Erwägungsgrund 15.

([10]) Siehe Urteil des Gerichtshofs vom 3. April 2014, ING Groep NV, C-224/12 P, ECLI:EU:C:2014:213, Rn. 29-37.

vorherige Verpflichtung muss im Rahmen alternativer Szenarien zum Zweck der Prüfung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten berücksichtigt werden. Im Falle einer Kapitalerhöhung oder eines Schuldenerlasses in einem öffentlichen Unternehmen, das in Schwierigkeiten ist, sollte die erwartete Rendite einer solchen Investition mit der erwarteten Rendite im alternativen Szenario der Liquidation des Unternehmens verglichen werden. Sollte die Liquidation höhere Gewinne oder geringere Verluste ergeben, so würde ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter diese Option wählen ([1]).

(146) Griechenland hat vor der Kapitalerhöhung die Aussichten auf Gewinne bei einer möglichen Liquidation von TRAINOSE nicht geprüft. Die Kommission stellt fest, dass sich die Vermögenswerte von TRAINOSE am 31. Dezember 2008 auf 104 Mio. EUR beliefen, wohingegen die Schulden 376 Mio. EUR betrugen. Daher würde Griechenland als Anteilseigner von TRAINOSE in einem hypothetischen Liquidationsszenario wahrscheinlich nicht von einer Rendite profitieren. Als Konsequenz würde Griechenland ohne weitere Investitionen in das Unternehmen, abgesehen vom Verlust der Anteile, rechtlich gesehen keine Haftung übernehmen.

(147) Unbeachtet des sozialen und politischen Drucks, der sich aus der Entscheidung, TRAINOSE zu liquidieren, entstehen würde, ist die Kommission weiterhin der Ansicht, dass die Kosten für einen marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten in einer ähnlichen Situation gleich Null wären, da der griechische Staat alleiniger Anteilseigner von TRAINOSE ist. Unter diesen Umständen konnte die Kapitalerhöhung nur einen Verlust für den griechischen Staat bedeuten, dem ein marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter nicht zugestimmt hätte.

(148) Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die Entscheidung für eine Kapitalerhöhung von TRAINOSE in Höhe von 60 Mio. EUR einen wirtschaftlichen Vorteil zugunsten von TRAINOSE darstellt, den das Unternehmen unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte.

7.1.3.3. Selektivität

(149) Von der Kapitalerhöhung profitierte nur TRAINOSE; sie war nicht Teil einer größeren allgemeinen wirtschaftspolitischen Maßnahme für griechische Unternehmen. Sie ist somit selektiv im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV.

7.1.3.4. Verfälschung des Wettbewerbs und Auswirkung auf den Handel

(150) Aus den in Abschnitt 7.1.2.4 genannten Gründen verfälschte die Kapitalerhöhung den Wettbewerb im Binnenmarkt oder drohte ihn zu verfälschen und konnte auch den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

7.1.3.5. Schlussfolgerung

(151) Hinsichtlich der oben genannten Erwägungen stellt die Kommission fest, dass die Kapitalerhöhung von 60 Mio. EUR, die 2009 durchführt wurde, eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellt.

7.1.4. *Maßnahme 3: Jährliche Zuschüsse zugunsten von TRAINOSE für den Zeitraum 2011 bis 2013*

7.1.4.1. Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit an den Staat

(152) Die jährlichen Zuschüsse zugunsten von TRAINOSE für den Zeitraum 2011 bis 2013 wurden direkt aus dem griechischen Staatshaushalt bewilligt, daher wird die Maßnahme durch staatliche Mittel finanziert, die auch vom Staat beschlossen wurden und ihm somit zuzurechnen sind.

7.1.4.2. Wirtschaftlicher Vorteil

(153) Griechenland behauptete, dass die jährlichen Zuschüsse zugunsten von TRAINOSE für den Zeitraum 2011 bis 2013 eine Ausgleichsleistung für eine Gemeinwohlverpflichtung beinhalten.

(154) Nach den Leitlinien des Gerichtshofs im *Altmark*-Urteil ([2]), stellt die Kommission fest, dass die Vereinbarung über eine Gemeinwohlverpflichtung für den Zeitraum 2011 bis 2013 nicht über eine Ausschreibung abgeschlossen wurde.

([1]) Siehe hierzu das Urteil des Gerichts erster Instanz vom 12. Dezember 2000, Alitalia/Kommission, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, oder das Urteil des Gerichtshofs vom 24. Januar 2013, Frucona/Kommission, C-73/11 P, ECLI:EU:C:2013:32, Rn. 79 u. 80.

([2]) Siehe Erwägungsgrund 119.

(155) Wenn die Gemeinwohlverpflichtung nicht über ein Ausschreibungsverfahren vergeben wird, muss die Höhe der Ausgleichsleistung auf der Grundlage einer Analyse der Kosten, die ein typisches gut geführtes und mit den notwendigen Mitteln angemessen ausgestattetes Unternehmen für die Erfüllung dieser Verpflichtungen unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns für die Erbringung der Verpflichtung gehabt hätte, bestimmt werden.

(156) Die Kommission stellt fest, dass TRAINOSE zum Zeitpunkt des Abschlusses der Vereinbarung über eine Gemeinwohlverpflichtung 2011 finanzielle Schwierigkeiten hatte und seine Kosten nicht als Kosten eines typischen gut geführten und mit den notwendigen Mitteln für die Erfüllung der Anforderungen der Gemeinwohlverpflichtung ausgestatteten Unternehmens angesehen werden konnten. Die Ausgleichsleistung für die Gemeinwohlverpflichtung für die Jahre 2011 bis 2013 basierten auf Schätzungen des Umstrukturierungsplans von TRAINOSE ohne eine alternative Prüfung der Kosten eines typischen gut geführten und mit den notwendigen Mitteln für die tatsächliche Erfüllung der Anforderungen der Gemeinwohlverpflichtung durchzuführen. Daher geht die Kommission davon aus, dass dieses Kriterium nicht erfüllt ist.

(157) Da die *Altmark*-Bedingungen kumulativ sind, muss nicht weiter geprüft werden, ob die anderen drei *Altmark*-Bedingungen im vorliegenden Fall erfüllt werden.

(158) Daher wird geschlussfolgert, dass die Zuschüsse zugunsten von TRAINOSE im Zeitraum 2011 bis 2013 einen wirtschaftlichen Vorteil zugunsten von TRAINOSE im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen.

7.1.4.3. Selektivität

(159) Die jährlichen Zuschüsse im Zeitraum 2011 bis 2013 wurden nur TRAINOSE gewährt und nur dieses Unternehmen profitierte davon, daher waren sie selektiv im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV.

7.1.4.4. Verfälschung des Wettbewerbs und Auswirkung auf den Handel

(160) Aus den in Abschnitt 7.1.2.4 genannten Gründen verfälschten die Zuschüsse den Wettbewerb im Binnenmarkt oder drohten ihn zu verfälschen und konnten auch den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

7.1.4.5. Schlussfolgerung

(161) Hinsichtlich der oben genannten Erwägungen stellt die Kommission fest, dass die jährlichen Zuschüsse, die Griechenland dem Unternehmen im Zeitraum 2011 bis 2013 gewährte, eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen.

7.1.5. *Maßnahme 4: Transfer von Mitarbeitern von TRAINOSE zu anderen öffentlichen Auftraggebern*

7.1.5.1. Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit an den Staat

(162) Die Regelung für den Transfer von Mitarbeitern von TRAINOSE ergibt sich aus dem griechischen Gesetz Nr. 3891/2010. Es legt den Transfer von Mitarbeiten von TRAINOSE zu anderen öffentlichen Auftraggebern wie Ministerien oder Gemeindeverwaltungen fest, die sie aus ihren öffentlichen Mitteln bezahlen.

(163) Somit wurde die Maßnahme mit staatlichen Mitteln finanziert und auch vom griechischen Staat beschlossen und ist diesem somit zuzurechnen.

