



2024/2822

18.11.2024

VERORDNUNG (EU) 2024/2822 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 23. Oktober 2024

**zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 6/2002 des Rates über das Gemeinschaftsgeschmacksmuster
und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2246/2002 der Kommission**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf die Artikel 118 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

nach Anhörung des Ausschusses der Regionen,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Verordnung (EG) Nr. 6/2002 des Rates ⁽³⁾ wurde ein Geschmacksmusterschutzsystem speziell für die Europäische Gemeinschaft geschaffen, das seitdem den Schutz von Geschmacksmustern auf Unionsebene vorsah, parallel zum Schutz von Mustern und Modellen, der auf nationaler Ebene in den Mitgliedstaaten im Einklang mit deren nationalen Rechtsvorschriften über den Schutz von Mustern und Modellen, die gemäß der Richtlinie 98/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁴⁾ harmonisiert wurden, verfügbar ist.
- (2) Im Einklang mit ihrer Mitteilung vom 19. Mai 2015 mit dem Titel „Bessere Ergebnisse durch bessere Rechtsetzung — Eine Agenda“ und ihrer Verpflichtung, die Maßnahmen der Union regelmäßig zu überprüfen, führte die Kommission eine eingehende Bewertung der Geschmacksmusterschutzsysteme in der Union durch, die eine umfassende wirtschaftliche und rechtliche Bewertung umfasste, die durch eine Reihe von Studien untermauert wurde.
- (3) In seinen Schlussfolgerungen vom 10. November 2020 zur Politik des geistigen Eigentums und zur Überarbeitung des Systems gewerblicher Muster und Modelle in der Union forderte der Rat die Kommission auf, Vorschläge für die Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 6/2002 und der Richtlinie 98/71/EG vorzulegen. Die Überarbeitung wurde mit dem Ziel gefordert, die Schutzsysteme für gewerbliche Muster und Modelle in der Union zu modernisieren und den Geschmacksmusterschutz für einzelne Entwerfer und Unternehmen — insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) — attraktiver zu gestalten.
- (4) Seit der Einrichtung des Gemeinschaftsgeschmacksmustersystems hat die Erfahrung gezeigt, dass einzelne Entwerfer und Unternehmen innerhalb der Union und in Drittländern das System angenommen haben und es eine erfolgreiche und tragfähige Ergänzung oder Alternative zum Schutz von Geschmacksmustern auf mitgliedstaatlicher Ebene geworden ist.
- (5) In seiner Entschließung vom 11. November 2021 zu einem Aktionsplan für geistiges Eigentum zur Förderung von Erholung und Resilienz der EU ⁽⁵⁾ wies das Europäische Parlament darauf hin, dass das derzeitige System des Geschmacksmusterschutzes auf EU-Ebene vor 20 Jahren eingeführt wurde und überarbeitet werden sollte, und hob dabei die Notwendigkeit hervor, dieses zu aktualisieren um die Rechtssicherheit zu erhöhen, und griff damit die Aufforderung des Rates auf, Vorschläge für die Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 6/2002 und der Richtlinie 98/71/EG zu unterbreiten.

⁽¹⁾ ABl. C 184 vom 25.5.2023, S. 39.

⁽²⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 14. März 2024 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 10. Oktober 2024.

⁽³⁾ Verordnung (EG) Nr. 6/2002 des Rates vom 12. Dezember 2001 über das Gemeinschaftsgeschmacksmuster (AbI. L 3 vom 5.1.2002, S. 1).

⁽⁴⁾ Richtlinie 98/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über den rechtlichen Schutz von Mustern und Modellen (AbI. L 289 vom 28.10.1998, S. 28).

⁽⁵⁾ ABl. C 205 vom 20.5.2022, S. 26.

- (6) Nationale Systeme zum Schutz von Geschmacksmustern sind jedoch nach wie vor notwendig für einzelne Entwerfer und Unternehmen, die keinen Schutz ihrer Geschmacksmuster auf Unionsebene wünschen oder denen ein solcher Schutz verwehrt ist, obwohl sie auf nationaler Ebene problemlos Geschmacksmusterschutz erlangen können. Jede Person, die Geschmacksmusterschutz beantragen möchte, sollte selbst entscheiden können, welche Art von Schutz sie erhalten möchte, sei es ein nationales Geschmacksmuster in einem oder mehreren Mitgliedstaaten oder ein Unionsgeschmacksmuster oder beides.
- (7) Während ihre Bewertung der Rechtsvorschriften der Union zum Geschmacksmusterschutz bestätigte, dass sie nach wie vor weitgehend ihren Zweck erfüllen, kündigte die Kommission in ihrer Mitteilung vom 25. November 2020 mit dem Titel „Das Innovationspotenzial der EU optimal nutzen — Aktionsplan für geistiges Eigentum zur Förderung von Erholung und Resilienz der EU“ an, dass sie im Anschluss an die erfolgreiche Reform des EU-Markenrechts die Rechtsvorschriften der Union zum Geschmacksmusterschutz im Hinblick darauf, das System zu vereinfachen und es besser zugänglich und effizienter zu machen sowie den Regelungsrahmen angesichts der Entwicklungen bei neuen Technologien auf dem Markt zu aktualisieren, überarbeiten werde.
- (8) Parallel zu den Verbesserungen und Änderungen des Geschmacksmustersystems der Union sollten die nationalen Rechtsordnungen und Verfahren für Geschmacksmuster weiter harmonisiert und dem Geschmacksmustersystem der Union in angemessenem Umfang angepasst werden, um soweit möglich gleiche Bedingungen für die Eintragung und den Schutz von Geschmacksmustern überall in der Union zu schaffen. Das Amt der Europäischen Union für geistiges Eigentum (EUIPO, im Folgenden „Amt“), die Zentralbehörden für den gewerblichen Rechtsschutz der Mitgliedstaaten sowie das Benelux-Amt für geistiges Eigentum sollten dies im Rahmen der in der Verordnung (EU) 2017/1001 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁶⁾ vorgesehenen Zusammenarbeit durch weitere Anstrengungen zur Förderung der Angleichung von Vorgehensweisen und technischen Hilfsmitteln im Bereich des Geschmacksmusterschutzes ergänzen.
- (9) Die in der Verordnung (EG) Nr. 6/2002 verwendeten Begriffe müssen an die Änderungen an den Gründungsverträgen, die mit dem Vertrag von Lissabon eingeführt wurden, angepasst werden. Dies beinhaltet, dass der Begriff „Gemeinschaftsgeschmacksmuster“ durch den Begriff „Unionsgeschmacksmuster“ ersetzt werden muss. Darüber hinaus muss die Terminologie der Verordnung (EG) Nr. 6/2002 an diejenige der Verordnung (EU) 2017/1001 angeglichen werden. Dies beinhaltet insbesondere die Ersetzung des Namens „Harmonisierungsamt für den Binnenmarkt (Marken, Muster und Modelle)“ durch „Amt der Europäischen Union für geistiges Eigentum“.
- (10) Ergänzend zur Verwaltung des Unionsgeschmacksmustersystems ist es von entscheidender Bedeutung, dass das Amt das System angemessen fördert, im Hinblick auf Sensibilisierung und besseres Verständnis für die Möglichkeit, Geschmacksmusterschutz auf Unionsebene zu erlangen und zu nutzen, und für den diesbezüglichen Wert und die damit verbundenen Vorteile.
- (11) Seit der Einführung des Systems der Gemeinschaftsgeschmacksmuster hat die Entwicklung der Informationstechnologie zur Entstehung neuer Geschmacksmuster geführt, die nicht durch physische Erzeugnisse verkörpert sind. Dies erfordert eine Erweiterung der Definition der als Geschmacksmuster schutzfähigen Erzeugnisse, damit auch solche Erzeugnisse eindeutig eingeschlossen werden, die in einem physischen Objekt verkörpert sind, die in einer grafischen Darstellung visualisiert sind oder in der räumlichen Anordnung von Gegenständen erkennbar werden, die eine Gestaltung eines Innen- oder Außenraums bilden sollen. In diesem Zusammenhang sollte anerkannt werden, dass Animationen wie die Bewegung oder die Zustandsänderung der Merkmale eines Erzeugnisses zur Erscheinungsform von Geschmacksmustern beitragen können, insbesondere bei Geschmacksmustern, die nicht in einem physischen Objekt verkörpert sind.
- (12) Zur Gewährleistung der Rechtssicherheit sollte klargestellt werden, dass dem Rechtsinhaber durch die Eintragung eines Unionsgeschmacksmusters für diejenigen Geschmacksmustermerkmale eines Erzeugnisses oder eines Teils davon Schutz gewährt wird, die in einer Anmeldung eines solchen Geschmacksmusters sichtbar wiedergegeben und der Öffentlichkeit durch Bekanntmachung zugänglich gemacht worden sind.
- (13) Abgesehen von der sichtbaren Wiedergabe in einer Anmeldung eines Unionsgeschmacksmusters müssen die Geschmacksmustermerkmale eines Erzeugnisses zu keinem bestimmten Zeitpunkt bzw. in keiner bestimmten Verwendungssituation sichtbar sein, damit der Geschmacksmusterschutz wirksam werden kann. Eine Ausnahme von diesem Grundsatz gilt für den Geschmacksmusterschutz von Bauelementen eines komplexen Erzeugnisses, die bei der üblichen Verwendung des betreffenden Erzeugnisses sichtbar bleiben müssen.
- (14) Angesichts des zunehmenden Einsatzes von 3D-Drucktechnologien in verschiedenen Industriezweigen — unter anderem mithilfe von künstlicher Intelligenz — sowie der sich daraus für die Inhaber von Geschmacksmustern ergebenden Herausforderungen, Nachahmungen ihrer geschützten Geschmacksmuster wirksam zu verhindern, ist es angemessen, vorzusehen, dass das Erstellen, Herunterladen, Kopieren und Verfügbarmachen von Medien oder

⁽⁶⁾ Verordnung (EU) 2017/1001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Juni 2017 über die Unionsmarke (ABl. L 154 vom 16.6.2017, S. 1).

Software, mit denen das Geschmacksmuster für den Zweck aufgezeichnet wird, ein Erzeugnis in einer den Schutz des Geschmacksmusters verletzenden Weise nachzubilden, eine Verwendung des Geschmacksmusters darstellt, die der Zustimmung durch den Rechtsinhaber unterliegen sollte.

- (15) Um den Geschmacksmusterschutz sicherzustellen und wirksam gegen Produktpiraterie vorzugehen, sowie im Einklang mit den internationalen Verpflichtungen der Union gemäß dem Rahmen der Welthandelsorganisation (WTO), insbesondere Artikel V des Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommens (GATT 1947) über die Freiheit der Durchfuhr sowie — in Bezug auf Generika — der von der Ministerkonferenz der WTO am 14. November 2001 verabschiedeten Erklärung von Doha über das TRIPS-Übereinkommen und die öffentliche Gesundheit, sollte der Inhaber eines eingetragenen Unionsgeschmacksmusters Dritte daran hindern können, im Handelsverkehr Erzeugnisse aus Drittländern in die Union zu verbringen, die in der Union nicht in den zollrechtlich freien Verkehr übergeführt werden, wenn in die Erzeugnisse ein Geschmacksmuster aufgenommen worden ist, das mit dem eingetragenen Unionsgeschmacksmuster identisch oder im Wesentlichen identisch ist, oder wenn bei solchen Erzeugnissen ein Geschmacksmuster verwendet wird, das mit dem eingetragenen Unionsgeschmacksmuster identisch oder im Wesentlichen identisch ist, und der Rechtsinhaber keine Zustimmung erteilt hat.
- (16) Zu diesem Zweck sollte es den Inhabern eingetragener Unionsgeschmacksmuster gestattet sein, die Einfuhr rechtsverletzender Erzeugnisse und die Überführung solcher Erzeugnisse in sämtliche zollrechtlichen Situationen zu verhindern, auch wenn solche Erzeugnisse nicht dazu bestimmt sind, in der Union in Verkehr gebracht zu werden. Bei der Durchführung der Zollkontrollen sollten die Zollbehörden die in der Verordnung (EU) Nr. 608/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁷⁾ vorgesehenen Befugnisse und Verfahren, einschließlich auf Ersuchen der Rechtsinhaber, wahrnehmen. Insbesondere sollten die Zollbehörden die einschlägigen Kontrollen anhand von Kriterien der Risikoanalyse durchführen.
- (17) Um die Gewährleistung einer wirksamen Durchsetzung von Geschmacksmusterrechten mit der Notwendigkeit, eine Behinderung des freien Handels mit rechtmäßigen Erzeugnissen zu vermeiden, in Einklang zu bringen, sollte der Anspruch des Inhabers des eingetragenen Unionsgeschmacksmusters erlöschen, wenn im Zuge des Verfahrens, das vor dem für eine Sachentscheidung über eine Verletzung des Unionsgeschmacksmusters zuständigen Geschmacksmustergerichts der Europäischen Union (im Folgenden „Unionsgeschmacksmustergericht“) eingeleitet wurde, der Anmelder oder der Besitzer der Erzeugnisse in der Lage ist nachzuweisen, dass der Inhaber des eingetragenen Unionsgeschmacksmusters nicht berechtigt ist, das Inverkehrbringen der Waren im Endbestimmungsland zu untersagen.
- (18) Die ausschließlichen Rechte aus einem eingetragenen Unionsgeschmacksmuster sollten angemessenen Beschränkungen unterliegen. Neben Handlungen, die im privaten Bereich zu nichtgewerblichen Zwecken vorgenommen werden, und Handlungen, die zu Versuchszwecken durchgeführt werden, sollten zulässige Verwendungen Wiedergabehandlungen zum Zweck der Zitierung oder Handlungen im Rahmen der Lehre, die referenzielle Nutzung im Zusammenhang mit vergleichender Werbung und die Verwendung zu Zwecken der Kommentierung, Kritik oder Parodie umfassen, sofern diese Handlungen mit den Gepflogenheiten des redlichen Geschäftsverkehrs vereinbar sind und die normale Verwertung des Geschmacksmusters nicht unangemessen beeinträchtigen. Eine Benutzung eines eingetragenen Unionsgeschmacksmusters durch Dritte zu künstlerischen Zwecken sollte als rechtmäßig betrachtet werden, sofern die Benutzung den anständigen Gepflogenheiten in Gewerbe oder Handel entspricht. Außerdem sollten die Regeln zu Unionsgeschmacksmustern so angewendet werden, dass den Grundrechten und Grundfreiheiten, insbesondere dem Recht auf freie Meinungsäußerung, in vollem Umfang Rechnung getragen wird.
- (19) Mit der Richtlinie (EU) 2024/2823 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁸⁾ wurden die Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten im Bereich der Anwendung des Geschmacksmusterschutzes auf Bauelemente harmonisiert, die mit dem Ziel verwendet werden, die Reparatur eines komplexen Erzeugnisses zu ermöglichen, um diesem wieder sein ursprüngliches Erscheinungsbild zu verleihen, wenn das Muster bei einem Erzeugnis verwendet oder in ein Erzeugnis aufgenommen wird, das Bauelement eines komplexen Erzeugnisses ist, von dessen Erscheinungsform das geschützte Geschmacksmuster des Bauelements abhängig ist. Dementsprechend sollte die derzeit in der Verordnung (EG) Nr. 6/2002 enthaltene Übergangsbestimmung für Reparaturen in eine dauerhafte Bestimmung umgewandelt werden. Da die beabsichtigte Wirkung dieser Reparaturklausel darin besteht, der Durchsetzung von eingetragenen und nicht eingetragenen Unionsgeschmacksmusterrechten entgegenzustehen, wenn das Geschmacksmuster eines Bauelements eines komplexen Erzeugnisses zum Zweck der Reparatur eines komplexen Erzeugnisses verwendet wird, um dessen ursprüngliche Erscheinungsform wiederherzustellen, sollte die Reparaturklausel zu den Verteidigungsmöglichkeiten im Fall einer Verletzung von Unionsgeschmacksmusterrechten im Rahmen der Verordnung (EG) Nr. 6/2002 gehören. Aus Gründen der Kohärenz mit der in die Richtlinie (EU) 2024/2823 aufgenommenen Reparaturklausel und zur Sicherstellung dessen, dass der Schutzzumfang des Geschmacksmusters nur beschränkt wird, um zu verhindern, dass den Inhabern von Geschmacksmustern tatsächlich Erzeugnismonopole gewährt werden, ist es ferner erforderlich, die Anwendung der in der Verordnung (EG) Nr. 6/2002 festgelegten

⁽⁷⁾ Verordnung (EU) Nr. 608/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juni 2013 zur Durchsetzung der Rechte geistigen Eigentums durch die Zollbehörden und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1383/2003 des Rates (ABl. L 181 vom 29.6.2013, S. 15).

⁽⁸⁾ Richtlinie (EU) 2024/2823 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2024 über den rechtlichen Schutz von Geschmacksmustern (ABl. L, 2024/2823, 18.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2024/2823/oj>).

Reparaturklausel ausdrücklich auf Bauelemente eines komplexen Erzeugnisses zu beschränken, von dessen Erscheinungsform das geschützte Geschmacksmuster abhängt. Um sicherzustellen, dass die Verbraucher nicht irreführt werden und in der Lage sind, zwischen konkurrierenden Erzeugnissen, die für die Reparatur verwendet werden können, eine bewusste Entscheidung zu treffen, sollte ausdrücklich vorgesehen werden, dass ein Hersteller oder Verkäufer eines Bauelements, der es versäumt hat, die Verbraucher ordnungsgemäß über den gewerblichen Ursprung und die Identität des Herstellers des Erzeugnisses, das für die Reparatur des komplexen Erzeugnisses verwendet werden soll, zu informieren, die Reparaturklausel nicht geltend machen kann. Diese ausführlichen Informationen sollten durch eine klare und sichtbare Angabe auf dem Erzeugnis oder, wenn dies nicht möglich ist, auf der Verpackung oder in einem Begleitdokument des Erzeugnisses bereitgestellt werden und mindestens die Marke, unter der das Erzeugnis vermarktet wird, und den Namen des Herstellers beinhalten.

- (20) Zur Wahrung der Wirksamkeit der mit dieser Verordnung angestrebten Liberalisierung des Anschlussmarkts für Ersatzteile und im Einklang mit der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union⁽⁹⁾, unterliegt der Hersteller oder Verkäufer eines Bauelements eines komplexen Erzeugnisses, um von der Ausnahmeregelung vom Geschmacksmusterschutz im Sinne der Reparaturklausel profitieren zu können, einer Sorgfaltspflicht, mit geeigneten Mitteln — insbesondere vertraglicher Art — sicherzustellen, dass die nachgelagerten Benutzer die fraglichen Bauelemente nicht für eine andere Verwendung vorsehen als zur Reparatur eines komplexen Erzeugnisses im Hinblick auf die Wiederherstellung von dessen ursprünglicher Erscheinungsform. Damit sollte vom Hersteller oder Verkäufer eines Bauelements eines komplexen Erzeugnisses jedoch nicht verlangt werden, dass er objektiv und unter allen Umständen gewährleistet, dass die Bauelemente, die er herstellt oder verkauft, letztlich von den Endbenutzern tatsächlich ausschließlich für den Zweck der Reparatur eines komplexen Erzeugnisses im Hinblick auf die Wiederherstellung von dessen ursprünglicher Erscheinungsform verwendet werden.
- (21) Um die Vermarktung von durch Geschmacksmuster geschützten Erzeugnissen insbesondere für KMU und einzelne Entwerfer zu erleichtern und das Bewusstsein für die sowohl auf Unionsebene als auch auf nationaler Ebene bestehenden Regelungen zur Eintragung von Geschmacksmustern zu schärfen, sollte für die Inhaber von Geschmacksmustern und, mit deren Zustimmung, auch andere Parteien ein allgemein anerkannter Hinweis, bestehend aus dem Symbol , zur Verfügung stehen.
- (22) Angesichts der geringen Anzahl der bei den Zentralbehörden für den gewerblichen Rechtsschutz der Mitgliedstaaten und dem Benelux-Amt für geistiges Eigentum eingereichten Anmeldungen von Unionsgeschmacksmustern und zur Angleichung des Systems für Anmeldungen von Unionsgeschmacksmustern an das in der Verordnung (EU) 2017/1001 festgelegte System sollte es nur noch möglich sein, die Anmeldung eines Unionsgeschmacksmusters beim Amt einzureichen. Um die Bereitstellung von Informationen und administrativen Leitlinien für Anmelder zum Verfahren für die Eintragung von Unionsgeschmacksmustern zu erleichtern, ist es angebracht, dass das Amt, die Zentralbehörden für den gewerblichen Rechtsschutz der Mitgliedstaaten und das Benelux-Amt für geistiges Eigentum zu diesen Zwecken gemäß dem in der Verordnung (EU) 2017/1001 festgelegten Regelungsrahmen für die Zusammenarbeit zusammenarbeiten.
- (23) Sowohl der technologische Fortschritt als auch die im Rahmen der Anwendung des derzeitigen Systems für die Anmeldung von Unionsgeschmacksmustern gesammelte Erfahrung haben gezeigt, dass bei bestimmten Verfahrensaspekten Verbesserungsbedarf besteht. Infolgedessen sollten spezifische Maßnahmen ergriffen werden, um die Verfahren bei Bedarf zu aktualisieren, zu vereinfachen und zu beschleunigen und erforderlichenfalls die Rechtssicherheit und Berechenbarkeit zu erhöhen.
- (24) Dabei ist es von entscheidender Bedeutung, geeignete Mittel bereitzustellen, um für alle Geschmacksmuster eine klare und präzise Wiedergabe zu ermöglichen, die an den technischen Fortschritt in Bezug auf die Visualisierung von Geschmacksmustern und die Bedürfnisse der Wirtschaftszweige der Union angepasst werden kann. Um sicherzustellen, dass dieselbe grafische Wiedergabe für Geschmacksmusteranmeldungen in einem oder mehreren Mitgliedstaaten und für Anmeldungen von Unionsgeschmacksmustern verwendet werden kann, sollten das Amt, die Zentralbehörden für den gewerblichen Rechtsschutz der Mitgliedstaaten und das Benelux-Amt für geistiges Eigentum verpflichtet werden, bei der Festlegung gemeinsamer Standards für die Formerfordernisse, die die Darstellung erfüllen muss, zusammenzuarbeiten.
- (25) Zur Steigerung der Effizienz ist es ebenfalls angebracht, die Einreichung von Sammelanmeldungen von Unionsgeschmacksmustern zu erleichtern, indem den Anmeldern gestattet wird, Geschmacksmuster in einer Anmeldung zu kombinieren, ohne der Bedingung zu unterliegen, dass die Erzeugnisse, in die das Geschmacksmuster aufgenommen oder bei denen es verwendet werden soll, alle derselben Klasse der Internationalen Klassifikation für gewerbliche Muster und Modelle nach dem Abkommen von Locarno (1968) („Locarno-Klassifikation“) angehören müssen. Es sollte jedoch eine Obergrenze vorgesehen werden, um einen möglichen Missbrauch von Sammelanmeldungen zu vermeiden.

⁽⁹⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 20. Dezember 2017, Acacia Srl gegen Pneusgarda Srl und Audi AG und Acacia Srl und Rolando D'Amato gegen Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, verbundene Rechtssachen C-397/16 und C-435/16, ECLI:EU:C:2017:992.

- (26) Aus Gründen der Effizienz und zur Straffung der Verfahren sollten die Zustellungs- und Kommunikationsmittel ausschließlich elektronisch sein. Es ist jedoch wichtig, dass das Amt — sowohl online als auch offline — angemessene technische Leitlinien und Unterstützung bereitstellt, um die Nutzung elektronischer Mittel zu erleichtern und eine digitale Kluft zu verhindern.
- (27) Angesichts der grundlegenden Bedeutung der Höhe der an das Amt zu entrichtenden Gebühren für das Funktionieren des Systems des Unionsgeschmacksmusterschutzes und in Anbetracht seiner ergänzenden Rolle im Hinblick auf nationale Geschmacksmustersysteme sowie zur Angleichung des in der Verordnung (EG) Nr. 6/2002 vorgesehenen gesetzgeberischen Ansatzes an die Verordnung (EU) 2017/1001 ist es angezeigt, die Höhe dieser Gebühren direkt in der Verordnung (EG) Nr. 6/2002 in einem Anhang festzulegen. Die Höhe der Gebühren sollte so festgesetzt werden, dass sichergestellt ist, dass die durch sie entstehenden Einnahmen grundsätzlich für einen ausgeglichenen Haushalt des Amtes ausreichen und dass das Unionsgeschmacksmuster und die nationalen Geschmacksmustersysteme nebeneinander bestehen und einander ergänzen, wobei unter anderem die Größe des Marktes, auf den sich das Unionsgeschmacksmuster erstreckt, und die Bedürfnisse von KMU zu berücksichtigen sind.
- (28) Mit der Verordnung (EG) Nr. 6/2002 werden der Kommission Befugnisse zum Erlass von Durchführungsbestimmungen für jene Verordnung übertragen. Infolge des Inkrafttretens des Vertrags von Lissabon müssen die der Kommission mit der Verordnung (EG) Nr. 6/2002 übertragenen Befugnisse an die Artikel 290 und 291 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) angeglichen werden.
- (29) Um eine wirksame, effiziente und zügige Prüfung und Eintragung von Anmeldungen von Unionsgeschmacksmustern durch das Amt mithilfe transparenter, sorgfältiger, gerechter und ausgewogener Verfahren sicherzustellen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Verordnung (EG) Nr. 6/2002 durch die Festlegung von Einzelheiten des Verfahrens für die Änderung einer Anmeldung zu ergänzen.
- (30) Damit sichergestellt ist, dass ein eingetragenes Unionsgeschmacksmuster wirksam und effizient durch ein transparentes, sorgfältiges, gerechtes und ausgewogenes Verfahren für nichtig erklärt werden kann, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV Rechtsakte zu erlassen, um die Verordnung (EG) Nr. 6/2002 durch die Festlegung des Verfahrens im Hinblick auf die Erklärung der Nichtigkeit eines eingetragenen Unionsgeschmacksmusters zu ergänzen.
- (31) Um eine wirksame, effiziente und vollständige Prüfung von Entscheidungen des Amtes durch die Beschwerdekammern im Rahmen eines transparenten, sorgfältigen, gerechten und ausgewogenen Verfahrens zu ermöglichen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Verordnung (EG) Nr. 6/2002 durch die Festlegung der Einzelheiten von Beschwerdeverfahren — wenn Verfahren im Zusammenhang mit Unionsgeschmacksmustern Ausnahmen von den Bestimmungen der gemäß Artikel 73 der Verordnung (EU) 2017/1001 erlassenen delegierten Rechtsakte erfordern — zu ergänzen.
- (32) Um ein reibungsloses, wirksames und effizientes Funktionieren des Geschmacksmustersystems der Union sicherzustellen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Verordnung (EG) Nr. 6/2002 zu ergänzen, indem die Anforderungen an die Einzelheiten mündlicher Verhandlungen und die Modalitäten der Beweisaufnahme, die Modalitäten der Zustellung, die Kommunikationsmittel und die von den Verfahrensbeteiligten zu verwendenden Formblätter, Regeln für die Berechnung und Dauer der Fristen, die Verfahren für die Aufhebung einer Entscheidung oder für die Löschung einer Eintragung im Register der Unionsgeschmacksmuster, die Modalitäten für die Wiederaufnahme von Verfahren und die Einzelheiten im Zusammenhang mit der Vertretung vor dem Amt festgelegt werden.
- (33) Um eine wirksame und effiziente Organisation der Beschwerdekammern sicherzustellen, sollte der Kommission die Befugnis übertragen werden, gemäß Artikel 290 AEUV delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Verordnung (EG) Nr. 6/2002 zu ergänzen, indem die Einzelheiten der Organisation der Beschwerdekammern — wenn Verfahren im Zusammenhang mit Unionsgeschmacksmustern Ausnahmen von den Bestimmungen der gemäß Artikel 168 der Verordnung (EU) 2017/1001 erlassenen delegierten Rechtsakte erfordern — festgelegt werden.
- (34) Es ist von besonderer Bedeutung, dass die Kommission im Zuge ihrer Vorbereitungsarbeit angemessene Konsultationen, auch auf der Ebene von Sachverständigen, durchführt, die mit den Grundsätzen in Einklang stehen, die in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung⁽¹⁰⁾ niedergelegt wurden. Um insbesondere für eine gleichberechtigte Beteiligung an der Vorbereitung delegierter Rechtsakte zu sorgen, erhalten das Europäische Parlament und der Rat alle Dokumente zur gleichen Zeit wie die Sachverständigen der Mitgliedstaaten, und ihre Sachverständigen haben systematisch Zugang zu den Sitzungen der Sachverständigengruppen der Kommission, die mit der Vorbereitung der delegierten Rechtsakte befasst sind.
- (35) Zur Gewährleistung einheitlicher Bedingungen für die Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 6/2002 sollten der Kommission Durchführungsbefugnisse zur Festlegung der Einzelheiten in Bezug auf Anmeldungen, Anträge, Bescheinigungen, Ansprüche, Vorschriften, Mitteilungen und sonstige Unterlagen im Rahmen der durch die

⁽¹⁰⁾ Abl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

Verordnung (EG) Nr. 6/2002 festgelegten einschlägigen Verfahrensanforderungen sowie im Hinblick auf die Festlegung der Höchstsätze der für die Durchführung der Verfahren notwendigen Kosten und der tatsächlich entstandenen Kosten, die Einzelheiten in Bezug auf Bekanntmachungen im Blatt für Unionsgeschmacksmuster und im Amtsblatt des Amtes, die Modalitäten des Informationsaustauschs zwischen dem Amt und den nationalen Behörden, detaillierte Regelungen in Bezug auf Übersetzungen von Begleitunterlagen in schriftlichen Verfahren und die genauen Arten von Entscheidungen, die durch ein einzelnes Mitglied der Nichtigkeitsabteilungen zu treffen sind, übertragen werden. Diese Befugnisse sollten im Einklang mit der Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾ ausgeübt werden.

- (36) Angesichts der fortgeschrittenen Harmonisierung des Urheberrechts in der Union ist es angezeigt, den Grundsatz des kumulierten Schutzes nach der Verordnung (EG) Nr. 6/2002 und nach dem Urheberrecht dahin gehend anzupassen, dass Geschmacksmuster, die durch Unionsgeschmacksmuster geschützt sind, als urheberrechtlich geschützte Werke geschützt werden können, sofern die Anforderungen des Urheberrechts erfüllt sind.
- (37) Die Verordnung (EG) Nr. 6/2002 sollte daher entsprechend geändert werden, und die Verordnung (EG) Nr. 2246/2002 der Kommission ⁽¹²⁾ sollte aufgehoben werden.
- (38) Die Verordnung (EG) Nr. 2245/2002 der Kommission ⁽¹³⁾ sollte von der Kommission geändert werden, um sie an die durch die vorliegende Verordnung vorgenommenen Änderungen der Verordnung (EG) Nr. 6/2002 anzupassen, und zwar in Bezug auf die Begriffe, die infolge des Inkrafttretens des Vertrags von Lissabon zu verwenden sind, und die Begriffe, die in der Verordnung (EU) 2017/1001 verwendet werden, die Bezugnahme auf die Vorschriften über die an das Amt zu entrichtenden Gebühren, die Fristen und die Vertretung vor dem Amt sowie die Aufnahme einer Reihe von Vorschriften, die ursprünglich in der Verordnung (EG) Nr. 2245/2002 und in der Verordnung (EG) Nr. 6/2002 enthalten waren. Die Aufhebung der Übertragung der Befugnisse, die als Grundlage für den Erlass und die Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 2245/2002 diente, sollte die Beibehaltung der genannten Verordnung bis zu ihrer Aufhebung unberührt lassen.
- (39) Da die Ziele dieser Verordnung von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr aufgrund der Autonomie des Unionsgeschmacksmustersystems, das unabhängig von nationalen Systemen ist, auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Verordnung nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (40) Der Europäische Datenschutzbeauftragte wurde gemäß Artikel 42 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁴⁾ angehört —

HABEN FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EG) Nr. 6/2002 wird wie folgt geändert:

1. Der Titel erhält folgende Fassung:

„Verordnung (EG) Nr. 6/2002 des Rates vom 12. Dezember 2001 über das Unionsgeschmacksmuster“.

2. Artikel 1 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Ein den Voraussetzungen dieser Verordnung entsprechendes Geschmacksmuster wird im Folgenden ‚Unionsgeschmacksmuster‘ genannt.“

⁽¹⁾ Verordnung (EU) Nr. 182/2011 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 16. Februar 2011 zur Festlegung der allgemeinen Regeln und Grundsätze, nach denen die Mitgliedstaaten die Wahrnehmung der Durchführungsbefugnisse durch die Kommission kontrollieren (ABl. L 55 vom 28.2.2011, S. 13).

⁽¹²⁾ Verordnung (EG) Nr. 2246/2002 der Kommission vom 16. Dezember 2002 über die an das Harmonisierungsamt für den Binnenmarkt (Marken, Muster und Modelle) zu entrichtenden Gebühren für die Eintragung von Gemeinschaftsgeschmacksmustern (ABl. L 341 vom 17.12.2002, S. 54).

⁽¹³⁾ Verordnung (EG) Nr. 2245/2002 der Kommission vom 21. Oktober 2002 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 6/2002 des Rates über das Gemeinschaftsgeschmacksmuster (ABl. L 341 vom 17.12.2002, S. 28).

⁽¹⁴⁾ Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2018 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 und des Beschlusses Nr. 1247/2002/EG (ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 39).

3. In allen Artikeln wird der Begriff „Gemeinschaftsgeschmacksmuster“ durch den Begriff „Unionsgeschmacksmuster“ ersetzt, und es werden alle notwendigen grammatikalischen Anpassungen vorgenommen.
4. In allen Artikeln wird der Begriff „Gemeinschaftsgeschmacksmustergericht“ durch den Begriff „Unionsgeschmacksmustergericht“ ersetzt, und es werden alle grammatikalischen Anpassungen vorgenommen.
5. In Artikel 1 Absatz 3, Artikel 7 Absatz 1, Artikel 11 Absatz 1, Artikel 22 Absatz 1, Artikel 27 Absatz 1, Artikel 96 Absatz 1, Artikel 98 Absätze 1 und 5, Artikel 106a Absätze 1 und 2, Artikel 106d Absätze 1 und 2 sowie Artikel 110a Absatz 1 wird das Wort „Gemeinschaft“ durch das Wort „Union“ ersetzt und es werden alle notwendigen grammatikalischen Anpassungen vorgenommen.
6. In Artikel 25 Absatz 1 Buchstabe a, Artikel 47 Absatz 1 und Artikel 106e Absatz 1 wird die Bezugnahme auf Artikel 3 Buchstaben a durch eine Bezugnahme auf Artikel 3 Nummer 1 ersetzt und es werden alle notwendigen grammatikalischen Anpassungen vorgenommen.
7. Artikel 2 erhält folgende Fassung:

„Artikel 2

Amt der Europäischen Union für geistiges Eigentum

Das Amt der Europäischen Union für geistiges Eigentum (im Folgenden ‚Amt‘), das durch die Verordnung (EU) 2017/1001 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) errichtet wurde, erfüllt die Aufgaben, die ihm durch diese Verordnung übertragen werden.

(*) Verordnung (EU) 2017/1001 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Juni 2017 über die Unionsmarke (ABl. L 154 vom 16.6.2017, S. 1).“

8. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 2a

Rechtsfähigkeit

Für die Anwendung dieser Verordnung werden Gesellschaften und andere juristische Einheiten, die nach dem für sie maßgebenden Recht die Fähigkeit haben, im eigenen Namen Träger von Rechten und Pflichten jeder Art zu sein, Verträge zu schließen oder andere Rechtshandlungen vorzunehmen und vor Gericht zu stehen, juristischen Personen gleichgestellt.“

9. Artikel 3 erhält folgende Fassung:

„Artikel 3

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Verordnung bezeichnet der Ausdruck

1. ‚Geschmacksmuster‘ die Erscheinungsform eines ganzen Erzeugnisses oder eines Teils davon, die sich aus den Merkmalen, insbesondere den Linien, Konturen, Farben, der Gestalt, Oberflächenstruktur und/oder den Werkstoffen des Erzeugnisses selbst und/oder seiner Verzierung ergibt, einschließlich der Bewegung, der Zustandsänderung oder jeder anderen Art der Animation dieser Merkmale;
2. ‚Erzeugnis‘ jeden industriellen oder handwerklichen Gegenstand, ausgenommen ein Computerprogramm, unabhängig davon, ob er in einem physischen Objekt verkörpert ist oder eine nicht physische Form aufweist, einschließlich:
 - a) Verpackung, Sets von Artikeln, räumlicher Anordnungen von Gegenständen, die eine Gestaltung eines Innen- oder Außenraums bilden sollen, sowie Einzelteilen, die zu einem komplexen Erzeugnis zusammengesetzt werden sollen,
 - b) grafischer Arbeiten oder Symbole, Logos, Oberflächenmuster, typografischer Schriftzeichen und grafischer Benutzeroberflächen;
3. ‚komplexes Erzeugnis‘ ein Erzeugnis aus mehreren Bauelementen, die sich ersetzen lassen, sodass das Erzeugnis auseinander- und wieder zusammengebaut werden kann.“

10. Artikel 4 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Ein Geschmacksmuster wird durch ein Unionsgeschmacksmuster geschützt, wenn es neu ist und Eigenart hat.“

11. In Artikel 7 Absatz 2 erhält der einleitende Teil folgende Fassung:

„(2) Eine Offenbarung bleibt bei der Anwendung der Artikel 5 und 6 unberücksichtigt, wenn das offenbarte Geschmacksmuster, das mit einem Geschmacksmuster, für das der Schutz im Rahmen eines eingetragenen Unionsgeschmacksmusters in Anspruch genommen wird, identisch ist oder sich in seinem Gesamteindruck nicht von diesem unterscheidet, der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird.“

12. Artikel 12 erhält folgende Fassung:

„Artikel 12

Schutzdauer des eingetragenen Unionsgeschmacksmusters

(1) Der Schutz durch ein eingetragenes Unionsgeschmacksmuster entsteht mit der Eintragung durch das Amt.

(2) Ein eingetragenes Geschmacksmuster wird für einen Zeitraum von fünf Jahren, beginnend mit dem Anmeldetag, eingetragen. Der Rechtsinhaber kann die Eintragung gemäß Artikel 50d um einen oder mehrere Zeiträume von je fünf Jahren bis zu einer Gesamtschutzdauer von 25 Jahren ab dem Anmeldetag erneuern lassen.“

13. Artikel 13 wird gestrichen.

14. Die Artikel 15 und 16 erhalten folgende Fassung:

„Artikel 15

Geltendmachung der Berechtigung auf das Unionsgeschmacksmuster

(1) Wird ein nicht eingetragenes Unionsgeschmacksmuster von einer Person offenbart oder geltend gemacht, die hierzu nach Artikel 14 nicht berechtigt ist, oder ist ein Unionsgeschmacksmuster auf den Namen einer solchen Person angemeldet oder eingetragen worden, so kann die Person, die nach jenem Artikel berechtigt ist, unbeschadet anderer Rechtsbehelfe, die ihr offen stehen, vor dem zuständigen Gericht oder der zuständigen Behörde des betreffenden Mitgliedstaats verlangen, dass sie als rechtmäßiger Inhaber des Unionsgeschmacksmusters anerkannt wird.