7.1.5.2. Wirtschaftlicher Vorteil

(164) Laut Griechenland stellt der Abbau von Arbeitskräften durch den Transfer von Mitarbeitern keinen Vorteil zugunsten von TRAINOSE dar, da er als einmalige Ausgleichsleistung für den strukturellen Nachteil betrachtet werden muss, den TRAINOSE weiterhin in Bezug auf die verbleibenden Mitarbeiter tragen muss.

(165) Um den möglichen Vorteil aus dem Mitarbeitertransfer zu beziffern, legte Griechenland alternativ eine Studie vor, die von einem Beratungsunternehmen erstellt wurde. Gemäß der Studie beläuft sich der Vorteil auf die Differenz zwischen den „normalen Kosten“ einer hypothetischen freiwilligen Frührentenregelung eines privaten Unternehmens und den Kosten einer hypothetischen freiwilligen Frührentenregelung für die Mitarbeiter von TRAINOSE. Letztere würden sich auf 120 Mio. EUR belaufen. Griechenland argumentiert jedoch, dass die „außergewöhnlichen Kosten“, die sich für das Unternehmen aus dem beamtenähnlichen Status der Mitarbeiter von TRAINOSE, sowohl der transferierten als auch der verbleibenden 904 Mitarbeiter, ergeben, von den Kosten der hypothetischen freiwilligen Frührentenregelung abgezogen werden müssen. Laut Griechenland liege der „wahre“ Vorteil des Transfers der Mitarbeiter bei 37 Mio. EUR.

(166) Die Kommission stellt fest, dass immer dann ein Vorteil vorliegt, wenn die finanzielle Situation eines Unternehmens infolge einer staatlichen Maßnahme unter Bedingungen, die von den normalen Marktbedingungen abweichen, verbessert wird ([1]). In dieser Hinsicht ist nicht nur die Gewährung eines positiven wirtschaftlichen Vorteils für den Begriff der staatlichen Beihilfe relevant, sondern auch die Reduzierung wirtschaftlicher Belastungen kann einen Vorteil darstellen. Dazu gehört jede Verringerung von Belastungen, die das Unternehmen normalerweise tragen müsste ([2]). Es muss geprüft werden, ob sich die finanzielle Situation des Unternehmens nach der staatlichen Maßnahme, im Vergleich zur finanziellen Situation, in der sich das Unternehmen ohne die durchgeführte Maßnahme befände, verbessert hat ([3]).

(167) Es muss daher geprüft werden, ob der Transfer der Mitarbeiter von TRAINOSE einer Entlastung von einem strukturellen Nachteil entspricht, den TRAINOSE ohne diese Maßnahme weiterhin hätte.

(168) Die Kommission stellt fest, dass TRAINOSE einen Personalüberschuss hatte. Unter normalen Marktbedingungen müsste ein Unternehmen in dieser Situation eine freiwillige Frührentenregelung einführen, um den Mitarbeitern Anreize zu bieten, in Rente zu gehen. Laut Griechenland verfügte TRAINOSE jedoch nicht über die Mittel für eine solche Regelung, daher wurde die Regelung für den Transfer von Mitarbeitern zu anderen öffentlichen Arbeitgebern vom griechischen Staat eingeführt.

(169) Das Argument, dass die Maßnahme keinen Vorteil zugunsten von TRAINOSE darstellt, da sie eine Ausgleichsleistung für einen gewissen Nachteil ist, der sich für das Unternehmen aus Verpflichtungen aus früheren Tarifverträgen ergibt, kann nicht akzeptiert werden. Der Transfer der Mitarbeiter von TRAINOSE reduzierte die Personalkosten, die TRAINOSE hätte zahlen müssen und normale Kosten eines Unternehmens darstellen, auch wenn sich diese Kosten aus dem speziellen Status der Mitarbeiter von TRAINOSE ergaben und höher waren, als bei Mitarbeitern, die diesen Status nicht genießen ([4]).

(170) Darüber hinaus kann der finanzielle Vorteil zugunsten von TRAINOSE, der sich aus den niedrigeren Personalkosten aufgrund des Transfers einiger Mitarbeiter zu anderen öffentlichen Arbeitgebern ergibt, nicht mit den mutmaßlichen Nachteilen, die sich aus dem beamtenähnlichen Status der Mitarbeiter von TRAINOSE aus den Kollektivverträgen ergeben, verglichen werden.

(171) Um die Argumente von Griechenland hinsichtlich der mutmaßlichen Nachteile durch den beamtenähnlichen Status der Mitarbeiter von TRAINOSE zu beantworten, können drei Erwägungen aufgestellt werden. Erstens verfügte und verfügt TRAINOSE auch weiterhin nach der vollständigen Öffnung des griechischen Schienenverkehrsmarktes für den Wettbewerb über ausgebildetes und kompetentes Personal, ohne das die Marktposition des Unternehmens nicht aufrechterhalten werden kann. Zweitens wurden, wie von Griechenland herausgestellt, nach den neuen Tarifverträgen zahlreiche Vorteile für die Mitarbeiter von TRAINOSE gestrichen und Maßnahmen zur Reduzierung der Kosten des bestehenden Personals für TRAINOSE durchgeführt. Drittens gibt es derzeit keine anderen aktiven Schienenverkehrsdienstleister in Griechenland und der allgemeine Vergleich Griechenlands mit anderen privaten Arbeitnehmern mit ähnlicher Arbeitserfahrung kann nicht als gültiger Ansatz angesehen werden, bei dem die Besonderheiten der Mitarbeiter von TRAINOSE berücksichtigt werden.

(172) Angesichts der obigen Erwägungen scheinen die Kosten in Bezug auf die Vorteile aus früheren Gesetzen normale Kosten zu sein, die jedes andere Unternehmen tragen muss. Daher begünstigt die Erstattung solcher Kosten durch den Mitarbeitertransfer TRAINOSE im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV.

7.1.5.3. Selektivität

(173) Von dem Mitarbeitertransfer profitierte nur TRAINOSE; er ist daher selektiv im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV.

7.1.5.4. Verfälschung des Wettbewerbs und Auswirkung auf den Handel

(174) Aus den in Abschnitt 7.1.2.4 genannten Gründen verfälschte der Mitarbeitertransfer den Wettbewerb im Binnenmarkt oder drohte ihn zu verfälschen und konnte auch den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

([1]) Urteil des Gerichtshofs vom 11. Juli 1996, SFEI u. a., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, Rn. 60; Urteil des Gerichtshofs vom 29. April 1999, Spanien/Kommission, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, Rn. 41.

([2]) Urteil des Gerichtshofs vom 15. März 1994, Banco Exterior de España, C-387/92, ECLI:EU:C:1994:100, Rn. 13; Urteil des Gerichtshofs vom 19. September 2000, Deutschland/Kommission, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, Rn. 25; Urteil des Gerichtshofs vom 19. Mai 1999, Italien/Kommission, C-6/97, ECLI:EU:C:1999:251, Rn. 15; Urteil des Gerichtshofs vom 3. März 2005, Heiser, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, Rn. 36.

([3]) Urteil des Gerichtshofs vom 2. Juli 1974, Italien/Kommission, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, Rn. 13.

([4]) Beschluss 2012/540/EU der Kommission vom 20. Dezember 2011 über die staatliche Beihilfe C 25/08 (ex NN 23/08) Frankreichs zugunsten von France Télécom Reform der Finanzierung der Ruhegehälter der bei France Télécom beschäftigten Beamten (ABl. L 279 vom 12.10.2012, S. 1); bestätigt durch das Urteil des Gerichtshofs vom 26. Oktober 2016, Orange/Kommission, C-211/15 P, ECLI:EU:C:2016:798, und das Urteil des Gerichtshofs vom 22. Oktober 2014, British Telecommunications/Kommission, C-620/13, ECLI:EU:C:2014:2309.

7.1.5.5. Schlussfolgerung

(175) Hinsichtlich der oben genannten Erwägungen stellt die Kommission fest, dass der Transfer der Mitarbeiter von TRAINOSE zu anderen öffentlichen Auftraggebern im Zeitraum 2011 bis 2013 eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellt.

7.1.6. *Maßnahme 5: Dienstleistungsvereinbarungen (SLA) zwischen TRAINOSE und OSE*

7.1.6.1. Wirtschaftlicher Vorteil

(176) Wie in Abschnitt 3.5.5 dargelegt, wurde im Einleitungsbeschluss der Kommission daran gezweifelt, ob die SLA zwischen TRAINOSE und OSE zu Marktbedingungen abgeschlossen wurden.

(177) Als Antwort auf den Einleitungsbeschluss legte Griechenland weitere Erklärungen zur Methode vor, mit der die Gebühren für die Dienstleistungen in den verschiedenen SLA zwischen TRAINOSE und OSE festgelegt wurden. Wie in Erwägungsgrund 72 dargelegt, erklärte Griechenland, dass die SLA im Einklang mit den Empfehlungen der Troika zu Marktbedingungen abgeschlossen worden seien und somit keinen wirtschaftlichen Vorteil zugunsten von TRAINOSE darstellen.

(178) Daher muss untersucht werden, ob die Vertragsbedingungen der zwischen TRAINOSE und OSE abgeschlossenen SLA einen wirtschaftlichen Vorteil zugunsten von TRAINOSE darstellen, den TRAINOSE unter normalen Marktbedingungen nicht gehabt hätte ([1]). Zu diesem Zweck muss die Kommission prüfen, ob ein hypothetischer marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter in einer ähnlichen Situation gegenüber OSE, unter Berücksichtigung der verfügbaren Informationen und den herrschenden Marktbedingungen zu diesem Zeitpunkt und aller vorhersehbaren Entwicklungen, diese fraglichen SLA zu den gleichen Vertragsbedingungen abgeschlossen hätte ([2]).

(179) Die SLA wurden nicht mithilfe eines vom Wettbewerb bestimmten, transparenten, nicht diskriminierenden und bedingungslosen Ausschreibungsverfahrens abgeschlossen, was einen direkten und spezifischen Beleg für die Einhaltung der Marktbedingungen geliefert hätte. Die Troika empfahl, die SLA abzuschließen, um die bereits bestehenden Geschäftsbeziehungen mit OSE zu formalisieren; das Unternehmen war zu dieser Zeit nicht nur der Infrastrukturmanager sondern auch Anbieter der Schienenfahrzeuge und Wartungsdienstleistungen, der Personalschulungen, Büros und Reisebusse von TRAINOSE. Zu dem Zeitpunkt, als die SLA abgeschlossen wurden, war TRAINOSE der einzige Schienenverkehrsdienstleister in Griechenland. TRAINOSE war außerdem abhängig von den Dienstleistungen, die von OSE angeboten wurden.

(180) Die Tatsache, dass die SLA nicht ausgeschrieben wurden, bedeutet nicht, dass sie nicht zu Marktbedingungen abgeschlossen wurden ([3]). Da keine Ausschreibung durchgeführt wurde, kann die Einhaltung der Marktbedingungen in den SLA im Hinblick auf die Bedingungen, zu denen vergleichbare Transaktionen von vergleichbaren privaten Betreibern in vergleichbaren Situationen durchgeführt wurden (Referenzwert) oder mit anderen Prüfmethoden geprüft werden ([4]).

(181) Um einen geeigneten Referenzwert festzulegen, ist es notwendig, der Art des betreffenden Unternehmens, der Art der entsprechenden Transaktion und dem betreffenden Markt oder den betreffenden Märkten besondere Aufmerksamkeit zu schenken. Der Zeitpunkt der Transaktionen ist außerdem besonders wichtig, wenn sich wichtige wirtschaftliche Entwicklungen ereignet haben. Gegebenenfalls müssen die verfügbaren Marktdaten an die spezifischen Besonderheiten der staatlichen Transaktion angepasst werden ([5]). Die Daten ergeben häufig keinen präzisen Referenzwert, sondern eher einen Bereich möglicher Werte durch die Prüfung einer Reihe von vergleichbaren Transaktionen.

([1]) Urteil des Gerichtshofs vom 11. Juli 1996, SFEI u. a., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, Rn. 60; Urteil des Gerichtshofs vom 29. April 1999, Spanien/Kommission, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, Rn. 41.

([2]) Bekanntmachung der Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (2016/C 262/01), Rn. 74; Urteil des Gerichts vom 28. Februar 2012, Land Burgenland und Österreich/Kommission, verbundene Rechtssachen T-268/08 und T-281/08, ECLI:EU:T:2012:90; Rechtssache T-274/01, Valmont/Kommission, ECLI:EU:T:2004:266, Rn. 45; Rechtssache C-290/07 P Kommission/Scott, ECLI:EU:C:2010:480, Rn. 68; verbundene Rechtssachen T-228/99 und T-233/99 Westdeutsche Landesbank Girozentrale/Kommission, ECLI:EU:T:2003:57, Rn. 246 und die dort zitierte Rechtsprechung. Urteil des Gerichtshofs vom 5. Juni 2012, Kommission/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, Rn. 83, 84, 85 u. 105; Urteil des Gerichtshofs vom 16. Mai 2002, Frankreich/Kommission (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, Rn. 71 u. 72; Urteil des Gerichts erster Instanz vom 30. April 1998, Cityflyer Express/Kommission, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, Rn. 76.

([3]) Siehe Urteil des Gerichts vom 12. Juni 2014, Sarc/Kommission, T-488/11, ECLI:EU:T:2014:497, Rn. 98.

([4]) Bekanntmachung der Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (2016/C 262/01), Rn. 97.

([5]) Siehe Urteil des Gerichts erster Instanz vom 6. März 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale und Land Nordrhein-Westfalen/Kommission, verbundene Rechtssachen T-228/99 und T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57, Rn. 251.

a) *SLA über Wartungsdienste für Schienenfahrzeuge*

(182) Die Kommission stellt fest, dass der Preis für die Bereitstellung von Wartungsdiensten für Schienenfahrzeuge in Abhängigkeit der Kosten für Material und Ersatzteile, der Kosten für das Wartungspersonal und der relevanten Verwaltungskosten errechnet wurde. Somit deckte der in der SLA festgesetzte Preis alle Kosten in Bezug auf die Bereitstellung der von OSE angebotenen Wartungsdienstleistungen, auch einschließlich eines Anteils der relevanten Verwaltungskosten.

(183) Der wichtigste Kostentreiber für die Bereitstellung von Wartungsdiensten sind die Kosten für das Wartungspersonal. AMEL, das Unternehmen, das für den Metrobetrieb in Athen bis 2010 zuständig war, war das einzige Unternehmen in Griechenland, das mit OSE vergleichbar war, wenn man die Art der bereitgestellten Dienstleistungen und die vorherrschende Marktumgebung berücksichtigt. Vor Abschluss der SLA zahlte OSE seinen Wartungsmitarbeitern ein Jahresgehalt von [25 000-50 000] EUR bzw. einen Stundenlohn von [20-40] EUR. Die Kommission stellt fest, dass das Jahresgehalt eines Wartungstechnikers bei AMEL zur Zeit des Abschlusses der SLA zwischen [25-50 000] EUR und [25 000-50 000] EUR lag, je nach Ausbildung und Beschäftigungsjahren im Unternehmen, was ein durchschnittliches Jahresgehalt für einen Wartungstechniker bei AMEL von [25 000-50 000] EUR ergibt. Dementsprechend war das durchschnittliche Gehalt des Wartungspersonals bei OSE mit dem Gehalt eines Wartungstechnikers bei AMEL vergleichbar.

(184) Die Kommission stellt fest, dass nach dem Inkrafttreten des Gesetzes Nr. 3899/2010 die Kosten für das Wartungspersonal von OSE weiter um [0-5] EUR pro Stunde sank, während die Vereinbarung mit TRAINOSE nicht angepasst wurde. Infolgedessen stieg der Gewinn von OSE um [0-5] EUR pro Wartungsstunde, was zu einem weiteren Anstieg der marktorientierten Gewinnspanne von OSE von [0-10] % beitrug.