(2) Steht einer Person das Recht auf ein Unionsgeschmacksmuster gemeinsam mit anderen zu, so kann sie nach Absatz 1 verlangen, dass sie als Mitinhaber anerkannt wird.

(3) Ansprüche gemäß den Absätzen 1 oder 2 verjähren drei Jahre nach dem Zeitpunkt der Bekanntmachung im Falle eingetragener Unionsgeschmacksmuster bzw. der Offenbarung im Falle nicht eingetragener Unionsgeschmacksmuster. Dies gilt nicht, wenn die Person, der keine Rechte am Unionsgeschmacksmuster zustehen, zu dem Zeitpunkt, zu dem dieses Muster angemeldet, offenbart oder erworben wurde, bösgläubig war.

(4) Die Person, der nach Artikel 14 das Recht auf ein Unionsgeschmacksmuster zusteht, kann beim Amt einen Antrag auf Wechsel der Rechtsinhaberschaft gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels stellen, dem eine rechtskräftige Entscheidung des zuständigen Gerichts oder der zuständigen Behörde des betreffenden Mitgliedstaats über den Anspruch auf das Unionsgeschmacksmuster beizufügen ist.

(5) Im Falle eines eingetragenen Unionsgeschmacksmusters wird in das in Artikel 72 genannte Register für Unionsgeschmacksmuster (im Folgenden ‚Register‘) Folgendes eingetragen:

a) ein Hinweis darauf, dass vor dem zuständigen Gericht oder der zuständigen Behörde des betreffenden Mitgliedstaats ein gerichtliches Verfahren nach Absatz 1 eingeleitet wurde;

b) Datum und Einzelheiten der rechtskräftigen Entscheidung des zuständigen Gerichts oder der zuständigen Behörde des betreffenden Mitgliedstaats über den Anspruch auf das Unionsgeschmacksmuster bzw. jede andere Beendigung des Verfahrens;

c) jede Änderung in der Inhaberschaft an dem eingetragenen Unionsgeschmacksmuster, die sich aus der rechtskräftigen Entscheidung des zuständigen Gerichts oder der zuständigen Behörde des betreffenden Mitgliedstaats über den über den Anspruch auf das Unionsgeschmacksmuster ergibt.

*Artikel 16***Wirkungen der rechtskräftigen Entscheidung über den Anspruch auf ein eingetragenes Unionsgeschmacksmuster**

(1) Bei vollständigem Wechsel der Rechtsinhaberschaft an einem eingetragenen Unionsgeschmacksmuster infolge eines gerichtlichen Verfahrens gemäß Artikel 15 Absatz 1 erlöschen mit der Eintragung des neuen Inhabers des eingetragenen Unionsgeschmacksmusters in das Register die Lizenzen und sonstigen Rechte.

(2) Hat vor der Eintragung der Einleitung des gerichtlichen Verfahrens nach Artikel 15 Absatz 1 der Inhaber oder ein Lizenznehmer des eingetragenen Unionsgeschmacksmusters das Geschmacksmuster in der Union verwertet oder dazu wirkliche und ernsthafte Anstalten getroffen, so kann dieser Inhaber oder Lizenznehmer diese Verwertung fortsetzen, wenn er innerhalb einer Frist von drei Monaten nach der Eintragung des neuen Inhabers in das Register eine nicht ausschließliche Lizenz von dem neuen Inhaber, dessen Name in das Register eingetragen ist, beantragt. Die Lizenz ist für einen angemessenen Zeitraum zu angemessenen Bedingungen zu gewähren.

(3) Absatz 2 findet keine Anwendung, wenn der Inhaber des eingetragenen Unionsgeschmacksmusters oder der Lizenznehmer zu dem Zeitpunkt, zu dem dieser Inhaber oder Lizenznehmer mit der Verwertung des Geschmacksmusters begonnen oder Anstalten dazu getroffen hat, bösgläubig war.“

15. Artikel 18 erhält folgende Fassung:

*„Artikel 18***Recht des Entwerfers auf Nennung**

Der Entwerfer hat wie der Anmelder oder der Inhaber des eingetragenen Unionsgeschmacksmusters das Recht, vor dem Amt und im Register als Entwerfer genannt zu werden. Ist das Geschmacksmuster das Ergebnis einer Gemeinschaftsarbeit, so kann die Nennung der Entwerfergemeinschaft an die Stelle der Nennung der einzelnen Entwerfer treten. Dieser Anspruch schließt das Recht ein, eine Änderung des Namens des Entwerfers oder der Gemeinschaft in das Register einzutragen.“

16. Nach der Überschrift des Abschnitts 4 wird folgender Artikel eingefügt:

*„Artikel 18a***Gegenstand des Schutzes**

Schutz wird für diejenigen Erscheinungsmerkmale eines eingetragenen Unionsgeschmacksmusters gewährt, die in der Anmeldung sichtbar wiedergegeben sind.“

17. Die Artikel 19 und 20 erhalten folgende Fassung:

*„Artikel 19***Rechte aus dem Unionsgeschmacksmuster**

(1) Ein eingetragenes Unionsgeschmacksmuster gewährt seinem Inhaber das ausschließliche Recht, es zu benutzen und Dritten zu verbieten, es ohne die Zustimmung des Inhabers zu benutzen.

(2) Sind die Voraussetzungen des Absatzes 1 erfüllt, so kann insbesondere Folgendes verboten werden:

- a) die Herstellung, das Anbieten, das Inverkehrbringen oder die Benutzung eines Erzeugnisses, in das das Geschmacksmuster aufgenommen oder bei dem das Geschmacksmuster verwendet wird;
- b) die Einfuhr oder die Ausfuhr eines Erzeugnisses gemäß Buchstabe a;
- c) der Besitz eines Erzeugnisses gemäß Buchstabe a zu den unter den Buchstaben a und b genannten Zwecken;
- d) das Erstellen, Herunterladen, Kopieren und das Teilen oder Verbreiten von Medien oder Software, mit denen das Geschmacksmuster aufgezeichnet wird, um die Herstellung eines Erzeugnisses gemäß Buchstabe a zu ermöglichen.

(3) Der Inhaber eines eingetragenen Unionsgeschmacksmusters ist berechtigt, Dritten zu verbieten, im Handelsverkehr Erzeugnisse, aus Drittländern in die Union zu verbringen, die in der Union nicht in den zollrechtlich freien Verkehr übergeführt werden, wenn in diese Erzeugnisse ein identisches Geschmacksmuster aufgenommen worden ist oder ein identisches Geschmacksmuster bei diesen verwendet wird oder wenn das Geschmacksmuster in seinen wesentlichen Merkmalen nicht von solchen Erzeugnissen unterschieden werden kann und der Rechtsinhaber seine Zustimmung nicht erteilt hat.

Das in Unterabsatz 1 dieses Absatzes genannte Recht erlischt, wenn während eines Verfahrens, das der Feststellung dient, ob das Unionsgeschmacksmuster verletzt wurde, und das gemäß der Verordnung (EU) Nr. 608/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) eingeleitet wurde, der zollrechtliche Anmelder oder der Besitzer der Erzeugnisse nachweist, dass der Inhaber des eingetragenen Unionsgeschmacksmusters nicht berechtigt ist, das Inverkehrbringen der Erzeugnisse im Land der endgültigen Bestimmung zu untersagen.

(4) Der Inhaber eines nicht eingetragenen Unionsgeschmacksmusters ist nur dann berechtigt, die in den Absätzen 1 und 2 genannten Handlungen zu verbieten, wenn die angefochtene Benutzung das Ergebnis einer Nachahmung dieses Geschmacksmusters ist.

Die in Unterabsatz 1 genannte angefochtene Benutzung wird nicht als Ergebnis einer Nachahmung des nicht eingetragenen Unionsgeschmacksmusters betrachtet, wenn sie das Ergebnis einer unabhängigen Gestaltung eines Entwerfers ist, von dem berechtigterweise angenommen werden kann, dass er das von dem Inhaber offenbarte Geschmacksmuster nicht kannte.

(5) Absatz 4 des vorliegenden Artikels gilt auch für eingetragene Unionsgeschmacksmuster, deren Bekanntmachung aufgeschoben ist, solange die entsprechenden Eintragungen im Register und die Akte der Öffentlichkeit nicht gemäß Artikel 50 Absatz 4 zugänglich gemacht worden sind.

Artikel 20

Beschränkung der Rechte aus einem Unionsgeschmacksmuster

(1) Die Rechte aus einem Unionsgeschmacksmuster können nicht geltend gemacht werden in Bezug auf

- a) Handlungen, die im privaten Bereich zu nichtgewerblichen Zwecken vorgenommen werden;
- b) Handlungen zu Versuchszwecken;
- c) Wiedergaben zum Zweck der Zitierung oder der Lehre;
- d) Handlungen, die vorgenommen werden, um ein Erzeugnis als das des Inhabers des Geschmacksmusters zu identifizieren oder sich auf dieses zu beziehen;
- e) Handlungen zum Zweck der Kommentierung, Kritik oder Parodie;
- f) Einrichtungen in Schiffen und Luftfahrzeugen, die in einem Drittland zugelassen sind und vorübergehend in das Gebiet der Union gelangen;
- g) die Einfuhr von Ersatzteilen und Zubehör in die Union zu Zwecken der Reparatur der unter Buchstabe f genannten Schiffe und Luftfahrzeuge;
- h) die Durchführung von Reparaturen an den unter Buchstabe f genannten Schiffen und Luftfahrzeugen.

(2) Absatz 1 Buchstaben c, d und e finden nur Anwendung, wenn die Handlungen mit den Gepflogenheiten des redlichen Geschäftsverkehrs vereinbar sind und die normale Verwertung des Geschmacksmusters nicht unangemessen beeinträchtigen, und, im Fall nach Buchstabe c, wenn die Herkunft desjenigen Erzeugnisses angegeben wird, in das das Geschmacksmuster aufgenommen oder bei dem das Geschmacksmuster verwendet wird.

(*) Verordnung (EU) Nr. 608/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juni 2013 zur Durchsetzung der Rechte geistigen Eigentums durch die Zollbehörden und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1383/2003 des Rates (ABl. L 181 vom 29.6.2013, S. 15).“

18. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 20a

Reparaturklausel

(1) Ein Unionsgeschmacksmuster, das Bauelement eines komplexen Erzeugnisses ist, von dessen Erscheinungsform das Geschmacksmuster des Bauelements abhängt, und das im Sinne des Artikels 19 Absatz 1 ausschließlich zum Zweck der Reparatur dieses komplexen Erzeugnisses verwendet wird, um diesem wieder seine ursprüngliche Erscheinungsform zu verleihen, wird nicht geschützt.

(2) Der Hersteller oder der Verkäufer eines Bauelements eines komplexen Erzeugnisses kann sich nicht auf Absatz 1 berufen, wenn er es versäumt hat, die Verbraucher durch eine klare und sichtbare Angabe auf dem Erzeugnis oder in einer anderen geeigneten Form ordnungsgemäß über den gewerblichen Ursprung und die Identität des Herstellers des Erzeugnisses, das für die Reparatur des komplexen Erzeugnisses verwendet werden soll, zu informieren, sodass er eine bewusste Wahl zwischen konkurrierenden Erzeugnissen treffen kann, die für die Reparatur verwendet werden können.

(3) Der Hersteller oder Verkäufer eines Bauelements eines komplexen Erzeugnisses ist nicht verpflichtet, zu gewährleisten, dass die Bauelemente, die er herstellt oder verkauft, letztlich von den Endbenutzern ausschließlich für den Zweck der Reparatur eines komplexen Erzeugnisses im Hinblick auf die Wiederherstellung von dessen ursprünglicher Erscheinungsform verwendet werden.“

19. Artikel 21 erhält folgende Fassung:

„Artikel 21

Erschöpfung der Rechte

Die Rechte aus einem Unionsgeschmacksmuster erstrecken sich nicht auf Handlungen, die ein Erzeugnis betreffen, in das ein in den Schutzzumfang des Unionsgeschmacksmusters fallendes Geschmacksmuster aufgenommen oder bei dem es verwendet wird, wenn das Erzeugnis vom Inhaber des Unionsgeschmacksmusters oder mit dessen Zustimmung im Europäischen Wirtschaftsraum (EWR) in den Verkehr gebracht worden ist.“

20. Artikel 24 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Ein Unionsgeschmacksmuster kann auch nach Erlöschen des Unionsgeschmacksmusters oder dem Verzicht darauf für nichtig erklärt werden, wenn der Antragsteller ein berechtigtes Interesse an einer Entscheidung in der Sache darlegt.“

21. Artikel 25 erhält folgende Fassung:

„Artikel 25

Nichtigkeitsgründe

(1) Ein Unionsgeschmacksmuster kann nur in folgenden Fällen für nichtig erklärt werden:

- a) es liegt kein Unionsgeschmacksmuster im Sinne von Artikel 3 Nummer 1 vor,
- b) das Unionsgeschmacksmuster erfüllt die Schutzvoraussetzungen der Artikel 4 bis 9 nicht,
- c) entsprechend einer Entscheidung des zuständigen Gerichts oder der zuständigen Behörde ist der Rechtsinhaber nicht zu dem Unionsgeschmacksmuster im Rahmen von Artikel 14 berechtigt,
- d) das Unionsgeschmacksmuster kollidiert mit einem früheren Geschmacksmuster, das der Öffentlichkeit vor oder nach dem Anmeldetag oder, wenn eine Priorität in Anspruch genommen wird, vor oder nach dem Prioritätstag des Unionsgeschmacksmusters zugänglich gemacht wurde und das seit einem vor dem Anmeldetag oder, wenn eine Priorität in Anspruch genommen wird, vor dem Prioritätstag des Unionsgeschmacksmusters liegenden Zeitpunkt geschützt ist
 - i) durch ein eingetragenes Unionsgeschmacksmuster oder eine Anmeldung eines solchen Geschmacksmusters unter dem Vorbehalt der Eintragung,
 - ii) durch ein eingetragenes Geschmacksmuster eines Mitgliedstaats oder durch die Anmeldung eines solchen vorbehaltlich seiner Eintragung oder
 - iii) durch ein nach der Genfer Akte des Haager Abkommens über die internationale Eintragung gewerblicher Muster und Modelle von 1999 (im Folgenden ‚Genfer Akte‘) eingetragenes Geschmacksmuster, das in der Union wirksam ist, oder durch die Anmeldung eines solchen Rechts vorbehaltlich seiner Eintragung,
- e) in einem jüngeren Geschmacksmuster wird ein Zeichen mit Unterscheidungskraft verwendet und das Unionsrecht oder das nationale Recht des Mitgliedstaats, dem das Zeichen unterliegt, den Rechtsinhaber des Zeichens dazu berechtigen, diese Verwendung zu untersagen,
- f) das Geschmacksmuster stellt eine unerlaubte Benutzung eines Werks dar, das nach dem Urheberrecht eines Mitgliedstaats geschützt ist,

- g) das Geschmacksmuster stellt eine missbräuchliche Benutzung eines der in Artikel 6^{ter} der Pariser Übereinkunft zum Schutz des gewerblichen Eigentums (im Folgenden ‚Pariser Verbandsübereinkunft‘) aufgeführten Zeichen oder von Abzeichen, Emblemen und Wappen dar, die nicht im genannten Artikel erfasst sind und die für einen Mitgliedstaat von öffentlichem Interesse sind, und die zuständigen Behörden haben der Eintragung nicht zugestimmt.
- (2) Die in Absatz 1 Buchstaben a und b genannten Nichtigkeitsgründe können geltend gemacht werden von
- a) natürlichen oder juristischen Personen; oder
- b) jeder Gruppe oder Organisation, die zur Vertretung der Interessen von Herstellern, Erzeugern, Dienstleistungserbringern, Händlern oder Verbrauchern gegründet wurde, sofern diese Gruppe oder Organisation nach dem für sie geltenden Recht prozessfähig ist.
- (3) Den Nichtigkeitsgrund gemäß Absatz 1 Buchstabe c des vorliegenden Artikels kann nur die Person geltend machen, der nach Artikel 14 das Recht am Unionsgeschmacksmuster zusteht.
- (4) Die in Absatz 1 Buchstaben d, e und f vorgesehenen Nichtigkeitsgründe dürfen ausschließlich von folgenden Personen geltend gemacht werden:
- a) dem Anmelder oder dem Inhaber des älteren Rechts;
- b) den Personen, die nach dem Unionsrecht oder dem Recht des betreffenden Mitgliedstaats berechtigt sind, das Recht auszuüben; oder
- c) einem Lizenznehmer, der von dem Inhaber des älteren Rechts ermächtigt wurde.
- (5) Der in Absatz 1 Buchstabe g vorgesehene Nichtigkeitsgrund darf ausschließlich von Personen oder Rechtsträgern geltend gemacht werden, die von der missbräuchlichen Benutzung betroffen sind.
- (6) Abweichend von den Absätzen 4 und 5 können die Mitgliedstaaten vorsehen, dass die Nichtigkeitsgründe nach Absatz 1 Buchstaben d und g auch von der zuständigen Behörde des betreffenden Mitgliedstaats von Amts wegen geltend gemacht werden können.
- (7) Ein eingetragenes Unionsgeschmacksmuster kann nicht für nichtig erklärt werden, wenn der Anmelder oder der Inhaber eines der in Absatz 1 Buchstaben d bis f genannten Rechte der Eintragung des Unionsgeschmacksmusters vor der Einreichung des Antrags auf Nichtigerklärung oder der Widerklage ausdrücklich zugestimmt hat.
- (8) Hat der Anmelder oder Inhaber eines der in Absatz 1 Buchstaben d, e und f genannten Rechte bereits einen Antrag auf Nichtigerklärung des Unionsgeschmacksmusters gestellt oder im Verletzungsverfahren Widerklage erhoben, so kann er nicht aufgrund eines anderen der dort genannten Rechte, das er zur Unterstützung seines ersten Begehrens hätte geltend machen können, einen neuen Antrag auf Nichtigerklärung stellen oder Widerklage erheben.“

22. Artikel 26 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Wirkungen des Unionsgeschmacksmusters gelten von Anfang an als nicht eingetreten, wenn es für nichtig erklärt wird.“

23. Der folgende Abschnitt wird nach Artikel 26 eingefügt:

„Abschnitt 6

Eintragungshinweis

Artikel 26a

Eintragungssymbol

Der Inhaber eines eingetragenen Unionsgeschmacksmusters kann die Öffentlichkeit über die Eintragung des Geschmacksmusters informieren, indem er auf dem Erzeugnis, in das das Geschmacksmuster aufgenommen oder bei dem es verwendet wird, den Buchstaben D innerhalb eines Kreises  anbringt. Diesem Hinweis auf das Geschmacksmuster kann die Eintragsnummer des Geschmacksmusters beigefügt werden oder er kann mit der Eintragung des Geschmacksmusters in das Register verlinkt werden.“

24. Artikel 28 erhält folgende Fassung:

„Artikel 28

Übergang des eingetragenen Unionsgeschmacksmusters

(1) Die Übertragung eines eingetragenen Unionsgeschmacksmusters muss schriftlich erfolgen und von den Vertragsparteien unterzeichnet werden, es sei denn, sie beruht auf einer gerichtlichen Entscheidung.

Erfüllt die Übertragung eines eingetragenen Unionsgeschmacksmusters, die in Unterabsatz 1 genannten Anforderungen nicht, ist sie nichtig.

(2) Der Übergang eines eingetragenen Unionsgeschmacksmusters wird auf Antrag eines Beteiligten in das Register eingetragen und bekannt gemacht.

(3) Ein Antrag auf Eintragung eines Rechtsübergangs in das Register muss Angaben enthalten, die es erlauben, das eingetragene Unionsgeschmacksmuster, den neuen Inhaber und gegebenenfalls den Vertreter des neuen Inhabers zu identifizieren. Er muss ferner Unterlagen enthalten, aus denen sich der Rechtsübergang gemäß Absatz 1 ergibt.

(4) Sind die in Absatz 1 des vorliegenden Artikels oder in den in Artikel 28a genannten Durchführungsrechtsakten festgelegten Bedingungen für die Eintragung eines Rechtsübergangs nicht erfüllt, so teilt das Amt dem Antragsteller die Mängel mit. Wird der Mangel nicht innerhalb einer vom Amt festgelegten Frist behoben, so weist es den Antrag auf Eintragung des Rechtsübergangs zurück.

(5) Für mehrere eingetragene Unionsgeschmacksmuster kann ein einziger Antrag auf Eintragung des Rechtsübergangs gestellt werden, sofern der eingetragene Inhaber und der Rechtsnachfolger bei sämtlichen dieser eingetragenen Unionsgeschmacksmuster dieselbe Person sind.

(6) Solange der Rechtsübergang nicht in das Register eingetragen ist, kann der Rechtsnachfolger seine Rechte, die mit der Eintragung des eingetragenen Unionsgeschmacksmusters verbunden sind, nicht geltend machen.

(7) Sind gegenüber dem Amt Fristen zu wahren, so können, sobald der Antrag auf Eintragung des Rechtsübergangs beim Amt eingegangen ist, die entsprechenden Erklärungen gegenüber dem Amt vom Rechtsnachfolger abgegeben werden.

(8) Alle Unterlagen, die gemäß Artikel 66 der Zustellung an den Inhaber des eingetragenen Unionsgeschmacksmusters bedürfen, sind an die als Inhaber im Register eingetragene Person zu richten.“

25. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 28a

Übertragung von Durchführungsbefugnissen in Bezug auf den Rechtsübergang

Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, in denen Folgendes festgelegt wird:

- a) die Einzelheiten, die in dem Antrag auf Eintragung eines Rechtsübergangs nach Artikel 28 Absatz 3 anzugeben sind;
- b) die Art der Unterlagen, die für den Rechtsübergang nach Artikel 28 Absatz 3 erforderlich sind, unter Berücksichtigung der vom eingetragenen Inhaber und dem Rechtsnachfolger getroffenen Vereinbarungen.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 109 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

26. Die Artikel 31 und 32 erhalten folgende Fassung:

„Artikel 31

Insolvenzverfahren

(1) Ein Unionsgeschmacksmuster kann nur dann von einem Insolvenzverfahren erfasst werden, wenn dieses in dem Mitgliedstaat eröffnet wird, in dessen Hoheitsgebiet der Schuldner den Mittelpunkt seiner Interessen hat.

(2) Bei Versicherungsunternehmen im Sinne von Artikel 13 Nummer 1 der Richtlinie 2009/138/EG des Europäischen Parlaments und des Rates (*) und bei Kreditinstituten im Sinne von Artikel 4 Absatz 1 Nummer 1 der Verordnung (EU) Nr. 575/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates (**) ist der in Absatz 1 genannte Mittelpunkt der Interessen der Mitgliedstaat, in dem dieses Unternehmen bzw. dieses Institut zugelassen ist.

(3) Absatz 1 ist im Fall der Mitinhaberschaft an einem Unionsgeschmacksmuster auf den Anteil des Mitinhabers entsprechend anzuwenden.

(4) Wird das Unionsgeschmacksmuster von einem Insolvenzverfahren erfasst, so wird dies auf Antrag der zuständigen nationalen Stelle in das Register eingetragen und veröffentlicht.

Artikel 32

Lizenz

(1) Das Unionsgeschmacksmuster kann für das gesamte Gebiet oder einen Teil der Union Gegenstand von Lizenzen sein. Eine Lizenz kann ausschließlich oder nicht ausschließlich sein.

(2) Der Inhaber kann die Rechte aus dem Unionsgeschmacksmuster gegenüber dem Lizenznehmer geltend machen, wenn dieser gegen eine Bestimmung des Lizenzvertrags in Bezug auf Folgendes verstößt:

- a) die Geltungsdauer der Lizenz;
- b) die Form der Nutzung des Geschmacksmusters;
- c) die Auswahl der Erzeugnisse, für die die Lizenz erteilt wurde;
- d) die Qualität der vom Lizenznehmer im Rahmen der Lizenz hergestellten Erzeugnisse.

(3) Sofern im Lizenzvertrag nichts anderes bestimmt ist, kann der Lizenznehmer ein Verfahren wegen Verletzung eines Unionsgeschmacksmusters nur mit Zustimmung des Inhabers anhängig machen. Jedoch kann der Inhaber einer ausschließlichen Lizenz ein solches Verfahren anhängig machen, wenn der Inhaber des Unionsgeschmacksmusters nach Aufforderung nicht innerhalb einer angemessenen Frist die Verletzungsklage erhoben hat.

(4) Jeder Lizenznehmer kann einer vom Inhaber des Unionsgeschmacksmusters erhobenen Verletzungsklage beitreten, um den Ersatz seines Schadens geltend zu machen.

(*) Richtlinie 2009/138/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2009 betreffend die Aufnahme und Ausübung der Versicherungs- und der Rückversicherungstätigkeit (Solvabilität II) (ABl. L 335 vom 17.12.2009, S. 1).

(**) Verordnung (EU) Nr. 575/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Juni 2013 über Aufsichtsanforderungen an Kreditinstitute und zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 648/2012 (ABl. L 176 vom 27.6.2013, S. 1).“

27. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 32a

Verfahren zur Eintragung von Lizenzen und anderen Rechten in das Register

(1) Artikel 28 Absatz 3 und die gemäß Artikel 28a erlassenen Vorschriften sowie Artikel 28 Absatz 5 gelten entsprechend für die Eintragung eines dinglichen Rechts oder des Übergangs eines dinglichen Rechts im Sinne des Artikels 29, einer Zwangsvollstreckung im Sinne des Artikels 30, einer Beteiligung an einem Insolvenzverfahren im Sinne des Artikels 31 sowie für die Eintragung einer Lizenz oder eines Übergangs einer Lizenz im Sinne des Artikels 32. Die Anforderung bezüglich Unterlagen gemäß Artikel 28 Absatz 3, aus denen sich der Rechtsübergang ergibt, gilt jedoch nicht, wenn der Inhaber des Unionsgeschmacksmusters den Antrag stellt.

(2) Der Antrag auf Eintragung der Rechte gemäß Absatz 1 gilt erst als eingereicht, wenn die geforderte Gebühr entrichtet worden ist.

(3) Mit dem Antrag auf Eintragung einer Lizenz kann beantragt werden, dass diese Lizenz als eine oder mehrere der folgenden Arten von Lizenzen im Register eingetragen wird:

- a) als ausschließliche Lizenz;
- b) als Unterlizenz, wenn sie von einem Lizenznehmer erteilt wird, dessen Lizenz im Register eingetragen ist;
- c) als Lizenz, die auf eine bestimmte Auswahl von Erzeugnissen beschränkt ist;
- d) als Teillizenz, die sich auf einen Teil der Union beschränkt;
- e) als zeitlich begrenzte Lizenz.

Wird der Antrag gestellt, die Lizenz als eine in Unterabsatz 1 Buchstaben c, d oder e genannten Lizenz einzutragen, so ist im Antrag auf Eintragung anzugeben, für welche Auswahl von Erzeugnissen, für welchen Teil der Union oder für welchen Zeitraum die Lizenz gewährt wird.

(4) Sind die in dieser Verordnung festgelegten Bedingungen für die Eintragung von Lizenzen und anderen Rechten nicht erfüllt, so teilt das Amt dem Antragsteller den Mangel mit. Wird der Mangel nicht innerhalb der vom Amt festgelegten Frist behoben, so weist es den Antrag auf Eintragung zurück.“

28. Artikel 33 erhält folgende Fassung:

„Artikel 33

Wirkung gegenüber Dritten

(1) Die in den Artikeln 28, 29 und 32 bezeichneten Rechtshandlungen hinsichtlich eines Unionsgeschmacksmusters haben gegenüber Dritten in allen Mitgliedstaaten erst Wirkung, wenn sie in das Register eingetragen worden sind. Gleichwohl kann eine Rechtshandlung, die noch nicht eingetragen ist, Dritten entgegengehalten werden, die Rechte an dem eingetragenen Unionsgeschmacksmuster nach dem Zeitpunkt der Rechtshandlung erworben haben, aber zum Zeitpunkt des Erwerbs dieser Rechte von der Rechtshandlung Kenntnis hatten.

(2) Absatz 1 gilt nicht gegenüber einer Person, die das eingetragene Unionsgeschmacksmuster oder ein Recht daran im Wege des Rechtsübergangs des Unternehmens in seiner Gesamtheit oder einer anderen Gesamtrechtsnachfolge erwirbt.

(3) Die Wirkungen der in Artikel 30 bezeichneten Rechtshandlungen gegenüber Dritten richten sich nach dem Recht des nach Artikel 27 maßgebenden Mitgliedstaats.

(4) Die Wirkung eines Insolvenzverfahrens gegenüber Dritten richtet sich nach dem Recht des Mitgliedstaats, in dem das Verfahren nach seinen Rechtsvorschriften oder nach den geltenden einschlägigen Übereinkünften zuerst eröffnet wird.“

29. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 33a

Verfahren zur Löschung oder Änderung der Eintragungen von Lizenzen und anderen Rechten

(1) Die Eintragung gemäß Artikel 32a Absatz 1 wird auf Antrag eines der Beteiligten gelöscht oder geändert.

(2) Der Antrag auf Löschung oder Änderung der Eintragung muss die Eintragsnummer des eingetragenen Unionsgeschmacksmusters oder, im Fall einer Sammeleintragung, die Nummer jedes einzelnen Geschmacksmusters sowie die Bezeichnung des Rechts, dessen Eintragung gelöscht oder geändert werden soll, enthalten.

(3) Dem Antrag auf Löschung oder Änderung der Eintragung sind Unterlagen beizufügen, aus denen hervorgeht, dass das eingetragene Recht nicht mehr besteht oder dass der Lizenznehmer oder der Inhaber eines anderen Rechts der Löschung oder Änderung der Eintragung zustimmt.

(4) Sind die Anforderungen für die Löschung oder Änderung der Eintragung nicht erfüllt, so teilt das Amt dem Antragsteller den Mangel mit. Wird der Mangel nicht innerhalb einer vom Amt festgelegten Frist behoben, so weist es den Antrag auf Löschung oder Änderung der Eintragung zurück.“

30. Artikel 34 erhält folgende Fassung:

„Artikel 34

Anmeldung eines Unionsgeschmacksmusters als Vermögensgegenstand

Die Artikel 27 bis 33a finden auf Anmeldungen von Unionsgeschmacksmustern Anwendung. Ist die Wirkung einer dieser Bestimmungen von der Eintragung ins Register abhängig, so muss diese Formvorschrift bei der Eintragung des Unionsgeschmacksmusters ins Register erfüllt werden.“

31. Artikel 35 erhält folgende Fassung:

„Artikel 35

Einreichung der Anmeldung

(1) Die Anmeldung eines Unionsgeschmacksmusters ist beim Amt einzureichen.

(2) Das Amt stellt dem Anmelder unverzüglich eine Empfangsbescheinigung aus, die mindestens das Aktenzeichen, eine Darstellung, eine Beschreibung oder sonstige Identifizierung des Geschmacksmusters, die Art und Zahl der Unterlagen und den Tag ihres Eingangs enthält. Im Falle einer Sammelanmeldung gibt das Amt in der Empfangsbescheinigung das erste Geschmacksmuster und die Zahl der angemeldeten Geschmacksmuster an.“

32. Artikel 36 wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 1 bis 4 erhalten folgende Fassung:

„(1) Die Anmeldung eines Unionsgeschmacksmusters muss Folgendes enthalten:

a) einen Antrag auf Eintragung;

b) Angaben, die es erlauben, die Identität des Anmelders festzustellen;

c) eine hinreichend klare Wiedergabe des Geschmacksmusters, die es ermöglicht, den Gegenstand, für den Schutz beansprucht wird, zu bestimmen.

(2) Die Anmeldung enthält ferner die Angabe der Erzeugnisse, in die das Geschmacksmuster aufgenommen oder bei denen es verwendet werden soll.

(3) Darüber hinaus kann die Anmeldung Folgendes enthalten:

a) eine Beschreibung zur Erläuterung der Wiedergabe;

b) einen Antrag auf Aufschiebung der Bekanntmachung der Eintragung gemäß Artikel 50;

c) Angaben zum Vertreter, falls der Anmelder einen solchen benannt hat;

d) die Klassifikation der Erzeugnisse, in die das Geschmacksmuster aufgenommen oder bei denen es verwendet werden soll, nach Klasse und Unterklasse der Locarno-Klassifikation in der am Anmeldetag geltenden Fassung;

e) die Benennung des Entwerfers oder der Entwerfergemeinschaft oder die Erklärung auf Verantwortung des Anmelders, dass der Entwerfer oder die Entwerfergemeinschaft auf das Recht, genannt zu werden, verzichtet hat.

(4) Für die Anmeldung ist die Anmeldegebühr zu entrichten. Wird ein Antrag auf Aufschiebung gemäß Absatz 3 Buchstabe b gestellt, so ist für die Aufschiebung der Bekanntmachung eine zusätzliche Gebühr zu entrichten.“

b) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Zusätzlich zu den in den Absätzen 1 bis 4 genannten Anforderungen muss die Anmeldung eines Unionsgeschmacksmusters den in dieser Verordnung und in den gemäß dieser Verordnung erlassenen Durchführungsrechtsakten vorgesehenen Formerfordernissen entsprechen. Soweit sich diese Anforderungen auf die Wiedergabe des Geschmacksmusters gemäß Absatz 1 Buchstabe c und die Mittel der Darstellung beziehen, legt der Exekutivdirektor die Art und Weise der Nummerierung unterschiedlicher Ansichten im Falle einer Darstellung durch statische Ansichten, das Format und die Größe einer elektronischen Datei sowie alle anderen einschlägigen technischen Spezifikationen fest. Sehen diese Anforderungen die Kennzeichnung eines Gegenstands, für den kein Schutz beantragt wird, durch bestimmte Arten visueller Verzichtserklärungen vor, oder sehen sie die Einreichung bestimmter Arten von Ansichten vor, so kann der Exekutivdirektor bestimmen, dass zusätzliche Arten visueller Verzichtserklärungen und bestimmte Arten von Ansichten zulässig sind.“

33. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 36a

Übertragung von Durchführungsbefugnissen in Bezug auf die Anmeldung

Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der Einzelheiten, die in der Anmeldung eines Unionsgeschmacksmusters enthalten sein müssen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 109 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

34. Artikel 37 wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 1 und 2 erhalten folgende Fassung:

„(1) In einer Sammelanmeldung von Unionsgeschmacksmustern können höchstens 50 Geschmacksmuster zusammengefasst werden. Jedes Geschmacksmuster einer Sammelanmeldung wird vom Amt nach einem von seinem Exekutivdirektor festzulegenden System nummeriert.

(2) Neben den in Artikel 36 Absatz 4 genannten Gebühren unterliegt die Sammelanmeldung der Zahlung einer Anmeldegebühr für jedes in der Sammelanmeldung enthaltene zusätzliche Geschmacksmuster; falls die Anmeldung einen Antrag auf Aufschiebung der Bekanntmachung enthält, unterliegt sie einer Gebühr für die Aufschiebung der Bekanntmachung für jedes in der Sammelanmeldung enthaltene Geschmacksmuster, für das eine Aufschiebung beantragt wird.“

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Die Sammelanmeldung muss den Formerfordernissen entsprechen, die in den nach Artikel 37a erlassenen Durchführungsrechtsakten festgelegt wurden.“

c) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Alle in einer Sammelanmeldung oder einer auf einer solchen Anmeldung basierenden Eintragung enthaltenen Geschmacksmuster können unabhängig voneinander behandelt werden. Ein solches Geschmacksmuster kann unabhängig von den anderen Geschmacksmustern geltend gemacht werden, Gegenstand einer Lizenz, eines dinglichen Rechts, einer Zwangsvollstreckung, eines Insolvenzverfahrens oder eines Verzichts, einer Erneuerung, einer Rechtsübertragung oder einer Aufschiebung der Bekanntmachung sein, sowie für nichtig erklärt werden.“

35. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 37a

Übertragung von Durchführungsbefugnissen in Bezug auf Sammelanmeldungen

Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, in denen die Einzelheiten, die bei der Sammelanmeldung anzugeben sind, festgelegt werden. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 109 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

36. Die Artikel 38 und 39 erhalten folgende Fassung:

„Artikel 38

Anmeldetag

Der Anmeldetag eines Unionsgeschmacksmusters ist der Tag, an dem die Unterlagen mit den Angaben nach Artikel 36 Absatz 1 vom Anmelder beim Amt eingereicht worden sind, sofern innerhalb eines Monats nach Einreichung der genannten Unterlagen die in Artikel 36 Absatz 4 und Artikel 37 Absatz 2 genannten Anmeldegebühren entrichtet werden.

Artikel 39

Gleichwertigkeit der Wirkung einer Unionsanmeldung mit einer nationalen Anmeldung

Die Anmeldung eines eingetragenen Unionsgeschmacksmusters, deren Anmeldetag feststeht, hat in den Mitgliedstaaten die Wirkung einer vorschriftsmäßigen nationalen Anmeldung mit der gegebenenfalls für die Anmeldung des Unionsgeschmacksmusters in Anspruch genommenen Priorität.“

37. Die Artikel 40, 41 und 42 erhalten folgende Fassung:

„Artikel 40

Klassifikation und Erzeugnisangabe

(1) Erzeugnisse, in die ein Unionsgeschmacksmuster aufgenommen oder bei denen es verwendet werden soll, werden nach der Locarno-Klassifikation in der am Anmeldetag geltenden Fassung klassifiziert.

(2) Die Erzeugnisangabe nach Artikel 36 Absatz 2 muss die Art der Erzeugnisse klar und präzise bezeichnen und es ermöglichen, jedes Erzeugnis in nur eine Klasse und Unterklasse der Locarno-Klassifikation einzuordnen, wobei möglichst die vom Amt zur Verfügung gestellte harmonisierte Datenbank mit Erzeugnisangaben zu verwenden ist. Die Erzeugnisangabe muss mit der Wiedergabe des Geschmacksmusters übereinstimmen.

(3) Die Erzeugnisse sind nach den Klassen der Locarno-Klassifikation zu gruppieren, wobei jeder Gruppe die Nummer der entsprechenden Klasse voranzustellen ist; ferner sind sie in der Reihenfolge der Klassen und Unterklassen der genannten Klassifikation zu ordnen.