(185) Die Kommission stellt weiterhin fest, dass die SLA für eine Dauer von zwei Jahren abgeschlossen wurde und um ein weiteres Jahr verlängert werden konnte. Die SLA beinhaltete außerdem Vertragsstrafen für Verzögerungen bei der Lieferung der Schienenfahrzeuge und für verspätete Zahlungen. Dies zeigt, dass die SLA unter Berücksichtigung der wirtschaftlichen Interessen der Parteien abgeschlossen wurde und kein verstecktes Mittel zu sein scheint, um OSE zu nutzen, um TRAINOSE einen unrechtmäßigen Vorteil über den Marktbedingungen zu bescheren.

(186) Angesichts der obigen Erwägungen kann festgestellt werden, dass die SLA über die Bereitstellung von Wartungsdiensten für Schienenfahrzeuge von einem hypothetischen marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten abgeschlossen worden wäre und daher keinen unrechtmäßigen wirtschaftlichen Vorteil zugunsten von TRAINOSE darstellt.

b) *SLA über das Leasing von Schienenfahrzeugen*

(187) Die Kommission stellt fest, dass die Leasinggebühren für Schienenfahrzeuge, die in der SLA festgelegt wurden, auf den jährlichen Abschreibungskosten der Finanzierung dieser Schienenfahrzeuge basieren. Dementsprechend spiegelt der Abschreibungsfaktor den Finanzierungsmix wider und entspricht […] des Wertes, der aus den eigenen Mitteln des Unternehmens finanziert wurde und […] des Wertes, der über Darlehen finanziert wurde.

(188) Die Kommission stellt fest, dass der Abschreibungsfaktor vollständig mit den Rechnungslegungsstandards der griechischen Aktienunternehmen übereinstimmt und dass die Jahresabschlüsse von OSE jährlich von einem externen Wirtschaftsprüfer geprüft wurden. Darüber hinaus entspricht der Wert der im Anlagenverzeichnis von OSE aufgeführten Schienenfahrzeuge den Marktwerten, da die Jahresabschlüsse von OSE auf den IFRS basieren.

(189) Angesichts der obigen Ausführungen stellt die Kommission fest, dass die SLA über das Leasing von Schienenfahrzeugen zu Marktbedingungen abgeschlossen wurde und somit keinen unrechtmäßigen wirtschaftlichen Vorteil zugunsten von TRAINOSE darstellt.

c) *SLA über Personalschulungen*

(190) Die Kommission stellt fest, dass TRAINOSE vor dem Aufsetzen der SLA über Personalschulungen versuchte, die Schulungskosten pro Stunde, die von anderen Ausbildungseinrichtungen in Griechenland verlangt wurden, zu vergleichen. Da OSE der einzige Anbieter von technischen Schulungen für Schienenfahrzeugführer und andere schienenverkehrsbezogene Themen ist, war dies kein direkter Vergleich der Kosten für Personalschulungen.

(191) Wie in Erwägungsgrund 79 dargelegt, wurden LAEK und IEKEM TEE aufgrund ihrer ausbildungsbezogenen Dienstleistungen für diesen Vergleich herangezogen. Die Schulungskosten pro Stunde liegen zwischen [0-20] EUR und [20-40] EUR für Schulungen von LAEK und zwischen [0-15] EUR und [50-70] EUR für Schulungen von IEKEM TEE.

(192) Die Kommission stellt fest, dass die zwischen OSE und TRAINOSE verhandelten Schulungskosten im Rahmen der Marktpreise lagen und dass daher die SLA über Personalschulungen zu Marktbedingungen abgeschlossen wurde und keinen unrechtmäßigen wirtschaftlichen Vorteil zugunsten von TRAINOSE darstellt. Die Schulungskosten werden in Abhängigkeit der Gesamtzahl der während des Schulungsprogramms durchgeführten Unterrichtsstunden, der Anzahl der Teilnehmer des Schulungsprogramms (mindestens fünf (5) Personen) und den durchschnittlichen Stundenkosten des Schulungsprogramms pro Teilnehmer, je nach Anzahl der Teilnehmer je Schulungsprogramm wie folgt berechnet:

Anzahl der Teilnehmer	Durchschnittliche Kosten pro Stunde in Euro
$5 \leq X \leq 10$	[20-40]
$10 \leq X \leq 15$	[20-40]
$15 < X$	[0-20]

d) *SLA über die Anmietung von Büroräumen*

(193) Die in der SLA im Jahr 2011 vereinbarte Miete für die Anmietung von Büroräumen wurde auf der Grundlage des Berichts eines unabhängigen Immobiliensachverständigen Ende 2005 und von GAIAOSE angepasst, um den aktuellen Zustand der Gebäude und der Umgebung und die vorherrschenden Marktbedingungen zu berücksichtigen.

(194) Ende 2005 betrug der geschätzte Mietpreis der Büros [10-20] EUR pro m². Das Gebäude, in dem sich die gemieteten Büros befinden, wurde 1972 gebaut und erfüllt nicht die Standards moderner Büroinfrastruktur, da es keine offenen Räume und einen sehr hohen Anteil (30 %) an Gemeinschaftsbereichen hat. Das Gebäude selbst befindet sich in einem mittelmäßigen baulichen Zustand, während sich die Umgebung im Laufe der letzten Jahre verschlechtert hat, einschließlich gestiegener Kriminalität.

(195) Die Kommission stellt fest, dass zum Zeitpunkt des Abschlusses der SLA über die Anmietung von Büroräumen die Nachfrage nach Büroräumen zwischen Ende 2005 und Februar 2011 aufgrund der auftretenden Wirtschaftskrise um bis 30 % sank, was zu einer Senkung der Mieten führte. Dies wird vom Marktbericht des privaten unabhängigen Sachverständigen, Eurobank Properties Services bestätigt, der die Marktpreise für Gebäudemieten mit ähnlichen Eigenschaften in dem Gebiet, in dem sich die Büros befinden auf 11 EUR bis 14 EUR pro m² für Juli 2010 schätzte, was einem Rückgang um 20 % gegenüber 2009 entspricht.

(196) Unter Berücksichtigung der in den Erwägungsgründen 193 und 194 genannten Faktoren wurde die monatliche Miete von [10-20] EUR pro m² 2005 auf [0-10] EUR pro m² 2011 angepasst. Diese Anpassung führte zu einer Senkung um [20-40] %, was etwa der Senkung der Preise in dem Gebiet und dem Zustand der gemieteten Gebäude entspricht ([1]). Neben der Grundmiete musste TRAINOSE alle Kosten in Verbindung mit den Büroräumen, wie Wartung, Energie, Steuern und Abgaben usw. tragen.

(197) Angesichts der obigen Erwägungen stellt die Kommission fest, dass die SLA über die Anmietung von Büroräumen zu Marktbedingungen abgeschlossen wurde und dass sie keinen unrechtmäßigen wirtschaftlichen Vorteil zugunsten von TRAINOSE darstellt.

e) *SLA über die Anmietung von Reisebussen*

(198) Die Kommission stellt fest, dass die Leasinggebühren für Reisebusse und andere Fahrzeuge in der entsprechenden SLA auf Marktwerten der jeweiligen Fahrzeuge zum 1. Januar 2001, angepasst durch die jährliche Abschreibung, basieren. Der Marktwert der Fahrzeuge sowie die jährliche Abschreibung wurden von den Lieferanten der Fahrzeuge geschätzt.

(199) Angesichts der obigen Ausführungen stellt die Kommission fest, dass die SLA über die Anmietung von Reisebussen zu Marktbedingungen abgeschlossen wurde und somit keinen unrechtmäßigen wirtschaftlichen Vorteil zugunsten von TRAINOSE darstellt.

f) *Schlussfolgerung*

(200) Angesichts der obigen Ausführungen schlussfolgert die Kommission, dass die SLA keinen unrechtmäßigen wirtschaftlichen Vorteil zugunsten von TRAINOSE darstellen.

([1]) Siehe Bank of Greece, The real estate market: developments and prospect, Jahresbericht 2010 (April 2011): https://www.bankofgreece.gr/BogDocumentEn/Governor%27s_AnnualReport2010,April2011ChapterV,S,ection2.pdf.

(201) Angesichts der Tatsache, dass die erforderlichen Bedingungen für das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV kumulativ sind, so ist die Nichterfüllung einer dieser Bedingungen entscheidend. Daher muss nicht mehr geprüft werden, ob Maßnahme 5 die anderen Bedingungen in Artikel 107 Absatz 1 AEUV erfüllt.

(202) Somit kommt die Kommission zu dem Schluss, dass Maßnahme 5 keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellt.

7.2. **Rechtmäßigkeit der Beihilfe**

(203) Gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV müssen die Mitgliedstaaten die Kommission über geplante oder geänderte Beihilfen informieren und dürfen die vorgeschlagenen Maßnahmen nicht umsetzen, bis das Verfahren gemäß Artikel 108 Absatz 2 AEUV einen abschließenden Beschluss ergeben hat.

(204) Die Kommission stellt fest, dass Maßnahme 1 noch nicht durchgeführt wurde und die Durchführung diesem Beschluss unterliegt. Da Maßnahme 1 noch nicht durchgeführt wurde, stellt die Kommission fest, dass Griechenland die Mitteilungspflicht gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV erfüllt hat ([1]).

(205) Die Kommission stellt fest, dass die Maßnahmen 2, 3 und 4 im Zeitraum 2011 bis 2013 durchgeführt wurden. Die mit diesen Maßnahmen gewährte Beihilfe wurde von der Kommission nicht genehmigt; somit hat Griechenland seine Stillhaltepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV nicht erfüllt. Daher stellen die Maßnahmen 2, 3 und 4 unrechtmäßige staatliche Beihilfen dar.

7.3. **Vereinbarkeit der Beihilfe**

(206) Da die Maßnahmen 1, 2, 3 und 4 eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen, muss die Kommission prüfen, ob die Beihilfe mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

(207) Angesichts der sehr spezifischen Umstände des vorliegenden Falls und der griechischen Wirtschaft, versicherte Griechenland, dass die betreffende Beihilfe als mit dem Binnenmarkt gemäß Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe b AEUV vereinbar anzusehen sei, da mit der Beihilfe eine beträchtliche Störung im Wirtschaftsleben eines Mitgliedstaats behoben werden soll.

(208) Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe b AEUV besagt: „*Als mit dem Binnenmarkt vereinbar können angesehen werden: […] Beihilfen […] zur Behebung einer beträchtlichen Störung im Wirtschaftsleben eines Mitgliedstaats; […]*“

(209) Wie bei jeder Abweichung von einem Verbot von staatlichen Beihilfen laut Artikel 107 Absatz 1 AEUV muss diese Vorschrift interpretiert und restriktiv angewandt werden. Eine solche strikte Anwendung verlangt die Berücksichtigung insbesondere der Art und der objektiven Schwere der Störung im Wirtschaftsleben des betreffenden Mitgliedstaats einerseits und andererseits der Geeignetheit, Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit der Beihilfe, diese anzugehen, während die mögliche systemische Bedeutung und Position des Begünstigten und des betreffenden Sektors und die Vermeidung übermäßiger negativer Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen den Mitgliedstaaten berücksichtigt werden müssen.

7.3.1. *Die wirtschaftliche Lage in Griechenland*

(210) Die wirtschaftliche Lage in Griechenland ist objektiv durch eine beispiellos tiefe und lange Krise gekennzeichnet. Griechenland verzeichnete 2016 im neunten Jahr in Folge eine Rezession Am stärksten war die Rezession in den Jahren 2009, 2010, 2011 und 2012 (Verringerung des realen BIP um 3,1 %, 4,9 %, 7,1 % bzw. 6 %). Im Zeitraum 2008 bis 2016 ging das BIP insgesamt um mehr als 25 % zurück. Es wurde erwartet, dass die Bruttostaatsverschuldung Griechenlands 2016 ihren Höhepunkt von 179,7 % des BIP erreicht. Die Arbeitslosenquote lag in Griechenland bei durchschnittlich 24,9 % und stieg in einigen Regionen bis auf 30,7 %, während die Arbeitslosenquote in der EU-28 durchschnittlich bei 9,4 % liegt. Der griechische Staat hat praktisch keinen Zugang zu den Kapitalmärkten, und seine öffentlichen Finanzen sind immer noch abhängig von der Euro-Gruppe und anderen internationalen Gläubigern, die neue Tranchen der geplanten Darlehen, die immer noch diskutiert werden, freigeben. Daher war die griechische Wirtschaft im Juni 2017 immer noch sehr anfällig für Unsicherheiten und Störungen.

(211) Wie die Kommission in ihrem Beschluss vom 20. Dezember 2011 in Anwendung von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe b AEUV im Hinblick auf die Maßnahmen für die Situation in Griechenland festgestellt hat ([2]), geht der Umfang und die Dauer des wirtschaftlichen Rückgangs Griechenlands über die Herausforderungen hinaus, die die Volkswirtschaften der Mitgliedstaaten im Rahmen ihrer üblichen Geschäftszyklen erfahren, in denen Konjunkturrückgänge als Teil der normalen Wachstumskurve und der Entwicklung akzeptiert werden müssen.

([1]) Urteil des Gerichts erster Instanz vom 14. Januar 2004, Fleuren Compost/Kommission, T-109/01, ECLI:EU:T:2004:4.
([2]) SA.34044 (2011/N), Griechenland, Prolongation of the Greek temporary scheme for loan guarantees (ABl. C 29 vom 2.2.2012, S. 4).

(212) Die außergewöhnlichen Auswirkungen der Krise und die Möglichkeit, Energiedienstleistungsanbietern, die wichtige Positionen im griechischen Markt einnahmen, staatliche Beihilfen gewähren zu können, um die Auswirkungen zu beheben oder anzugehen, wurde auch von der Kommission in den Jahren 2013 und 2014 anerkannt ([1]). Darüber hinaus sieht die Kommission in der Tat die Verlängerung der Unterstützung durch staatliche Beihilfen für den griechischen Finanzsektor bis zum 30. Juni 2017 als erforderlich an, um eine beträchtliche Störung der griechischen Wirtschaft, in Anwendung von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe b zu beheben ([2]). Die Schlussfolgerungen hinsichtlich der Situation der griechischen Wirtschaft seit Dezember 2011 bleiben weiterhin für die Zwecke der Anwendung des Beihilferechts bestehen.

(213) Die Kommission stimmt mit Griechenland überein, dass die Situation Auswirkungen auf den griechischen Schienenverkehrssektor hatte und eine Reihe von Störungen verursachte, wie den Rückgang der Nachfrage nach Schienenverkehrsdienstleistungen für Personen und Güter aufgrund der Schließung verschiedener Unternehmen, der Zahlungsunfähigkeit einiger Unternehmen (z. B. der griechischen Zuckerindustrie oder „HSI“) und auch den Rückgang der griechischen Geschäftstätigkeiten in bestimmten Bereichen sowie die mögliche Liquidation von TRAINOSE. Die Kommission stellt fest, dass die bedienten Personenkilometer zwischen 2008 und 2012 um 49 % und die Frachttonnenkilometer sogar um 64 % zurückgegangen sind.

(214) Unterbrechungen der Schienenverkehrsdienstleistungen würden für das gesamte öffentliche Verkehrsnetz eine erhebliche Belastung bedeuten, vor allem in den städtischen Verkehrsnetzen von Athen (das jährlich von 8 Mio. Personen genutzt wird), Thessaloniki und Patras. Die Bedeutung von TRAINOSE als einzigem Anbieter von Personen- und Güterverkehrsdienstleistungen in Griechenland zeigte sich auf der Höhe der Flüchtlingskrise, als einige Bahnstrecken teilweise geschlossen oder der Verkehr reduziert wurde. Als die Grenze von Idomeni geöffnet war, fuhren etwa acht Güterzüge täglich nach Zentraleuropa und zurück. Nach dem Schließen der Grenze wurde dieser Verkehr auf nur noch vier Züge reduziert, die über eine längere Strecke durch das benachbarte Bulgarien fuhren, was höhere Transportkosten für griechische Ein- und Ausführer bedeutete. Ein Güterzug mit 34 Waggons würde normalerweise bis zu 50 000 EUR für den Transport nach Zentraleuropa in zwei bis drei Tagen kosten. Doch durch die längere Strecke dauert der Transport bis zu 12 Tage länger, was zu einer Kostensteigerung von fast 20 % führt. Die direkten Zusatzkosten für einen Verband von Ausführern in Nordgriechenland, der etwa 500 kleine Unternehmen repräsentiert, belaufen sich auf etwa 5 Mio. EUR, und haben Bemühungen, die Wirtschaft nach der sechsjährigen Rezession wieder in Gang zu bringen, behindert. Zu diesem Zweck ist es wichtig sicherzustellen, dass das strategische Ziel des Verkaufs von 100 % der Kapitalanteile von TRAINOSE an einen Investor reibungslos verläuft, was als Meilenstein für die Durchführung des mit der Euro-Gruppe vereinbarten Programms angesehen werden muss ([3]).