(4) Verwendet der Anmelder Erzeugnisangaben, die nicht in der in Absatz 2 genannten Datenbank enthalten sind oder nicht mit der Wiedergabe des Geschmacksmusters übereinstimmen, so kann das Amt Erzeugnisangaben aus dieser Datenbank vorschlagen. Wenn der Anmelder nicht innerhalb der vom Amt gesetzten Frist antwortet, kann das Amt die Prüfung auf der Grundlage der vorgeschlagenen Erzeugnisangaben durchführen.

Artikel 41

Prioritätsrecht

(1) Jede Person, die in einem oder mit Wirkung für einen Vertragsstaat der Pariser Verbandsübereinkunft oder des Übereinkommens zur Errichtung der Welthandelsorganisation ein Geschmacksmuster oder ein Gebrauchsmusters vorschrittmäßig angemeldet hat, oder ihr Rechtsnachfolger genießt hinsichtlich der Anmeldung eines Unionsgeschmacksmusters für dieses Geschmacksmuster oder Gebrauchsmuster ein Prioritätsrecht für einen Zeitraum von sechs Monaten nach dem Tag der ersten Anmeldung.

(2) Als prioritätsbegründend wird jede Einreichung einer Anmeldung anerkannt, die nach dem nationalen Recht des Staates, in dem sie eingereicht worden ist, oder nach zwei- oder mehrseitigen Verträgen zur Festlegung des Anmeldetags, an dem die Anmeldung eingereicht worden ist, ausreicht, wobei das spätere Schicksal der Anmeldung ohne Bedeutung ist.

(3) Zur Feststellung der Priorität wird als die erste Anmeldung, von deren Einreichung an die Prioritätsfrist läuft, auch eine jüngere Anmeldung angesehen, die dasselbe Geschmacksmuster betrifft wie eine ältere erste in demselben oder für denselben Staat eingereichte Anmeldung, sofern diese ältere Anmeldung vor der Einreichung der jüngeren Anmeldung zurückgenommen, fallen gelassen oder zurückgewiesen worden ist, ohne zur öffentlichen Einsichtnahme ausgelegt zu sein und ohne dass Rechte bestehen geblieben sind, und sofern sie nicht bereits als Grundlage für die Inanspruchnahme des Prioritätsrechts gedient hat. Die ältere Anmeldung kann in diesem Fall nicht mehr als Grundlage für die Inanspruchnahme des Prioritätsrechts dienen.

(4) Ist die erste Anmeldung in einem nicht zu den Vertragsstaaten der Pariser Verbandsübereinkunft oder des Übereinkommens zur Errichtung der Welthandelsorganisation gehörenden Staat eingereicht worden, so finden die Absätze 1 bis 3 nur insoweit Anwendung, als dieser Staat veröffentlichten Feststellungen zufolge aufgrund der ersten Anmeldung beim Amt unter Voraussetzungen und mit Wirkungen, die denen dieser Verordnung vergleichbar sind, ein Prioritätsrecht gewährt. Falls erforderlich, beantragt der Exekutivdirektor bei der Kommission, eine Prüfung zu erwägen, um festzustellen, ob ein Staat eine solche Gegenseitigkeit gewährt. Stellt die Kommission fest, dass die Gegenseitigkeit gewährt wird, so veröffentlicht sie eine entsprechende Mitteilung im *Amtsblatt der Europäischen Union*.

(5) Das Prioritätsrecht nach Absatz 4 findet Anwendung ab dem Tag, an dem die Mitteilung über die Feststellung, dass die Gegenseitigkeit gewährt ist, im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht wurde, sofern die Mitteilung kein früheres Datum nennt, ab dem es Anwendung findet. Die Anwendbarkeit erlischt mit dem Tag, an dem die Kommission im *Amtsblatt der Europäischen Union* eine Mitteilung über die Aberkennung der Gegenseitigkeit veröffentlicht, es sei denn, in der Mitteilung ist ein früheres Gültigkeitsdatum angegeben.

(6) Mitteilungen im Rahmen der Absätze 4 und 5 werden auch im Amtsblatt des Amtes veröffentlicht.

Artikel 42

Inanspruchnahme der Priorität

(1) Der Anmelder eines Unionsgeschmacksmusters, der die Priorität einer früheren Anmeldung in Anspruch nehmen will, reicht entweder zusammen mit der Anmeldung oder innerhalb von zwei Monaten nach dem Anmeldetag eine Prioritätserklärung ein. Diese Prioritätserklärung muss das Datum und das Land der früheren Anmeldung enthalten. Das Aktenzeichen der früheren Anmeldung und die Unterlagen für die Inanspruchnahme der Priorität sind innerhalb von drei Monaten nach dem Tag der Einreichung der Prioritätserklärung einzureichen.

(2) Der Exekutivdirektor kann bestimmen, dass der Anmelder zum Zweck der beantragten Inanspruchnahme der Priorität weniger als die in den gemäß Absatz 42a erlassenen Durchführungsrechtsakten festgelegten Unterlagen beizubringen hat, vorbehaltlich der Einhaltung des Grundsatzes der Gleichbehandlung der Anmelder und sofern dem Amt die benötigten Informationen aus anderen Quellen zur Verfügung stehen.“

38. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 42a

Übertragung von Durchführungsbefugnissen in Bezug auf die Inanspruchnahme der Priorität

Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, in denen festgelegt wird, welche Art von Unterlagen für die Inanspruchnahme der Priorität einer früheren Anmeldung nach Artikel 42 Absatz 1 einzureichen sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 109 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

39. Artikel 43 erhält folgende Fassung:

„Artikel 43

Wirkung des Prioritätsrechts

Das Prioritätsrecht hat die Wirkung, dass der Prioritätstag als Anmeldetag eines Unionsgeschmacksmusters im Sinne der Artikel 5, 6, 7 und 22, des Artikels 25 Absatz 1 Buchstaben d, e und f sowie des Artikels 50 Absatz 1 gilt.“

40. Artikel 44 erhält folgende Fassung:

„Artikel 44

Ausstellungspriorität

(1) Hat der Anmelder eines Unionsgeschmacksmusters Erzeugnisse, in die das Geschmacksmuster aufgenommen worden ist oder bei denen es verwendet wird, auf einer amtlichen oder amtlich anerkannten internationalen Ausstellung nach den Vorschriften des Übereinkommens über Internationale Ausstellungen von 1928 in der am 30. November 1972 geänderten Fassung offenbart, so kann er, wenn er die Anmeldung innerhalb einer Frist von sechs Monaten seit der erstmaligen Offenbarung der Erzeugnisse einreicht, ein Prioritätsrecht ab diesem Tag in Anspruch nehmen.

(2) Ein Anmelder, der die Priorität gemäß Absatz 1 in Anspruch nehmen will, hat entweder zusammen mit der Anmeldung oder innerhalb von zwei Monaten nach dem Anmeldetag eine Prioritätserklärung einzureichen. Der Anmelder hat innerhalb von drei Monaten nach der Prioritätserklärung den Nachweis zu erbringen, dass die Erzeugnisse, in die das Geschmacksmuster aufgenommen wurde oder bei denen es verwendet wird, im Sinne von Absatz 1 offengelegt worden sind.

(3) Eine Ausstellungspriorität, die in einem Mitgliedstaat oder einem Drittstaat gewährt wurde, verlängert die Prioritätsfrist des Artikels 41 nicht.“

41. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 44a

Übertragung von Durchführungsbefugnissen

Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, in denen die Art und die Einzelheiten der Nachweise festgelegt werden, die für die Inanspruchnahme einer Ausstellungspriorität nach Artikel 44 Absatz 2 beizubringen sind. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 109 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

42. Die Überschrift des Titels V erhält folgende Fassung:

„TITEL V

EINTRAGUNGSVERFAHREN, ERNEUERUNG UND ÄNDERUNG“.

43. Artikel 45 erhält folgende Fassung:

„Artikel 45

Prüfung der Formerfordernisse für die Anmeldung

(1) Das Amt prüft, ob die Anmeldung eines Unionsgeschmacksmusters den in Artikel 38 aufgeführten Anforderungen für die Zuerkennung eines Anmeldetags genügt.

(2) Das Amt prüft, ob

a) die Anmeldung eines Unionsgeschmacksmusters den in Artikel 36 Absätze 2, 3 und 5 sowie im Fall einer Sammelanmeldung den in Artikel 37 Absätze 1 und 3 genannten Anforderungen genügt;

- b) gegebenenfalls die zusätzliche Gebühr für die Aufschiebung der Bekanntmachung nach Artikel 36 Absatz 4 innerhalb der vorgeschriebenen Frist entrichtet wurde;
- c) gegebenenfalls die zusätzliche Gebühr für die Aufschiebung der Bekanntmachung für jedes in einer Sammelanmeldung nach Artikel 37 Absatz 2 enthaltene Geschmacksmuster innerhalb der vorgeschriebenen Frist entrichtet wurde.

(3) Erfüllt die Anmeldung eines Unionsgeschmacksmusters nicht die in den Absätzen 1 oder 2 genannten Anforderungen, so fordert das Amt den Anmelder auf, innerhalb von zwei Monaten nach der Zustellung der entsprechenden Aufforderung die Mängel zu beheben oder die ausstehende Zahlung nachzuholen.

(4) Kommt der Anmelder der Aufforderung des Amtes nach Absatz 3, die in Absatz 1 genannten Anforderungen zu erfüllen nicht nach, so wird die Anmeldung nicht als Anmeldung eines Unionsgeschmacksmusters behandelt. Kommt der Anmelder der Aufforderung in Bezug auf diese Anforderungen nach, so erkennt das Amt der Anmeldung als Anmeldetag denjenigen Tag an, an dem die Mängel beseitigt werden oder die festgestellte ausstehende Zahlung nachgeholt wird.

(5) Kommt der Anmelder der Aufforderung des Amtes nach Absatz 3, den Anforderungen nach Absatz 2 Buchstaben a und b nachzukommen, nicht nach, so weist das Amt die Anmeldung zurück.

(6) Kommt der Anmelder der Aufforderung des Amtes nach Absatz 3, die in Absatz 2 Buchstabe c genannten Anforderungen zu erfüllen, nicht nach, so wird die Anmeldung in Bezug auf die zusätzlichen Geschmacksmuster zurückgewiesen, es sei denn es ist eindeutig, welche Geschmacksmuster durch den gezahlten Gebührenbetrag gedeckt werden sollen. Liegen keine anderen Kriterien vor, nach denen bestimmt werden kann, welche Geschmacksmuster gedeckt werden sollen, so richtet sich das Amt bei der Bearbeitung nach der Reihenfolge der Nummerierung, in der sie in der Sammelanmeldung enthalten sind. In Bezug auf diejenigen Geschmacksmuster, für die die zusätzliche Gebühr für die Aufschiebung der Bekanntmachung nicht oder nicht vollständig entrichtet wurde, wird die Anmeldung zurückgewiesen.

(7) Wird den Anforderungen hinsichtlich der Inanspruchnahme der Priorität nicht entsprochen, so erlischt der Prioritätsanspruch für die Anmeldung.“

44. Artikel 46 wird aufgehoben.

45. Artikel 47 erhält folgende Fassung:

„Artikel 47

Eintragungshindernisse

(1) Stellt das Amt bei der Prüfung nach Artikel 45 fest, dass das Geschmacksmuster, für das Schutz beantragt wird, nicht der Begriffsbestimmung nach Artikel 3 Nummer 1 entspricht, dass es gegen die öffentliche Ordnung oder die guten Sitten verstößt oder dass es — da die zuständigen Behörden der Eintragung nicht zugestimmt haben — eine missbräuchliche Benutzung eines der in Artikel 6^{ter} der Pariser Verbandsübereinkunft aufgeführten Zeichen oder von Abzeichen, Emblemen und Wappen darstellt, die nicht im Artikel 6^{ter} jenes Übereinkommens erfasst sind und die für einen Mitgliedstaat von öffentlichem Interesse sind, so teilt es dem Anmelder unter Angabe des Grundes für das Eintragungshindernis mit, dass das Geschmacksmuster nicht eingetragen werden kann.

(2) In der Mitteilung nach Absatz 1 setzt das Amt eine Frist fest, innerhalb derer der Anmelder eine Stellungnahme abgeben, die Anmeldung oder die beanstandeten Ansichten zurücknehmen oder eine geänderte Wiedergabe des Geschmacksmusters einreichen kann, die sich nur in unwesentlichen Einzelheiten von der ursprünglich eingereichten Wiedergabe unterscheidet.

(3) Beseitigt der Anmelder die Eintragungshindernisse nicht, so weist das Amt die Anmeldung zurück. Betrifft das Eintragungshindernis nur einzelne Geschmacksmuster einer Sammelanmeldung, so weist das Amt die Anmeldung nur für diese Geschmacksmuster zurück.“

46. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 47a

Rücknahme und Änderung der Anmeldung

(1) Der Anmelder kann eine Anmeldung zum Unionsgeschmacksmuster oder, im Falle einer Sammelanmeldung, einzelne in der Anmeldung enthaltene Geschmacksmuster, jederzeit zurücknehmen.

(2) Der Anmelder kann die Wiedergabe des angemeldeten Unionsgeschmacksmusters jederzeit in unwesentlichen Einzelheiten ändern.“

47. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 47b

Übertragung der Befugnis zur Änderung der Anmeldung

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 109a delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen und damit die Einzelheiten zur Änderung der Anmeldung gemäß Artikel 47a Absatz 2 festzulegen.“

48. Artikel 48 erhält folgende Fassung:

„Artikel 48

Eintragung

(1) Sind die Anforderungen an eine Anmeldung eines Unionsgeschmacksmusters erfüllt und wurde die Anmeldung nicht gemäß Artikel 47 zurückgewiesen, so trägt das Amt das in der Anmeldung enthaltene Geschmacksmuster und die in Artikel 72 Absatz 2 genannten Angaben in das Register ein.

(2) Beinhaltet die Anmeldung einen Antrag auf Aufschiebung der Bekanntmachung der Eintragung gemäß Artikel 50, so wird auch ein Hinweis auf diesen Antrag und das Datum des Ablaufs der Aufschiebungsfrist in das Register eingetragen.

(3) Die Eintragung erfolgt unter dem Datum des Anmeldetags gemäß Artikel 38.

(4) Die gemäß Artikel 36 Absatz 4 und Artikel 37 Absatz 2 zu entrichtenden Gebühren werden auch dann nicht erstattet, wenn das angemeldete Geschmacksmuster nicht eingetragen wird.“

49. Artikel 49 erhält folgende Fassung:

„Artikel 49

Bekanntmachung

Nach der Eintragung macht das Amt das eingetragene Unionsgeschmacksmuster im Blatt für Unionsgeschmacksmuster nach Artikel 73 Absatz 1 Buchstabe a bekannt.“

50. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 49a

Übertragung von Durchführungsbefugnissen in Bezug auf die Bekanntmachung

Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte zur Festlegung der Einzelheiten, die in der Bekanntmachung gemäß Artikel 49 enthalten sein müssen. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 109 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

51. Artikel 50 erhält folgende Fassung:

„Artikel 50

Aufgeschobene Bekanntmachung

(1) Der Anmelder eines Unionsgeschmacksmusters kann mit der Anmeldung beantragen, die Bekanntmachung des eingetragenen Unionsgeschmacksmusters um bis zu 30 Monate ab dem Anmeldetag oder, wenn Priorität in Anspruch genommen wird, ab dem Prioritätstag, aufzuschieben.

(2) Wird ein Antrag nach Absatz 1 des vorliegenden Artikels gestellt, so trägt das Amt, wenn die Bedingungen nach Artikel 48 erfüllt sind, das Unionsgeschmacksmuster zwar ein, aber vorbehaltlich des Artikels 74 Absatz 2 werden weder die Wiedergabe des Geschmacksmusters noch sonstige Unterlagen im Zusammenhang mit der Anmeldung zur öffentlichen Einsichtnahme bereitgestellt.

(3) Das Amt veröffentlicht im Blatt für Unionsgeschmacksmuster einen Hinweis auf einen Antrag nach Absatz 1. Begleitet wird der Hinweis von Angaben, die es erlauben, die Identität des Rechtsinhabers des eingetragenen Geschmacksmusters, gegebenenfalls den Namen des Vertreters, den Anmeldetag und der Eintragung des Geschmacksmusters sowie das Aktenzeichen der Anmeldung festzustellen. Es werden weder eine Darstellung des Geschmacksmusters noch Angaben zu seiner Erscheinungsform bekannt gemacht.

(4) Bei Ablauf der Aufschiebungsfrist oder auf Antrag des Rechtsinhabers zu einem früheren Zeitpunkt stellt das Amt alle Eintragungen im Register und die Akte betreffend die Anmeldung zur öffentlichen Einsichtnahme bereit und macht das eingetragene Unionsgeschmacksmuster im Blatt für Unionsgeschmacksmuster bekannt.

(5) Der Rechtsinhaber kann die Bekanntmachung des eingetragenen Unionsgeschmacksmusters nach Absatz 4 des vorliegenden Artikels verhindern, indem er mindestens drei Monate vor Ablauf der Aufschiebungsfrist einen Antrag auf Verzicht auf das Unionsgeschmacksmuster nach Artikel 51 einreicht. Anträge auf Eintragung des Verzichts im Register, die den in Artikel 51 und in den nach Artikel 51a erlassenen Durchführungsrechtsakten aufgeführten Anforderungen nicht genügen oder die nach Ablauf der im vorliegenden Absatz genannten Frist von drei Monaten eingereicht wurden, werden abgelehnt.

(6) Im Falle einer Eintragung auf der Grundlage einer Sammelanmeldung nach Artikel 37 gibt der Inhaber zusammen mit dem Antrag auf eine Bekanntmachung zu einem früheren Zeitpunkt nach Absatz 4 oder dem Antrag auf Verzicht nach Absatz 5 deutlich an, welche der in dieser Anmeldung enthaltenen Geschmacksmuster zu einem früheren Zeitpunkt bekannt gemacht werden sollen, auf welche verzichtet werden soll und für welche Geschmacksmuster die Aufschiebung der Bekanntmachung fort dauern soll.

(7) Kommt der Inhaber der Anforderung nach Absatz 6 nicht nach, so fordert das Amt den Inhaber auf, den Mangel innerhalb einer vom Amt festgelegten Frist zu beheben, die in keinem Fall die Aufschiebungsfrist von 30 Monaten überschreitet.

(8) Wird der Mangel nach Absatz 7 nicht innerhalb der festgesetzten Frist behoben, so gilt der Antrag auf Bekanntmachung zu einem früheren Zeitpunkt als nicht gestellt oder der Antrag auf Verzicht wird abgelehnt.

(9) Die Einleitung eines gerichtlichen Verfahrens auf der Grundlage eines eingetragenen Unionsgeschmacksmusters während der Frist der Aufschiebung der Bekanntmachung ist nur möglich, wenn die im Register und in der den Antrag betreffenden Akte enthaltenen Angaben der Person mitgeteilt wurden, gegen die der Prozess angestrengt wird.“

52. Folgende Artikel werden eingefügt:

„Artikel 50a

Bekanntmachung nach der Aufschiebungsfrist

Das Amt hat nach Ablauf der in Artikel 50 genannten Aufschiebungsfrist oder im Falle eines Antrags auf Bekanntmachung zu einem früheren Zeitpunkt, sobald dies technisch möglich ist,

- a) das eingetragene Unionsgeschmacksmuster mit den gemäß den nach Artikel 49a erlassenen Vorschriften erforderlichen Einzelheiten zusammen mit einem Hinweis darauf, dass die Anmeldung einen Antrag auf Aufschiebung der Bekanntmachung gemäß Artikel 50 enthielt, im Blatt für Unionsgeschmacksmuster bekannt zu machen;
- b) alle das Geschmacksmuster betreffenden Unterlagen zur öffentlichen Einsichtnahme bereitzustellen;
- c) alle Eintragungen im Register zur öffentlichen Einsichtnahme bereitzustellen, einschließlich solcher, die gemäß Artikel 74 Absatz 5 von der Einsicht ausgeschlossen waren.“

„Artikel 50b

Eintragungsurkunden

Nach der Bekanntmachung des eingetragenen Unionsgeschmacksmusters stellt das Amt dem Inhaber eine Eintragungsurkunde aus. Auf Antrag stellt das Amt beglaubigte oder unbeglaubigte Abschriften der Urkunde aus. Die Urkunden und Abschriften werden elektronisch ausgestellt.“

53. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

„Artikel 50c

Übertragung von Durchführungsbefugnissen

Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, in denen die Einzelheiten, die in der in Artikel 50b genannten Eintragungsurkunde anzugeben sind, und die Form der Eintragungsurkunde im Einzelnen festgelegt werden. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 109 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

*Artikel 50d***Erneuerung**

(1) Die Eintragung des Unionsgeschmacksmusters wird auf Antrag des Rechtsinhabers des eingetragenen Unionsgeschmacksmusters oder einer von ihm hierzu ausdrücklich ermächtigten Person erneuert, sofern die Erneuerungsgebühren entrichtet worden sind.

(2) Das Amt unterrichtet den Rechtsinhaber des eingetragenen Unionsgeschmacksmusters und jede Person mit einem eingetragenen Recht an dem Unionsgeschmacksmuster mindestens sechs Monate vor dem Tag des Erlöschens der Eintragung über das Erlöschen der Eintragung. Das Unterbleiben dieser Unterrichtung hat keine Haftung des Amtes zur Folge und berührt nicht das Erlöschen der Eintragung.

(3) Der Antrag auf Erneuerung ist innerhalb von sechs Monaten bis zum Erlöschen der Eintragung einzureichen. Die Erneuerungsgebühr ist ebenfalls innerhalb dieser Frist zu entrichten.

Anderenfalls können der Antrag und die Gebühr noch innerhalb einer Nachfrist von sechs Monaten nach Erlöschen der Eintragung eingereicht bzw. gezahlt werden, sofern innerhalb dieser Nachfrist eine Zuschlagsgebühr für die verspätete Zahlung der Erneuerungsgebühr oder für die verspätete Einreichung des Antrags auf Erneuerung entrichtet wird.

(4) Der Antrag auf Erneuerung gemäß Absatz 1 muss Folgendes enthalten:

- a) den Namen der Person, die die Erneuerung beantragt;
- b) die Eintragsnummer des zu erneuernden Unionsgeschmacksmusters;
- c) im Falle einer Eintragung auf der Grundlage einer Sammelanmeldung die Angabe derjenigen Geschmacksmuster, für die eine Erneuerung beantragt wird.

Sind die Erneuerungsgebühren entrichtet worden, gilt dies als Antrag auf Erneuerung, vorausgesetzt, es sind alle erforderlichen Angaben zur Feststellung des Zwecks der Zahlung vorhanden.

(5) Reichen bei einer Eintragung auf der Grundlage einer Sammelanmeldung nach Artikel 37 die entrichteten Gebühren nicht aus, um alle Geschmacksmuster abzudecken, für die die Erneuerung beantragt wird, so wird die Eintragung in Bezug auf diejenigen Geschmacksmuster erneuert, die der gezahlte Betrag eindeutig abdecken soll. Liegen keine anderen Kriterien vor, nach denen bestimmt werden kann, welche Geschmacksmuster abgedeckt werden sollen, so richtet sich das Amt nach der Reihenfolge der Nummerierung, in der sie in der Sammelanmeldung enthalten sind.

(6) Die Erneuerung wird am Tag nach dem Erlöschen der Eintragung wirksam. Sie wird in das Register eingetragen.

(7) Wenn der Antrag auf Erneuerung innerhalb der Fristen gemäß Absatz 3 gestellt wird, aber die anderen in diesem Artikel genannten Erfordernisse für eine Erneuerung nicht erfüllt sind, so teilt das Amt dem Anmelder die festgestellten Mängel mit.

(8) Wird ein Antrag auf Erneuerung nicht oder erst nach Ablauf der Frist gemäß Absatz 3 eingereicht oder werden die Gebühren nicht entrichtet oder erst nach Ablauf der betreffenden Frist entrichtet oder werden die in Absatz 7 genannten Mängel nicht fristgemäß beseitigt, so stellt das Amt fest, dass die Eintragung abgelaufen ist, und teilt dies dem Inhaber des Unionsgeschmacksmusters entsprechend mit. Ist diese Feststellung rechtskräftig geworden, so löscht das Amt das Geschmacksmuster im Register. Die Löschung wird am Tag nach dem Erlöschen der bestehenden Eintragung wirksam. Wenn die Erneuerungsgebühren entrichtet wurden, die Eintragung aber nicht erneuert wird, werden diese Gebühren erstattet.

(9) Für zwei oder mehr Geschmacksmuster kann ein einziger Antrag auf Erneuerung gestellt werden, sofern der Inhaber oder der Vertreter für sämtliche von dem Antrag abgedeckten Geschmacksmuster dieselbe Person ist. Die diesbezügliche Erneuerungsgebühr ist für jedes Geschmacksmuster, für das eine Erneuerung beantragt ist, zu entrichten.“

54. Folgender Artikel wird eingefügt:

*„Artikel 50e***Änderung**

(1) Die Wiedergabe des eingetragenen Unionsgeschmacksmusters darf außer in unwesentlichen Einzelheiten weder während der Dauer der Eintragung noch bei ihrer Erneuerung im Register geändert werden.

(2) Ein Änderungsantrag des Inhabers muss die Wiedergabe des eingetragenen Unionsgeschmacksmusters in seiner geänderten Fassung enthalten.

(3) Ein Änderungsantrag gilt erst dann als eingereicht, wenn die geforderte Gebühr entrichtet worden ist. Wurde die Gebühr nicht oder nicht vollständig entrichtet, so teilt das Amt dies dem Inhaber mit. Für die Änderung desselben Elements in zwei oder mehr Eintragungen kann ein einziger Antrag gestellt werden, sofern der Inhaber sämtlicher Geschmacksmuster dieselbe Person ist. Die diesbezügliche Änderungsgebühr ist für jede zu ändernde Eintragung zu entrichten. Sind die Anforderungen an die Änderung der Eintragung gemäß diesem Artikel und den gemäß Artikel 50f erlassenen Durchführungsrechtsakten nicht erfüllt, teilt das Amt dem Inhaber den Mangel mit. Wird der Mangel nicht innerhalb einer vom Amt festgelegten Frist behoben, so weist es den Änderungsantrag zurück.

(4) Die Bekanntmachung der Eintragung der Änderung enthält eine Wiedergabe des eingetragenen Unionsgeschmacksmusters in seiner geänderten Form.“

55. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 50f

Übertragung von Durchführungsbefugnissen in Bezug auf die Änderung

Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, in denen die Einzelheiten, die in dem in Artikel 50e Absatz 2 genannten Antrag auf Änderung anzugeben sind, im Einzelnen festgelegt werden. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 109 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

56. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 50g

Änderung des Namens oder der Anschrift

(1) Der Inhaber eines eingetragenen Unionsgeschmacksmusters hat das Amt über Änderungen seines Namens oder seiner Anschrift, die nicht die Folge eines Übergangs oder eines Wechsels der Rechtsinhaberschaft an dem eingetragenen Unionsgeschmacksmuster sind, zu unterrichten.

(2) Für die Änderung des Namens oder der Anschrift bei mehreren Eintragungen desselben Inhabers genügt ein einziger Antrag.

(3) Sind die Anforderungen für eine Änderung des Namens oder der Anschrift gemäß diesem Artikel und den gemäß Artikel 50h erlassenen Durchführungsrechtsakten nicht erfüllt, teilt das Amt dem Inhaber des eingetragenen Unionsgeschmacksmusters den Mangel mit. Wird der Mangel nicht innerhalb der vom Amt festgesetzten Frist behoben, so weist das Amt den Antrag zurück.

(4) Die Absätze 1, 2 und 3 gelten auch für eine Änderung des Namens oder der Adresse des eingetragenen Vertreters.

(5) Das Amt trägt die in Artikel 72 Absatz 3 Buchstaben a und b genannten Angaben in das Register ein.

(6) Die Absätze 1 bis 4 gelten für Anmeldungen von Unionsgeschmacksmustern. Die Änderung wird in der vom Amt geführten Anmeldeakte bezüglich des Unionsgeschmacksmusters eingetragen.“

57. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 50h

Übertragung von Durchführungsbefugnissen in Bezug auf die Änderung des Namens oder der Anschrift

Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, in denen die in dem Antrag auf Änderung des Namens oder der Anschrift gemäß Artikel 50g Absatz 1 anzugebenden Einzelheiten im Einzelnen festgelegt werden. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 109 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

58. Artikel 51 erhält folgende Fassung:

„Artikel 51

Verzicht

(1) Der Verzicht auf ein eingetragenes Unionsgeschmacksmuster ist vom Rechtsinhaber dem Amt schriftlich zu erklären. Er wird erst wirksam, wenn er im Register eingetragen ist.

(2) Wird auf ein Unionsgeschmacksmuster verzichtet, das Gegenstand einer aufgeschobenen Bekanntmachung ist, so wird es so behandelt, als habe es die in dieser Verordnung festgelegten Wirkungen von Anfang an nicht gehabt.

(3) Ein Verzicht wird nur mit Zustimmung des im Register eingetragenen Rechtsinhabers eingetragen. Ist eine Lizenz in das Register eingetragen, so wird der Verzicht erst dann eingetragen, wenn der Inhaber des eingetragenen Unionsgeschmacksmusters glaubhaft macht, dass der Lizenznehmer von der Verzichtsabsicht des Inhabers unterrichtet worden ist. Die Eintragung des Verzichts wird nach Ablauf einer Frist von drei Monaten ab dem Zeitpunkt vorgenommen, zu dem der Inhaber dem Amt glaubhaft gemacht hat, dass der Lizenznehmer von seiner Verzichtsabsicht unterrichtet worden ist, oder vor Ablauf dieser Frist, sobald der Rechtsinhaber die Zustimmung des Lizenznehmers nachweist.

(4) Wurde gemäß Artikel 15 vor einem zuständigen Gericht oder einer zuständigen Behörde ein gerichtliches Verfahren im Zusammenhang mit der Berechtigung zu einem eingetragenen Unionsgeschmacksmuster eingeleitet, so trägt das Amt den Verzicht nur mit Zustimmung des Klägers in das Register ein.

(5) Sind die Anforderungen an einen Verzicht gemäß diesem Artikel und den gemäß Artikel 51a erlassenen Durchführungsrechtsakten nicht erfüllt, teilt das Amt dem Rechtsinhaber, der den Verzicht erklärt, die Mängel mit. Werden die Mängel nicht innerhalb einer vom Amt festzusetzenden Frist beseitigt, so trägt das Amt den Verzicht nicht in das Register ein.“

59. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 51a

Übertragung von Durchführungsbefugnissen in Bezug auf den Verzicht

Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, in denen Folgendes festgelegt wird:

- a) die Einzelheiten, die in einer Verzichtserklärung gemäß Artikel 51 Absatz 1 enthalten sein müssen;
- b) Art der Unterlagen, die zur Feststellung der Zustimmung eines Dritten gemäß Artikel 51 Absatz 3 und der Zustimmung eines Klägers gemäß Artikel 51 Absatz 4 erforderlich sind.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 109 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

60. Artikel 52 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Vorbehaltlich des Artikels 25 Absätze 2 bis 5 kann jede natürliche oder juristische Person sowie eine hierzu befugte Behörde beim Amt einen Antrag auf Nichtigerklärung eines eingetragenen Unionsgeschmacksmusters stellen.“

b) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Ein Antrag auf Nichtigerklärung ist unzulässig, wenn entweder das Amt oder ein in Artikel 80 genanntes Unionsgeschmacksmustergericht über einen Antrag wegen desselben Anspruchs zwischen denselben Parteien bereits in der Hauptsache entschieden hat und die Entscheidung des Amtes oder des Unionsgeschmacksmustergerichts zu diesem Antrag rechtskräftig geworden ist.“

61. Artikel 53 erhält folgende Fassung:

„Artikel 53

Prüfung des Antrags

(1) Gelangt das Amt zu dem Ergebnis, dass der Antrag auf Nichtigerklärung zulässig ist, so prüft es, ob die in Artikel 25 genannten Nichtigkeitsgründe der Aufrechterhaltung des eingetragenen Unionsgeschmacksmusters entgegenstehen.

(2) Bei der Prüfung des Antrags auf Nichtigerklärung fordert das Amt die Beteiligten so oft wie erforderlich auf, innerhalb einer von ihm zu bestimmenden Frist eine Stellungnahme zu seinen Bescheiden oder zu den Schriftsätzen der anderen Beteiligten einzureichen.

(3) Auf Antrag des Inhabers des eingetragenen Unionsgeschmacksmusters muss der Antragsteller, der sich auf eine ältere Unionsmarke oder nationale Marke als Zeichen mit Unterscheidungskraft im Sinne von Artikel 25 Absatz 1 Buchstabe e der vorliegenden Verordnung beruft, den Nachweis der ernsthaften Benutzung dieser Marke gemäß Artikel 64 Absätze 2 und 3 der Verordnung (EU) 2017/1001 und den nach Artikel 53a der vorliegenden Verordnung erlassenen Vorschriften erbringen.

(4) In das Register wird ein Hinweis auf die Entscheidung des Amtes über einen Antrag auf Nichtigkeitsklärung eingetragen, sobald diese Entscheidung rechtskräftig geworden ist.

(5) Das Amt kann die Beteiligten zu einer gütlichen Beilegung auffordern.“

62. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 53a

Übertragung von Befugnissen in Bezug auf die Nichtigkeitsklärung

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 109a delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen und damit die Einzelheiten des Verfahrens zur Nichtigkeitsklärung eines Unionsgeschmacksmusters gemäß Artikel 52 und 53 einschließlich der Möglichkeit festzulegen, einen Antrag auf Nichtigkeitsklärung vorrangig zu prüfen, wenn der Inhaber des eingetragenen Unionsgeschmacksmusters die Nichtigkeitsgründe oder den Antrag nicht bestreitet.“

63. Artikel 55 erhält folgende Fassung:

„Artikel 55

Beschwerdefähige Entscheidungen

(1) Die Entscheidungen des Amtes nach Artikel 102 Buchstaben a, b und c sind mit einer Beschwerde anfechtbar.

(2) Sofern in dieser Verordnung nichts anderes bestimmt ist, gelten die Artikel 66 bis 72 der Verordnung (EU) 2017/1001 für Beschwerden, die von den Beschwerdekammern nach dieser Verordnung bearbeitet werden.“

64. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 55a

Übertragung von Befugnissen in Bezug auf Beschwerdeverfahren

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 109a delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, in denen Folgendes festgelegt wird:

a) der formale Inhalt der Beschwerde nach Artikel 68 der Verordnung (EU) 2017/1001 und das Verfahren für das Einlegen und die Prüfung der Beschwerde;

b) der formale Inhalt und die Form der Entscheidungen der Beschwerdekammer nach Artikel 71 der Verordnung (EU) 2017/1001;

c) die Erstattung der Beschwerdegebühr nach Artikel 68 der Verordnung (EU) 2017/1001.“

65. Die Artikel 56 bis 61 werden gestrichen.

66. Artikel 62 erhält folgende Fassung:

„Artikel 62

Entscheidungen und Mitteilungen des Amtes

(1) Die Entscheidungen des Amtes sind mit Gründen zu versehen. Sie dürfen nur auf Gründe gestützt werden, zu denen die Beteiligten sich äußern konnten. Findet eine mündliche Verhandlung vor dem Amt statt, so kann die Entscheidung mündlich ergehen. Die Entscheidung wird den Beteiligten anschließend in Schriftform zugestellt.

(2) In allen Entscheidungen, Mitteilungen oder Bescheiden des Amtes sind die zuständige Dienststelle oder Abteilung des Amtes sowie die Namen des oder der zuständigen Bediensteten anzugeben. Sie sind von dem oder den betreffenden Bediensteten zu unterzeichnen oder stattdessen mit einem vorgedruckten oder aufgestempelten Dienstsiegel des Amtes zu versehen. Der Exekutivdirektor kann bestimmen, dass andere Mittel zur Feststellung der

zuständigen Dienststelle oder Abteilung des Amtes und des oder der zuständigen Bediensteten oder eine andere Identifizierung als das Siegel verwendet werden dürfen, wenn Entscheidungen, Mitteilungen oder Bescheide über technische Kommunikationsmittel übermittelt werden.

(3) Die Entscheidungen des Amtes, die mit der Beschwerde angefochten werden können, sind mit einer schriftlichen Belehrung darüber zu versehen, dass jede Beschwerde innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung der fraglichen Entscheidung schriftlich beim Amt einzulegen ist. In jeder solchen Mitteilung sind die Beteiligten auch auf die Bestimmungen der Artikel 66, 67, 68, 71 und 72 der Verordnung (EU) 2017/1001 hinzuweisen, die gemäß Artikel 55 Absatz 2 der vorliegenden Verordnung auch für Beschwerden im Rahmen dieser Verordnung gelten. Die Beteiligten können aus der Unterlassung der Rechtsbehelfsbelehrung seitens des Amtes keine Ansprüche herleiten.“

67. Artikel 63 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) In dem Verfahren vor dem Amt ermittelt das Amt den Sachverhalt von Amts wegen. Soweit es sich jedoch um Verfahren bezüglich einer Nichtigkeitsklage handelt, ist das Amt bei dieser Ermittlung auf die von den Beteiligten vorgebrachten Gründe, Sachverhalte, Nachweise und Argumente sowie die Anträge der Beteiligten beschränkt.“

68. Artikel 64 erhält folgende Fassung:

„Artikel 64

Mündliche Verhandlung

(1) Das Amt ordnet von Amts wegen oder auf Antrag eines Verfahrensbeteiligten eine mündliche Verhandlung an, sofern es dies für sachdienlich erachtet.

(2) Die mündliche Verhandlung vor den Prüfern und vor der Registerabteilung ist nicht öffentlich.

(3) Die mündliche Verhandlung, einschließlich der Verkündung der Entscheidung, vor den Beschwerdekammern und Nichtigkeitsabteilungen ist öffentlich, sofern die Dienststelle, die das Verfahren durchführt, nicht in Fällen anderweitig entscheidet, in denen insbesondere für eine am Verfahren beteiligte Partei die Öffentlichkeit des Verfahrens schwerwiegende und ungerechtfertigte Nachteile zur Folge haben könnte.“

69. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 64a

Übertragung von Befugnissen in Bezug auf die mündliche Verhandlung

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 109a delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, in denen die Modalitäten für mündliche Verhandlungen nach Artikel 64, einschließlich der Modalitäten zur Sprachenregelung im Einklang mit Artikel 98, im Einzelnen festgelegt werden.“

70. Artikel 65 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Hält das Amt die mündliche Vernehmung eines Beteiligten, Zeugen oder Sachverständigen für erforderlich, so wird der Betroffene zu einer Vernehmung vor dem Amt geladen. Die Frist für die Ladung beträgt mindestens einen Monat, es sei denn, der Beteiligte, Zeuge oder Sachverständige ist mit einer kürzeren Frist einverstanden.“

b) Folgender Absatz wird angefügt:

„(5) Der Exekutivdirektor setzt die Beträge der zu erstattenden Auslagen, einschließlich der Beträge etwaiger Vorschüsse, für die Kosten fest, die im Fall einer Beweisaufnahme nach diesem Artikel entstehen.“

71. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 65a

Übertragung von Befugnissen in Bezug auf die Beweisaufnahme

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 109a delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, in denen die Modalitäten für die Beweisaufnahme nach Artikel 65 festgelegt werden.“

72. Artikel 66 erhält folgende Fassung:

„Artikel 66

Zustellung

(1) Das Amt stellt von Amts wegen alle Entscheidungen und Ladungen sowie die Bescheide und Mitteilungen zu, durch die eine Frist in Gang gesetzt wird oder die nach anderen Bestimmungen dieser Verordnung oder nach den gemäß dieser Verordnung erlassenen Rechtsakte zuzustellen sind oder für die der Exekutivdirektor die Zustellung vorgeschrieben hat.