7.3.2. *Die Rolle von TRAINOSE in der griechischen Wirtschaft*

(215) Infolge der tiefen und lange andauernden Wirtschaftskrise hat TRAINOSE einen nie da gewesenen Rückgang seiner Betriebseinnahmen und einen Anstieg seiner Schulden erlebt, wie in Tabelle 1 dargestellt. Darüber hinaus hat die Kombination aus nie da gewesenen und außergewöhnlichen Bedingungen zu überfälligen Forderungen im griechischen Schienenverkehrssystem, zu einem Personalüberschuss und zu einem Investitionsstau in der Infrastruktur geführt, was negative Auswirkungen auf OSE ([4]) hatte und die Anbindung des Schienenverkehrsnetzes in Griechenland in Gefahr brachte.

(216) Die mit den in diesem Beschluss gewährten oder geplanten Maßnahmen zugunsten von TRAINOSE sowie OSE ermöglichten es diesen Unternehmen, das griechische Schieneninfrastrukturnetz zu erhalten und die unterentwickelte Infrastruktur (wie die Elektrifizierung der Strecke Athen-Tithore) zu verbessern sowie weiterhin Personen- und Güterverkehrsdienstleistungen über das 2 554 km lange Stadt- und Nahverkehrsschienennetz, das vom Süden bis zum Norden Griechenlands verläuft und durch die größten Städte und Häfen verläuft, anzubieten.

(217) Die Kommission stellt fest, dass TRAINOSE täglich rund 300 Personenverkehrsdienstleistungen durchführt und dass ca. 16 Mio. Personen jährlich die Dienstleistungen von TRAINOSE nutzen. Die von TRAINOSE bedienten Strecken von gemeinwirtschaftlichem Interesse machen mehr als 98 % aller inländischen Personenverkehrsstrecken in Griechenland aus. Jede Einstellung/Unterbrechung des Betriebs von TRAINOSE würde notwendigerweise dazu führen, dass den Fahrgästen wichtige öffentliche Strecken, sowohl im Stadt- als auch im Nahverkehr, nicht mehr zur Verfügung stehen. In diesem Fall wäre eine mögliche Notfallmaßnahme zur Fortführung der Gemeinwohlverpflichtung die einzige Option.

(218) Jede Unterbrechung der Schienenverkehrsdienstleistungen würde auch für das gesamte öffentliche Verkehrsnetz eine erhebliche Belastung bedeuten, vor allem in den städtischen Verkehrsnetzen von Athen (das jährlich von

([1]) Beschluss der Kommission vom 5. Februar 2013 in der Beihilfesache SA.34986 (2012/NN) — Griechenland — Liquidity support in the energy sector — DEPA, noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht — erweitert in SA. 36871 (2013/NN), DEPA Liquidity support extension (ABl. C 348 vom 3.10.2014, S. 1), und Beschluss der Kommission vom 31. Juli 2014 in der Beihilfesache SA.36323 — Griechenland — Liquidity Support to Greek PPC (2013/NN) (ABl. C 348 vom 3.10.2014, S. 7).

([2]) Beschluss der Kommission vom 19. Dezember 2016 in der Beihilfesache SA.46955 (2016/N) — Griechenland — Prolongation of the State Guarantee Scheme (Artikel 2 des Gesetzes Nr. 3723/2008), noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

([3]) http://www.consilium.europa.eu/de/press/press-releases/2016/05/25/eurogroup-statement-greece/.

([4]) Beschluss der Kommission in der Beihilfesache SA.32543 (2011/N) — Measures in favour of OSE group, noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht.

8 Mio. Personen genutzt werde), Thessaloniki und Patras. Spezielle stark frequentierte städtische Strecken werden ausschließlich von TRAINOSE bedient, daher würde ein solches Ereignis nicht nur die Verkehrsbedingungen in den Stadtgebieten verschlechtern, sondern die Passagiere außerdem zwingen, vor allem im Nahverkehr andere teurere und umweltschädlichere Verkehrsmittel zu nutzen, vor allem im Nahverkehr, was höhere Kosten für Pendler zur Folge hätte. Darüber hinaus sind die Geschäftstätigkeiten von TRAINOSE auch wichtig für den Tourismus, der eine wichtige Rolle in der griechischen Wirtschaft spielt (~ 8 % direkter Beitrag zum BIP).

(219) Außerdem werden jährlich mehr als 300 Mio. Tonnen Güter von TRAINOSE befördert, von denen ca. 83 % für den Export bestimmt sind und somit zu den Ausfuhren von griechischen Unternehmen beitragen. TRAINOSE verbindet die Häfen von Piräus und Thessaloniki. Darüber hinaus können bestimmte Produkte aufgrund ihrer Größe und ihres Gewichts nur mit der Bahn transportiert werden und eine Unterbrechung der Schienenverkehrsdienstleistungen hätte schwerwiegende Folgen für die Lieferkette in Griechenland, die Unternehmen wie EBZ S.A. und VIOHALKO S.A. sowie die Häfen von Piräus und Thessaloniki treffen würde.

(220) Außerdem bietet TRAINOSE Verkehrsdienstleistungen für die griechischen Streitkräfte und spielt eine wichtige Rolle bei der Massenmobilisierung der griechischen Streitkräfte im Falle einer Krise.

(221) TRAINOSE beschäftigt 655 Vollzeitmitarbeiter und verfügt über erhebliche langjährige Erfahrungen im Schienenverkehr und Kenntnisse im Schienenverkehrssektor. Das Unternehmen ist ein sehr wichtiger direkter und indirekter Arbeitgeber in Griechenland, wo mehr als 99 % der Unternehmen KMU sind. Die Arbeitslosenzahlen sind auf einem historischen Hoch und stellen die am schwierigsten zu lösende Herausforderung dar. Die KMU in Griechenland stehen außergewöhnlichen Risiken von wirtschaftlichen Schwankungen infolge der instabilen Wirtschaftslage des Landes und insbesondere der Auswirkungen, die diese auf den Zugang zu Finanzen haben, die für KMU entscheidend sind, gegenüber.

(222) Es bestehen keine realistischen Aussichten darauf, dass TRAINOSE es schafft, aus der finanziellen Krise herauszukommen, in der sich das Unternehmen befindet und die sich seit 2008 immer weiter verschlechtert hat. Die Liquidation von TRAINOSE wäre eine unvermeidliche Konsequenz, wenn die Beihilfemaßnahmen, die Gegenstand dieses Beschlusses sind, nicht genehmigt werden. Die Liquidation würde nicht nur TRAINOSE treffen, sondern hätte auch negative Auswirkungen auf die Lieferanten des Unternehmens. Für EESSTY, den Anbieter von Wartungsdiensten für Schienenfahrzeuge, würde dies erhebliche Schwierigkeiten bedeuten und das Unternehmen müsste wahrscheinlich seine Tätigkeiten einstellen. EESSTY beschäftigt derzeit 416 Mitarbeiter; etwa 100 % der jährlichen Einnahmen werden durch die Geschäftsbeziehung zu TRAINOSE generiert.

(223) Angesichts der Tatsache, dass TRAINOSE der einzige Anbieter von Schienenverkehrsdienstleistungen und OSE der einzige Schienennetzbetreiber ist, würde das Risiko der Einstellung der Tätigkeiten, das sich daraus ergeben würde, dass TRAINOSE keine Schienenverkehrsdienstleistungen für Personen und Güter mehr anbieten könnte, die Fortführung der Bereitstellung von Schienenverkehrsdienstleistungen für Personen und Güter in Griechenland und die Fähigkeit OSEs, die Schieneninfrastruktur zu erhalten, gefährden. OSE beschäftigt 1 595 Mitarbeiter (1 396 Mitarbeiter bei OSE und weitere 199 bei ERGOSE, einer Tochtergesellschaft von OSE, die für die Entwicklung und die Modernisierung der Schienenverkehrsinfrastruktur zuständig ist); die Trassenentgelte, die TRAINOSE 2015 in Rechnung gestellt wurden, machten 86 % der jährlichen Trasseneinnahmen in diesem Jahr aus.

(224) Darüber hinaus würden auch GAIAOSE, der Schienenfahrzeug- und Immobilienverwalter sowie eine Reihe von Privatunternehmen, wie Dienstleistungsanbieter und Vertragspartner für Reinigung, Verpflegung und Fahrkartendienste, Spediteure usw. ebenfalls negativ getroffen.

(225) Die Kommission stellt fest, dass die Beihilfe somit spezifische Risiken für das griechische Schienenverkehrssystem angeht und die dramatischen Konsequenzen der Einstellung des Angebots an Schienenverkehrsdienstleistungen für die griechische Wirtschaft und die Bevölkerung, die über die Rolle und die Vorteile von TRAINOSE hinausgehen, angehen. Angesichts dieser außergewöhnlichen und spezifischen Umstände, denen der griechische Schienenverkehrssektor als außergewöhnlicher Sektor der griechischen Wirtschaft, wie in Erwägungsgrund 230 dargelegt, gegenübersteht, wird festgestellt, dass die staatliche Beihilfe zugunsten von TRAINOSE das legitime Ziel verfolgt, eine beträchtliche Störung der griechischen Wirtschaft zu beheben. Daher ist es notwendig, die Geeignetheit, Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit der Beihilfe zur Behebung der beträchtlichen Störung sowie ihre Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen den Mitgliedstaaten zu prüfen. Die Kommission erinnert daran, dass die außergewöhnliche Wirtschaftskrise der griechischen Wirtschaft, wie in Abschnitt 7.3.1 erläutert, in Kombination mit der bedeutenden Rolle des Schienenverkehrssektors für die griechische Wirtschaft, die ungewöhnliche Anwendung von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe b AEUV rechtfertigt.

7.3.3. *Geeignetheit, Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit der Beihilfe und Vermeidung übermäßiger negativer Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen den Mitgliedstaaten*

(226) Griechenland bekräftigte, dass die Beihilfemaßnahmen zugunsten von TRAINOSE angemessen, erforderlich und verhältnismäßig seien und keine übermäßigen negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel im Hinblick auf die Dienstleistungs- und geografischen Märkte haben, auf denen TRAINOSE aktiv ist und sein wird.

7.3.3.1. Geeignetheit der Beihilfemaßnahme

(227) Hinsichtlich der Geeignetheit der Beihilfe zugunsten von TRAINOSE, eine Störung einer gesamten Wirtschaft zu beheben, stellt die Kommission fest, dass dies durch die besondere Stellung des griechischen Schienenverkehrssektors gerechtfertigt ist.

(228) Erstens ist der Schienenverkehrssektor in Griechenland einzigartig und nicht mit anderen Industriesektoren vergleichbar. TRAINOSE steht de facto für den gesamten Wirtschaftssektor des Personen- und Güterschienenverkehrs.

(229) Zweitens ist der Schienenverkehr für das Funktionieren anderer Industriezweige, die davon abhängig sind, dass Güter und Personen zu einer bestimmten Zeit von einem zu einem anderen Ort transportiert werden, entscheidend. Daher besteht bei den Schienenverkehrsdienstleistungen ein hohes Potenzial, schädliche Folgewirkungen für die gesamte Wirtschaft auszulösen, wenn eine Dienstleistung nicht mehr angeboten wird. Kein anderer Industriezweig spielt eine so wichtige Rolle im Hinblick auf die Abhängigkeit anderer Wirtschaftsteilnehmer von den von ihm angebotenen Dienstleistungen.

(230) Im Hinblick auf die laufenden Verhandlungen zwischen Griechenland und seinen Gläubigern über die wichtigsten offenen Punkte ([1]), die gelöst werden müssen, um eine Vereinbarung über das gesamtpolitische Paket zu erreichen, das eine zweite Prüfung des griechischen wirtschaftlichen Anpassungsprogramms ermöglicht, muss insbesondere der geplante Verkauf von TRAINOSE geklärt werden.

(231) Abgesehen von der Situation von TRAINOSE und den Vorteilen für das Unternehmen ist daher die Beihilfe geeignet, um ein spezifisches Risiko des Schienenverkehrssystems anzugehen und die Einstellung von Schienenverkehrsdienstleistungen für die griechische Wirtschaft und die Bevölkerung abzuwenden. Im Hinblick auf die außergewöhnlichen und spezifischen Umstände des griechischen Schienenverkehrssektors stellt die Kommission fest, dass die Beihilfe zugunsten von TRAINOSE geeignet ist, um eine beträchtliche Störung der griechischen Wirtschaft zu beheben. Diese Beihilfe ist ausreichend für die Unternehmen, um wieder lebensfähig zu sein oder zumindest ihre Aufgaben zuverlässig ausführen zu können.

7.3.3.2. Erforderlichkeit und Verhältnismäßigkeit der Beihilfe

(232) Die Unterstützung ist zeitlich begrenzt, da sie hauptsächlich aus einer einmaligen genau umrissenen Beihilfe besteht, die vorwiegend über eine Abschreibung der Verbindlichkeiten von TRAINOSE gegenüber OSE, einer Kapitalerhöhung in Höhe von 60 Mio. EUR im Jahr 2009, Direktzuschüssen in Höhe von 50 Mio. EUR für den Zeitraum 2011 bis 2013 und dem Transfer von Mitarbeitern von TRAINOSE zu anderen öffentlichen Arbeitgebern bestand oder besteht. Ohne diese Maßnahmen in Höhe von insgesamt 1,02 Mrd. EUR hätte TRAINOSE seine Geschäftstätigkeiten einstellen müssen, was beträchtliche Störungen und systemische Auswirkungen für andere griechische Unternehmen, die von den Verkehrsdienstleistungen von TRAINOSE abhängig sind, bedeutet hätte. Darüber hinaus wird TRAINOSE vollständig privatisiert, wodurch der neue Eigentümer die Möglichkeit erhält, die Geschäftstätigkeiten des Unternehmens soweit erforderlich neu zu orientieren, damit es wettbewerbsfähiger wird, sobald die Probleme im Schienenverkehrsmarkt infolge der Wirtschaftskrise in Griechenland gelöst sind. Die Verringerung der finanziellen Belastung eines Teils vergangener Verbindlichkeiten ist eine Voraussetzung für die Privatisierung des Unternehmens.

(233) Hinsichtlich der jährlichen Zuschüsse scheinen die Beträge verhältnismäßig zu sein, da die Zuschüsse Ausgleichsmaßnahmen sind und darüber hinaus in Absprache mit der Troika festgelegt wurden. Sie konnten die im Zeitraum 2008 bis 2011 entstandenen operativen Verluste nur teilweise decken (siehe Tabelle 1) und haben somit TRAINOSE keine zusätzlichen Mittel geliefert, mit denen das Unternehmen hätte investieren bzw. seine Tätigkeiten auf andere geografische oder Dienstleistungsmärkte ausweiten können. Gleiches gilt sinngemäß für die Kapitalerhöhung in Höhe von 60 Mio. EUR im Jahr 2009 und die geplante Abschreibung von Verbindlichkeiten gegenüber OSE. Die geplante Abschreibung entspricht der Summe der Schulden von TRAINOSE und kann auch in Verbindung mit der vergangenen Kapitalerhöhung die vergangenen Verluste nicht ausgleichen und den Verschuldungsgrad des Unternehmens zurück in eine starke Solvabilitätslage bringen (siehe Tabelle 1). Die Finanzkennzahlen von TRAINOSE während der gesamten Wirtschaftskrise in Griechenland seit 2008 zeigen, dass die Zahlungen an OSE derzeit nicht aus eigenen Mittel getätigt werden können. Es wäre unrealistisch und schädlich, wenn TRAINOSE während der Störung der griechischen Wirtschaft seine Tarife bzw. Preise erhöhen würde, um kurzfristig genügend Einnahmen zu generieren, um die Schulden zahlen zu können.