(2) Die Zustellung erfolgt auf elektronischem Wege. Die Einzelheiten bezüglich des elektronischen Weges werden vom Exekutivdirektor festgelegt.

(3) Hat sich die Zustellung durch das Amt als unmöglich erwiesen, so erfolgt die Zustellung durch öffentliche Bekanntmachung. Der Exekutivdirektor bestimmt, in welcher Weise die öffentliche Bekanntmachung erfolgt und wann die Frist von einem Monat zu laufen beginnt, nach deren Ablauf das Schriftstück als zugestellt gilt.“

73. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 66a

Übertragung von Befugnissen in Bezug auf die Zustellung

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 109a delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, in denen die Modalitäten für die Zustellung nach Artikel 66 festgelegt werden.“

74. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

„Artikel 66b

Mitteilung eines Rechtsverlusts

Stellt das Amt fest, dass ein Rechtsverlust aus dieser Verordnung oder aus den gemäß dieser Verordnung erlassenen Rechtsakten eingetreten ist, ohne dass eine Entscheidung ergangen ist, so teilt es dies den betroffenen Personen nach dem Verfahren des Artikels 66 mit. Die betroffenen Personen können innerhalb von zwei Monaten nach Zustellung der Mitteilung eine Entscheidung in der Sache beantragen, wenn sie der Ansicht sind, dass die Feststellung des Amtes unrichtig ist. Das Amt erlässt eine solche Entscheidung nur dann, wenn es die Auffassung der beantragenden Personen nicht teilt. Ist dies nicht der Fall, so ändert das Amt seine Feststellung und unterrichtet die beantragenden Personen.

Artikel 66c

Mitteilungen an das Amt

Mitteilungen an das Amt erfolgen auf elektronischem Wege. Der Exekutivdirektor bestimmt, welche elektronischen Mittel auf welche Weise und unter welchen technischen Bedingungen zu verwenden sind.“

75. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 66d

Übertragung von Befugnissen in Bezug auf Mitteilungen an das Amt

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 109a delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, in denen die Vorschriften für die an das Amt gerichteten Mitteilungen gemäß Artikel 66c und die Formblätter für solche Mitteilungen, die vom Amt zur Verfügung gestellt werden, festgelegt werden.“

76. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 66e

Fristen

(1) Die Fristen werden nach vollen Jahren, Monaten, Wochen oder Tagen berechnet. Die Berechnung beginnt an dem Tag, der auf den Tag folgt, an dem das relevante Ereignis eingetreten ist. Die Fristen betragen mindestens einen Monat und höchstens sechs Monate, sofern in dieser Verordnung oder in gemäß dieser Verordnung erlassenen Rechtsakten nichts anderes festgelegt ist.

(2) Der Exekutivdirektor legt vor Beginn eines jeden Kalenderjahres die Tage fest, an denen das Amt für die Entgegennahme von Dokumenten nicht geöffnet ist.

(3) Im Falle einer Störung des Zugangs des Amtes zu den zulässigen elektronischen Kommunikationsmitteln stellt der Exekutivdirektor die Dauer der Unterbrechung fest.

(4) Wird die ordnungsgemäße Kommunikation zwischen dem Amt und den Verfahrensbeteiligten durch ein nicht vorhersehbares Ereignis wie eine Naturkatastrophe oder einen Streik unterbrochen oder gestört, kann der Exekutivdirektor bestimmen, dass für die Verfahrensbeteiligten, die in dem von dem nicht vorhersehbaren Ereignis betroffenen geografischen Gebiet ihren Wohnsitz oder Sitz haben oder einen Vertreter mit Geschäftssitz in diesem Gebiet bestellt haben, alle Fristen, die normalerweise am oder nach dem Tag des von ihm festgestellten Ereigniseintritts ablaufen, bis zu einem bestimmten Tag verlängert werden. Bei der Festsetzung dieses Tages berücksichtigt der Exekutivdirektor das voraussichtliche Ende des nicht vorhersehbaren Ereignisses. Ist der Sitz des Amtes von dem Ereignis betroffen, so legt der Exekutivdirektor fest, dass die Fristverlängerung für alle Verfahrensbeteiligten gilt.“

77. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 66f

Übertragung von Befugnissen in Bezug auf die Berechnung der Fristen und deren Dauer

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 109a delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, in denen die Einzelheiten zur Berechnung der in Artikel 66e bezeichneten Fristen und deren Dauer festgelegt werden.“

78. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

„Artikel 66g

Berichtigung von Fehlern und offensichtlichen Versehen

(1) Das Amt berichtigt von Amts wegen oder auf Antrag eines Beteiligten sprachliche Fehler oder Transkriptionsfehler und offensichtliche Versehen in seinen Entscheidungen oder Fehler bei der Eintragung eines Unionsgeschmacksmusters oder der Bekanntmachung der Eintragung.

(2) Erfolgen Berichtigungen von Fehlern bei der Eintragung eines Unionsgeschmacksmusters oder der Bekanntmachung der Eintragung auf Antrag des Inhabers, so gilt Artikel 50g entsprechend.

(3) Berichtigungen von Fehlern bei der Eintragung eines Unionsgeschmacksmusters und bei der Bekanntmachung der Eintragung werden vom Amt veröffentlicht.

Artikel 66h

Löschung von Eintragungen im Register und Widerruf von Entscheidungen

(1) Nimmt das Amt eine Eintragung ins Register vor oder trifft es eine Entscheidung, so löscht es diese Eintragung oder widerruft diese Entscheidung, wenn die Eintragung oder die Entscheidung offensichtlich mit einem dem Amt anzulastenden Fehler behaftet ist. Gibt es nur einen einzigen Verfahrensbeteiligten und berührt die Eintragung oder der Vorgang dessen Rechte, so werden die Löschung bzw. der Widerruf auch dann angeordnet, wenn der Fehler für den Beteiligten nicht offenkundig war.

(2) Die Löschung oder der Widerruf gemäß Absatz 1 werden von Amts wegen oder auf Antrag eines der Verfahrensbeteiligten von derjenigen Stelle angeordnet, die die Eintragung vorgenommen oder die Entscheidung erlassen hat. Die Löschung der Eintragung in das Register oder der Widerruf der Entscheidung erfolgen binnen eines Jahres ab dem Datum der Eintragung oder dem Erlass der Entscheidung nach Anhörung der Verfahrensbeteiligten sowie etwaiger Inhaber der Rechte an dem betreffenden Unionsgeschmacksmuster, die im Register eingetragen sind. Das Amt führt Aufzeichnungen über diese Löschungen oder Widerrufe.

(3) Dieser Artikel gilt unbeschadet des Rechts der Beteiligten, gemäß den Artikeln 55 und 55a Beschwerde einzulegen, sowie der Möglichkeit, Fehler und offensichtliche Versehen gemäß Artikel 66g zu berichtigen. Wurde gegen eine mit einem Fehler behaftete Entscheidung des Amtes Beschwerde eingelegt, so wird das Beschwerdeverfahren gegenstandslos, wenn das Amt seine Entscheidung gemäß Absatz 1 des vorliegenden Artikels widerruft. Im letzteren Fall wird die Beschwerdegebühr dem Beschwerdeführer erstattet.“

79. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 66i

Übertragung von Befugnissen in Bezug auf die Löschung von Einträgen und den Widerruf von Entscheidungen

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 109a delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, in denen das in Artikel 66h bezeichnete Verfahren zur Löschung von Einträgen im Register oder für den Widerruf von Entscheidungen festgelegt wird.“

80. Artikel 67 wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 2 und 3 erhalten folgende Fassung:

„(2) Der Antragsteller hat den Antrag innerhalb von zwei Monaten nach Wegfall des Hindernisses für die Fristerfüllung schriftlich einzureichen. Die versäumte Handlung ist innerhalb dieses Zeitraums nachzuholen. Der Antrag ist nur innerhalb eines Jahres nach Ablauf der versäumten Frist zulässig. Ist der Antrag auf Erneuerung der Eintragung nicht eingereicht worden oder sind die Erneuerungsgebühren nicht entrichtet worden, so wird die in Artikel 50d Absatz 3 vorgesehene Nachfrist von sechs Monaten nach dem Erlöschen der Eintragung nicht in die Frist von einem Jahr eingerechnet.

(3) Der Antrag ist zu begründen, wobei die zur Begründung dienenden Tatsachen glaubhaft zu machen sind. Er gilt erst als gestellt, wenn die Wiedereinsetzungsgebühr entrichtet worden ist. Wird Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gewährt, so wird die Gebühr erstattet.“

b) Absatz 5 erhält folgende Fassung:

„(5) Werden die in Absatz 2 dieses Artikels und in Artikel 67a festgesetzten Fristen nicht eingehalten, so findet keine Wiedereinsetzung in den vorherigen Stand nach Absatz 1 dieses Artikels statt.“

81. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

„Artikel 67a

Weiterbehandlung

(1) Dem Anmelder oder dem Inhaber eines eingetragenen Unionsgeschmacksmusters oder einem anderen an einem Verfahren vor dem Amt Beteiligten, der eine gegenüber dem Amt einzuhaltende Frist versäumt hat, kann auf Antrag Weiterbehandlung gewährt werden, wenn mit dem Antrag die versäumte Handlung nachgeholt wird. Der Antrag auf Weiterbehandlung ist nur zulässig, wenn er innerhalb von zwei Monaten nach Ablauf der versäumten Frist eingereicht wird. Der Antrag gilt erst als eingereicht, wenn die Weiterbehandlungsgebühr gezahlt worden ist.

(2) Eine Weiterbehandlung wird nicht gewährt, wenn die in den folgenden Bestimmungen festgelegten Fristen nicht eingehalten werden:

a) Artikel 38, Artikel 41 Absatz 1, Artikel 44 Absatz 1, Artikel 45 Absatz 3, Artikel 50d Absatz 3 und Artikel 67 Absatz 2;

b) Artikel 68 und Artikel 72 Absatz 5 der Verordnung (EU) 2017/1001 in Verbindung mit Artikel 55 Absatz 2 der vorliegenden Verordnung;

c) Absatz 1 dieses Artikels.

(3) Über den Antrag auf Weiterbehandlung entscheidet die Dienststelle, die über die versäumte Handlung zu entscheiden hat.

(4) Gibt das Amt dem Antrag auf Weiterbehandlung statt, so gelten die Folgen der Fristversäumnis als nicht eingetreten. Ist zwischen dem Ablauf der Frist und dem Antrag auf Weiterbehandlung eine Entscheidung ergangen, so überprüft die Stelle, die über die versäumte Handlung zu entscheiden hat, die Entscheidung und ändert sie ab, sofern die Nachholung der versäumten Handlung ausreicht. Kommt das Amt nach der Überprüfung zu dem Schluss, dass die ursprüngliche Entscheidung nicht abgeändert werden muss, so bestätigt sie die Entscheidung schriftlich.

(5) Lehnt das Amt den Antrag auf Weiterbehandlung ab, so wird die Gebühr erstattet.

Artikel 67b

Unterbrechung des Verfahrens

(1) Das Verfahren vor dem Amt wird unterbrochen:

- a) im Fall des Todes oder der Geschäftsunfähigkeit des Anmelders oder Inhabers des eingetragenen Unionsgeschmacksmusters oder der Person, die nach nationalem Recht zur Vertretung des Anmelders oder Inhabers berechtigt ist;
- b) wenn der Anmelder oder Inhaber des eingetragenen Unionsgeschmacksmusters aufgrund eines gegen sein Vermögen gerichteten Verfahrens aus rechtlichen Gründen gehindert ist, das Verfahren vor dem Amt fortzusetzen;
- c) wenn der Vertreter des Anmelders oder Inhabers des eingetragenen Unionsgeschmacksmusters stirbt, seine Geschäftsfähigkeit verliert oder wenn dieser Vertreter aufgrund eines gegen sein Vermögen gerichteten Verfahrens aus rechtlichen Gründen verhindert ist, das Verfahren vor dem Amt fortzusetzen.

Solange der Tod oder die Geschäftsunfähigkeit nach Unterabsatz 1 Buchstabe a die Vertretungsbefugnis eines gemäß Artikel 78 bestellten Vertreters nicht berührt, wird das Verfahren jedoch nur auf Antrag dieses Vertreters unterbrochen.

(2) Das Verfahren vor dem Amt wird wieder aufgenommen, sobald die Identität der Person, die zur Fortsetzung des Verfahrens berechtigt ist, festgestellt worden ist oder das Amt alle vertretbaren Versuche unternommen hat, die Identität einer solchen Person festzustellen.“

82. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 67c

Übertragung der Befugnis in Bezug auf die Wiederaufnahme des Verfahrens

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 109a delegierte Rechtsakte zur Ergänzung dieser Verordnung zu erlassen, in denen die Modalitäten für die Wiederaufnahme des Verfahrens vor dem Amt nach Artikel 67b Absatz 2 festgelegt werden.“

83. Artikel 68 erhält folgende Fassung:

„Artikel 68

Heranziehung allgemeiner Grundsätze

Soweit diese Verordnung oder die gemäß dieser Verordnung erlassenen Rechtsakte keine Verfahrensvorschriften enthalten, berücksichtigt das Amt die in den Mitgliedstaaten allgemein anerkannten Grundsätze des Verfahrensrechts.“

84. In Artikel 69 erhalten die Absätze 1 und 2 folgende Fassung:

„(1) Ansprüche des Amtes auf die Zahlung der Gebühren erlöschen vier Jahre nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem die Gebühr fällig geworden ist.

(2) Ansprüche gegen das Amt auf Rückerstattung von Gebühren oder von Geldbeträgen, die bei der Entrichtung einer Gebühr zu viel gezahlt worden sind, erlöschen vier Jahre nach Ablauf des Kalenderjahres, in dem der Anspruch entstanden ist.“

85. Artikel 70 erhält folgende Fassung:

„Artikel 70

Kostenverteilung

(1) Der im Verfahren zur Nichtigkeitsklärung eines eingetragenen Unionsgeschmacksmusters oder im Beschwerdeverfahren unterliegende Beteiligte trägt die von dem anderen Beteiligten für den Antrag auf Nichtigkeitsklärung oder die Beschwerde gezahlten Gebühren. Der unterliegende Beteiligte trägt ebenfalls die für die Durchführung der Verfahren notwendigen Kosten, die dem anderen Beteiligten entstehen, einschließlich der Reise- und Aufenthaltskosten und der Kosten des Vertreters im Sinne des Artikels 78 Absatz 1 im Rahmen der Höchstsätze, die für jede Kostengruppe in dem gemäß Artikel 70a zu erlassenden Durchführungsrechtsakt festgelegt werden.

(2) Soweit die Beteiligten jeweils in einem oder mehreren Punkten obsiegen bzw. unterliegen oder soweit es die Billigkeit erfordert, beschließt die Nichtigkeitsabteilung oder die Beschwerdekammer eine von der in Absatz 1 genannten abweichende Kostenverteilung.

(3) Ein Beteiligter, der ein Verfahren dadurch beendet, dass er die Anmeldung des Unionsgeschmacksmusters, den Antrag auf Nichtigkeitsklärung oder die Beschwerde zurückzieht, die Eintragung des Unionsgeschmacksmusters nicht erneuert oder auf das eingetragene Unionsgeschmacksmuster verzichtet, trägt die Gebühren sowie die Kosten des anderen Beteiligten gemäß den Absätzen 1 und 2.

(4) Im Falle der Einstellung des Verfahrens entscheidet die Nichtigkeitsabteilung oder die Beschwerdekammer über die Kosten nach freiem Ermessen.

(5) Vereinbaren die Beteiligten vor der Nichtigkeitsabteilung oder der Beschwerdekammer eine andere als die in den Absätzen 1 bis 4 vorgesehene Kostenregelung, so nimmt das Amt diese Vereinbarung zur Kenntnis.

(6) Die Nichtigkeitsabteilung oder die Beschwerdekammer setzt den Betrag der nach den Absätzen 1 bis 5 dieses Artikels zu erstattenden Kosten von Amts wegen fest, wenn sich diese Kosten auf die an das Amt gezahlten Gebühren und die Vertretungskosten beschränken. In allen anderen Fällen setzt die Beschwerdekammer oder die Nichtigkeitsabteilung auf Antrag den zu zahlenden Betrag fest. Der Antrag ist nur innerhalb der Frist von zwei Monaten zulässig, die mit dem Tag beginnt, an dem die Entscheidung, für die die Kostenfestsetzung beantragt wird, rechtskräftig wird; dem Antrag sind eine Kostenaufstellung und entsprechende Belege beizufügen. Für Vertretungskosten gemäß Artikel 78 Absatz 1 reicht eine Zusicherung des Vertreters aus, dass diese Kosten entstanden sind. Für sonstige Kosten genügt, dass sie nachvollziehbar dargelegt werden.

Wird der Betrag der Kosten gemäß Unterabsatz 1 dieses Absatzes festgesetzt, so werden Vertretungskosten in der in dem nach Artikel 70a erlassenen Durchführungsrechtsakt festgelegten Höhe gewährt, unabhängig davon, ob sie tatsächlich entstanden sind.

(7) Gemäß Absatz 6 erlassene Entscheidungen zur Kostenfestsetzung müssen mit den Gründen, auf die sie sich stützt, versehen sein und können auf Antrag, der innerhalb eines Monats nach Zustellung der Entscheidung eingereicht werden muss, von der Nichtigkeitsabteilung oder der Beschwerdekammer überprüft werden. Der Antrag gilt erst als gestellt, wenn die Gebühr für die Überprüfung der Kostenfestsetzung entrichtet worden ist. Die Nichtigkeitsabteilung bzw. die Beschwerdekammer entscheidet ohne mündliches Verfahren über den Antrag auf Überprüfung einer Entscheidung zur Kostenfestsetzung.“

86. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 70a

Übertragung von Durchführungsbefugnissen in Bezug auf Höchstsätze für Kosten

Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, in denen die Höchstsätze der für die Durchführung der Verfahren notwendigen Kosten und der dem obsiegenden Beteiligten gemäß Artikel 70 Absatz 1 tatsächlich entstandenen Kosten im Einzelnen festgelegt werden. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 109 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.

Bei der Festlegung der Höchstsätze in Bezug auf die Reise- und Aufenthaltskosten berücksichtigt die Kommission die Entfernung zwischen dem Wohn- oder Geschäftssitz des Beteiligten, Vertreters, Zeugen oder Sachverständigen und dem Ort der mündlichen Verhandlung, die Verfahrensstufe, in der die Kosten entstehen, und, soweit es um die Kosten der Vertretung im Sinne des Artikels 78 Absatz 1 geht, die Erforderlichkeit sicherzustellen, dass die Pflicht der Kostenübernahme von dem anderen Beteiligten nicht aus verfahrenstaktischen Gründen missbraucht werden kann. Die Aufenthaltskosten werden darüber hinaus gemäß dem Statut der Beamten der Union und den Beschäftigungsbedingungen für die sonstigen Bediensteten der Union gemäß der Verordnung (EWG, Euratom, ESCS) Nr. 259/68 des Rates (*) berechnet. Der unterliegende Beteiligte trägt lediglich die Kosten eines einzigen Verfahrensbeteiligten und gegebenenfalls eines einzigen Vertreters.

(*) ABl. L 56 vom 4.3.1968, S. 1, ELI: [http://data.europa.eu/eli/reg/1968/259\(1\)/oj](http://data.europa.eu/eli/reg/1968/259(1)/oj).“

87. Artikel 71 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Die Zwangsvollstreckung erfolgt nach den Vorschriften des Zivilprozessrechts des Mitgliedstaats, in dessen Hoheitsgebiet sie stattfindet. Jeder Mitgliedstaat bestimmt eine einzige Behörde, die für die Prüfung der Echtheit des in Absatz 1 genannten Titels zuständig ist, und teilt deren Kontaktangaben dem Amt, dem Gerichtshof und der Kommission mit. Die Vollstreckungsklausel wird von dieser Behörde nach einer Prüfung, die sich lediglich auf die Echtheit des Titels erstreckt, erteilt.“

88. Artikel 72 erhält folgende Fassung:

„Artikel 72

Register der Unionsgeschmacksmuster

(1) Das Amt führt ein Register der eingetragenen Unionsgeschmacksmuster und hält dieses Register auf dem neuesten Stand.

- (2) Das Register enthält folgende Angaben bezüglich der Eintragung von Unionsgeschmacksmustern:
- a) das Datum des Anmeldetags und der Eintragung gemäß Artikel 48 Absatz 3;
 - b) das Aktenzeichen der Anmeldung und das Aktenzeichen jedes einzelnen Geschmacksmusters einer Sammelanmeldung;
 - c) den Tag der Bekanntmachung der Eintragung;
 - d) den Namen, den Ort und das Land des Antragstellers;
 - e) den Namen und die Geschäftsanschrift des Vertreters, soweit es sich nicht um einen Vertreter im Sinne des Artikels 77 Absatz 3 Unterabsatz 1 handelt;
 - f) die Wiedergabe des Geschmacksmusters;
 - g) die Bezeichnungen der Erzeugnisse, denen die Nummern der Klassen und Unterklassen der Locarno-Klassifikation vorangestellt sind;
 - h) Angaben über die Inanspruchnahme einer Priorität gemäß Artikel 42;
 - i) Angaben über die Inanspruchnahme einer Ausstellungspriorität gemäß Artikel 44;
 - j) die Nennung des Entwerfers oder der Entwerfergemeinschaft nach Artikel 18 oder die Erklärung, dass der Entwerfer oder die Entwerfergemeinschaft auf das Recht, genannt zu werden, verzichtet haben;
 - k) die Sprache, in der die Anmeldung eingereicht wurde, und die zweite Sprache, die der Anmelder in der Anmeldung gemäß Artikel 98 Absatz 3 angegeben hat;
 - l) das Datum der Eintragung des Geschmacksmusters in das Register und die Eintragsnummer gemäß Artikel 48 Absatz 1;
 - m) die Angabe eines etwaigen Antrags auf Aufschiebung der Bekanntmachung gemäß Artikel 50 Absatz 3 unter Angabe des Ablaufs der Aufschiebungsfrist;
 - n) einen Hinweis, dass eine Beschreibung gemäß Artikel 36 Absatz 3 Buchstabe a eingereicht wurde.
- (3) In das Register wird unter Angabe des Tages der Eintragung ferner Folgendes eingetragen:
- a) Änderungen des Namens oder des Orts und Landes des Inhabers gemäß Artikel 50g;
 - b) Änderungen des Namens oder der Geschäftsanschrift des Vertreters, soweit es sich nicht um einen Vertreter im Sinne des Artikels 77 Absatz 3 Unterabsatz 1 handelt;
 - c) wenn ein neuer Vertreter bestellt wird, der Name und die Geschäftsanschrift dieses Vertreters;
 - d) Änderungen des Namens des Entwerfers oder der Entwerfergemeinschaft gemäß Artikel 18;
 - e) Berichtigungen von Fehlern und offensichtlichen Versehen gemäß Artikel 66g;
 - f) Änderungen des Geschmacksmusters gemäß Artikel 50e;
 - g) ein Hinweis darauf, dass vor dem zuständigen Gericht oder der zuständigen Behörde ein Verfahren zur Anerkennung als rechtmäßiger Inhaber nach Artikel 15 Absatz 5 Buchstabe a eingeleitet wurde;
 - h) Datum und Einzelheiten der rechtskräftigen Entscheidung des zuständigen Gerichts oder der zuständigen Behörde oder einer sonstigen Beendigung des Verfahrens gemäß Artikel 15 Absatz 5 Buchstabe b;
 - i) ein Wechsel der Rechtsinhaberschaft gemäß Artikel 15 Absatz 5 Buchstabe c;
 - j) ein Rechtsübergang gemäß Artikel 28;
 - k) die Begründung oder der Übergang eines dinglichen Rechts gemäß Artikel 29 und die Art des dinglichen Rechts;
 - l) eine Zwangsvollstreckung gemäß Artikel 30 und ein Insolvenzverfahren gemäß Artikel 31;

- m) die Erteilung oder der Übergang einer Lizenz gemäß Artikel 16 Absatz 2 oder Artikel 32 und gegebenenfalls die in Artikel 32a Absatz 3 genannte Art der Lizenz;
- n) die Erneuerung der Eintragung gemäß Artikel 50d und der Tag, an dem die Erneuerung wirksam wird;
- o) die Feststellung des Erlöschens der Eintragung gemäß Artikel 50d Absatz 8;
- p) eine Verzichtserklärung des Inhabers gemäß Artikel 51 Absatz 1;
- q) der Tag der Einreichung und die Einzelheiten eines Antrags auf Nichtigklärung nach Artikel 52, einer Widerklage auf Nichtigklärung nach Artikel 84 Absatz 5 oder einer Beschwerde nach Artikel 55;
- r) der Tag und die Einzelheiten einer rechtskräftigen Entscheidung über einen Antrag auf Nichtigklärung nach Artikel 53, einer rechtskräftigen Entscheidung über eine Widerklage auf Nichtigklärung nach Artikel 86 Absatz 3, einer rechtskräftigen Entscheidung über eine Beschwerde nach Artikel 55 oder jeder anderen Beendigung des Verfahrens gemäß diesen Artikeln;
- s) die Löschung eines Eintrags des gemäß Absatz 2 Buchstabe e eingetragenen Vertreters;
- t) die Änderung oder die Löschung der nach Absatz 3 Buchstaben l, m und n eingetragenen Angaben;
- u) der Widerruf einer Entscheidung oder die Löschung einer Registereintragung gemäß Artikel 66h, wenn der Widerruf bzw. die Löschung eine bereits veröffentlichte Entscheidung bzw. Eintragung betrifft.

(4) Der Exekutivdirektor kann bestimmen, dass noch andere als die in den Absätzen 2 und 3 vorgesehenen Angaben in das Register einzutragen sind.

(5) Das Register kann in elektronischer Form geführt werden. Das Amt erhebt, organisiert, veröffentlicht und speichert die in den Absätzen 1, 2 und 3 vorgesehenen Angaben, einschließlich etwaiger personenbezogener Daten, zu den in Absatz 8 genannten Zwecken. Das Amt sorgt dafür, dass das Register für die öffentliche Einsichtnahme einfach zugänglich ist.

(6) Der Inhaber eines eingetragenen Unionsgeschmacksmusters erhält über jede Änderung im Register eine Mitteilung.

(7) Sofern der Zugang zum Register nicht gemäß Artikel 74 Absatz 5 beschränkt ist, stellt das Amt auf Antrag in elektronischer Form beglaubigte oder unbeglaubigte Auszüge aus dem Register aus.

(8) Die Verarbeitung der Daten betreffend die in den Absätzen 2 und 3 vorgesehenen Angaben, einschließlich etwaiger personenbezogener Daten, findet zu folgenden Zwecken statt:

- a) der Verwaltung der Anmeldungen, Eintragungen oder beider gemäß dieser Verordnung und den gemäß dieser Verordnung erlassenen Rechtsakten;
- b) der Aufrechterhaltung eines öffentlichen Registers zur Einsichtnahme durch Behörden und Wirtschaftsteilnehmer und zu deren Information, damit sie die Rechte ausüben können, die ihnen mit dieser Verordnung übertragen werden, und damit sie Kenntnis von älteren Rechten Dritter erlangen können;
- c) der Erstellung von Berichten und Statistiken, die es dem Amt ermöglichen, seine Vorgänge zu optimieren und die Funktionsweise des Systems zur Eintragung von Unionsgeschmacksmustern zu verbessern.

(9) Alle Daten, einschließlich personenbezogener Daten, betreffend die in den Absätzen 2 und 3 dieses Artikels vorgesehenen Angaben gelten als von öffentlichem Interesse und sind für alle Dritten zugänglich, sofern in Artikel 50 Absatz 2 nichts anderes festgelegt ist. Die Eintragungen im Register werden auf unbestimmte Zeit aufbewahrt.“

89. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

„Artikel 72a

Datenbank

(1) Zusätzlich zur Verpflichtung, ein Register im Einklang mit Artikel 72 zu führen, sammelt das Amt alle Angaben, die von den Inhabern oder anderen Verfahrensbeteiligten gemäß dieser Verordnung oder den gemäß dieser Verordnung erlassenen Rechtsakten bereitgestellt werden, und speichert diese in einer elektronischen Datenbank.

(2) Die elektronische Datenbank kann personenbezogene Daten beinhalten, die über jene hinausgehen, die gemäß Artikel 72 im Register enthalten sind, soweit diese Daten gemäß dieser Verordnung oder den gemäß dieser Verordnung erlassenen Rechtsakten vorgeschrieben sind. Die Sammlung, Speicherung und Verarbeitung personenbezogener Daten dienen folgenden Zwecken:

- a) der Verwaltung der Anmeldungen, Eintragungen, oder beider gemäß dieser Verordnung und den gemäß dieser Verordnung erlassenen Rechtsakten;
- b) dem Zugang zu den Informationen, die erforderlich sind, um die einschlägigen Verfahren einfacher und effizienter durchzuführen;
- c) der Kommunikation mit den Anmeldern und sonstigen Verfahrensbeteiligten; und
- d) der Erstellung von Berichten und Statistiken, die es dem Amt ermöglichen, seine Vorgänge zu optimieren und die Funktionsweise des Systems zu verbessern.

(3) Der Exekutivdirektor bestimmt die Bedingungen für den Zugang zu der Datenbank und die Art, in der ihr Inhalt, mit Ausnahme der in Absatz 2 dieses Artikels genannten personenbezogenen Daten, aber einschließlich der in Artikel 72 aufgelisteten Daten, bereitgestellt werden kann.

(4) Der Zugang zu den in Absatz 2 genannten personenbezogenen Daten wird beschränkt, und diese Daten werden nur öffentlich zugänglich gemacht, wenn der betreffende Beteiligte ausdrücklich zugestimmt hat.

(5) Alle Daten werden auf unbestimmte Zeit aufbewahrt. Der betreffende Beteiligte kann jedoch 18 Monate nach Ablauf des eingetragenen Unionsgeschmacksmusters oder nach Abschluss des einschlägigen Inter-partes-Verfahrens die Löschung personenbezogener Daten aus der Datenbank beantragen. Der betreffende Beteiligte hat das Recht, jederzeit die Berichtigung unrichtiger oder falscher Daten zu veranlassen.

Artikel 72b

Online-Zugang zu Entscheidungen

(1) Die Entscheidungen des Amtes über eingetragene Unionsgeschmacksmuster werden zur Information der Öffentlichkeit und zur Abfrage durch diese online zugänglich gemacht. Jeder Beteiligte an dem Verfahren, das zum Erlass der Entscheidung geführt hat, kann beantragen, dass alle ihn betreffenden personenbezogenen Daten in der Entscheidung unkenntlich gemacht werden.

(2) Das Amt kann einen Online-Zugang zu mit seinen Aufgaben in Zusammenhang stehenden Urteilen der nationalen Gerichte und der Gerichte der Europäischen Union bereitstellen, um die Öffentlichkeit für Fragen des geistigen Eigentums zu sensibilisieren und die Konvergenz der Verfahren zu fördern. Das Amt beachtet die Bedingungen für eine erste Bekanntmachung in Bezug auf personenbezogene Daten.“

90. Artikel 73 erhält folgende Fassung:

„Artikel 73

Regelmäßig erscheinende Bekanntmachungen

(1) Das Amt gibt regelmäßig folgende Bekanntmachungen heraus:

- a) ein Blatt für Unionsgeschmacksmuster, das Bekanntmachungen von Eintragungen in das Register sowie sonstige Angaben zu Eintragungen von Unionsgeschmacksmustern enthält, deren Bekanntmachung in dieser Verordnung oder in auf der Grundlage dieser Verordnung erlassenen Rechtsakten vorgeschrieben ist;
- b) ein Amtsblatt des Amtes, das allgemeine Bekanntmachungen und Mitteilungen des Exekutivdirektors sowie sonstige diese Verordnung und ihre Anwendung betreffende Informationen enthält.

Die Bekanntmachungen gemäß Unterabsatz 1 Buchstaben a und b können in elektronischer Form herausgegeben werden.

(2) Das Blatt für Unionsgeschmacksmuster wird in einer vom Exekutivdirektor festzulegenden Form und Häufigkeit veröffentlicht.

(3) Das Amtsblatt des Amtes wird in den Sprachen des Amtes veröffentlicht. Der Exekutivdirektor kann jedoch beschließen, dass bestimmte Inhalte im Amtsblatt des Amtes in den Amtssprachen der Europäischen Union zu veröffentlichen sind.“

91. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 73a

Übertragung von Durchführungsbefugnissen in Bezug auf regelmäßig erscheinende Bekanntmachungen

Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, in denen Folgendes festgelegt wird:

- a) der Zeitpunkt, der als Zeitpunkt der Bekanntmachung im Blatt für Unionsgeschmacksmuster zu betrachten ist;
- b) die Art und Weise der Bekanntmachung von Angaben im Zusammenhang mit der Eintragung eines Geschmacksmusters, die keine Änderungen im Vergleich zu der Bekanntmachung der Anmeldung enthalten;
- c) die Formen, in denen die Ausgaben des Amtsblatts des Amtes der Öffentlichkeit zur Verfügung gestellt werden können.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 109 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

92. Artikel 74 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Im Falle einer Akteneinsicht nach Absatz 2 oder 3 werden folgende Teile der Akte von der Einsichtnahme ausgeschlossen:

- a) Dokumente im Zusammenhang mit der Ausschließung oder Ablehnung gemäß Artikel 169 der Verordnung (EU) 2017/1001;
- b) Entwürfe für Entscheidungen und Bescheide sowie alle sonstigen inneramtlichen Schriftstücke, die der Vorbereitung von Entscheidungen und Bescheiden dienen;
- c) Aktenteile, an deren Geheimhaltung der Beteiligte ein besonderes Interesse dargelegt hat, bevor der Antrag auf Einsichtnahme gestellt wurde, es sei denn, die Einsicht in diese Aktenteile ist durch vorrangig berechnigte Interessen der um Einsicht nachsuchenden Partei gerechtfertigt.“

b) Folgender Absatz wird angefügt:

„(5) Ist die Eintragung gemäß Artikel 50 Absatz 1 Gegenstand einer Aufschiebung der Bekanntmachung, so ist der Zugang zum Register für andere Personen als den Inhaber des eingetragenen Unionsgeschmacksmusters auf den Namen des Inhabers, den Namen eines etwaigen Vertreters, das Datum des Anmeldetags und der Eintragung, das Aktenzeichen der Anmeldung und den Vermerk, dass die Bekanntmachung aufgeschoben wurde, beschränkt. In solchen Fällen enthalten die beglaubigten oder unbeglaubigten Auszüge aus dem Register lediglich den Namen des Inhabers, den Namen eines etwaigen Vertreters, das Datum des Anmeldetags und der Eintragung, das Aktenzeichen der Anmeldung und den Vermerk, dass die Bekanntmachung aufgeschoben wurde, es sei denn, die Auszüge werden vom Inhaber oder dem Vertreter des Inhabers angefordert.“

93. Die folgenden Artikel werden eingefügt:

„Artikel 74a

Durchführung der Akteneinsicht

(1) Die gemäß Artikel 74 Absatz 3 beantragte Einsicht in die Akten eingetragener Unionsgeschmacksmuster wird in die elektronischen Datenträger der Akten gewährt. Die Einsicht erfolgt online. Der Exekutivdirektor bestimmt, auf welchem Weg die Akteneinsicht erfolgen soll.

(2) Betrifft der Antrag auf Einsichtnahme eine Anmeldung eines eingetragenen Unionsgeschmacksmusters oder ein eingetragenes Unionsgeschmacksmuster, das Gegenstand einer aufgeschobenen Bekanntmachung gemäß Artikel 50 ist oder das Gegenstand einer solchen aufgeschobenen Bekanntmachung war und auf das bei oder vor Ablauf der Frist für die Aufschiebung der Bekanntmachung verzichtet wurde, muss der Antrag den Nachweis enthalten, dass

- a) der Anmelder oder Inhaber des Unionsgeschmacksmusters der Einsichtnahme zugestimmt hat oder
- b) die Person, die die Einsichtnahme beantragt, ein legitimes Interesse an der Akteneinsicht glaubhaft gemacht hat.

(3) Auf Antrag erfolgt die Akteneinsicht durch Ausstellung elektronischer Kopien der Dokumente aus der Akte. Das Amt stellt auf Antrag auch elektronische beglaubigte oder unbeglaubigte Kopien der Anmeldung für ein eingetragenes Unionsgeschmacksmuster aus.

Artikel 74b

Auskunft aus den Akten

Das Amt kann vorbehaltlich der in Artikel 74 vorgesehenen Beschränkungen auf Antrag Auskünfte aus jeder Verfahrensakte im Zusammenhang mit der Anmeldung eines Unionsgeschmacksmusters oder mit einem eingetragenen Unionsgeschmacksmuster erteilen.

Artikel 74c

Aufbewahrung der Akten

(1) Das Amt führt die Akten aller Verfahren im Zusammenhang mit der Anmeldung von Unionsgeschmacksmustern und eingetragenen Unionsgeschmacksmustern. Der Exekutivdirektor bestimmt, in welcher Form die Akten aufbewahrt werden.

(2) Bei elektronischer Speicherung werden die elektronischen Akten, oder Sicherungskopien davon, auf unbefristete Zeit aufbewahrt. Die den Dateien zugrunde liegenden Originalschriftstücke, die von den Verfahrensbeteiligten eingereicht wurden, werden nach Ablauf einer vom Exekutivdirektor festzulegenden Frist vernichtet.

(3) Wenn und soweit Akten oder Teile von Akten in anderer als elektronischer Form aufbewahrt werden, werden die Dokumente oder Beweisstücke, die Teil dieser Akten sind, mindestens fünf Jahre lang ab dem Ende des Jahres aufbewahrt, in dem:

- a) die Anmeldung zurückgewiesen oder zurückgenommen worden ist;
- b) die Eintragung des Unionsgeschmacksmusters vollständig erloschen ist;
- c) der Verzicht auf das Unionsgeschmacksmuster gemäß Artikel 51 eingetragen worden ist;
- d) das eingetragene Unionsgeschmacksmuster endgültig im Register gelöscht worden ist.“

94. Artikel 75 erhält folgende Fassung:

„Artikel 75

Verwaltungszusammenarbeit

(1) Das Amt und die Gerichte oder Behörden der Mitgliedstaaten unterstützen einander auf Antrag durch die Erteilung von Auskünften oder die Gewährung von Akteneinsicht, soweit nicht Vorschriften dieser Verordnung oder des nationalen Rechts dem entgegenstehen. Gewährt das Amt Gerichten, Staatsanwaltschaften oder Zentralbehörden für den gewerblichen Rechtsschutz Akteneinsicht, so unterliegt diese nicht den Beschränkungen des Artikels 74.