(234) Hinsichtlich des Transfers von 593 Mitarbeitern zeigen die von Griechenland bereitgestellten Informationen, dass die Maßnahmen begrenzt und abgestimmt sind, um die Situation des Personalüberschusses zu reduzieren und einen Teil der aus früheren Vereinbarungen stammenden Personalkosten von TRAINOSE zu senken, die aus dem beamtenähnlichen Status der Mitarbeiter und der vergangenen Einstellungspolitik des Unternehmens stammen.

([1]) http://www.consilium.europa.eu/de/meetings/eurogroup/2017/03/20/

Andere Unternehmen in Griechenland, die Personal nach dem allgemeinen Recht beschäftigen, einschließlich tatsächlicher oder potenzieller Anbieter von Schienenverkehrsdienstleistungen, haben keine Kosten in dieser Art und Höhe. Daher ging der zugunsten von TRAINOSE gewährte Vorteil durch den Transfer von 593 Wartungsmitarbeitern nicht darüber hinaus, TRAINOSE mit tatsächlichen bzw. potenziellen Wettberbern hinsichtlich der Personalkosten in eine faire Position zu bringen.

(235) Somit ist die Kommission der Auffassung, dass die Beihilfe erforderlich und verhältnismäßig im Hinblick darauf ist, TRAINOSE in die Lage zu versetzen, seine Aufgaben zuverlässig auszuführen und zu vermeiden, dass eine mögliche Auflösung des Unternehmens die beträchtliche Störung der Wirtschaft Griechenlands verschlimmert.

7.3.3.3. Vermeidung übermäßiger negativer Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen den Mitgliedstaaten

(236) Hinsichtlich der Vermeidung übermäßiger negativer Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen den Mitgliedstaaten muss festgestellt werden, dass die Maßnahmen direkt mit der Gewährleistung des vorläufigen Überlebens des griechischen Schienenverkehrs, TRAINOSE, verbunden sind, bis die Übernahme des Unternehmens durchgeführt und abgeschlossen ist und nicht befürchtet werden muss, dass es erhebliche negative Auswirkungen auf andere Mitgliedstaaten geben wird.

(237) Die fraglichen Maßnahmen dienen und dienten nicht dazu, die Kapazitäten von TRAINOSE zu erhöhen. Im Gegenteil, Griechenland strukturierte TRAINOSE um und organisierte das Unternehmen neu, um seine Effizienz zu steigern und soweit wie möglich die negativen Auswirkungen der oben genannten Störungen zu begrenzen. Mit der Privatisierung von TRAINOSE durch TRENITALIA hat Griechenland definitiv die Verbindungen zwischen dem Schienennetzbetreiber und dem Schienenverkehrsdienstleister getrennt.

(238) Darüber hinaus hat Griechenland zugesagt, die Öffnung des griechischen Schienenverkehrsmarktes zu fördern; es soll eine unabhängige Vergabestelle für öffentliche Dienstleistungsverträge für den Personenschienenverkehr gemäß der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 geschaffen werden, da ab 2021 die Verträge über Gemeinwohlverpflichtungen über diese unabhängige Vergabestelle mittels öffentlicher Ausschreibungen für Dienstleistungsbündel mit einer Laufzeit von jeweils maximal fünf Jahren vergeben werden; Teilnehmer dieser ersten Ausschreibungen für Gemeinwohlverpflichtungen sollen so mit relevanten Informationen und ausreichend Zeit versorgt werden, um ein Angebot vorzubereiten und die Leasingverträge für Schienenfahrzeuge an die Verträge über Gemeinwohlverpflichtungen anzupassen.

(239) Angesichts der obigen Ausführungen und Zusagen Griechenlands ist die Kommission der Auffassung, dass die Beihilfe keine übermäßigen negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen den Mitgliedstaaten hat.

7.3.4. *Schlussfolgerung*

(240) Die Kommission ist der Auffassung, dass die staatliche Beihilfe zugunsten von TRAINOSE das legitime Ziel verfolgt, eine beträchtliche Störung der griechischen Wirtschaft zu beheben; sie ist geeignet, erforderlich und verhältnismäßig und hat keine übermäßigen negativen Auswirkungen auf den Wettbewerb und den Handel zwischen den Mitgliedstaaten. Daher ist sie im Sinne von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe b AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar zu betrachten.

7.4. **Schlussfolgerungen**

(241) Angesichts der Rücknahme der Anmeldung hinsichtlich des Transfers der Terminals von OSE und der Kapitalerhöhung in Höhe von 65 Mio. EUR zugunsten von TRAINOSE (siehe die entsprechenden Teile der Maßnahme 2 sowie Maßnahme 6) sollte das förmliche Prüfverfahren gemäß Artikel 108 Absatz 2 AEUV hinsichtlich der angemeldeten Maßnahmen eingestellt werden.

(242) Die Kommission ist der Auffassung, dass der geplante Schuldenerlass von TRAINOSE in Höhe von 748,6 Mio. EUR (Maßnahme 1), die Kapitalerhöhung in Höhe von 60 Mio. EUR im Jahr 2009 (Teil von Maßnahme 2), die jährlichen Zuschüsse zugunsten von TRAINOSE für den Zeitraum 2011 bis 2013 in Höhe von 150 Mio. EUR (Maßnahme 3) und der Transfer von TRAINOSE-Mitarbeitern an andere öffentliche Arbeitgeber (Maßnahme 4) staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen, die im Sinne von Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe b AEUV für mit dem Binnenmarkt vereinbar erklärt werden können, da sie die Behebung einer beträchtlichen Störung in der griechischen Wirtschaft bezwecken.

(243) Hinsichtlich der SLA zwischen TRAINOSE und OSE (Maßnahme 5) ist die Kommission der Auffassung, dass die SLA zu Marktbedingungen abgeschlossen wurden und daher keine staatliche Beihilfe darstellen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Nach der Rücknahme der Anmeldung des Transfers von Terminals von OSE an TRAINOSE und der Kapitalerhöhung in Höhe von 65 Mio. EUR ist das förmliche Prüfverfahren gemäß Artikel 108 Absatz 2 AEUV hinsichtlich dieser angemeldeten geplanten Maßnahmen zugunsten von TRAINOSE S.A. gegenstandslos geworden und wird hiermit eingestellt.

Artikel 2

(1) Die staatliche Maßnahme in Form des Schuldenerlasses in Höhe von 748,6 Mio. EUR zugunsten von TRAINOSE, den Griechenland durchzuführen beabsichtigt, stellt eine staatliche Beihilfe dar, die nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe b AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar ist. Die Durchführung des Schuldenerlasses wird daher genehmigt.

(2) Die Kapitalerhöhung in Höhe von 60 Mio. EUR, die 2009 zugunsten von TRAINOSE durchgeführt wurde, stellt eine staatliche Beihilfe dar, die nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe b AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

(3) Die jährlichen Zuschüsse in Höhe von 150 Mio. EUR, die TRAINOSE im Zeitraum von 2011 bis 2013 gewährt wurden, stellen eine staatliche Beihilfe dar, die nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe b AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar ist.

(4) Der Transfer von 593 Mitarbeitern zu anderen öffentlichen Arbeitgebern im Zeitraum von 2011 bis 2013 ist nach Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe b AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar.

(5) Die Dienstleistungsvereinbarungen hinsichtlich der Erbringung von Wartungsdiensten für Schienenfahrzeuge, Personalschulungen, der Anmietung von Büroräumen und der Anmietung von Reisebussen stellen keine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV dar.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Griechische Republik gerichtet.

Brüssel, den 16. Juni 2017

Für die Kommission
Margrethe VESTAGER
Mitglied der Kommission

ISSN 1977-0642 (elektronische Ausgabe)
ISSN 1725-2539 (Papierausgabe)

Amt für Veröffentlichungen der Europäischen Union
2985 Luxemburg
LUXEMBURG

DE