(2) Das Amt erhebt keine Gebühren für die Erteilung von Auskünften oder die Gewährung von Akteneinsicht.“

95. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 75a

Übertragung von Durchführungsbefugnissen in Bezug auf die Amtshilfe

Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, in denen die Modalitäten für den Austausch von Informationen zwischen dem Amt und den Behörden der Mitgliedstaaten und die Gewährung von Akteneinsicht gemäß Artikel 75 festgelegt werden, wobei sie den Beschränkungen Rechnung trägt, denen die Einsicht in Akten zur Anmeldung oder Eintragung von Unionsgeschmacksmustern gemäß Artikel 74 unterliegt, wenn sie für Dritte geöffnet werden. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 109 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

96. Artikel 76 wird aufgehoben.

97. Artikel 77 erhält folgende Fassung:

„Artikel 77

Allgemeine Grundsätze der Vertretung

- (1) Vorbehaltlich des Absatzes 2 ist niemand verpflichtet, sich vor dem Amt vertreten zu lassen.
- (2) Unbeschadet des Absatzes 3 Unterabsatz 2 dieses Artikels müssen natürliche oder juristische Personen, die weder Wohnsitz noch Sitz noch eine tatsächliche und nicht nur zum Schein bestehende gewerbliche oder Handelsniederlassung im EWR haben, in jedem durch diese Verordnung geschaffenen Verfahren mit Ausnahme einer Anmeldung eines Unionsgeschmacksmuster gemäß Artikel 78 Absatz 1 vor dem Amt vertreten sein.
- (3) Natürliche oder juristische Personen mit Wohnsitz oder Sitz oder einer tatsächlichen und nicht nur zum Schein bestehenden gewerblichen oder Handelsniederlassung im EWR können sich vor dem Amt durch einen ihrer Angestellten vertreten lassen.

Angestellte einer juristischen Person im Sinne dieses Absatzes können auch andere juristische Personen, die mit der erstgenannten Person wirtschaftlich verbunden sind, vertreten, selbst wenn diese anderen juristischen Personen weder Wohnsitz noch Sitz noch eine tatsächliche und nicht nur zum Schein bestehende gewerbliche oder Handelsniederlassung im EWR haben.

Angestellte, die Personen im Sinne dieses Absatzes vertreten, haben auf Verlangen des Amtes oder gegebenenfalls des Verfahrensbeteiligten dem Amt eine unterzeichnete Vollmacht zu den Akten vorzulegen.

- (4) Handeln mehrere Anmelder oder mehrere Dritte gemeinsam, ist ein gemeinsamer Vertreter zu bestellen.“

98. Artikel 78 wird wie folgt geändert:

a) Die Absätze 1 bis 6 erhalten folgende Fassung:

„(1) Die Vertretung natürlicher oder juristischer Personen in Verfahren vor dem Amt nach dieser Verordnung kann nur durch folgende Personen wahrgenommen werden:

- a) einen Rechtsanwalt, der in einem der Mitgliedstaaten zugelassen ist und seinen Geschäftssitz im EWR hat, soweit der Rechtsanwalt in diesem Mitgliedstaat die Vertretung auf dem Gebiet des gewerblichen Rechtsschutzes ausüben kann;
- b) einen zugelassenen Vertreter, der in die Liste zugelassener Vertreter gemäß Artikel 120 Absatz 1 Buchstabe b der Verordnung (EU) 2017/1001 eingetragen ist;
- c) einen zugelassenen Vertreter, der in die besondere Liste zugelassener Vertreter in Geschmacksmusterangelegenheiten gemäß Absatz 4 eingetragen ist.

(2) Die zugelassenen Vertreter nach Absatz 1 Buchstabe c sind nur dazu berechtigt, Dritte in Verfahren in Geschmacksmusterangelegenheiten vor dem Amt zu vertreten.

(3) Die vor dem Amt auftretenden Vertreter haben auf Verlangen des Amtes oder gegebenenfalls des anderen Verfahrensbeteiligten dem Amt eine unterzeichnete Vollmacht zu den Akten vorzulegen.

(4) Das Amt erstellt und führt eine besondere Liste der zugelassenen Vertreter in Geschmacksmusterangelegenheiten. In diese Liste kann jede natürliche Person aufgenommen werden, die alle der folgenden Voraussetzungen erfüllt:

- a) Sie besitzt die Staatsangehörigkeit einer Vertragspartei des Abkommens über den EWR;
- b) sie hat ihren Geschäftssitz oder Arbeitsplatz im EWR;
- c) sie ist befugt, natürliche oder juristische Personen in Geschmacksmusterangelegenheiten vor dem Benelux-Amt für geistiges Eigentum oder vor der Zentralbehörde für den gewerblichen Rechtsschutz eines Mitglieds des EWR-Abkommens zu vertreten.

Unterliegt die in Unterabsatz 1 Buchstabe c genannte Befugnis nicht der Anforderung einer besonderen beruflichen Befähigung, so muss die Person, die die Eintragung in die Liste beantragt, die Vertretung in Geschmacksmusterangelegenheiten vor dem Benelux-Amt für geistiges Eigentum oder einer Zentralbehörde für den gewerblichen Rechtsschutz mindestens fünf Jahre lang regelmäßig ausgeübt haben.

Für Personen, deren berufliche Befähigung, natürliche oder juristische Personen in Geschmacksmusterangelegenheiten vor dem Benelux-Amt für geistiges Eigentum oder einer Zentralbehörde für den gewerblichen Rechtsschutz zu vertreten, nach den Vorschriften des betreffenden Staates amtlich festgestellt worden ist, ist es nicht erforderlich, den Beruf ausgeübt zu haben.

(5) Die Eintragung in die Liste zugelassener Vertreter in Geschmacksmusterangelegenheiten erfolgt auf Antrag, dem eine Bescheinigung des Benelux-Amtes für geistiges Eigentum oder der Zentralbehörde für den gewerblichen Rechtsschutz des betreffenden Mitgliedstaats beizufügen ist, aus der die Erfüllung der Voraussetzungen gemäß Absatz 4 hervorgeht. Die Einträge in der Liste zugelassener Vertreter in Geschmacksmusterangelegenheiten werden im Amtsblatt des Amtes veröffentlicht.

(6) Der Exekutivdirektor kann eine Befreiung erteilen:

- a) von der Anforderung nach Absatz 4 Unterabsatz 1 Buchstabe a bei hoch qualifizierten Personen, sofern sie die in Absatz 4 Unterabsatz 1 Buchstaben b und c festgelegten Voraussetzungen erfüllen;
- b) von der Anforderung nach Absatz 4 Unterabsatz 2, wenn die Person, die die Aufnahme in die Liste beantragt, nachweist, dass sie die erforderliche Befähigung auf andere Weise erworben hat.“

b) Absatz 7 erhält folgende Fassung:

„(7) Eine Person kann von der Liste zugelassener Vertreter in Geschmacksmusterangelegenheiten gestrichen werden, wenn diese Person dies beantragt oder wenn sie nicht mehr in der Lage ist, als zugelassener Vertreter zu handeln. Die Änderungen in der Liste zugelassener Vertreter in Geschmacksmusterangelegenheiten werden im Amtsblatt des Amtes veröffentlicht.“

c) Folgender Absatz wird angefügt:

„(8) Die vor dem Amt auftretenden Vertreter werden in die in Artikel 72a genannte Datenbank eingetragen und erhalten eine Kennnummer. Das Amt kann verlangen, dass der Vertreter nachweist, dass seine Niederlassung oder Beschäftigung an einer der angegebenen Anschriften tatsächlich und nicht nur zum Schein besteht. Der Exekutivdirektor kann die Formerfordernisse für die Erteilung einer Kennnummer, insbesondere für Verbände von Vertretern, und für die Eintragung der Vertreter in die Datenbank festlegen.“

99. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 78a

Übertragung von Befugnissen in Bezug auf die Vertretung

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 109a delegierte Rechtsakte zu erlassen, um diese Verordnung zu ergänzen, indem sie Folgendes festlegt:

- a) die Voraussetzungen und das Verfahren für die Bestellung eines gemeinsamen Vertreters gemäß Artikel 77 Absatz 4;
- b) die Bedingungen, unter denen Angestellte im Sinne des Artikels 77 Absatz 3 und zugelassene Vertreter im Sinne des Artikels 78 Absatz 1 beim Amt eine unterzeichnete Vollmacht einreichen müssen, um vertretungsbefugt zu sein, sowie den Inhalt dieser Vollmacht;
- c) die Umstände, unter denen eine Person von der Liste zugelassener Vertreter in Geschmacksmusterangelegenheiten nach Artikel 78 Absatz 7 gestrichen werden kann.“

100. Artikel 79 erhält folgende Fassung:

„Artikel 79

Anwendung der Unionsvorschriften über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen

(1) Soweit in dieser Verordnung nichts anderes bestimmt ist, sind die Unionsvorschriften über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen auf Verfahren betreffend Unionsgeschmacksmuster und Anmeldungen von Unionsgeschmacksmustern sowie auf Verfahren, die gleichzeitige oder aufeinanderfolgende Klagen aus Unionsgeschmacksmustern und aus nationalen Geschmacksmustern betreffen, anzuwenden.

(2) Bei Verfahren, welche durch die in Artikel 81 der vorliegenden Verordnung genannten Klagen und Widerklagen anhängig gemacht werden

- a) gelten die Artikel 4 und 6, Artikel 7 Nummern 1, 2, 3 und 5 sowie Artikel 35 der Verordnung (EU) Nr. 1215/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) nicht;
- b) gelten die Artikel 25 und 26 der Verordnung (EU) Nr. 1215/2012 vorbehaltlich der in Artikel 82 Absatz 4 der vorliegenden Verordnung genannten Einschränkungen;
- c) gelten die Bestimmungen des Kapitels II der Verordnung (EU) Nr. 1215/2012, die für die in einem Mitgliedstaat wohnhaften Personen gelten, auch für Personen, die keinen Wohnsitz, jedoch eine Niederlassung in einem Mitgliedstaat haben.

(3) Bezugnahmen in der vorliegenden Verordnung auf die Verordnung (EU) Nr. 1215/2012 schließen gegebenenfalls das Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und dem Königreich Dänemark über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen vom 19. Oktober 2005 mit ein.

(*) Verordnung (EU) Nr. 1215/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2012 über die gerichtliche Zuständigkeit und die Anerkennung und Vollstreckung von Entscheidungen in Zivil- und Handelssachen (ABl. L 351 vom 20.12.2012, S. 1).“

101. Artikel 80 Absatz 5 wird gestrichen;

102. Artikel 82 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Vorbehaltlich der Vorschriften der vorliegenden Verordnung sowie der nach Artikel 79 der vorliegenden Verordnung anzuwendenden Bestimmungen der Verordnung (EU) Nr. 1215/2012 liegt die Zuständigkeit für die Verfahren, die durch eine in Artikel 81 der vorliegenden Verordnung genannte Klage oder Widerklage anhängig gemacht werden, bei den Gerichten des Mitgliedstaats, in dem der Beklagte ansässig oder — sofern der Beklagte in keinem Mitgliedstaat ansässig ist — bei den Gerichten in einem der Mitgliedstaaten, in denen der Beklagte niedergelassen ist.“

b) Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Abweichend von den Absätzen 1, 2 und 3 dieses Artikels gilt Folgendes:

- a) Artikel 25 der Verordnung (EU) Nr. 1215/2012 ist anzuwenden, wenn die Parteien vereinbaren, dass ein anderes Unionsgeschmacksmustergericht zuständig sein soll;
- b) Artikel 26 der Verordnung (EU) Nr. 1215/2012 anzuwenden, wenn der Beklagte sich auf das Verfahren vor einem anderen Unionsgeschmacksmustergericht einlässt.“

103. In Artikel 84 werden folgende Absätze angefügt:

„(5) Das Unionsgeschmacksmustergericht, bei dem eine Widerklage auf Nichtigerklärung eines eingetragenen Unionsgeschmacksmusters erhoben worden ist, nimmt die Prüfung der Widerklage erst dann vor, wenn entweder die betroffene Partei oder das Gericht dem Amt den Tag der Erhebung der Widerklage mitgeteilt hat. Das Amt vermerkt diese Information gemäß Artikel 72 Absatz 3 Buchstabe q im Register. War beim Amt ein Antrag auf Nichtigerklärung eines eingetragenen Unionsgeschmacksmusters bereits eingereicht worden, bevor die Widerklage erhoben wurde, wird das Gericht vom Amt hiervon unterrichtet und das Gericht setzt das Verfahren gemäß Artikel 91 Absatz 1 so lange aus, bis abschließend über den Antrag entschieden wurde oder der Antrag zurückgezogen wird.

(6) Das mit einer Widerklage auf Nichtigerklärung des eingetragenen Unionsgeschmacksmusters befasste Unionsgeschmacksmustergericht kann auf Antrag des Rechtsinhabers des eingetragenen Unionsgeschmacksmusters nach Anhörung der anderen Parteien das Verfahren aussetzen und den Beklagten auffordern, innerhalb einer vom Gericht zu bestimmenden Frist beim Amt einen Antrag auf Nichtigerklärung zu stellen. Wird der Antrag nicht innerhalb der Frist eingereicht, wird das Verfahren fortgesetzt und die Widerklage gilt als zurückgenommen. Es gilt Artikel 91 Absatz 3.“

104. Artikel 86 erhält folgende Fassung:

„Artikel 86

Entscheidungen über die Nichtigkeit

(1) In Verfahren vor einem Unionsgeschmacksmustergericht, in dem die Rechtsgültigkeit des Unionsgeschmacksmusters mit einer Widerklage auf Nichtigklärung angegriffen wurde:

- a) erklärt das Gericht das Unionsgeschmacksmuster für nichtig, wenn nach seinen Feststellungen einer der in Artikel 25 genannten Gründe der Aufrechterhaltung des Unionsgeschmacksmusters entgegensteht;
- b) weist das Gericht die Widerklage ab, wenn nach seinen Feststellungen keiner der in Artikel 25 genannten Gründe der Aufrechterhaltung des Unionsgeschmacksmusters entgegensteht.

(2) Ein Unionsgeschmacksmustergericht weist eine Widerklage auf Nichtigklärung eines eingetragenen Unionsgeschmacksmusters ab, wenn das Amt über einen Antrag wegen desselben Anspruchs zwischen denselben Parteien bereits eine rechtskräftige Entscheidung erlassen hat.

(3) Ist die Entscheidung eines Unionsgeschmacksmustergerichts über eine Widerklage auf Nichtigklärung eines eingetragenen Unionsgeschmacksmusters rechtskräftig geworden, so wird eine Ausfertigung dieser Entscheidung dem Amt entweder durch das Gericht oder eine der Parteien des nationalen Verfahrens unverzüglich zugestellt. Das Amt oder jede andere betroffene Partei kann über das betreffende Urteil nähere Auskünfte anfordern. Das Amt trägt das Urteil gemäß Artikel 72 Absatz 3 Buchstabe r in das Register ein.“

105. Artikel 88 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) In allen Geschmacksmusterangelegenheiten, die nicht durch diese Verordnung erfasst werden, wendet das Unionsgeschmacksmustergericht das geltende nationale Recht an.“

106. Artikel 89 erhält folgende Fassung:

„Artikel 89

Sanktionen bei Verletzungsverfahren

(1) Stellt ein Unionsgeschmacksmustergericht fest, dass der Beklagte ein Unionsgeschmacksmuster verletzt hat oder zu verletzen droht, so verbietet es dem Beklagten, die Handlungen, die das Unionsgeschmacksmuster verletzen oder zu verletzen drohen, fortzusetzen, sofern einer solchen Anordnung nicht besondere Gründe entgegenstehen. Es trifft ferner nach Maßgabe seines nationalen Rechts die erforderlichen Maßnahmen, um sicherzustellen, dass dieses Verbot befolgt wird.

(2) Das Unionsgeschmacksmustergericht kann zudem vom anwendbaren Recht vorgesehene Maßnahmen ergreifen oder Anordnungen treffen, die ihm im jeweiligen Einzelfall zweckmäßig erscheinen.“

107. Artikel 90 Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Ein Unionsgeschmacksmustergericht, dessen Zuständigkeit auf Artikel 82 Absätze 1, 2, 3 oder 4 der vorliegenden Verordnung beruht, ist zuständig für die Anordnung einstweiliger Maßnahmen einschließlich Sicherungsmaßnahmen, die vorbehaltlich eines gegebenenfalls erforderlichen Anerkennungs- und Vollstreckungsverfahrens gemäß Kapitel III der Verordnung (EU) Nr. 1215/2012 in jedem Mitgliedstaat anwendbar sind. Hierfür ist kein anderes Gericht zuständig.“

108. Artikel 93 erhält folgende Fassung:

„Artikel 93

Ergänzende Vorschriften über die Zuständigkeit der nationalen Gerichte, die keine Unionsgeschmacksmustergerichte sind

(1) Innerhalb des Mitgliedstaats, dessen Gerichte nach Artikel 79 Absatz 1 zuständig sind, sind für andere als die in Artikel 81 genannten Klagen betreffend Unionsgeschmacksmuster die Gerichte zuständig, die örtlich und sachlich zuständig wären, wenn es sich um Klagen handelte, die ein nationales Geschmacksmuster in diesem Staat betreffen.

(2) Ist nach Artikel 79 Absatz 1 und nach Absatz 1 dieses Artikels kein Gericht für die Entscheidung über andere als die in Artikel 81 genannten Klagen, die ein Unionsgeschmacksmuster betreffen, zuständig, so kann die Klage vor den Gerichten des Mitgliedstaats erhoben werden, in dem das Amt seinen Sitz hat.“

109. Artikel 96 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Ein als Unionsgeschmacksmuster geschütztes Geschmacksmuster ist auch nach dem Urheberrecht von dem Zeitpunkt an schutzfähig, an dem das Geschmacksmuster geschaffen oder in irgendeiner Form festgelegt wurde, sofern die Anforderungen des Urheberrechts erfüllt sind.“

110. Artikel 97 erhält folgende Fassung:

„Artikel 97

Anwendung der Verordnung (EU) 2017/1001

Soweit in diesem Titel nichts anderes bestimmt wird, gelten für das Amt im Hinblick auf die ihm durch diese Verordnung zugewiesenen Aufgaben die Artikel 142 bis 146, die Artikel 148 bis 158, Artikel 162 und die Artikel 165 bis 177 der Verordnung (EU) 2017/1001.“

111. Artikel 98 wird wie folgt geändert:

a) Folgender Absatz wird eingefügt:

„(4a) Unbeschadet des Absatzes 4 gilt Folgendes:

- a) alle Anträge oder Erklärungen, die sich auf die Anmeldung eines Unionsgeschmacksmusters beziehen, können in der Sprache der Anmeldung des Unionsgeschmacksmusters oder in der vom Anmelder in seiner Anmeldung angegebenen zweiten Sprache gestellt werden;
- b) alle Anträge oder Erklärungen in Bezug auf Anmeldungen von Unionsgeschmacksmustern mit Ausnahme von Anträgen auf Nichtigerklärung gemäß Artikel 52 oder Verzichtserklärungen gemäß Artikel 51 können in einer Sprache des Amtes gestellt werden.

Wird jedoch eines der vom Amt gemäß Artikel 66d bereitgestellten Formblätter verwendet, können diese Formblätter in einer beliebigen Amtssprache der Union verwendet werden, sofern sie, soweit es Textbestandteile betrifft, in einer der Sprachen des Amtes ausgefüllt werden.“

b) Folgende Absätze werden angefügt:

„(6) Unbeschadet der Absätze 3 und 5 und vorbehaltlich anderslautender Bestimmungen kann jeder Beteiligte im schriftlichen Verfahren vor dem Amt jede Sprache des Amtes benutzen. Ist die von einem Beteiligten gewählte Sprache nicht die Verfahrenssprache, so legt dieser innerhalb eines Monats nach Vorlage des Originalschriftstücks eine Übersetzung in die Verfahrenssprache vor. Ist der Anmelder eines Unionsgeschmacksmusters der einzige Beteiligte an einem Verfahren vor dem Amt und ist die für die Anmeldung des Unionsgeschmacksmusters benutzte Sprache keine Sprache des Amtes, so kann die Übersetzung auch in der vom Anmelder in seiner Anmeldung angegebenen zweiten Sprache vorgelegt werden.

(7) Der Exekutivdirektor legt fest, wie Übersetzungen zu beglaubigen sind.“

112. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 98a

Übertragung von Durchführungsbefugnissen in Bezug auf den Übersetzungsbedarf und die Übersetzungsstandards

Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, in denen Folgendes festgelegt wird:

- a) inwieweit Begleitunterlagen, die im schriftlichen Verfahren vor dem Amt verwendet werden sollen, in einer Amtssprache der Union eingereicht werden können und ob eine Übersetzung vorgelegt werden muss;
- b) welchen Standards die Übersetzungen, die beim Amt eingereicht werden, entsprechen müssen.

Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 109 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

113. Artikel 99 erhält folgende Fassung:

„Artikel 99

Bekanntmachung und Eintragung im Register

- (1) Sämtliche Informationen, deren Bekanntmachung in dieser Verordnung oder in einem auf der Grundlage dieser Verordnung erlassenen Rechtsakt vorgeschrieben ist, werden in allen Amtssprachen der Union veröffentlicht.
- (2) Sämtliche Eintragungen in das Register werden in allen Amtssprachen der Union vorgenommen.
- (3) In Zweifelsfällen ist der Wortlaut in der Sprache des Amtes maßgebend, in der die Anmeldung des Unionsgeschmacksmusters eingereicht wurde. Wurde die Anmeldung in einer Amtssprache der Union eingereicht, die nicht eine Sprache des Amtes ist, so ist der Wortlaut in der vom Anmelder angegebenen zweiten Sprache verbindlich.“

114. Artikel 100 erhält folgende Fassung:

„Artikel 100

Zusätzliche Befugnisse des Exekutivdirektors

Zusätzlich zu den dem Exekutivdirektor durch Artikel 157 Absatz 4 Buchstabe o der Verordnung (EU) 2017/1001 übertragenen Befugnissen übt der Exekutivdirektor die gemäß Artikel 36 Absatz 5, Artikel 37 Absatz 1, Artikel 41 Absatz 5, Artikel 42 Absatz 2, Artikel 62 Absatz 2, Artikel 65 Absatz 5, den Artikeln 66, 66c und 66e, Artikel 72 Absatz 4, Artikel 72a Absatz 3, Artikel 73, Artikel 74a Absatz 1, Artikel 74c, Artikel 78, Artikel 98 Absatz 7, Artikel -106aa, Artikel -106ab Absatz 1 sowie den Artikeln -106ac und -106ad der vorliegenden Verordnung übertragenen Befugnisse im Einklang mit den Vorgaben in der vorliegenden Verordnung und in den auf der Grundlage dieser Verordnung erlassenen Rechtsakten aus.“

115. Artikel 101 wird aufgehoben.

116. Die Artikel 102, 103 und 104 erhalten folgende Fassung:

„Artikel 102

Zuständigkeit

Für Entscheidungen im Zusammenhang mit den in dieser Verordnung vorgeschriebenen Verfahren sind zuständig:

- a) Prüfer,
- b) die Registerabteilung,
- c) Nichtigkeitsabteilungen,
- d) Beschwerdekammern.

Artikel 103

Prüfer

Die Prüfer sind für Entscheidungen namens des Amtes im Zusammenhang mit der Anmeldung eines Unionsgeschmacksmusters zuständig.

Artikel 104

Die Registerabteilung

- (1) Zusätzlich zu den ihr in der Verordnung (EU) 2017/1001 übertragenen Befugnissen ist die Registerabteilung für Entscheidungen in Bezug auf Eintragungen in das Register gemäß dieser Verordnung und für sonstige nach dieser Verordnung erforderliche Entscheidungen zuständig, die nicht in die Zuständigkeit eines Prüfers oder einer Nichtigkeitsabteilung fallen.
- (2) Die Registerabteilung ist darüber hinaus für die Führung der Liste der zugelassenen Vertreter in Geschmacksmusterangelegenheiten zuständig.“

117. In Artikel 105 wird folgender Absatz angefügt:

„(3) Entscheidungen in Bezug auf Kosten oder Verfahren werden von einem einzelnen Mitglied der Nichtigkeitsabteilung getroffen.“

118. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 105a

Übertragung von Durchführungsbefugnissen in Bezug auf Entscheidungen eines einzelnen Mitglieds

Die Kommission erlässt Durchführungsrechtsakte, in denen die genauen Arten von Entscheidungen, die von einem einzelnen Mitglied gemäß Artikel 105 Absatz 3 getroffen werden, festgelegt werden. Diese Durchführungsrechtsakte werden gemäß dem in Artikel 109 Absatz 2 genannten Prüfverfahren erlassen.“

119. Artikel 106 erhält folgende Fassung:

„Artikel 106

Beschwerdekammern

Zusätzlich zu den ihnen in Artikel 165 der Verordnung (EU) 2017/1001 übertragenen Befugnissen sind die Beschwerdekammern für Entscheidungen über Beschwerden gegen Entscheidungen der Instanzen des Amtes nach Artikel 102 Buchstaben a, b und c der vorliegenden Verordnung im Zusammenhang mit den in dieser Verordnung vorgeschriebenen Verfahren zuständig.“

120. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel -106a

Übertragung von Befugnissen gegenüber den Beschwerdekammern

Der Kommission wird die Befugnis übertragen, gemäß Artikel 109a zur Ergänzung der vorliegenden Verordnung delegierte Rechtsakte zu erlassen, um die Einzelheiten der Organisation der Beschwerdekammern in Verfahren im Zusammenhang mit Geschmacksmustern im Rahmen dieser Verordnung festzulegen, wenn solche Verfahren eine andere Organisation der Beschwerdekammern als die in den gemäß Artikel 168 der Verordnung (EU) 2017/1001 erlassenen delegierten Rechtsakten festgelegte Organisation erfordern.“

121. In Titel XI wird folgender Abschnitt angefügt:

„Abschnitt 3

Gebühren und Zahlungsmodalitäten

Artikel -106aa

Gebühren und Entgelte und Fälligkeit

(1) Der Exekutivdirektor legt die Höhe der Entgelte fest, die für andere als die im Anhang genannten vom Amt erbrachten Dienstleistungen zu entrichten sind, sowie die Entgelte, die für Veröffentlichungen des Amtes zu entrichten sind. Die Entgelte werden in Euro festgelegt und im Amtsblatt des Amtes veröffentlicht. Jedes einzelne Entgelt darf nicht über das hinausgehen, was zur Deckung der Kosten der vom Amt erbrachten speziellen Dienstleistung erforderlich ist.

(2) Die Gebühren und Entgelte, deren Fälligkeit nicht in dieser Verordnung geregelt ist, sind fällig bei Eingang des Antrags auf die Dienstleistung, für die die Gebühr oder das Entgelt anfällt.

Mit Zustimmung des Haushaltsausschusses kann der Exekutivdirektor festlegen, welche der in Unterabsatz 1 genannten Dienstleistungen nicht die vorherige Zahlung der entsprechenden Gebühren oder Entgelte voraussetzen.

Artikel -106ab

Zahlung der Gebühren und Entgelte

(1) Die an das Amt zu entrichtenden Gebühren und Entgelte werden nach den Zahlungsmodalitäten gezahlt, die vom Exekutivdirektor mit Zustimmung des Haushaltsausschusses festgelegt werden.

Die gemäß Unterabsatz 1 festgelegten Zahlungsmodalitäten werden im Amtsblatt des Amtes veröffentlicht. Alle Zahlungen erfolgen in Euro.

(2) Zahlungen, die in anderen als den in Absatz 1 genannten Zahlungsmitteln geleistet werden, gelten als nicht getätigt, und der gezahlte Betrag wird zurückerstattet.

(3) Bei Zahlungen sind die notwendigen Angaben zu machen, die es dem Amt ermöglichen, den Zweck der Zahlung ohne Weiteres zu erkennen.

(4) Ist der Zweck der in Absatz 2 genannten Zahlung nicht ohne Weiteres erkennbar, so fordert das Amt den Einzahler auf, innerhalb einer bestimmten Frist diesen Zweck schriftlich mitzuteilen. Kommt der Einzahler der Aufforderung innerhalb dieser Frist nicht nach, so gilt die Zahlung als nicht erfolgt, und der gezahlte Betrag wird erstattet.

Artikel -106ac

Maßgebender Zahlungstag

Der Exekutivdirektor legt den Stichtag fest, zu dem Zahlungen als erfolgt anzusehen sind.

Artikel -106ad

Unzureichende Zahlungen und Erstattung zu viel gezahlter Beträge

(1) Eine Zahlungsfrist gilt nur dann als eingehalten, wenn die Gebühr oder das Entgelt fristgerecht in voller Höhe gezahlt wurde. Ist die Gebühr oder das Entgelt nicht in voller Höhe entrichtet worden, so wird der gezahlte Betrag nach Ablauf der Zahlungsfrist erstattet.

(2) Das Amt gibt jedoch, soweit es die laufende Zahlungsfrist noch zulässt, dem Einzahler Gelegenheit, den Fehlbetrag nachzuzahlen.

(3) Mit Zustimmung des Haushaltsausschusses kann der Exekutivdirektor davon absehen, geschuldete Geldbeträge beizutreiben, wenn der beizutreibende Betrag unbedeutend oder der Erfolg der Beitreibung zu ungewiss ist.

(4) Zu viel gezahlte Gebühren oder Entgelte werden zurückerstattet.“

122. Artikel 106d Absatz 3 erhält folgende Fassung:

„(3) Das Amt stellt Informationen über internationale Eintragungen im Sinne von Absatz 2 in Form eines elektronischen Links zu der vom Internationalen Büro geführten durchsuchbaren Datenbank internationaler Geschmacksmustereintragungen bereit.“

123. Artikel 106e erhält folgende Fassung:

„Artikel 106e

Prüfung auf Schutzverweigerung

(1) Stellt das Amt im Zuge einer Prüfung einer internationalen Eintragung fest, dass das Geschmacksmuster, für das Schutz beantragt wird, nicht der Begriffsbestimmung nach Artikel 3 Nummer 1 der vorliegenden Verordnung entspricht oder dass es gegen die öffentliche Ordnung oder die guten Sitten verstößt oder dass es eine missbräuchliche Benutzung eines der in Artikel 6^{ter} der Pariser Verbandsübereinkunft aufgeführten Zeichen oder von Abzeichen, Emblemen und Wappen darstellt, die nicht im genannten Artikel 6^{ter} erfasst sind und die für einen Mitgliedstaat von öffentlichem Interesse sind, so sendet es dem Internationalen Büro spätestens sechs Monate ab dem Tag der Veröffentlichung der internationalen Eintragung eine Mitteilung über die Schutzverweigerung, in der die Gründe für die Schutzverweigerung nach Artikel 12 Absatz 2 der Genfer Akte angegeben werden.

(2) Muss sich der Inhaber der internationalen Eintragung gemäß Artikel 77 Absatz 2 vor dem Amt vertreten lassen, so hat die in Absatz 1 dieses Artikels genannte Mitteilung einen Hinweis zu enthalten, dass der Inhaber verpflichtet ist, einen Vertreter gemäß Artikel 78 Absatz 1 zu benennen.

(3) Das Amt setzt eine Frist fest, innerhalb derer der Inhaber der internationalen Eintragung auf die internationale Eintragung in Bezug auf die Union verzichten, die internationale Eintragung auf eines oder einige der gewerblichen Geschmacksmuster in Bezug auf die Union beschränken oder eine Stellungnahme abgeben kann und gegebenenfalls einen Vertreter benennt. Die Frist beginnt an dem Tag, an dem das Amt die Schutzverweigerung mitteilt.

(4) Versäumt es der Inhaber, innerhalb der in Absatz 3 genannten Frist einen Vertreter zu benennen, so verweigert das Amt das Wirksamwerden der internationalen Eintragung.

(5) Reicht der Inhaber innerhalb der genannten Frist eine das Amt zufriedenstellende Stellungnahme ein, so zieht es gemäß Artikel 12 Absatz 4 der Genfer Akte seine Verweigerung zurück und setzt das Internationale Büro davon in Kenntnis. Reicht der Inhaber gemäß Artikel 12 Absatz 2 der Genfer Akte innerhalb der genannten Frist keine das Amt zufriedenstellende Stellungnahme ein, so bestätigt es seine Entscheidung zur Verweigerung des Schutzes der internationalen Eintragung. Gegen diese Entscheidung kann gemäß Artikel 66 bis 72 der Verordnung (EU) 2017/1001 in Verbindung mit Artikel 55 Absatz 2 der vorliegenden Verordnung Beschwerde eingelegt werden.

(6) Verzichtet der Inhaber auf die internationale Eintragung oder begrenzt er die internationale Eintragung in Bezug auf die Union auf ein oder mehrere gewerbliche(s) Geschmacksmuster, so setzt er das Internationale Büro davon im Wege des Eintragungsverfahrens gemäß Artikel 16 Absatz 1 Ziffern iv und v der Genfer Akte in Kenntnis.“

124. In Titel XIa wird folgender Artikel angefügt:

„Artikel 106g

Erneuerungen

Internationale Eintragungen sind gemäß Artikel 17 der Genfer Akte direkt beim Internationalen Büro zu erneuern.“

125. Die Artikel 107 und 108 werden aufgehoben.

126. Artikel 109 erhält folgende Fassung:

„Artikel 109

Ausschussverfahren

(1) Die Kommission wird von dem gemäß der Verordnung (EU) 2017/1001 eingesetzten Ausschuss für Durchführungsvorschriften unterstützt. Dieser Ausschuss ist ein Ausschuss im Sinne der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.

(2) Wird auf diesen Absatz Bezug genommen, so gilt Artikel 5 der Verordnung (EU) Nr. 182/2011.“

127. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 109a

Ausübung der Befugnisübertragung

(1) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte wird der Kommission unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen übertragen.

(2) Die Befugnis zum Erlass delegierter Rechtsakte gemäß den Artikeln 47b, 53a, 55a, 64a, 65a, 66a, 66d, 66f, 66i, 67c, 78a und -106a wird der Kommission auf unbestimmte Zeit ab dem 8. Dezember 2024 übertragen.

(3) Die Befugnisübertragung gemäß den Artikeln 47b, Artikel 53a, Artikel 55a, Artikel 64a, Artikel 65a, Artikel 66a, Artikel 66d, Artikel 66f, Artikel 66i, Artikel 67c, Artikel 78a und Artikel -106a kann vom Europäischen Parlament oder vom Rat jederzeit widerrufen werden. Der Beschluss über den Widerruf beendet die Übertragung der in diesem Beschluss angegebenen Befugnis. Er wird am Tag nach seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* oder zu einem im Beschluss über den Widerruf angegebenen späteren Zeitpunkt wirksam. Die Gültigkeit von delegierten Rechtsakten, die bereits in Kraft sind, wird von dem Beschluss über den Widerruf nicht berührt.

(4) Vor dem Erlass eines delegierten Rechtsakts führt die Kommission Konsultationen mit Sachverständigen, einschließlich den von den einzelnen Mitgliedstaaten benannten Sachverständigen im Einklang mit den in der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung enthaltenen Grundsätzen durch.

(5) Sobald die Kommission einen delegierten Rechtsakt erlässt, übermittelt sie ihn gleichzeitig dem Europäischen Parlament und dem Rat.

(6) Ein delegierter Rechtsakt, der gemäß den Artikeln 47b, 53a, 55a, 64a, 65a, 66a, 66d, 66f, 66i, 67c, 78a oder -106a erlassen wurde, tritt nur in Kraft, wenn weder das Europäische Parlament noch der Rat innerhalb einer Frist von zwei Monaten nach Übermittlung dieses Rechtsakts an das Europäische Parlament und den Rat Einwände erhoben haben oder wenn vor Ablauf dieser Frist das Europäische Parlament und der Rat beide der Kommission mitgeteilt haben, dass sie keine Einwände erheben werden. Auf Initiative des Europäischen Parlaments oder des Rates wird diese Frist um zwei Monate verlängert.“

128. Artikel 110 wird aufgehoben.

129. Artikel 110a Absatz 5 Satz 2 wird gestrichen.

130. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 110b

Bewertung

(1) Bis zum 1. Januar 2030 und danach alle fünf Jahre bewertet die Kommission die Durchführung dieser Verordnung.

(2) Die Kommission übermittelt dem Europäischen Parlament, dem Rat und dem Verwaltungsrat den Bewertungsbericht zusammen mit ihren aus dem Bericht gezogenen Schlussfolgerungen. Die Ergebnisse der Bewertung werden veröffentlicht.“

131. Artikel 111 Absatz 2 erhält folgende Fassung:

„(2) Anmeldungen von Unionsgeschmacksmustern können ab dem 1. April 2003 beim Amt eingereicht werden.“

132. Der in Anhang I dieser Verordnung enthaltene Anhang wird angefügt.

Artikel 2

Die Verordnung (EG) Nr. 2246/2002 wird mit Wirkung vom 1. Mai 2025, aufgehoben.

Bezugnahmen auf die aufgehobene Verordnung gelten als Bezugnahmen auf die Verordnung (EG) Nr. 6/2002 und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang II der vorliegenden Verordnung zu lesen.

Artikel 3

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

Sie gilt ab dem 1. Mai 2025.

Artikel 1 Nummern 21, 22, 24, 26, 27, 28, 29, 30, 32 Buchstabe b, 34 Buchstabe b, 37, 40, 42, 45, 46, 49, 52, 54, 56, 58, 61, 63, 65, 66, 70, 72, 74, 76, 78, 80 Buchstabe b, 81, 85, 88 soweit sie sich auf Artikel 72 Absatz 3 Buchstaben a, e, f und m beziehen, 90, 98 Buchstabe b, 111, 113 und 123 gelten jedoch ab dem 1. Juli 2026.

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

Geschehen zu Straßburg am 23. Oktober 2024.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Die Präsidentin

R. METSOLA

Im Namen des Rates

Der Präsident

ZSIGMOND B. P.

ANHANG I

„ANHANG

Höhe der Gebühren gemäß Artikel -106aa Absatz 1

Die im Rahmen dieser Verordnung an das Amt zu entrichtenden Gebühren sind folgende (in Euro):

1. Anmeldegebühr gemäß Artikel 36 Absatz 4:
350 EUR.
2. Individuelle Benennungsgebühr für eine internationale Eintragung gemäß Artikel 106c:
62 EUR pro Geschmacksmuster.
3. Gebühr für die Aufschiebung der Bekanntmachung gemäß Artikel 36 Absatz 4:
40 EUR.
4. Zusätzliche Anmeldegebühr für jedes zusätzliche Geschmacksmuster, das in einer Sammelanmeldung gemäß Artikel 37 Absatz 2 enthalten ist:
125 EUR.
5. Zusätzliche Gebühr für die Aufschiebung der Bekanntmachung für jedes weitere Geschmacksmuster einer Sammelanmeldung, dessen Bekanntmachung gemäß Artikel 37 Absatz 2 aufgeschoben werden soll:
20 EUR.
6. Erneuerungsgebühr gemäß Artikel 50d Absätze 1, 3 und 9:
 - a) für die erste Erneuerung: 150 EUR pro Geschmacksmuster;
 - b) für die zweite Erneuerung: 250 EUR pro Geschmacksmuster;
 - c) für die dritte Erneuerung: 400 EUR pro Geschmacksmuster;
 - d) für die vierte Erneuerung: 700 EUR pro Geschmacksmuster.
7. Individuelle Erneuerungsgebühr für eine internationale Eintragung gemäß Artikel 106c:
 - a) für die erste Erneuerung: 62 EUR pro Geschmacksmuster;
 - b) für die zweite Erneuerung: 62 EUR pro Geschmacksmuster;
 - c) für die dritte Erneuerung: 62 EUR pro Geschmacksmuster;
 - d) für die vierte Erneuerung: 62 EUR pro Geschmacksmuster.
8. Gebühr für die verspätete Zahlung der Erneuerungsgebühr gemäß Artikel 50d Absatz 3:
25 % der Erneuerungsgebühr.
9. Gebühr für den Antrag auf Nichtigklärung gemäß Artikel 52 Absatz 2:
320 EUR.

10. Weiterbehandlungsgebühr gemäß Artikel 67a Absatz 1:
400 EUR.
11. Gebühr für die Wiedereinsetzung in den vorigen Stand gemäß Artikel 67 Absatz 3:
200 EUR.
12. Gebühr für die Eintragung einer Lizenz oder eines anderen Rechts an einem eingetragenen Unionsgeschmacksmuster gemäß Artikel 32a Absätze 1 und 2 (gemäß Artikel 24 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 2245/2002 vor dem 1. Juli 2026) oder für die Eintragung einer Lizenz oder eines anderen Rechts in Bezug auf eine Anmeldung eines Unionsgeschmacksmusters gemäß Artikel 32a Absätze 1 und 2 und Artikel 34 (gemäß Artikel 24 Absätze 1 und 4 der Verordnung (EG) Nr. 2245/2002 vor dem 1. Juli 2026):
 - a) für die Erteilung einer Lizenz: 200 EUR pro Geschmacksmuster;
 - b) für die Übertragung einer Lizenz: 200 EUR pro Geschmacksmuster;
 - c) für die Begründung eines dinglichen Rechts: 200 EUR pro Geschmacksmuster;
 - d) für die Übertragung eines dinglichen Rechts: 200 EUR pro Geschmacksmuster;
 - e) für eine Zwangsvollstreckung: 200 EUR pro Geschmacksmuster;höchstens jedoch 1 000 EUR, wenn mehrere Anträge in einem einzigen Antrag auf Eintragung einer Lizenz oder eines anderen Rechts zusammengefasst werden oder zur selben Zeit gestellt werden.
13. Gebühr für die Änderung eines eingetragenen Unionsgeschmacksmusters gemäß Artikel 50e Absatz 3:
200 EUR.
14. Gebühr für die Überprüfung der Festsetzung zu erstattender Verfahrenskosten gemäß Artikel 70 Absatz 7 (gemäß Artikel 79 Absatz 4 der Verordnung (EG) Nr. 2245/2002 vor dem 1. Juli 2026):
100 EUR.
15. Beschwerdegebühr gemäß Artikel 68 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2017/1001, die gemäß Artikel 55 Absatz 2 auch für Beschwerden nach dieser Verordnung gilt (gemäß Artikel 57 der vorliegenden Verordnung vor dem 1. Juli 2026):
720 EUR.“

ANHANG II

Entsprechungstabelle

Verordnung (EG) Nr. 2246/2002	Verordnung (EG) Nr. 6/2002
Artikel 1	—
Artikel 2	Artikel -106aa Absatz 1
Artikel 3	Artikel -106aa Absatz 1
Artikel 4	Artikel -106aa Absatz 2
Artikel 5	Artikel -106ab Absatz 1
Artikel 6	Artikel -106ab Absätze 3 und 4
Artikel 7	Artikel -106ac
Artikel 8	Artikel -106ad Absätze 1 und 2
Artikel 9	Artikel -106ad Absätze 3 und 4
Anhang	Anhang



2024/2823

18.11.2024

RICHTLINIE (EU) 2024/2823 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 23. Oktober 2024

über den rechtlichen Schutz von Designs

(Neufassung)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 114 Absatz 1,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses ⁽¹⁾,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren ⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Die Richtlinie 98/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ ist erheblich zu ändern. Aus Gründen der Klarheit empfiehlt es sich, die genannte Richtlinie neu zu fassen.
- (2) Durch die Richtlinie 98/71/EG wurden zentrale Bestimmungen des materiellen Rechts der Mitgliedstaaten zu Designs angeglichen, von denen man bei Erlass der Richtlinie annahm, dass sie den freien Waren- und Dienstleistungsverkehr in der Union behindern und sich so am unmittelbarsten auf die Funktionsweise des Binnenmarkts auswirken würden.
- (3) Der Designschutz gemäß den nationalen Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten existiert neben dem auf Unionsebene bestehenden Designschutz der Europäischen Union (im Folgenden „Unionsdesign“), der gemäß der Verordnung (EG) Nr. 6/2002 des Rates ⁽⁴⁾ einheitlich und unionsweit gültig ist. Die Koexistenz und Ausgewogenheit der Designschutzsysteme auf Unions- und nationaler Ebene ist fester Bestandteil der Strategie, die die Union im Bereich des Schutzes des geistigen Eigentums verfolgt.
- (4) Im Einklang mit ihrer Mitteilung vom 19. Mai 2015 mit dem Titel „Bessere Ergebnisse durch bessere Rechtsetzung — Eine Agenda“ und ihrer Verpflichtung, die Maßnahmen der Union regelmäßig zu überprüfen, führte die Kommission eine eingehende Bewertung der Designschutzsysteme in der Union durch, die eine umfassende wirtschaftliche und rechtliche Bewertung umfasste, die durch eine Reihe von Studien untermauert wurde.
- (5) In seinen Schlussfolgerungen vom 10. November 2020 zur Politik des geistigen Eigentums und zur Überarbeitung des Systems gewerblicher Muster und Modelle in der Union forderte der Rat die Kommission auf, Vorschläge für die Überarbeitung der Verordnung (EG) Nr. 6/2002 und der Richtlinie 98/71/EG zu unterbreiten. Die Überarbeitung wurde aufgrund der Notwendigkeit gefordert, die Systeme gewerblicher Muster und Modelle zu modernisieren und den Designschutz für einzelne Entwerfer und Unternehmen — insbesondere für kleine und mittlere Unternehmen (KMU) — attraktiver zu gestalten. Um diese Überarbeitung wurde insbesondere ersucht, um Änderungen anzugehen und zu prüfen, die darauf abzielen, das Zusammenspiel zwischen den Unions-, nationalen und regionalen Designschutzsystemen zu unterstützen und zu stärken und weitere Anstrengungen zur Verringerung von Unterschieden innerhalb des Designschutzsystems in der Union zu unternehmen.
- (6) Auf der Grundlage der endgültigen Ergebnisse der Bewertung kündigte die Kommission in ihrer Mitteilung vom 25. November 2020 mit dem Titel „Das Innovationspotenzial der EU optimal nutzen — Aktionsplan für geistiges Eigentum zur Förderung von Erholung und Resilienz der EU“ an, dass sie im Anschluss an die erfolgreiche Reform des Markenrechts der Union die Rechtsvorschriften der Union zum Designschutz im Hinblick darauf, das System zu vereinfachen und es besser zugänglich und effizienter zu machen sowie den Regelungsrahmen angesichts der Entwicklungen bei neuen Technologien auf dem Markt zu aktualisieren, überarbeiten werde.

⁽¹⁾ ABl. C 184 vom 25.5.2023, S. 39.

⁽²⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 14. März 2024 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 10. Oktober 2024.

⁽³⁾ Richtlinie 98/71/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Oktober 1998 über den rechtlichen Schutz von Mustern und Modellen (ABl. L 289 vom 28.10.1998, S. 28).

⁽⁴⁾ Verordnung (EG) Nr. 6/2002 des Rates vom 12. Dezember 2001 über das Gemeinschaftsdesign (ABl. L 3 vom 5.1.2002, S. 1).

- (7) In seiner Entschließung vom 11. November 2021 zu einem Aktionsplan für geistiges Eigentum zur Förderung der Erholung und Resilienz der EU ⁽⁵⁾ begrüßte das Europäische Parlament die Bereitschaft der Kommission, die Rechtsvorschriften der Union zum Designschutz zu modernisieren, um den Übergang zur digitalen, nachhaltigen und ökologischen Wirtschaft besser zu unterstützen, forderte die Kommission auf, die Anmelde- und Nichtigkeitsverfahren in den Mitgliedstaaten weiter zu harmonisieren, und schlug vor, über die Angleichung der Richtlinie 98/71/EG und der Verordnung (EG) Nr. 6/2002 nachzudenken, um eine stärkere Rechtssicherheit zu schaffen. In dieser Entschließung stellte das Europäische Parlament zudem fest, dass das EU-System zum Schutz von Designs an das EU-Markensystem angeglichen werden sollte, damit Inhaber von Designs verhindern können, dass Waren, die gegen den Designschutz verstoßen, in das Zollgebiet der EU gelangen, und forderte die Kommission auf, es Markeninhabern zu ermöglichen, auf der Durchfuhr durch die EU befindliche Waren, die den Designschutz verletzen, aus dem Verkehr zu ziehen. Zudem wurde darin festgestellt, dass der Musterschutz für Teile, die zur Reparatur komplexer Produkte verwendet werden, nur teilweise harmonisiert ist und dass dies zu einer Fragmentierung des Binnenmarkts und zu Rechtsunsicherheit führt.
- (8) Die von der Kommission durchgeführte Konsultation und Evaluierung durch die Kommission hat gezeigt, dass es trotz der bisherigen Harmonisierung der nationalen Rechtsvorschriften noch Bereiche gibt, in denen eine weitere Harmonisierung positive Auswirkungen auf Wettbewerbsfähigkeit und Wachstum haben könnte, insbesondere aufgrund der Verbesserung des Zugangs von KMU zum Designschutzsystem.
- (9) Um einen gut funktionierenden Binnenmarkt zu gewährleisten und gegebenenfalls die Begründung, die Verwaltung und den Schutz von Designs in der Union zum Nutzen des Wachstums und der Wettbewerbsfähigkeit der Unternehmen in der Union, insbesondere der KMU, zu erleichtern und gleichzeitig den Interessen der Verbraucher gebührend Rechnung zu tragen, ist es erforderlich, die mit der Richtlinie 98/71/EG erreichte Angleichung der Rechtsvorschriften auf andere Aspekte des materiellen Rechts zu Designs auszuweiten, das für Designs, die durch Eintragung gemäß der Verordnung (EG) Nr. 6/2002 geschützt sind, gilt.
- (10) Darüber hinaus müssen die Verfahrensvorschriften angeglichen werden, um die Begründung, die Verwaltung und den Schutz von Designs in der Union zu erleichtern. Deshalb sollten bestimmte grundlegende Verfahrensvorschriften im Bereich der Eintragung von Designs in den Mitgliedstaaten und im Unionsdesignsystem angeglichen werden. In Bezug auf die nationalen Verfahren reicht es aus, allgemeine Grundsätze festzulegen, die es den Mitgliedstaaten gestatten, diese durch konkretere Regelungen auszugestalten.
- (11) Diese Richtlinie schließt nicht aus, dass auf Designs Rechtsvorschriften Anwendung finden, die einen anderen Schutz als den durch die Eintragung oder Bekanntmachung als Design erworbenen Schutz gewähren, wie die Unionsvorschriften über nicht eingetragene Designs oder die Unionsvorschriften oder nationalen Rechtsvorschriften zu Marken, Patenten und Gebrauchsmustern, unlauterem Wettbewerb oder zivilrechtlicher Haftung.
- (12) Es ist wichtig, den Grundsatz der Kumulation des Schutzes nach dem einschlägigen Recht für den Schutz eingetragener Designs und nach dem Urheberrecht festzulegen; dabei sollten Designs, die durch Designs geschützt sind, ebenfalls als urheberrechtlich geschützte Werke geschützt werden können, sofern die Anforderungen des Urheberrechts erfüllt sind.
- (13) Für die Verwirklichung der Ziele des Binnenmarkts ist es erforderlich, dass die Bedingungen für die Begründung eines eingetragenen Designs in allen Mitgliedstaaten harmonisiert sind. Zu diesem Zweck ist es notwendig, einheitliche Definitionen der Begriffe des Designs und des Erzeugnisses aufzustellen, die klar, transparent und technologisch auf dem neuesten Stand sind, auch mit Blick auf das Aufkommen neuer Designs, die nicht in physischen Erzeugnissen verkörpert sind. Obwohl die Liste der betreffenden Erzeugnisse nicht erschöpfend sein soll, ist es angebracht, Erzeugnisse zu unterscheiden, die in einem physischen Objekt verkörpert oder einer graphischen Darstellung visualisiert sind oder die sich aus der räumlichen Anordnung von Gegenständen ergeben, die eine Gestaltung eines Innen- oder Außenraums bilden sollen. In diesem Zusammenhang sollte anerkannt werden, dass Animationen wie die Bewegung oder die Zustandsänderung der Merkmale eines Erzeugnisses, zur Erscheinungsform von Designs beitragen können, insbesondere bei Designs, die nicht in einem physischen Objekt verkörpert sind. Ferner besteht Bedarf an einer einheitlichen Definition der Voraussetzungen im Hinblick auf Neuheit und Eigenart, die eingetragene Designs erfüllen müssen.
- (14) Für die Erleichterung des freien Warenverkehrs ist es erforderlich, dass eingetragene Designs dem Rechtsinhaber in allen Mitgliedstaaten grundsätzlich einen gleichwertigen Schutz gewähren.
- (15) Dem Rechtsinhaber wird Schutz durch Eintragung eines Designs für diejenigen Designmerkmale eines Erzeugnisses oder eines Teils davon gewährt, die in einer Anmeldung eines solchen Designs sichtbar wiedergegeben und der Öffentlichkeit durch Bekanntmachung oder Einsichtnahme in die die Anmeldung betreffende Akte zugänglich gemacht worden sind.
- (16) Abgesehen von der sichtbaren Wiedergabe in einer Anmeldung müssen die Designmerkmale eines Erzeugnisses zu keinem bestimmten Zeitpunkt bzw. in keiner bestimmten Verwendungssituation sichtbar sein, damit der Designschutz wirksam werden kann. Abweichend von diesem Grundsatz sollte sich der Schutz weder auf Bauelemente erstrecken, die während der üblichen Verwendung eines komplexen Erzeugnisses nicht sichtbar sind,

⁽⁵⁾ ABl. C 205 vom 20.5.2022, S. 26.

noch auf Merkmale eines Bauelements, die nicht sichtbar sind, wenn das Bauelement eingebaut ist, oder die selbst nicht die Voraussetzungen in Bezug auf die Neuheit oder Eigenart erfüllen. Daher sollten Designmerkmale von Bauelementen eines komplexen Erzeugnisses, die aus diesen Gründen vom Schutz ausgenommen sind, bei der Beurteilung, ob andere Designmerkmale die Schutzvoraussetzungen erfüllen, nicht herangezogen werden.

- (17) Die Erzeugnisangabe sollte zwar Teil einer Anmeldung eines Designs sein, sie sollte jedoch den Schutzzumfang des Designs als solchen nicht berühren. Die Erzeugnisangaben können neben der Wiedergabe des Designs jedoch dazu dienen, die Art des Erzeugnisses zu bestimmen, in das das Design aufgenommen oder bei dem es verwendet werden soll. Darüber hinaus verbessern die Erzeugnisangaben die Recherchierbarkeit von Designs im Designregister, das von einer Behörde für den gewerblichen Rechtsschutz geführt wird, und sie erhöhen die Transparenz und Zugänglichkeit eines Registers. Daher sollten vor der Eintragung genaue Erzeugnisangaben vorhanden sein, ohne dass die Anmelder von Designs übermäßig belastet werden.
- (18) Die Eigenart eines Designs sollte danach beurteilt werden, ob sich der Gesamteindruck, den der Anblick des Designs beim informierten Benutzer hervorruft, von dem unterscheidet, den ein beliebiges anderes Design, das Teil des vorbestehenden Formschatzes ist, bei diesem Nutzer hervorruft; diese Beurteilung sollte die Art des Erzeugnisses, bei dem das Design verwendet wird oder in das es aufgenommen wird, und insbesondere den Industriesektor, zu dem es gehört, und den Grad der Gestaltungsfreiheit des Entwerfers bei der Entwicklung des Designs berücksichtigen.
- (19) Technologische Innovationen sollten nicht durch den rechtlichen Designschutz für Designs, die ausschließlich aus technisch bedingten Merkmalen oder aus der Anordnung solcher Merkmale bestehen, behindert werden. Dies setzt jedoch nicht voraus, dass ein Design einen ästhetischen Gehalt aufweisen muss. Ein eingetragenes Design könnte für nichtig erklärt werden, wenn bei der Wahl der Erscheinungsmerkmale andere Erwägungen als das Erfordernis, dass das Erzeugnis seine technische Funktion erfüllt, insbesondere solche, die mit der visuellen Erscheinung zusammenhängen, keine Rolle gespielt haben.
- (20) Ebenso wenig sollte die Interoperabilität von Erzeugnissen unterschiedlichen Fabrikats dadurch behindert werden, dass sich der Schutz auf das Design mechanischer Verbindungselemente erstreckt.
- (21) Abweichend hiervon können die mechanischen Verbindungselemente von modularen Erzeugnissen ein wichtiges Element der innovativen Merkmale von modularen Erzeugnissen bilden und einen wesentlichen Marktvorteil darstellen, und sollten daher schutzfähig sein.
- (22) Es sollte kein Design bestehen, wenn es gegen die öffentliche Ordnung oder gegen die guten Sitten verstößt. Diese Richtlinie stellt jedoch keine Harmonisierung der nationalen Begriffe der öffentlichen Ordnung oder der guten Sitten dar.
- (23) Für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts ist es entscheidend, die durch eingetragene Designs gewährte Schutzdauer zu vereinheitlichen.
- (24) Diese Richtlinie lässt die Anwendbarkeit der Wettbewerbsregeln der Artikel 101 und 102 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union unberührt.
- (25) Aus Gründen der Rechtssicherheit sollten die materiellrechtlichen Eintragungshindernisse und die Sachgründe für die Nichtigkeit eingetragener Designs in allen Mitgliedstaaten in dieser Richtlinie erschöpfend aufgezählt werden.
- (26) Um die missbräuchliche Benutzung von Symbolen von öffentlichem Interesse in einem Mitgliedstaat, die nicht in Artikel 6^{ter} der am 20. März 1883 in Paris unterzeichneten Übereinkunft zum Schutz des gewerblichen Eigentums (im Folgenden „Pariser Übereinkunft“) genannt sind, zu verhindern, sollte es den Mitgliedstaaten jedoch freistehen, spezifische Eintragungshindernisse vorzusehen. Auch um die unzulässige Eintragung und die missbräuchliche Verwendung von Elementen, die zum kulturellen Erbe gehören und von nationalem Interesse sind, zu verhindern, sollte es den Mitgliedstaaten freistehen, spezifische Eintragungshindernisse und Nichtigkeitsgründe vorzusehen. Solche Elemente des kulturellen Erbes, im Sinne des von der Generalkonferenz der Unesco am 16. November 1972 verabschiedeten Übereinkommens zum Schutz des Kultur- und Naturerbes der Welt, oder soweit sie materielle Ausdrucksformen immateriellen Kulturerbes im Sinne des von der Generalkonferenz der Unesco auf ihrer 32. Tagung vom 17. Oktober 2003 verabschiedeten Übereinkommens zur Erhaltung des immateriellen Kulturerbes darstellen, umfassen beispielsweise Denkmäler oder Gebäudegruppen, Artefakte, handwerkliche Erzeugnisse oder Trachten.
- (27) Angesichts des zunehmenden Einsatzes von 3D-Drucktechnologien in verschiedenen Branchen, unter anderem mithilfe von künstlicher Intelligenz, sowie der sich daraus für die Inhaber von Designs ergebenden Herausforderungen, unerlaubte Nachahmungen ihrer geschützten Designs wirksam zu verhindern, ist es angemessen vorzusehen, dass das Erstellen, Herunterladen, Kopieren und Verfügbarmachen von Medien oder Software, mit denen das Design für den Zweck aufgezeichnet wird, ein Erzeugnis in einer den Schutz des Designs verletzenden Weise nachzubilden, eine Verwendung des Designs darstellt, die der Genehmigung durch den Rechtsinhaber unterliegen sollte.

- (28) Um den Designschutz zu stärken und wirksamer gegen Produktpiraterie vorzugehen, sowie im Einklang mit den internationalen Verpflichtungen der Mitgliedstaaten gemäß dem Rahmen der Welthandelsorganisation (WTO), insbesondere Artikel V des Allgemeinen Zoll- und Handelsabkommens (GATT 1947) über die Freiheit der Durchfuhr, sowie — bezüglich Generika — der von der Ministerkonferenz der WTO am 14. November 2001 verabschiedeten Erklärung von Doha über das TRIPS-Übereinkommen und die öffentliche Gesundheit, sollte der Inhaber eines eingetragenen Designs Dritten verbieten können, im Handelsverkehr Erzeugnisse aus Drittländern in den Mitgliedstaat, in dem das Design eingetragen ist, zu verbringen, die in diesem Mitgliedstaat nicht in den zollrechtlich freien Verkehr überführt werden, wenn in solche Erzeugnisse ein identisches Design aufgenommen worden ist oder ein identisches Design bei solchen Erzeugnissen verwendet wird oder wenn das Design in seinen wesentlichen Merkmalen nicht von solchen Erzeugnissen unterschieden werden kann und der Rechtsinhaber keine Zustimmung erteilt hat.
- (29) Zu diesem Zweck sollte es Inhabern eingetragener Designs erlaubt sein, die Einfuhr rechtsverletzender Erzeugnisse und die Überführung solcher Erzeugnisse in allen zollrechtlichen Situationen, einschließlich insbesondere Durchfuhr, Umladung, Lagerung, Freizonen, vorübergehende Verwahrung, aktive Veredelung oder vorübergehende Verwendung, zu verhindern, und zwar auch dann, wenn diese Erzeugnisse nicht dazu bestimmt sind, in dem betreffenden Mitgliedstaat in Verkehr gebracht zu werden. Bei der Durchführung der Zollkontrollen sollten die Zollbehörden die in der Verordnung (EU) Nr. 608/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽⁶⁾ vorgesehenen Befugnisse und Verfahren, auch auf Ersuchen der Rechtsinhaber, wahrnehmen. Insbesondere sollten die Zollbehörden die einschlägigen Kontrollen anhand von Kriterien der Risikoanalyse durchführen.
- (30) Die Gewährleistung einer wirksamen Durchsetzung von Designrechten muss mit der Notwendigkeit in Einklang gebracht werden, eine Behinderung des freien Handels mit rechtmäßigen Erzeugnissen zu vermeiden; daher sollte der Anspruch des Inhabers eines Designs erlöschen, wenn im Zuge eines Verfahrens, das vor der für eine Sachentscheidung über eine Verletzung des eingetragenen Designs zuständigen Justiz- oder sonstigen Behörde eingeleitet wurde, der Anmelder oder der Besitzer der Erzeugnisse in der Lage ist nachzuweisen, dass der Inhaber des eingetragenen Designs nicht berechtigt ist, das Inverkehrbringen der Erzeugnisse im Endbestimmungsland zu untersagen.
- (31) Die ausschließlichen Rechte aus einem eingetragenen Design sollten angemessenen Beschränkungen unterliegen. Neben Handlungen, die im privaten Bereich zu nichtgewerblichen Zwecken vorgenommen werden, und Handlungen, die zu Versuchszwecken durchgeführt werden, sollte eine solche Liste zulässiger Verwendungen Wiedergabehandlungen zum Zweck der Zitierung oder der Lehre, die referenzielle Nutzung im Zusammenhang mit vergleichender Werbung und die Verwendung zu Zwecken der Kommentierung, Kritik oder Parodie umfassen, sofern diese Handlungen mit den Gepflogenheiten des redlichen Geschäftsverkehrs vereinbar sind und die normale Verwertung des Designs nicht unangemessen beeinträchtigen. Eine Benutzung eines Designs durch Dritte zu künstlerischen Zwecken sollte als rechtmäßig betrachtet werden, sofern die Benutzung den anständigen Gepflogenheiten in Gewerbe oder Handel entspricht. Außerdem sollte die vorliegende Richtlinie so angewendet werden, dass den Grundrechten und Grundfreiheiten, insbesondere dem Recht auf freie Meinungsäußerung, in vollem Umfang Rechnung getragen wird.
- (32) Zweck des Designschutzes ist es, ausschließliche Rechte an der Erscheinungsform eines Erzeugnisses zu gewähren, nicht aber ein Monopol für das Erzeugnis als solches. Der Schutz von Designs, zu denen es praktisch keine Alternativen gibt, würde zu einem De-facto-Produktmonopol führen. Ein solcher Schutz würde einem Missbrauch des Systems des Designschutzes nahekommen. Wenn es Dritten erlaubt würde, Ersatzteile herzustellen und zu vertreiben, wird der Wettbewerb aufrechterhalten. Würde der Designschutz auf Ersatzteile ausgedehnt, würden solche Dritte diese Rechte verletzen, es gäbe keinen Wettbewerb mehr, und dem Inhaber des Designs würde ein De-facto-Produktmonopol eingeräumt.
- (33) Die Unterschiede in den Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Benutzung geschützter Designs zur Reparatur eines komplexen Erzeugnisses im Hinblick auf die Wiederherstellung von dessen ursprünglicher Erscheinungsform, wenn das Erzeugnis, in das das Design aufgenommen ist oder bei dem es benutzt wird, ein formabhängiges Bauelement eines komplexen Erzeugnisses ist, wirken sich unmittelbar auf die Einrichtung und das Funktionieren des Binnenmarkts aus. Solche Unterschiede verzerren den Wettbewerb und den Handel im Binnenmarkt und führen zu Rechtsunsicherheit. Wie in der Mitteilung der Kommission vom 11. Dezember 2019 über den „europäischen Grünen Deal“ hervorgehoben wird, ist die Reparierbarkeit von Produkten ein wesentliches Element einer nachhaltigen Wirtschaft.
- (34) Für das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts und zur Gewährleistung eines fairen Wettbewerbs ist es daher erforderlich, die Rechtsvorschriften der Mitgliedstaaten zum Designschutz in Bezug auf die Benutzung geschützter Designs zur Ermöglichung der Reparatur eines komplexen Erzeugnisses, um diesem wieder sein ursprüngliches Erscheinungsbild zu verleihen, durch die Aufnahme einer „Reparaturklausel“ anzugleichen, wie sie bereits in der Verordnung (EG) Nr. 6/2002 enthalten ist und auf Unionsebene für Unionsdesigns gilt, die jedoch ausdrücklich nur für formabhängige Bestandteile komplexer Erzeugnisse gelten sollte. Da die beabsichtigte Wirkung dieser Reparaturklausel darin besteht, der Durchsetzung von Designrechten entgegenzustehen, wenn das Design eines

⁽⁶⁾ Verordnung (EU) Nr. 608/2013 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juni 2013 zur Durchsetzung der Rechte geistigen Eigentums durch die Zollbehörden und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1383/2003 des Rates (ABl. L 181 vom 29.6.2013, S. 15).

Baelements eines komplexen Erzeugnisses zur Reparatur eines komplexen Erzeugnisses verwendet wird, um diesem wieder sein ursprüngliches Erscheinungsbild zu verleihen, sollte die Reparaturklausel zu den Verteidigungsmöglichkeiten gehören, die in dieser Richtlinie im Fall einer Verletzung von Designrechten vorgesehen sind. Um sicherzustellen, dass die Verbraucher nicht irreführt werden und in der Lage sind, zwischen konkurrierenden Erzeugnissen, die für die Reparatur verwendet werden können, eine bewusste Entscheidung zu treffen, sollte ausdrücklich vorgesehen werden, dass ein Hersteller oder Verkäufer eines Baelements, der es versäumt hat, die Verbraucher ordnungsgemäß über den gewerblichen Ursprung und die Identität des Herstellers des Erzeugnisses zu informieren, das für die Reparatur des komplexen Erzeugnisses verwendet werden soll, die Reparaturklausel nicht geltend machen kann. Diese ausführlichen Informationen sollten durch eine klare und sichtbare Angabe auf dem Erzeugnis oder, wenn dies nicht möglich ist, auf der Verpackung oder in einem Begleitdokument des Erzeugnisses bereitgestellt werden und mindestens die Marke, unter der das Erzeugnis vermarktet wird, und den Namen des Herstellers beinhalten.

- (35) Zur Wahrung der Wirksamkeit der mit dieser Richtlinie angestrebten Liberalisierung des Anschlussmarkts für Ersatzteile und im Einklang mit der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union⁽⁷⁾ unterliegt der Hersteller oder Verkäufer eines Baelements eines komplexen Erzeugnisses, um von der Ausnahmeregelung vom Designschutz im Sinne der Reparaturklausel profitieren zu können, einer Sorgfaltspflicht, mit geeigneten Mitteln, insbesondere vertraglicher Art, sicherzustellen, dass die nachgelagerten Benutzer die fraglichen Baelemente nicht für eine andere Verwendung vorsehen als zur Reparatur eines komplexen Erzeugnisses im Hinblick auf die Wiederherstellung dessen ursprünglicher Erscheinungsform. In diesem Zusammenhang kann vom Hersteller oder Verkäufer eines Baelements eines komplexen Erzeugnisses jedoch nicht erwartet werden, dass er objektiv und unter allen Umständen gewährleistet, dass die Baelemente, die er herstellt oder verkauft, letztlich von den Endbenutzern tatsächlich ausschließlich für den Zweck der Reparatur eines komplexen Erzeugnisses im Hinblick auf die Wiederherstellung dessen ursprünglicher Erscheinungsform verwendet werden.
- (36) Um zu vermeiden, dass unterschiedliche Bedingungen in den Mitgliedstaaten in Bezug auf die Vorbenutzung zu Unterschieden in der rechtlichen Wirkung desselben Designs in verschiedenen Mitgliedstaaten führen, sollte sichergestellt werden, dass jeder Dritte, der nachweisen kann, dass er vor dem Anmeldetag eines Designs oder, wenn eine Priorität in Anspruch genommen wird, vor dem Prioritätstag gutgläubig mit der Verwendung eines in den Schutzzumfang der eingetragenen Designs fallenden Designs, das keine Nachahmung darstellt, in einem Mitgliedstaat begonnen oder zu diesem Zweck ernsthafte und wirksame Vorbereitungen getroffen hat, Anspruch auf eine begrenzte Verwertung dieses Designs hat.
- (37) Um die Vermarktung von durch Designs geschützten Erzeugnissen insbesondere für KMU und einzelne Entwerfer zu erleichtern und das Bewusstsein für die sowohl auf Unionsebene als auch auf nationaler Ebene bestehenden Regelungen zur Eintragung von Designs zu schärfen, sollte für die Inhaber von Designs und, mit deren Zustimmung, auch andere Parteien ein allgemein anerkannter Hinweis, bestehend aus dem Symbol , zur Verfügung stehen.
- (38) Um den Zugang zum Designschutz zu verbessern und zu vereinfachen und um die Rechtssicherheit und Berechenbarkeit zu erhöhen, sollte das Verfahren für die Eintragung von Designs in den Mitgliedstaaten effizient und transparent sein und ähnlichen Regeln wie denen folgen, die für Unionsdesigns gelten.
- (39) Es müssen grundlegende gemeinsame Regeln für die Anforderungen an und die technischen Mittel für die Darstellung von Designs in jeder Form der visuellen Wiedergabe in der Phase der Einreichung der Anmeldung festgelegt werden, wobei technische Fortschritte in Bezug auf die Visualisierung von Designs und die Bedürfnisse der Industrie der Union in Bezug auf neue digitale Designs berücksichtigt werden sollten. Darüber hinaus sollten die Mitgliedstaaten harmonisierte Standards durch die Angleichung von Vorgehensweisen.
- (40) Zur Steigerung der Effizienz ist es ebenfalls angebracht, Anmelden von Designs das Zusammenfassen mehrerer Designs in einer Sammelanmeldung zu gestatten, ohne der Bedingung zu unterliegen, dass die Erzeugnisse, in die die Designs aufgenommen oder bei denen sie verwendet werden sollen, alle derselben Klasse der Internationalen Klassifikation für gewerbliche Muster und Modelle nach dem Abkommen von Locarno (1968) („Locarno-Klassifikation“) angehören müssen.
- (41) Die normale Bekanntmachung nach Eintragung eines Designs könnte in manchen Fällen den kommerziellen Erfolg des Designs zunichtemachen oder gefährden. Die Möglichkeit, die Bekanntmachung aufzuschieben, schafft in solchen Fällen Abhilfe. Im Interesse der Kohärenz und größerer Rechtssicherheit und somit der Unterstützung der Unternehmen bei der Senkung von Kosten für die Verwaltung von Designportfolios sollte die Aufschiebung der Bekanntmachung in der gesamten Union denselben Regeln unterliegen.
- (42) Um gleiche Wettbewerbsbedingungen für Unternehmen sicherzustellen und einen einheitlichen Zugang zum Designschutz in der gesamten Union zu gewährleisten, indem die Eintragungs- und andere Verfahrensvorschriften für Anmelder auf ein Minimum beschränkt werden, sollten alle Zentralbehörden für den gewerblichen Rechtsschutz

(7) Urteil des Gerichtshofs vom 20. Dezember 2017, Acacia Srl gegen Pneusgarda Srl und Audi AG und Acacia Srl und Rolando D'Amato gegen Dr. Ing. h.c. F. Porsche AG, verbundene Rechtssachen C-397/16 und C-435/16, ECLI:EU:C:2017:992.

der Mitgliedstaaten und das Benelux-Amt für geistiges Eigentum ihre materiellrechtliche Prüfung von Amts wegen auf das Nichtvorliegen der in dieser Richtlinie erschöpfend aufgezählten Eintragungshindernisse beschränken, wie es das Amt der Europäischen Union für geistiges Eigentum (EUIPO) auf Unionsebene tut.

- (43) Um ein weiteres Mittel zur Erklärung der Nichtigkeit von Designs anzubieten, sollte es den Mitgliedstaaten gestattet sein, ein Verwaltungsverfahren für die Erklärung der Nichtigkeit vorzusehen, das an das für eingetragene Unionsdesigns geltende Verfahren in angemessenem Umfang angepasst ist.
- (44) Es ist wünschenswert, dass die Zentralbehörden der Mitgliedstaaten für den gewerblichen Rechtsschutz und das Benelux-Amt für geistiges Eigentum miteinander und mit dem EUIPO in allen Bereichen der Eintragung und Verwaltung von Designs zusammenarbeiten, um die Angleichung von Vorgehensweisen und technischen Hilfsmitteln beispielsweise durch die Einrichtung und Pflege gemeinsamer oder vernetzter Datenbanken und Portale zu Abfrage- und Recherchezwecken zu fördern. Die Mitgliedstaaten sollten ferner sicherstellen, dass ihre Zentralbehörden für den gewerblichen Rechtsschutz und das Benelux-Amt für geistiges Eigentum in allen anderen Bereichen ihrer Tätigkeiten, die für den Designschutz in der Union relevant sind, untereinander und mit dem EUIPO zusammenarbeiten.
- (45) Da die Ziele dieser Richtlinie, nämlich die Förderung und Einrichtung eines gut funktionierenden Binnenmarkts und die Erleichterung der Eintragung, Verwaltung und des Schutzes von Designs in der Union zur Förderung von Wachstum und gegebenenfalls Wettbewerbsfähigkeit, von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen ihres Umfangs und ihrer Wirkungen auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus.
- (46) Der Europäische Datenschutzbeauftragte wurde gemäß Artikel 42 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁸⁾ angehört.
- (47) Die Verpflichtung zur Umsetzung dieser Richtlinie in nationales Recht sollte nur jene Bestimmungen betreffen, die im Vergleich zu der Richtlinie 98/71/EG inhaltlich geändert wurden. Die Verpflichtung zur Umsetzung der inhaltlich unveränderten Bestimmungen ergibt sich aus der bisherigen Richtlinie.
- (48) Diese Richtlinie sollte die Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang I der vorliegenden Richtlinie genannten Fristen für die Umsetzung der dort genannten Richtlinie in nationales Recht unberührt lassen —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

KAPITEL 1

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Anwendungsbereich

- (1) Diese Richtlinie gilt für:
- a) die bei den Zentralbehörden für den gewerblichen Rechtsschutz der Mitgliedstaaten eingetragenen Designs;
 - b) die beim Benelux-Amt für geistiges Eigentum eingetragenen Designs;
 - c) die mit Wirkung für einen Mitgliedstaat international eingetragenen Designs;
 - d) die Anmeldungen der unter den Buchstaben a, b und c genannten Designs.
- (2) Im Sinne dieser Richtlinie schließt die Eintragung eines Designs auch die an die Hinterlegung anschließende Bekanntmachung eines Designs durch ein Amt für den gewerblichen Rechtsschutz eines Mitgliedstaats ein, in dem diese Bekanntmachung die Entstehung eines Designrechts begründet.

⁽⁸⁾ Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2018 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 und des Beschlusses Nr. 1247/2002/EG (ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 39).

*Artikel 2***Begriffsbestimmungen**

Für die Zwecke dieser Richtlinie bezeichnet der Ausdruck:

1. „Amt“ die Zentralbehörde eines Mitgliedstaats für den gewerblichen Rechtsschutz oder das Benelux-Amt für geistiges Eigentum, die bzw. das mit der Eintragung von Designs betraut ist;
2. „Register“ das von einem Amt geführte Designregister;
3. „Design“ die Erscheinungsform eines Erzeugnisses oder eines Teils davon, die sich aus den Merkmalen, insbesondere den Linien, Konturen, Farben, der Gestalt, Oberflächenstruktur und/oder den Werkstoffen des Erzeugnisses selbst und/oder seiner Verzierung ergibt, einschließlich der Bewegung, der Zustandsänderung oder jeder anderen Art der Animation dieser Merkmale;
4. „Erzeugnis“ jeden industriellen oder handwerklichen Gegenstand, ausgenommen ein Computerprogramm, unabhängig davon, ob er in einem physischen Objekt verkörpert ist oder eine nicht physische Form aufweist, einschließlich:
 - a) Verpackung, Sets von Artikeln, räumlicher Anordnungen von Gegenständen, die eine Gestaltung eines Innen- oder Außenraums bilden sollen, sowie Einzelteilen, die zu einem komplexen Erzeugnis zusammengesetzt werden sollen,
 - b) grafischer Arbeiten oder Symbole, Logos, Oberflächenmuster, typografischer Schriftzeichen und grafischer Benutzeroberflächen;
5. „komplexes Erzeugnis“ ein Erzeugnis aus mehreren Bauelementen, die sich ersetzen lassen, sodass das Erzeugnis auseinander- und wieder zusammengebaut werden kann.

KAPITEL 2

MATERIELLES RECHT ZU DESIGNS*Artikel 3***Schutzvoraussetzungen**

- (1) Die Mitgliedstaaten schützen Designs ausschließlich durch Eintragung dieser Designs und gewähren ihren Inhabern nach Maßgabe dieser Richtlinie ausschließliche Rechte.
- (2) Ein Design wird durch ein Designrecht geschützt, wenn es neu ist und Eigenart hat.
- (3) Ein Design, das bei einem Erzeugnis, das Bauelement eines komplexen Erzeugnisses ist, verwendet oder in dieses Erzeugnis aufgenommen wird, gilt nur dann als neu und hat nur dann Eigenart,
 - a) wenn das Bauelement, das in das komplexe Erzeugnis aufgenommen wurde, bei dessen üblicher Verwendung sichtbar bleibt und
 - b) soweit diese sichtbaren Merkmale des Bauelements selbst die Voraussetzungen der Neuheit und Eigenart erfüllen.
- (4) „Übliche Verwendung“ im Sinne des Absatzes 3 Buchstabe a bedeutet die Verwendung durch den Endbenutzer, ausgenommen Maßnahmen der Instandhaltung, Wartung oder Reparatur.

*Artikel 4***Neuheit**

Ein Design gilt als neu, wenn der Öffentlichkeit vor dem Anmeldetag des Designs oder, wenn eine Priorität in Anspruch genommen wird, vor dem Prioritätstag kein identisches Design zugänglich gemacht worden ist. Designs gelten als identisch, wenn sich ihre Merkmale nur in unwesentlichen Einzelheiten unterscheiden.

*Artikel 5***Eigenart**

- (1) Ein Design hat Eigenart, wenn sich der Gesamteindruck, den es beim informierten Benutzer hervorruft, von dem Gesamteindruck unterscheidet, den ein anderes Design bei diesem Benutzer hervorruft, das der Öffentlichkeit vor dem Tag seiner Anmeldung oder, wenn eine Priorität in Anspruch genommen wird, vor dem Prioritätstag zugänglich gemacht worden ist.

(2) Bei der Beurteilung der Eigenart wird der Grad der Gestaltungsfreiheit des Entwerfers bei der Entwicklung des Designs berücksichtigt.

Artikel 6

Offenbarung

(1) Im Sinne der Artikel 4 und 5 gilt ein Design als der Öffentlichkeit zugänglich gemacht, wenn es nach der Eintragung oder auf sonstige Weise bekannt gemacht, ausgestellt, im geschäftlichen Verkehr verwendet oder auf sonstige Weise offenbart wurde, es sei denn, dass dies den in der Union tätigen Fachkreisen des betreffenden Sektors im normalen Geschäftsverlauf nicht vor dem Anmeldetag oder, wenn eine Priorität in Anspruch genommen wird, vor dem Prioritätstag bekannt sein konnte. Ein Design gilt jedoch nicht als der Öffentlichkeit zugänglich gemacht, wenn es lediglich einem Dritten unter der ausdrücklichen oder stillschweigenden Bedingung der Vertraulichkeit offenbart wurde.

(2) Eine Offenbarung bleibt bei der Anwendung der Artikel 4 und 5 unberücksichtigt, wenn das offenbarte Design, das mit einem Design, für das der Schutz eines eingetragenen Designs eines Mitgliedstaats in Anspruch genommen wird, identisch ist oder sich in seinem Gesamteindruck nicht von diesem unterscheidet, der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wird

a) durch den Entwerfer oder den Rechtsnachfolger des Entwerfers oder durch einen Dritten als Folge von Informationen oder Handlungen des Entwerfers oder des Rechtsnachfolgers des Entwerfers und

b) während der zwölf Monate vor dem Anmeldetag oder, wenn eine Priorität in Anspruch genommen wird, vor dem Prioritätstag.

(3) Absatz 2 gilt auch dann, wenn das Design als Folge einer missbräuchlichen Handlung gegen den Entwerfer oder seinen Rechtsnachfolger der Öffentlichkeit zugänglich gemacht wurde.

Artikel 7

Durch ihre technische Funktion bedingte Designs und Designs von Verbindungselementen

(1) Ein Design besteht nicht an Erscheinungsmerkmalen eines Erzeugnisses, die ausschließlich durch dessen technische Funktion bedingt sind.

(2) Ein Designrecht besteht nicht an Erscheinungsmerkmalen eines Erzeugnisses, die zwangsläufig in ihrer genauen Form und ihren genauen Abmessungen nachgebildet werden müssen, damit das Erzeugnis, in das das Design aufgenommen oder bei dem es verwendet wird, mit einem anderen Erzeugnis mechanisch zusammengebaut oder verbunden oder in diesem, an diesem oder um dieses herum angebracht werden kann, sodass beide Erzeugnisse ihre Funktion erfüllen.

(3) Ungeachtet des Absatzes 2 dieses Artikels besteht ein Designrecht unter den in den Artikeln 4 und 5 festgelegten Voraussetzungen an einem Design, das dem Zweck dient, den Zusammenbau oder die Verbindung einer Vielzahl von untereinander austauschbaren Teilen innerhalb eines modularen Systems zu ermöglichen.

Artikel 8

Designs, die gegen die öffentliche Ordnung oder gegen die guten Sitten verstoßen

Es besteht kein Designrecht, wenn es gegen die öffentliche Ordnung oder gegen die guten Sitten verstößt.

Artikel 9

Schutzzumfang

(1) Der Umfang des Schutzes durch ein Design erstreckt sich auf jedes Design, das beim informierten Benutzer keinen anderen Gesamteindruck erweckt.

(2) Bei der Beurteilung des Schutzzumfangs wird der Grad der Gestaltungsfreiheit des Entwerfers bei der Entwicklung seines Designs berücksichtigt.

Artikel 10

Beginn und Dauer des Schutzes

(1) Der Schutz durch ein Design entsteht mit der Eintragung durch das Amt.

(2) Ein Design wird für einen Zeitraum von fünf Jahren eingetragen, beginnend mit dem Anmeldetag. Der Rechtsinhaber kann die Eintragung gemäß Artikel 32 um einen oder mehrere Zeiträume von je fünf Jahren bis zu einer Gesamtschutzdauer von 25 Jahren ab dem Anmeldetag erneuern lassen.

Artikel 11

Recht auf das eingetragene Design

- (1) Das Recht auf das eingetragene Design steht dem Entwerfer oder dem Rechtsnachfolger des Entwerfers zu.
- (2) Haben mehrere Personen ein Design gemeinsam entwickelt, so steht ihnen das Recht auf das eingetragene Design gemeinsam zu.
- (3) Wird das Design von einem Arbeitnehmer in Ausübung seiner Aufgaben oder nach den Weisungen seines Arbeitgebers entworfen, so steht das Recht auf das eingetragene Design jedoch dem Arbeitgeber zu, sofern zwischen den betreffenden Parteien vertraglich nichts anderes vereinbart wurde oder sofern die nationalen Rechtsvorschriften nichts anderes vorsehen.

Artikel 12

Vermutung zugunsten des eingetragenen Inhabers des Designs

In jedem Verfahren vor dem Amt, in dessen Zuständigkeitsbereich der Schutz beansprucht wird, sowie in allen anderen Verfahren gilt die Person als berechtigt, auf deren Namen das Design eingetragen wurde; hingegen gilt vor der Eintragung diejenige Person als berechtigt, in deren Namen die Anmeldung eingereicht wurde.

Artikel 13

Eintragungshindernisse

- (1) Ein Design wird von der Eintragung ausgeschlossen, wenn
 - a) das Design kein Design im Sinne des Artikels 2 Nummer 3 ist,
 - b) das Design entsprechend Artikel 8 gegen die öffentliche Ordnung oder die guten Sitten verstößt oder
 - c) das Design eine missbräuchliche Benutzung eines der in Artikel 6^{er} der Pariser Übereinkunft zum Schutz des gewerblichen Eigentums aufgeführten Zeichen darstellt, es sei denn, die zuständigen Behörden haben der Eintragung zugestimmt.
- (2) Die Mitgliedstaaten können vorsehen, dass ein Design von der Eintragung auszuschließen ist, wenn das Design eine missbräuchliche Benutzung von Abzeichen, Emblemen und Wappen darstellt, die nicht in Artikel 6^{er} der Pariser Übereinkunft erfasst sind und die für den betreffenden Mitgliedstaat von öffentlichem Interesse sind, es sei denn, die zuständige Behörde hat dessen Eintragung im Einklang mit dem Recht des Mitgliedstaats zugestimmt.
- (3) Die Mitgliedstaaten können vorsehen, dass ein Design von der Eintragung auszuschließen ist, wenn es eine vollständige oder teilweise Wiedergabe von Bestandteilen eines kulturellen Erbes enthält, die von nationalem Interesse sind.

Artikel 14

Nichtigkeitsgründe

- (1) Ist das Design eingetragen worden, so wird das Design in jedem der folgenden Fälle für nichtig erklärt:
 - a) Das Design ist kein Design im Sinne des Artikels 2 Nummer 3,
 - b) das Design erfüllt nicht die Voraussetzungen der Artikel 3 bis 8,
 - c) das Design wurde unter Verstoß gegen Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe c oder Artikel 13 Absatz 2 eingetragen,
 - d) entsprechend einer Entscheidung des zuständigen Gerichts oder der zuständigen Behörde ist der Inhaber des Designs nach dem Recht des betreffenden Mitgliedstaats nicht dazu berechtigt,
 - e) das Design kollidiert mit einem früheren Design, das der Öffentlichkeit vor oder nach dem Anmeldetag oder, wenn eine Priorität in Anspruch genommen wird, vor oder nach dem Prioritätstag des Designs zugänglich gemacht wurde und das seit einem vor dem Anmeldetag oder, wenn eine Priorität in Anspruch genommen wird, vor dem Prioritätstag des Designs liegenden Zeitpunkt geschützt ist

- i) durch ein eingetragenes Unionsdesign oder eine Anmeldung eines Unionsdesigns vorbehaltlich seiner Eintragung;
 - ii) durch ein eingetragenes Design des betreffenden Mitgliedstaats oder durch die Anmeldung eines solchen Rechts vorbehaltlich seiner Eintragung;
 - iii) durch ein aufgrund internationaler Vereinbarungen mit Wirkung in dem betreffenden Mitgliedstaat eingetragenes Design oder durch eine Anmeldung eines solchen Rechts vorbehaltlich seiner Eintragung;
- f) in einem jüngeren Design wird ein Zeichen mit Unterscheidungskraft verwendet und das Unionsrecht oder das nationale Recht des betreffenden Mitgliedstaats, dem das Zeichen unterliegt, berechtigen den Rechtsinhaber des Zeichens dazu, diese Verwendung zu untersagen,
- g) das Design stellt eine unerlaubte Benutzung eines Werks dar, das nach dem Urheberrecht des betreffenden Mitgliedstaats geschützt ist.
- (2) Ist ein Design eingetragen worden, können die Mitgliedstaaten vorsehen, dass das Design für nichtig zu erklären ist, wenn das Design eine vollständige oder teilweise Wiedergabe von Bestandteilen eines kulturellen Erbes enthält, die von nationalem Interesse sind.
- (3) Die in Absatz 1 Buchstaben a und b genannten Nichtigkeitsgründe können geltend gemacht werden von
- a) jeder natürlichen oder juristischen Person oder
 - b) jeder Gruppe oder Organisation, die zur Vertretung der Interessen von Herstellern, Erzeugern, Dienstleistungserbringern, Händlern oder Verbrauchern gegründet wurde, sofern diese Gruppe oder Organisation nach dem für sie geltenden Recht prozessfähig ist.
- (4) Der in Absatz 1 Buchstabe c vorgesehene Nichtigkeitsgrund darf ausschließlich von Personen oder Rechtsträgern geltend gemacht werden, die von der missbräuchlichen Benutzung betroffen sind.
- (5) Der in Absatz 1 Buchstabe d vorgesehene Nichtigkeitsgrund darf ausschließlich von der Person geltend gemacht werden, die nach dem Recht des betreffenden Mitgliedstaats Anspruch auf das Design hat.
- (6) Die in Absatz 1 Buchstaben e, f und g vorgesehenen Nichtigkeitsgründe dürfen ausschließlich von folgenden Personen geltend gemacht werden:
- a) dem Anmelder oder dem Inhaber des älteren Rechts;
 - b) den Personen, die nach dem Unionsrecht oder dem Recht des betreffenden Mitgliedstaats berechtigt sind, das Recht auszuüben oder
 - c) einem Lizenznehmer, der von dem Inhaber des älteren Rechts ermächtigt wurde.
- (7) Ein eingetragenes Design kann nicht für nichtig erklärt werden, wenn der Anmelder oder ein Inhaber eines der in Absatz 1 Buchstaben e bis g genannten Rechte der Eintragung des Designs vor der Einreichung des Antrags auf Nichtigerklärung oder der Widerklage ausdrücklich zugestimmt hat.
- (8) Ein Design kann auch noch für nichtig erklärt werden, wenn es erloschen ist oder der Verzicht darauf erklärt wurde.

Artikel 15

Gegenstand des Schutzes

Schutz wird für diejenigen Erscheinungsmerkmale eines eingetragenen Designs gewährt, die in der Anmeldung sichtbar wiedergegeben sind.

Artikel 16

Rechte aus dem Design

- (1) Die Eintragung eines Designs gewährt seinem Inhaber das ausschließliche Recht, es zu benutzen und Dritten zu verbieten, es ohne die Zustimmung des Inhabers zu benutzen.
- (2) Insbesondere kann Folgendes gemäß Absatz 1 verboten werden:
- a) die Herstellung, das Anbieten, das Inverkehrbringen oder die Benutzung eines Erzeugnisses, in das das Design aufgenommen oder bei dem es verwendet wird;
 - b) die Einfuhr oder die Ausfuhr eines Erzeugnisses gemäß Buchstabe a;

- c) der Besitz eines Erzeugnisses gemäß Buchstabe a zu den Zwecken, die in den Buchstaben a und b genannt sind;
- d) das Erstellen, Herunterladen, Kopieren und das Teilen oder Verbreiten von Medien oder Software, mit denen das Design aufgezeichnet wird, um die Herstellung eines Erzeugnisses gemäß Buchstabe a zu ermöglichen.

(3) Der Inhaber eines eingetragenen Designs ist berechtigt, Dritten zu verbieten, im Handelsverkehr Erzeugnisse aus Drittländern in den Mitgliedstaat, in dem das Design eingetragen ist, zu verbringen, die in diesem Mitgliedstaat nicht in den Zollrechtlich freien Verkehr überführt werden, wenn in diese Erzeugnisse ein identisches Design aufgenommen ist oder ein identisches Design bei solchen Erzeugnissen verwendet wird, oder wenn das Design in seinen wesentlichen Merkmalen nicht von solchen Erzeugnissen unterschieden werden kann, und der Rechtsinhaber keine Zustimmung erteilt hat.

Das in Unterabsatz 1 dieses Absatzes genannte Recht erlischt, wenn während eines Verfahrens, das der Feststellung dient, ob ein eingetragenes Design verletzt wurde, und das gemäß der Verordnung (EU) Nr. 608/2013 eingeleitet wurde, der zollrechtliche Anmelder oder der Besitzer der Erzeugnisse nachweist, dass der Inhaber des eingetragenen Designs nicht berechtigt ist, das Inverkehrbringen der Erzeugnisse im Land der endgültigen Bestimmung zu untersagen.

Artikel 17

Vermutung der Rechtsgültigkeit

(1) In Verletzungsverfahren wird zugunsten des Inhabers des eingetragenen Designs davon ausgegangen, dass die in den Artikeln 3 bis 8 festgelegten Voraussetzungen für die Rechtsgültigkeit eines eingetragenen Designs erfüllt sind und dass das Design nicht unter Verstoß gegen Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe c eingetragen wurde.

(2) Die Vermutung der Rechtsgültigkeit nach Absatz 1 kann auf dem Wege aller in der Gerichtsbarkeit des betreffenden Mitgliedstaats verfügbaren Verfahren, einschließlich Widerklagen, widerlegt werden.

Artikel 18

Beschränkung der Rechte aus dem Design

(1) Die Rechte aus einem Design nach seiner Eintragung können nicht geltend gemacht werden in Bezug auf

- a) Handlungen, die im privaten Bereich zu nichtgewerblichen Zwecken vorgenommen werden;
- b) Handlungen zu Versuchszwecken;
- c) Wiedergaben zum Zweck der Zitierung oder der Lehre;
- d) Handlungen, die vorgenommen werden, um ein Erzeugnis als das des Inhabers des Designs zu identifizieren oder sich auf dieses zu beziehen;
- e) Handlungen zu Zwecken der Kommentierung, Kritik oder Parodie;
- f) Einrichtungen in Schiffen und Luftfahrzeugen, die in einem anderen Land zugelassen sind und vorübergehend in das Hoheitsgebiet des betreffenden Mitgliedstaats gelangen;
- g) die Einfuhr von Ersatzteilen und Zubehör für die Reparatur von unter Buchstabe f genannten Schiffen und Luftfahrzeugen in dem betreffenden Mitgliedstaat;
- h) die Durchführung von Reparaturen an unter Buchstabe f genannten Schiffen und Luftfahrzeugen.

(2) Absatz 1 Buchstaben c, d und e finden nur Anwendung, wenn die Handlungen mit Gepflogenheiten des redlichen Geschäftsverkehrs vereinbar sind und die normale Verwertung des Designs nicht unangemessen beeinträchtigen und, im Fall von Buchstabe c, wenn die Herkunft desjenigen Erzeugnisses angegeben wird, in das das Design aufgenommen oder bei dem das Design verwendet wird.

Artikel 19

Reparaturklausel

(1) Ein eingetragenes Design, das Bauelement eines komplexen Erzeugnisses ist, von dessen Erscheinungsform das Design des Bauelements abhängt und das im Sinne des Artikels 16 Absatz 1 ausschließlich zum Zweck der Reparatur dieses komplexen Erzeugnisses verwendet wird, um diesem wieder seine ursprüngliche Erscheinungsform zu verleihen, wird nicht geschützt.

(2) Der Hersteller oder der Verkäufer eines Bauelements eines komplexen Erzeugnisses kann sich nicht auf Absatz 1 berufen, wenn er es versäumt hat, die Verbraucher durch eine klare und sichtbare Angabe auf dem Erzeugnis oder in einer anderen geeigneten Form ordnungsgemäß über den gewerblichen Ursprung und die Identität des Herstellers des Erzeugnisses, das für die Reparatur des komplexen Erzeugnisses verwendet werden soll, zu informieren, sodass er eine bewusste Wahl zwischen konkurrierenden Erzeugnissen treffen kann, die für die Reparatur verwendet werden können.

(3) Der Hersteller oder Verkäufer eines Bauelements eines komplexen Erzeugnisses ist nicht verpflichtet, zu gewährleisten, dass die Bauelemente, die er herstellt oder verkauft, letztlich von den Endbenutzern ausschließlich für den Zweck der Reparatur eines komplexen Erzeugnisses im Hinblick auf die Wiederherstellung dessen ursprünglicher Erscheinungsform verwendet werden.

(4) Sehen die nationalen Rechtsvorschriften eines Mitgliedstaats am 8. Dezember 2024 einen Schutz für Design im Sinne des Absatzes 1 vor, so gewährt der Mitgliedstaat abweichend von Absatz 1 bis zum 9. Dezember 2032 diesen Schutz weiterhin für Designs, deren Eintragung vor dem 8. Dezember 2024 beantragt wurde.

Artikel 20

Erschöpfung der Rechte

Die Rechte aus einem Design nach seiner Eintragung erstrecken sich nicht auf Handlungen, die ein Erzeugnis betreffen, in das ein in den Schutzbereich des Designs fallendes Design aufgenommen ist oder bei dem es verwendet wird, wenn das Erzeugnis vom Inhaber des Designs oder mit seiner Zustimmung in der Union in den Verkehr gebracht worden ist.

Artikel 21

Vorbenutzungsrecht betreffend ein eingetragenes Design

(1) Ein Dritter hat ein Vorbenutzungsrecht, wenn er glaubhaft machen kann, dass er vor dem Anmeldetag oder, wenn eine Priorität in Anspruch genommen wird, vor dem Prioritätstag innerhalb des betreffenden Mitgliedstaats ein in den Schutzbereich eines eingetragenen Designs fallendes Design, das keine Nachahmung jenes Designs ist, gutgläubig in Benutzung genommen oder wirkliche und ernsthafte Anstalten dazu getroffen hat.

(2) Das Vorbenutzungsrecht nach Absatz 1 berechtigt den Dritten, das Design für die Zwecke zu verwerten, für die er es vor dem Anmeldetag oder vor dem Prioritätstag des eingetragenen Designs in Benutzung genommen hat oder für die er wirkliche und ernsthafte Anstalten getroffen hat.

Artikel 22

Verhältnis zu anderen Formen des Schutzes

Diese Richtlinie lässt Vorschriften des Unionsrechts über nicht eingetragene Designs bzw. etwaige Vorschriften des Unionsrechts oder des Rechts des betreffenden Mitgliedstaats über Marken oder andere Zeichen mit Unterscheidungskraft, Patente und Gebrauchsmuster, Schriftzeichen, zivilrechtliche Haftung und unlauteren Wettbewerb unberührt.

Artikel 23

Verhältnis zum Urheberrecht

Ein nach Maßgabe dieser Richtlinie durch ein in einem oder mit Wirkung für einen Mitgliedstaat eingetragenes Design geschütztes Design ist auch nach dem Urheberrecht von dem Zeitpunkt an schutzfähig, an dem das Design geschaffen oder in irgendeiner Form festgelegt wurde, sofern die Anforderungen des Urheberrechts erfüllt sind.

Artikel 24

Eintragungssymbol

Der Inhaber eines eingetragenen Designs kann die Öffentlichkeit über die Eintragung des Designs informieren, indem er auf dem Erzeugnis, in das das Design aufgenommen oder bei dem es verwendet wird, den Buchstaben D innerhalb eines Kreises  anbringt. Diesem Hinweis auf das Design kann die Eintragsnummer des Designs beigefügt werden oder er kann mit der Registereintragung des Designs verlinkt werden.

KAPITEL 3
VERFAHREN

Artikel 25

Anforderungen für die Anmeldung

- (1) Die Anmeldung eines Designs muss mindestens Folgendes enthalten:
 - a) einen Antrag auf Eintragung;
 - b) Angaben, die es erlauben, die Identität des Anmelders festzustellen;
 - c) eine hinreichend klare Wiedergabe des Designs, die es ermöglicht, den Gegenstand, für den Schutz beansprucht wird, zu bestimmen;
 - d) die Angabe derjenigen Erzeugnisse, in die das Design aufgenommen oder bei denen es verwendet werden soll.
- (2) Für die Anmeldung eines Designs sind die von dem betreffenden Mitgliedstaat festgesetzten Gebühren zu entrichten.
- (3) Die Angabe der Erzeugnisse gemäß Absatz 1 Buchstabe d berührt nicht den Schutzzumfang für das Design. Dies gilt auch für eine Beschreibung zur Erläuterung der Wiedergabe und jegliche darin enthaltene verbale Verzichtserklärung, wenn eine solche Beschreibung von einem Mitgliedstaat vorgesehen ist.

Artikel 26

Darstellung des Designs

- (1) Das Design ist in einer beliebigen Form visuell darzustellen, entweder in Schwarz-Weiß oder in Farbe. Die Wiedergabe kann statisch, dynamisch oder animiert sein und erfolgt mit allen geeigneten Mitteln unter Verwendung allgemein zugänglicher Technologien, einschließlich Zeichnungen, Fotografien, Videos, Computerbildgebung oder Computermodellierung.
- (2) Die Wiedergabe muss alle Merkmale des Designs, für die Schutz beansprucht wird, in einer oder mehreren Ansichten zeigen. Darüber hinaus können andere Arten von Ansichten eingereicht werden, um spezifische Merkmale des Designs näher zu erläutern.
- (3) Enthält die Wiedergabe unterschiedliche Darstellungen des Designs oder enthält sie mehr als eine Ansicht, so müssen diese miteinander im Einklang stehen, und der Gegenstand der Eintragung wird durch alle visuellen Merkmale dieser Ansichten oder Darstellungen — in Kombination — bestimmt.
- (4) Das Design muss allein dargestellt werden, ohne sonstige zusätzliche Elemente.
- (5) Elemente, für die kein Schutz beansprucht wird, sind mit visuellen Verzichtserklärungen zu kennzeichnen. Diese visuellen Verzichtserklärungen sind einheitlich zu verwenden.
- (6) Die Zentralbehörden für den gewerblichen Rechtsschutz der Mitgliedstaaten und das Benelux-Amt für geistiges Eigentum arbeiten untereinander und mit dem Amt der Europäischen Union für geistiges Eigentum zusammen, um gemeinsame Standards für die Anforderungen an die Wiedergabe und die Mittel der Darstellung von Designs festzulegen, insbesondere in Bezug auf die Art und Anzahl der zu verwendenden Ansichten, die Arten zulässiger visueller Verzichtserklärungen sowie die technischen Spezifikationen der für die Wiedergabe, Speicherung und Anmeldung von Designs zu verwendenden Mittel, wie Formate und Größe der entsprechenden elektronischen Dateien.

Artikel 27

Sammelanmeldungen

Mehrere Designs können in einer Sammelanmeldung für eingetragene Designs zusammengefasst werden. Diese Möglichkeit unterliegt nicht dem Erfordernis, dass alle Erzeugnisse, in die die Designs aufgenommen oder bei denen sie verwendet werden sollen, derselben Klasse der Locarno-Klassifikation angehören müssen.

Artikel 28

Anmeldetag

- (1) Der Anmeldetag eines Designs ist der Tag, an dem der Anmelder die Unterlagen mit den Angaben nach Artikel 25 Absatz 1 Buchstaben a bis c beim Amt eingereicht hat.

(2) Unbeschadet des Absatzes 1 des vorliegenden Artikels kann der Anmeldetag zuerkannt werden, wenn ein oder mehrere der nach Artikel 26 erforderlichen Element(e) fehlen, sofern die Wiedergabe des Designs als Ganzes im Sinne von Artikel 25 Absatz 1 Buchstabe c hinreichend klar ist.

(3) Die Mitgliedstaaten können die Zuerkennung des Anmeldetags zudem von der Zahlung einer Gebühr gemäß Artikel 25 Absatz 2 abhängig machen.

Artikel 29

Umfang der materiellrechtlichen Prüfung

Die Ämter beschränken ihre Prüfung, ob das angemeldete Design eintragungsfähig ist, auf das Fehlen der in Artikel 13 genannten materiellrechtlichen Eintragungshindernisse.

Artikel 30

Aufschiebung der Bekanntmachung

(1) Der Anmelder eines Designs kann mit der Anmeldung beantragen, die Bekanntmachung des eingetragenen Designs um bis zu 30 Monate ab dem Anmeldetag oder, wenn Priorität in Anspruch genommen wird, ab dem Prioritätstag aufzuschieben.

(2) Ist das Design eingetragen, so sind — vorbehaltlich der Bestimmungen des nationalen Rechts zum Schutz berechtigter Interessen Dritter — weder die Wiedergabe des Designs noch Akten im Zusammenhang mit der Anmeldung öffentlich einsehbar.

(3) Es wird ein Hinweis auf die Aufschiebung der Bekanntmachung des eingetragenen Designs veröffentlicht.

(4) Bei Ablauf der Aufschiebungsfrist oder zu einem früheren vom Rechtsinhaber beantragten Zeitpunkt stellt das Amt alle Eintragungen im Register und die Akte betreffend die Anmeldung zur öffentlichen Einsichtnahme bereit und macht das eingetragene Design bekannt.

(5) Der Rechtsinhaber kann die Bekanntmachung des eingetragenen Designs nach Absatz 4 verhindern, indem er einen Antrag auf Verzicht auf das eingetragene Design einreicht.

(6) Die Mitgliedstaaten können abweichend von den Absätzen 4 und 5 vorsehen, dass das Amt das eingetragene Design nur auf Antrag des Rechtsinhabers bekanntmacht. Sieht ein Mitgliedstaat die Zahlung einer Bekanntmachungsgebühr vor, so kann der Erhalt der Zahlung dieser Gebühr als ein solcher Antrag gelten.

Artikel 31

Verfahren zur Erklärung der Nichtigkeit

(1) Unbeschadet des Rechts der Parteien auf Einlegung von Rechtsmitteln bei einem Gericht können die Mitgliedstaaten für die Erklärung der Nichtigkeit des eingetragenen Designs ein effizientes und zügiges Verwaltungsverfahren bei ihren Ämtern bereitstellen.

(2) Im Verwaltungsverfahren zur Erklärung der Nichtigkeit nach Absatz 1 ist vorzusehen, dass das Design zumindest aus den folgenden Gründen für nichtig zu erklären ist:

- a) Das Design hätte nicht eingetragen werden dürfen, weil es nicht der Begriffsbestimmung in Artikel 2 Nummer 3 entspricht oder nicht die Voraussetzungen der Artikel 3 bis 8 erfüllt;
- b) das Design hätte aufgrund eines Verstoßes gegen Artikel 13 Absatz 1 Buchstabe c nicht eingetragen werden dürfen;
- c) das Design hätte nicht eingetragen werden dürfen, weil ein älteres Design im Sinne des Artikels 14 Absatz 1 Buchstabe e besteht.

(3) Im Rahmen des Verwaltungsverfahrens nach Absatz 1 sind folgende Personen berechtigt, einen Antrag auf Nichtigerklärung eines Designs zu stellen:

- a) im Fall von Absatz 2 Buchstabe a des vorliegenden Artikels die in Artikel 14 Absatz 3 genannten Personen, Gruppen oder Stellen;
- b) im Fall von Absatz 2 Buchstabe b des vorliegenden Artikels die in Artikel 14 Absatz 4 genannten Personen oder Rechtsträger;

- c) im Fall von Absatz 2 Buchstabe c des vorliegenden Artikels zumindest die in Artikel 14 Absatz 6 Buchstaben a und b genannten Personen.

Artikel 32

Erneuerung

(1) Die Eintragung eines Designs wird auf Antrag des Inhabers des eingetragenen Designs oder einer per Gesetz oder Vertrag zum Antrag auf Erneuerung ermächtigten Person erneuert, sofern die Erneuerungsgebühren entrichtet worden sind. Die Mitgliedstaaten können vorsehen, dass der Erhalt der Zahlung der Verlängerungsgebühren als entsprechender Antrag gilt.

(2) Das Amt unterrichtet den Inhaber des eingetragenen Designs mindestens sechs Monate im Voraus über das Erlöschen der Eintragung. Das Amt haftet nicht, wenn es die Erteilung der betreffenden Auskunft unterlässt; diese Unterlassung hat keinen Einfluss auf das Erlöschen der Eintragung.

(3) Innerhalb eines Zeitraums von mindestens sechs Monaten unmittelbar vor Erlöschen der Eintragung sind der Antrag auf Erneuerung einzureichen und die Erneuerungsgebühren zu entrichten.

Anderenfalls kann der Antrag noch innerhalb einer Nachfrist von sechs Monaten unmittelbar nach Erlöschen der Eintragung oder der erfolgten Erneuerung eingereicht werden. Innerhalb dieser Nachfrist sind die Erneuerungsgebühren und eine Zuschlagsgebühr zu entrichten.

(4) Reichen bei einer Sammeleintragung die entrichteten Erneuerungsgebühren nicht aus, um alle Designs abzudecken, für die die Erneuerung beantragt wird, so wird die Eintragung für diejenigen Designs erneuert, bei denen eindeutig ist, dass sie durch den gezahlten Betrag gedeckt werden sollen.

(5) Die Erneuerung wird am Tag nach dem Erlöschen der Eintragung wirksam. Sie wird im Register vermerkt.

Artikel 33

Kommunikation mit dem Amt

Die an den Verfahren beteiligten Parteien oder gegebenenfalls ihre Vertreter geben eine offizielle Adresse für den gesamten Geschäftsverkehr mit dem Amt an. Die Mitgliedstaaten können verlangen, dass sich diese offizielle Adresse im Europäischen Wirtschaftsraum befindet.

KAPITEL 4

VERWALTUNGSZUSAMMENARBEIT

Artikel 34

Zusammenarbeit im Bereich der Eintragung, Verwaltung und Nichtigkeit von Designs

Den Ämtern steht es frei, miteinander und mit dem Amt der Europäischen Union für geistiges Eigentum effektiv zusammenzuarbeiten, um die Angleichung von Vorgehensweisen und technischen Hilfsmitteln im Zusammenhang mit der Prüfung, Eintragung und Erklärung der Nichtigkeit von Designs zu fördern.

Artikel 35

Zusammenarbeit in anderen Bereichen

Den Ämtern steht es frei, in allen anderen als den in Artikel 34 genannten Tätigkeitsbereichen, die für den Designschutz in der Union von Belang sind, miteinander und mit dem Amt der Europäischen Union für geistiges Eigentum effektiv zusammenzuarbeiten.

KAPITEL 5

SCHLUSSBESTIMMUNGEN

Artikel 36

Umsetzung

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften, die erforderlich sind, um den Artikeln 2 und 3, 6, 10 bis 19, 21, 23 bis 30 sowie 32 und 33 nachzukommen, bis zum 9. Dezember 2027 in Kraft. Sie teilen der Kommission unverzüglich den Wortlaut dieser Vorschriften mit.

Bei Erlass dieser Vorschriften nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf die vorliegende Richtlinie Bezug. In diese Vorschriften fügen sie die Erklärung ein, dass Bezugnahmen in den geltenden Rechts- und Verwaltungsvorschriften auf die durch die vorliegende Richtlinie aufgehobene Richtlinie als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie gelten. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme und die Formulierung dieser Erklärung.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Vorschriften mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

Artikel 37

Aufhebung

Die Richtlinie 98/71/EG wird unbeschadet der Verpflichtungen der Mitgliedstaaten hinsichtlich der in Anhang I genannten Frist für die Umsetzung der Richtlinie in nationales Recht mit Wirkung vom 9. Dezember 2027 aufgehoben.

Bezugnahmen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle in Anhang II zu lesen.

Artikel 38

Inkrafttreten

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

Die Artikel 4, 5, 7, 8, 9, 20 und 22 gelten ab dem 9. Dezember 2027.

Artikel 39

Adressaten

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 23. Oktober 2024.

Im Namen des Europäischen Parlaments

Die Präsidentin

R. METSOLA

Im Namen des Rates

Der Präsident

ZSIGMOND B. P.

ANHANG I

Frist für die Umsetzung in nationales Recht (gemäß Artikel 37)

Richtlinie	Umsetzungsfrist
98/71/EG	28. Oktober 2001

ANHANG II

Entsprechungstabelle

Richtlinie 98/71/EG	Vorliegende Richtlinie
Artikel 1, einleitende Worte	Artikel 2, einleitende Worte
—	Artikel 2 Nummern 1 und 2
Artikel 1 Buchstabe a	Artikel 2 Nummer 3
Artikel 1 Buchstabe b	Artikel 2 Nummer 4
Artikel 1 Buchstabe c	Artikel 2 Nummer 5
Artikel 2	Artikel 1
Artikel 3 bis 10	Artikel 3 bis 10
—	Artikel 11 und 12
Artikel 11	Artikel 13 und 14
—	Artikel 15
Artikel 12 Absatz 1	Artikel 16 Absatz 1 und Absatz 2 Buchstaben a, b und c
—	Artikel 16 Absatz 2 Buchstabe d
—	Artikel 16 Absatz 3
Artikel 12 Absatz 2	—
—	Artikel 17
Artikel 13 Absatz 1 Buchstaben a, b und c	Artikel 18 Absatz 1 Buchstaben a, b und c
—	Artikel 18 Absatz 1 Buchstaben d und e
Artikel 13 Absatz 2 Buchstaben a, b und c	Artikel 18 Absatz 1 Buchstaben f, g und h
—	Artikel 18 Absatz 2
Artikel 14	—
—	Artikel 19
Artikel 15	Artikel 20
—	Artikel 21
Artikel 16	Artikel 22
Artikel 17	Artikel 23
—	Artikel 24 bis 35
Artikel 18	—
Artikel 19	Artikel 36
—	Artikel 37
Artikel 20	Artikel 38
Artikel 21	Artikel 39
—	Anhang I
—	Anhang II



2024/2853

18.11.2024

RICHTLINIE (EU) 2024/2853 DES EUROPÄISCHEN PARLAMENTS UND DES RATES

vom 23. Oktober 2024

über die Haftung für fehlerhafte Produkte und zur Aufhebung der Richtlinie 85/374/EWG des Rates

(Text von Bedeutung für den EWR)

DAS EUROPÄISCHE PARLAMENT UND DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 114,

auf Vorschlag der Europäischen Kommission,

nach Zuleitung des Entwurfs des Gesetzgebungsakts an die nationalen Parlamente,

nach Stellungnahme des Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschusses⁽¹⁾,

gemäß dem ordentlichen Gesetzgebungsverfahren⁽²⁾,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Um das reibungslose Funktionieren des Binnenmarkts zu verbessern, muss sichergestellt werden, dass der Wettbewerb nicht verfälscht und der Warenverkehr nicht behindert wird. Die Richtlinie 85/374/EWG des Rates⁽³⁾ enthält gemeinsame Vorschriften über die Haftung für fehlerhafte Produkte mit dem Ziel, Unterschiede zwischen den Rechtsordnungen der Mitgliedstaaten zu beseitigen, die den Wettbewerb verfälschen und den Warenverkehr im Binnenmarkt beeinträchtigen können. Eine stärkere Harmonisierung der in der genannten Richtlinie festgelegten gemeinsamen Vorschriften über die Haftung für fehlerhafte Produkte würde weiter zur Verwirklichung dieser Ziele beitragen und gleichzeitig einen besseren Schutz der Gesundheit und des Eigentums von Verbrauchern und anderen natürlichen Personen zur Folge haben.
- (2) Die verschuldensunabhängige Haftung von Wirtschaftsakteuren ist nach wie vor das einzige Instrument, um das Problem einer gerechten Aufteilung der mit der modernen technologischen Produktion verbundenen Risiken angemessen anzugehen.
- (3) Die Richtlinie 85/374/EWG hat sich zwar als wirksames und wichtiges Instrument erwiesen, allerdings müsste sie vor dem Hintergrund der Entwicklungen im Zusammenhang mit neuen Technologien, einschließlich künstlicher Intelligenz (KI), neuer Geschäftsmodelle der Kreislaufwirtschaft und neuer globaler Lieferketten, die zu Inkonsistenzen und Rechtsunsicherheit, insbesondere in Bezug auf die Bedeutung des Begriffs „Produkt“ geführt haben, überarbeitet werden. Die bei der Anwendung der genannten Richtlinie gewonnenen Erfahrungen haben auch gezeigt, dass geschädigte Personen aufgrund von Einschränkungen bei der Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen und aufgrund von Schwierigkeiten bei der Beschaffung von Beweismitteln zum Beweis der Haftung — insbesondere angesichts der zunehmenden technischen und wissenschaftlichen Komplexität — Schwierigkeiten haben, Schadensersatz zu erhalten. Dies schließt Schadensersatzansprüche bei Schäden im Zusammenhang mit neuen Technologien ein. Die Überarbeitung der genannten Richtlinie würde daher die Bereitstellung und Nutzung solcher neuen Technologien, einschließlich KI, fördern und gleichzeitig sicherstellen, dass Kläger unabhängig von der betreffenden Technologie von demselben Schutzniveau profitieren und dass für alle Unternehmen mehr Rechtssicherheit und gleiche Wettbewerbsbedingungen herrschen.
- (4) Eine Überarbeitung der Richtlinie 85/374/EWG wäre erforderlich, um die Kohärenz und die Übereinstimmung mit den Rechtsvorschriften über Produktsicherheit und Marktüberwachung auf Unionsebene und auf nationaler Ebene zu gewährleisten. Darüber hinaus müssen grundlegende Begriffe und Konzepte geklärt werden, um Kohärenz und Rechtssicherheit und gleiche Wettbewerbsbedingungen im Binnenmarkt zu gewährleisten und der jüngsten Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union Rechnung zu tragen.
- (5) Angesichts des Umfangs der Änderungen, die erforderlich wären, um die Wirksamkeit der Richtlinie 85/374/EWG zu erhalten und um Klarheit und Rechtssicherheit zu gewährleisten, sollte die genannte Richtlinie aufgehoben und durch die vorliegende Richtlinie ersetzt werden.

⁽¹⁾ ABl. C 140 vom 21.4.2023, S. 34.

⁽²⁾ Standpunkt des Europäischen Parlaments vom 12. März 2024 (noch nicht im Amtsblatt veröffentlicht) und Beschluss des Rates vom 10. Oktober 2024.

⁽³⁾ Richtlinie 85/374/EWG des Rates vom 25. Juli 1985 zur Angleichung der Rechts- und Verwaltungsvorschriften der Mitgliedstaaten über die Haftung für fehlerhafte Produkte (ABl. L 210 vom 7.8.1985, S. 29).

- (6) Um sicherzustellen, dass die Produkthaftungsregelung der Union umfassend ist, sollte die verschuldensunabhängige Haftung für fehlerhafte Produkte für alle beweglichen Sachen, einschließlich Software, gelten, auch wenn diese in andere bewegliche Sachen integriert oder in unbeweglichen Sachen installiert sind.
- (7) Die verschuldensunabhängige Haftung sollte nicht für Schäden aufgrund nuklearer Unfälle gelten, soweit die Haftung für solche Schäden durch von den Mitgliedstaaten ratifizierte internationale Übereinkommen erfasst ist.
- (8) Um einen echten Binnenmarkt mit einem hohen und einheitlichen Schutz der Verbraucher und anderer natürlicher Personen zu schaffen und der Rechtsprechung des Gerichtshofs der Europäischen Union Rechnung zu tragen, sollten die Mitgliedstaaten in Angelegenheiten, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, keine strengeren oder weniger strengen Bestimmungen beibehalten oder einführen als die in dieser Richtlinie festgelegten.
- (9) Nach dem nationalen Recht der Mitgliedstaaten kann einer geschädigten Person ein Schadensersatzanspruch auf der Grundlage einer vertraglichen Haftung oder aus Gründen von außervertraglicher Haftung zustehen, die nicht die Haftung des Herstellers für die Fehlerhaftigkeit eines Produkts betreffen, wie in dieser Richtlinie festgelegt. Dies betrifft beispielsweise die Haftung aufgrund einer Garantie oder aufgrund von Verschulden oder die verschuldensunabhängige Haftung der Betreiber für Schäden, die durch die Eigenschaften eines Organismus hervorgerufen wurden, die auf gentechnischen Arbeiten beruhen. Solche Bestimmungen des nationalen Rechts, die unter anderem dem Ziel eines wirksamen Schutzes der Verbraucher und anderer natürlicher Personen dienen, sollten von der vorliegenden Richtlinie unberührt bleiben.
- (10) In einigen Mitgliedstaaten können geschädigte Personen aufgrund einer besonderen nationalen Haftungsregelung Ansprüche auf Ersatz von durch Arzneimittel verursachte Schäden geltend machen, sodass ein wirksamer Schutz natürlicher Personen im Arzneimittelsektor bereits erreicht ist. Das Recht, solche Ansprüche geltend zu machen, sollte von dieser Richtlinie unberührt bleiben. Des Weiteren sollten Änderungen an derartigen besonderen Haftungsregelungen nicht ausgeschlossen werden, sofern sie die Wirksamkeit des in dieser Richtlinie festgelegten Haftungssystems oder dessen Ziele nicht unterlaufen.
- (11) Entschädigungssysteme, die nicht in den Rahmen von Haftungsregelungen fallen, etwa nationale Gesundheitssysteme, Systeme der sozialen Sicherheit oder Versicherungssysteme, fallen nicht in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie und sollten daher nicht ausgeschlossen sein. So bestehen beispielsweise in einigen Mitgliedstaaten Entschädigungssysteme für durch nicht fehlerhafte Arzneimittel verursachte Schäden.
- (12) In dem Beschluss Nr. 768/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁴⁾ werden allgemeine Grundsätze und Musterbestimmungen festgelegt, die in allen sektorspezifischen Produktvorschriften angewandt werden sollen. Um die Übereinstimmung mit diesem Beschluss zu gewährleisten, sollten einige Bestimmungen der vorliegenden Richtlinie, insbesondere die Begriffsbestimmungen, daran angepasst werden.
- (13) Im digitalen Zeitalter können Produkte körperlicher oder nicht-körperlicher Art sein. Software — z. B. Betriebssysteme, Firmware, Computerprogramme, Anwendungen oder KI-Systeme — ist auf dem Markt zunehmend verbreitet und spielt eine immer wichtigere Rolle für die Produktsicherheit. Software kann als eigenständiges Produkt in Verkehr gebracht oder später als Komponente in andere Produkte integriert werden, und sie kann durch ihre Ausführung Schäden verursachen. Im Interesse der Rechtssicherheit sollte daher in der vorliegenden Richtlinie klargestellt werden, dass es sich bei Software unabhängig von der Art ihrer Bereitstellung oder Nutzung — also unabhängig davon, ob die Software auf einem Gerät gespeichert oder über ein Kommunikationsnetz oder Cloud-Technologien abgerufen oder durch ein Software-as-a-Service-Modell bereitgestellt wird — für die Zwecke der verschuldensunabhängigen Haftung um ein Produkt handelt. Informationen sind jedoch nicht als Produkt zu betrachten, und die Produkthaftungsregeln sollten daher nicht für den Inhalt digitaler Dateien wie Mediendateien oder E-Books oder den reinen Quellcode von Software gelten. Entwickler oder Hersteller von Software, einschließlich der Anbieter von KI-Systemen im Sinne der Verordnung (EU) 2024/1689 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽⁵⁾, sollten als Hersteller betrachtet werden.
- (14) Freie und quelloffene Software, deren Quellcode offen geteilt wird und auf die Nutzer frei zugreifen und die sie frei nutzen, verändern und weitergeben können, auch in veränderter Form, kann zu Forschung und Innovation auf dem Markt beitragen. Software dieser Art unterliegt Lizenzen, die jedermann die Freiheit einräumen, die Software auszuführen, zu kopieren, weiterzugeben, zu untersuchen, zu verändern und zu verbessern. Um Innovation und Forschung nicht zu behindern, sollte diese Richtlinie nicht für freie und quelloffene Software gelten, die außerhalb einer Geschäftstätigkeit entwickelt oder bereitgestellt wird, da Produkte, die auf diesem Wege entwickelt oder bereitgestellt werden, per definitionem nicht in Verkehr gebracht werden. Die Entwicklung einer solchen Software oder die Mitwirkung an einer solchen Software sollten nicht als Bereitstellen auf dem Markt verstanden werden. Die

⁽⁴⁾ Beschluss Nr. 768/2008/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 9. Juli 2008 über einen gemeinsamen Rechtsrahmen für die Vermarktung von Produkten und zur Aufhebung des Beschlusses 93/465/EWG des Rates (ABl. L 218 vom 13.8.2008, S. 82).

⁽⁵⁾ Verordnung (EU) 2024/1689 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 13. Juni 2024 zur Festlegung harmonisierter Vorschriften für künstliche Intelligenz und zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 300/2008, (EU) Nr. 167/2013, (EU) Nr. 168/2013, (EU) 2018/858, (EU) 2018/1139 und (EU) 2019/2144 sowie der Richtlinien 2014/90/EU, (EU) 2016/797 und (EU) 2020/1828 (Verordnung über künstliche Intelligenz) (ABl. L, 2024/1689, 12.7.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1689/oj>).

Bereitstellung einer solchen Software in offenen Speicherorten sollte nicht als Bereitstellen dieser Software auf dem Markt betrachtet werden, es sei denn, die Bereitstellung erfolgt im Rahmen einer Geschäftstätigkeit. Grundsätzlich sollte die Bereitstellung freier und quelloffener Software durch Organisationen ohne Erwerbszweck nicht als in einem geschäftsbezogenen Kontext erfolgend betrachtet werden, es sei denn, eine solche Bereitstellung erfolgt im Rahmen einer Geschäftstätigkeit. Wird Software jedoch gegen einen Preis oder gegen personenbezogene Daten, die auf andere Weise als ausschließlich zur Verbesserung der Sicherheit, Kompatibilität oder Interoperabilität der Software verwendet werden, bereitgestellt und wird sie daher im Rahmen einer Geschäftstätigkeit bereitgestellt, sollte die vorliegende Richtlinie Anwendung finden.

- (15) Wenn freie und quelloffene Software, die nicht im Rahmen einer Geschäftstätigkeit bereitgestellt wird, anschließend von einem Hersteller im Rahmen einer Geschäftstätigkeit als Komponente in ein Produkt integriert und damit in Verkehr gebracht wird, sollte es möglich sein, diesen Hersteller für Schäden haftbar zu machen, die durch die Fehlerhaftigkeit einer solchen Software verursacht werden, nicht aber den Hersteller der Software, weil der Hersteller der Software die Bedingungen für das Inverkehrbringen eines Produkts oder einer Komponente nicht erfüllt hätte.
- (16) Während digitale Dateien an sich keine Produkte sind, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, sollten digitale Konstruktionsunterlagen, die die funktionalen Informationen enthalten, die zur Herstellung eines körperlichen Gegenstands erforderlich sind, indem sie die automatische Steuerung von Maschinen oder Werkzeugen wie Bohr-, Dreh- und Fräsmaschinen sowie 3D-Druckern ermöglichen, als Produkte betrachtet werden, um den Schutz natürlicher Personen in Fällen zu gewährleisten, in denen diese Dateien fehlerhaft sind. So sollte beispielsweise eine fehlerhafte computergestützte Entwurfsdatei (computer-assisted-design — CAD), die zur Anfertigung von 3D-Druckerzeugnissen verwendet wird, die einen Schaden verursacht, eine Haftung nach dieser Richtlinie begründen, wenn eine solche Datei im Rahmen einer Geschäftstätigkeit entwickelt oder bereitgestellt wird. Um Zweifel zu vermeiden, sollte klargestellt werden, dass Rohstoffe, etwa Gas und Wasser sowie Elektrizität, Produkte sind.
- (17) Immer häufiger werden digitale Dienste so in ein Produkt integriert oder mit ihm verbunden, dass das Produkt ohne den Dienst eine seiner Funktionen nicht ausführen könnte. Auch wenn diese Richtlinie nicht für Dienstleistungen als solche gelten sollte, ist es notwendig, die verschuldensunabhängige Haftung auf solche integrierten oder verbundenen digitalen Dienste auszuweiten, da sie für die Sicherheit des Produkts genauso grundlegend sind wie physische oder digitale Komponenten. Diese verbundenen Dienste sollten als Komponenten des Produkts betrachtet werden, in das sie integriert oder mit dem sie verbunden sind, wenn sie der Kontrolle des Herstellers des Produkts unterliegen. Beispiele für verbundene Dienste sind die kontinuierliche Bereitstellung von Verkehrsdaten in einem Navigationssystem, ein Gesundheitsüberwachungsdienst, der sich auf die Sensoren eines physischen Produkts stützt, um die körperliche Aktivität oder Gesundheitsparameter des Nutzers nachzuverfolgen, ein Temperaturüberwachungsdienst, der die Temperatur eines intelligenten Kühlschranks überwacht und reguliert, oder auch ein Sprachassistent, der die Steuerung eines oder mehrerer Produkte mittels Sprachbefehlen ermöglicht. Internetzugangsdienste sollten nicht als verbundene Dienste behandelt werden, da sie nicht als Teil eines Produkts angesehen werden können, das der Kontrolle eines Herstellers unterliegt, und es wäre unangemessen, die Hersteller für Schäden haftbar zu machen, die durch Mängel bei Internetzugangsdiensten verursacht werden. Allerdings könnte ein Produkt, das sich auf Internetzugangsdienste stützt und bei einer Verbindungsunterbrechung keine Sicherheit gewährleisten kann, als fehlerhaft im Sinne dieser Richtlinie eingestuft werden.
- (18) Verbundene Dienste und andere Komponenten, einschließlich Software-Updates und -Upgrades, sollten als unter der Kontrolle des Herstellers stehend betrachtet werden, wenn der Hersteller sie in ein Produkt integriert oder sie damit verbindet oder sie bereitstellt oder wenn der Hersteller ihre Integration in ein Produkt, ihre Verbindung mit einem Produkt oder ihre Bereitstellung durch einen Dritten genehmigt oder ihr zustimmt, beispielsweise wenn der Hersteller eines intelligenten Haushaltgerätes der Bereitstellung von Software-Updates für das Gerät des Herstellers durch einen Dritten zustimmt oder wenn ein Hersteller einen verbundenen Dienst oder eine Komponente als Teil des Produkts präsentiert, obwohl die Bereitstellung durch einen Dritten erfolgt. Der bloße Umstand, dass ein Hersteller die technische Möglichkeit der Integration oder Verbindung vorsieht oder bestimmte Marken empfiehlt oder potenzielle verbundene Dienste oder Komponenten nicht verbietet, sollte nicht als Zustimmung des Herstellers zu einer Integration oder Verbindung betrachtet werden.
- (19) Nach dem Inverkehrbringen sollte ein Produkt als weiterhin unter der Kontrolle des Herstellers stehend betrachtet werden, wenn der Hersteller weiterhin in der Lage ist, Software-Updates oder -Upgrades bereitzustellen oder durch einen Dritten bereitstellen zu lassen.
- (20) Angesichts der wachsenden Bedeutung und des zunehmenden Werts nicht-körperlicher Vermögensgegenstände sollte auch Schadensersatz für die Vernichtung oder die Beschädigung von Daten, wie z. B. aus einer Festplatte gelöschte digitale Dateien, geleistet werden, einschließlich der Kosten für die Rettung oder Wiederherstellung dieser Daten. Der Schutz natürlicher Personen erfordert die Verfügbarkeit des Schadensersatzes für Vermögensschäden, und zwar nicht nur für solche, die sich durch Tod oder Körperverletzung (beispielsweise Bestattungs- oder Krankheitskosten oder Einkommensverluste) oder durch Sachschäden ergeben, sondern auch für durch die Vernichtung oder Beschädigung von Daten verursachte. Die Vernichtung oder Beschädigung von Daten führt nicht automatisch zu einem Vermögensschaden, etwa wenn das Opfer die Daten kostenfrei wiederherstellen kann, weil etwa eine Datensicherung vorhanden ist oder die Daten erneut heruntergeladen werden können oder ein Wirtschaftsbeteiligter vorübergehend nicht verfügbare Daten wiederherstellt oder erneut erstellt, etwa in einer

virtuellen Umgebung. Die Vernichtung oder Beschädigung von Daten ist von Datenlecks oder Verstößen gegen Datenschutzbestimmungen zu unterscheiden, und in der Folge bleibt der Schadensersatz für Verstöße gegen die Verordnung (EU) 2016/679 ⁽⁶⁾ oder (EU) 2018/1725 ⁽⁷⁾ des Europäischen Parlaments und des Rates oder die Richtlinie 2002/58/EG ⁽⁸⁾ oder (EU) 2016/680 ⁽⁹⁾ des Europäischen Parlaments und des Rates von der vorliegenden Richtlinie unberührt.

- (21) Im Interesse der Rechtssicherheit sollte in dieser Richtlinie klargestellt werden, dass eine Körperverletzung auch medizinisch anerkannte und medizinisch bescheinigte Beeinträchtigungen der psychischen Gesundheit einschließt, die den allgemeinen Gesundheitszustand des Opfers beeinträchtigen und eine Therapie oder medizinische Behandlung erfordern könnten, wobei unter anderem die Internationale Klassifikation der Krankheiten der Weltgesundheitsorganisation zu berücksichtigen ist.
- (22) Im Einklang mit dem Ziel dieser Richtlinie, ausschließlich natürlichen Personen den Zugang zu Schadensersatz zu ermöglichen, sollte für Schäden an Sachen, die ausschließlich für berufliche Zwecke genutzt werden, auf der Grundlage dieser Richtlinie kein Schadensersatz geleistet werden. Um dem potenziellen Risiko von Rechtsstreitigkeiten in einer übermäßigen Zahl von Fällen zu begegnen, sollte für die Vernichtung oder Beschädigung von Daten, die — wenn auch nicht ausschließlich — für berufliche Zwecke verwendet werden, auf der Grundlage dieser Richtlinie kein Schadensersatz geleistet werden.
- (23) Zwar sollten die Mitgliedstaaten einen vollständigen und angemessenen Ersatz für alle durch Tod, Körperverletzung, Beschädigung oder Zerstörung von Sachen, einschließlich der Vernichtung oder Beschädigung von Daten, entstandenen Vermögensschäden vorsehen, doch sollten die Vorschriften für die Berechnung des Schadensersatzes von den Mitgliedstaaten festgelegt werden. Darüber hinaus sollte eine Entschädigung für immaterielle Schäden aufgrund von Schäden, die unter diese Richtlinie fallen, wie Schmerzen und Leid, geleistet werden, soweit für Schäden dieser Art nach nationalem Recht eine Entschädigung verlangt werden kann.
- (24) Andere als die in dieser Richtlinie vorgesehenen Arten von Schäden, wie reine Vermögensschäden, Verletzungen der Privatsphäre oder Diskriminierung, sollten für sich genommen keine Haftung nach dieser Richtlinie auslösen. Diese Richtlinie sollte jedoch das Recht auf Schadensersatz für Schäden, einschließlich immaterieller Schäden, im Rahmen anderer Haftungsregelungen unberührt lassen.
- (25) Zum Schutz natürlicher Personen sollte Schadensersatz für alle Schäden an Sachen, die natürlichen Personen gehören, geleistet werden. Da Sachen zunehmend sowohl für private als auch für berufliche Zwecke genutzt werden, ist es angebracht, den Ersatz von Schäden an solchen gemischt genutzten Sachen vorzusehen. Im Hinblick auf das Ziel dieser Richtlinie, natürliche Personen zu schützen, sollten Sachen, die ausschließlich für berufliche Zwecke genutzt werden, von ihrem Anwendungsbereich ausgenommen werden.
- (26) Diese Richtlinie sollte für Produkte gelten, die im Rahmen einer Geschäftstätigkeit in Verkehr gebracht oder gegebenenfalls in Betrieb genommen werden, sei es gegen Entgelt oder unentgeltlich, z. B. Produkte, die im Rahmen einer Sponsoring-Kampagne geliefert werden, oder Produkte, die für die Erbringung einer aus öffentlichen Mitteln finanzierten Dienstleistung hergestellt werden, da diese Art der Bereitstellung dennoch wirtschaftlicher oder geschäftlicher Art ist. Der Begriff „Inbetriebnahme“ ist für Produkte relevant, die vor ihrer erstmaligen Verwendung nicht in Verkehr gebracht werden, wie es bei Aufzügen, Maschinen oder Medizinprodukten der Fall sein kann.
- (27) Soweit dies im nationalen Recht vorgesehen ist, sollte der Anspruch auf Schadensersatz für Geschädigte sowohl für unmittelbare Opfer gelten, die einen unmittelbar durch ein fehlerhaftes Produkt verursachten Schaden erleiden, als auch für mittelbare Opfer, die durch den Schaden des unmittelbaren Opfers einen Schaden erleiden.
- (28) Angesichts der zunehmenden Komplexität der Produkte, der Geschäftsmodelle und der Lieferketten und in Anbetracht der Tatsache, dass das Ziel dieser Richtlinie darin besteht, sicherzustellen, dass Verbraucher und andere natürliche Personen ihr Recht auf Schadensersatz im Falle eines durch fehlerhafte Produkte verursachten Schadens problemlos wahrnehmen können, ist es wichtig, dass die Mitgliedstaaten dafür sorgen, dass die zuständigen einzelstaatlichen Verbraucherschutzbehörden und -stellen den betroffenen Verbrauchern alle relevanten Informationen zur Verfügung stellen, damit sie ihr Recht auf Schadensersatz im Einklang mit dieser Richtlinie wirksam

⁽⁶⁾ Verordnung (EU) 2016/679 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Richtlinie 95/46/EG (Datenschutz-Grundverordnung) (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 1).

⁽⁷⁾ Verordnung (EU) 2018/1725 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2018 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union, zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 45/2001 und des Beschlusses Nr. 1247/2002/EG (ABl. L 295 vom 21.11.2018, S. 39).

⁽⁸⁾ Richtlinie 2002/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Juli 2002 über die Verarbeitung personenbezogener Daten und den Schutz der Privatsphäre in der elektronischen Kommunikation (Datenschutzrichtlinie für elektronische Kommunikation) (ABl. L 201 vom 31.7.2002, S. 37).

⁽⁹⁾ Richtlinie (EU) 2016/680 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 27. April 2016 zum Schutz natürlicher Personen bei der Verarbeitung personenbezogener Daten durch die zuständigen Behörden zum Zwecke der Verhütung, Ermittlung, Aufdeckung oder Verfolgung von Straftaten oder der Strafvollstreckung sowie zum freien Datenverkehr und zur Aufhebung des Rahmenbeschlusses 2008/977/JI des Rates (ABl. L 119 vom 4.5.2016, S. 89).

wahrnehmen können. Dabei ist es angemessen, dass die Mitgliedstaaten den bestehenden Verpflichtungen zur Zusammenarbeit zwischen den für die Durchsetzung des Verbraucherschutzrechts zuständigen nationalen Behörden, insbesondere den Verpflichtungen gemäß der Verordnung (EU) 2017/2394 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁰⁾, Rechnung tragen. Es ist wichtig, dass die nationalen Verbraucherschutzbehörden und -stellen sich regelmäßig über die ihnen bekannt gewordenen relevanten Informationen austauschen und eng mit den Marktüberwachungsbehörden zusammenarbeiten. Die Mitgliedstaaten können ferner darauf hinwirken, dass die zuständigen nationalen Verbraucherschutzbehörden und -stellen den Verbrauchern Informationen zur Verfügung stellen, damit sie ihr Recht auf Schadensersatz gemäß dieser Richtlinie besser und wirksam wahrnehmen können.

- (29) Diese Richtlinie lässt die verschiedenen auf nationaler Ebene bestehenden Rechtsbehelfe — ob es sich um Gerichtsverfahren, außergerichtliche Lösungen, alternative Streitbeilegungsverfahren oder Verbandsklagen gemäß der Richtlinie (EU) 2020/1828 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹¹⁾ oder um nationale kollektive Rechtsschutzverfahren handelt — unberührt.
- (30) Damit Gesundheit und Eigentum natürlicher Personen geschützt werden, ist zur Bestimmung der Fehlerhaftigkeit eines Produkts nicht auf dessen mangelnde Gebrauchsfähigkeit abzustellen, sondern auf einen Mangel an der Sicherheit, die von einer Person berechtigterweise erwartet werden darf oder die nach dem Unionsrecht oder nationalem Recht vorgeschrieben ist. Die Beurteilung der Fehlerhaftigkeit sollte eine objektive Analyse der Sicherheit, die die breite Öffentlichkeit erwarten darf, umfassen und sich nicht auf die Sicherheit beziehen, die eine bestimmte einzelne Person erwarten darf. Die Sicherheit, die die breite Öffentlichkeit erwarten darf, sollte unter anderem unter Berücksichtigung des vernünftigerweise vorhersehbaren Gebrauchs, der Aufmachung, der Zweckbestimmung, der objektiven Merkmale und der Eigenschaften des betreffenden Produkts, einschließlich der zu erwartenden Lebensdauer, sowie der spezifischen Anforderungen der Gruppe von Nutzern, für die das Produkt bestimmt ist, beurteilt werden. Einige Produkte, wie z. B. lebenserhaltende Medizinprodukte, bergen ein besonders hohes Risiko, Menschen zu schädigen, und begründen daher besonders hohe Sicherheitserwartungen. Um diesen Erwartungen Rechnung zu tragen, sollte es einem Gericht möglich sein, ein Produkt für fehlerhaft zu befinden, ohne seine tatsächliche Fehlerhaftigkeit nachzuweisen, wenn es zu derselben Produktionsserie gehört wie ein nachweislich fehlerhaftes Produkt.
- (31) Bei der Beurteilung der Fehlerhaftigkeit sollte die Aufmachung des Produkts berücksichtigt werden. Warnhinweise oder andere Informationen, die mit einem Produkt bereitgestellt werden, sind allerdings nicht als ausreichend anzusehen, um die Sicherheit eines ansonsten fehlerhaften Produkts zu gewährleisten, da die Fehlerhaftigkeit anhand der Sicherheit bestimmt werden sollte, die die breite Öffentlichkeit erwarten darf. Somit kann die Haftung nach dieser Richtlinie nicht einfach dadurch vermieden werden, dass alle denkbaren Nebenwirkungen eines Produkts aufgeführt werden. Bei der Bestimmung der Fehlerhaftigkeit eines Produkts umfasst der vernünftigerweise vorhersehbare Gebrauch auch einen unter den gegebenen Umständen nicht unvernünftigen Fehlgebrauch, z. B. das vorhersehbare Verhalten eines Benutzers einer Maschine aufgrund mangelnder Konzentration oder das vorhersehbare Verhalten bestimmter Benutzergruppen, etwa von Kindern.
- (32) Um der zunehmenden Häufigkeit miteinander verbundener Produkte Rechnung zu tragen, sollten bei der Beurteilung der Sicherheit eines Produkts die vernünftigerweise vorhersehbaren Auswirkungen anderer Produkte auf das betreffende Produkt berücksichtigt werden, etwa innerhalb eines Smart-Home-Systems. Die Auswirkungen der Fähigkeit eines Produkts, nach seinem Inverkehrbringen oder seiner Inbetriebnahme zu lernen oder neue Funktionen zu erwerben, auf die Sicherheit eines Produkts sollten ebenfalls berücksichtigt werden, um der berechtigten Erwartung Rechnung zu tragen, dass die Software eines Produkts und die zugrunde liegenden Algorithmen so konzipiert sind, dass ein gefährliches Produktverhalten verhindert wird. Folglich sollte ein Hersteller, der ein Produkt entwickelt, das die Fähigkeit aufweist, unerwartetes Verhalten zu entwickeln, auch weiterhin für ein Verhalten haften, das einen Schaden verursacht. Um der Tatsache Rechnung zu tragen, dass viele Produkte im digitalen Zeitalter auch nach dem Inverkehrbringen weiterhin der Kontrolle des Herstellers unterliegen, sollte bei der Beurteilung der Sicherheit eines Produkts auch der Zeitpunkt berücksichtigt werden, zu dem ein Produkt die Kontrolle des Herstellers verlässt. Es kann auch festgestellt werden, dass ein Produkt aufgrund seiner Sicherheitslücken im Bereich der Cybersicherheit fehlerhaft ist, etwa wenn das Produkt die sicherheitsrelevanten Cybersicherheitsanforderungen nicht erfüllt.
- (33) Um Produkten Rechnung zu tragen, deren Zweck gerade darin besteht, Schäden zu verhindern, etwa Warnmechanismen wie Rauchmelder, sollte bei der Beurteilung der Fehlerhaftigkeit eines solchen Produkts berücksichtigt werden, dass es diesen Zweck nicht erfüllt.
- (34) Um der Relevanz der Rechtsvorschriften über Produktsicherheit und Marktüberwachung für die Bestimmung des Sicherheitsniveaus, das eine Person erwarten darf, Rechnung zu tragen, sollte klargestellt werden, dass einschlägige Anforderungen an die Produktsicherheit (einschließlich sicherheitsrelevanter Cybersicherheitsanforderungen) und

⁽¹⁰⁾ Verordnung (EU) 2017/2394 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 12. Dezember 2017 über die Zusammenarbeit zwischen den für die Durchsetzung der Verbraucherschutzgesetze zuständigen nationalen Behörden und zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 2006/2004 (Abl. L 345 vom 27.12.2017, S. 1).

⁽¹¹⁾ Richtlinie (EU) 2020/1828 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 25. November 2020 über Verbandsklagen zum Schutz der Kollektivinteressen der Verbraucher und zur Aufhebung der Richtlinie 2009/22/EG (Abl. L 409 vom 4.12.2020, S. 1).

Eingriffe von zuständigen Behörden (z. B. die Anordnung von Produktrückrufen) oder von den Wirtschaftsakteuren selbst bei der Beurteilung der Fehlerhaftigkeit berücksichtigt werden sollten. Solche Eingriffe sollten jedoch für sich genommen keine Vermutung der Fehlerhaftigkeit begründen.

- (35) Im Interesse der Wahlmöglichkeiten der Verbraucher und zur Förderung von Innovationen, der Forschung und des einfachen Zugangs zu neuen Technologien darf das Vorhandensein oder das anschließende Inverkehrbringen eines besseren Produkts auf dem Markt für sich allein genommen nicht zu der Schlussfolgerung führen, dass ein früheres Produkt fehlerhaft ist. Ebenso sollte die Bereitstellung von Updates oder Upgrades eines Produkts für sich genommen nicht zu der Schlussfolgerung führen, dass eine frühere Version des Produkts fehlerhaft ist.
- (36) Der Schutz natürlicher Personen erfordert es, dass alle am Produktionsprozess beteiligten Hersteller haftbar gemacht werden können, wenn ein Produkt oder die von diesem Hersteller gelieferte Komponente fehlerhaft ist. Dies schließt jede Person ein, die als Hersteller auftritt, indem sie ihren Namen, ihre Marke oder ein anderes Erkennungszeichen auf einem Produkt anbringt oder einem Dritten gestattet, dies zu tun, da diese Person dadurch den Eindruck erweckt, am Herstellungsprozess beteiligt zu sein oder die Verantwortung dafür zu übernehmen. Wenn ein Hersteller eine fehlerhafte Komponente eines anderen Herstellers in ein Produkt integriert, sollte eine geschädigte Person sowohl vom Hersteller des Produkts als auch vom Hersteller der Komponente Ersatz für den dadurch verursachten Schaden verlangen können. Wird eine Komponente außerhalb der Kontrolle des Herstellers dieses Produkts in ein Produkt integriert, sollte eine geschädigte Person vom Hersteller der Komponente Ersatz für den Schaden verlangen können, wenn es sich bei der Komponente selbst um ein Produkt im Sinne dieser Richtlinie handelt.
- (37) Um sicherzustellen, dass geschädigte Personen einen durchsetzbaren Schadensersatzanspruch haben, wenn ein Hersteller eines Produkts seinen Sitz außerhalb der Union hat, sollte es möglich sein, den Importeur dieses Produkts und den Bevollmächtigten des Herstellers, der für bestimmte Aufgaben im Rahmen der Rechtsvorschriften der Union, beispielsweise im Bereich der Produktsicherheit und der Marktüberwachung, benannt wurde, haftbar zu machen. Die Marktüberwachung hat gezeigt, dass Lieferketten mitunter auch Wirtschaftsakteure einschließen, deren neuartige Form bewirkt, dass sie sich nur schwerlich in die herkömmlichen Lieferketten einordnen lassen, die im bestehenden Rechtsrahmen vorgesehen sind. Dies ist etwa insbesondere bei Fulfilment-Dienstleistern der Fall, deren Tätigkeiten in weiten Teilen denen von Importeuren gleichen, die aber möglicherweise nicht immer der herkömmlichen Definition des Begriffs „Importeur“ nach dem Unionsrecht entsprechen. Fulfilment-Dienstleister spielen als Wirtschaftsakteure eine immer wichtigere Rolle, da sie den Zugang von Produkten aus Drittländern zum Unionsmarkt ermöglichen und erleichtern. Diese Verschiebung der Relevanz spiegelt sich bereits im Rahmen der Produktsicherheit und Marktüberwachung wider, insbesondere in den Verordnungen (EU) 2019/1020⁽¹²⁾ und (EU) 2023/988⁽¹³⁾ des Europäischen Parlaments und des Rates. Daher sollte es möglich sein, Fulfilment-Dienstleister haftbar zu machen, aber aufgrund des sekundären Charakters ihrer Rolle sollten sie nur dann haftbar gemacht werden können, wenn kein Importeur oder Bevollmächtigter seinen Sitz in der Union hat. Um die Haftung wirksam auf Hersteller, Importeure, Bevollmächtigte und Fulfilment-Dienstleister zu konzentrieren, sollte es nur dann möglich sein, Lieferanten haftbar zu machen, wenn sie es versäumt haben, unverzüglich einen relevanten Wirtschaftsakteur mit Sitz in der Union zu benennen.
- (38) Der Online-Verkauf zeigt ein konstantes, stetiges Wachstum, wodurch neue Unternehmensmodelle und neue Marktakteure wie Online-Plattformen entstanden sind. Die Verordnung (EU) 2022/2065 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁴⁾ und die Verordnung (EU) 2023/988 regeln unter anderem die Verantwortung und Rechenschaftspflicht von Online-Plattformen in Bezug auf illegale Inhalte, einschließlich in Bezug auf den Verkauf von Produkten. Wenn Online-Plattformen in Bezug auf ein fehlerhaftes Produkt die Rolle eines Herstellers, Bevollmächtigten, Fulfilment-Dienstleisters oder Lieferanten wahrnehmen, sollten sie der gleichen Haftung unterliegen, wie solche Wirtschaftsakteure. Spielen Online-Plattformen beim Verkauf von Produkten zwischen Unternehmern und Verbrauchern hingegen eine reine Vermittlerrolle, unterliegen sie einem bedingten Haftungsausschluss gemäß der Verordnung (EU) 2022/2065. Die Verordnung (EU) 2022/2065 sieht vor, dass Online-Plattformen, die Verbrauchern den Abschluss von Fernabsatzverträgen mit Unternehmern ermöglichen, nicht von der verbraucherschutrechtlichen Haftung befreit sind, wenn sie das Produkt so präsentieren oder die betreffende Transaktion anderweitig in einer Weise ermöglichen, dass ein Durchschnittsverbraucher zu der Annahme veranlasst würde, dass das Produkt entweder von der Online-Plattform selbst oder von einem unter ihrer Aufsicht oder Kontrolle handelnden Unternehmer bereitgestellt wird. Im Einklang mit diesem Grundsatz sollte es möglich sein, Online-Plattformen in gleicher Weise haftbar zu machen wie Lieferanten im Rahmen dieser Richtlinie, wenn sie das Produkt tatsächlich dergestalt präsentieren oder die betreffende Transaktion auf andere Weise ermöglichen. Daher sollten die Bestimmungen dieser Richtlinie, die sich auf Lieferanten beziehen, analog auf solche Online-Plattformen anwendbar sein. Dies bedeutet, dass solche Online-Plattformen nur dann haftbar sein sollten, wenn sie das Produkt so präsentieren oder die betreffende Transaktion anderweitig in einer Weise ermöglichen, die

⁽¹²⁾ Verordnung (EU) 2019/1020 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 20. Juni 2019 über Marktüberwachung und die Konformität von Produkten sowie zur Änderung der Richtlinie 2004/42/EG und der Verordnungen (EG) Nr. 765/2008 und (EU) Nr. 305/2011 (ABl. L 169 vom 25.6.2019, S. 1).

⁽¹³⁾ Verordnung (EU) 2023/988 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Mai 2023 über die allgemeine Produktsicherheit, zur Änderung der Verordnung (EU) Nr. 1025/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Richtlinie (EU) 2020/1828 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Aufhebung der Richtlinie 2001/95/EG des Europäischen Parlaments und des Rates und der Richtlinie 87/357/EWG des Rates (ABl. L 135 vom 23.5.2023, S. 1).

⁽¹⁴⁾ Verordnung (EU) 2022/2065 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 19. Oktober 2022 über einen Binnenmarkt für digitale Dienste und zur Änderung der Richtlinie 2000/31/EG (Gesetz über digitale Dienste) (ABl. L 277 vom 27.10.2022, S. 1).

einen Durchschnittsverbraucher zu der Annahme veranlassen würde, dass das Produkt entweder von der Online-Plattform selbst oder von einem unter ihrer Aufsicht oder Kontrolle handelnden Unternehmer bereitgestellt wird, und nur dann, wenn die Online-Plattform es versäumt, unverzüglich einen relevanten Wirtschaftsakteur mit Sitz in der Union zu ermitteln.

- (39) Im Zuge des Übergangs von einer linearen zu einer Kreislaufwirtschaft werden Produkte so konzipiert, dass sie nachhaltiger, wiederverwendbar, reparierbar und nachrüstbar sind. Wie in der Mitteilung der Kommission vom 11. März 2020 mit dem Titel „Ein neuer Aktionsplan für die Kreislaufwirtschaft — Für ein saubereres und wettbewerbsfähigeres Europa“ dargelegt, fördert die Union auch innovative und nachhaltige Produktions- und Verbrauchsweisen, durch die die Funktionalität von Produkten und Komponenten verlängert wird, wie z. B. Wiederaufarbeitung, Generalüberholung und Reparatur. Wird ein Produkt wesentlich verändert und anschließend auf dem Markt bereitgestellt oder in Betrieb genommen, so gilt es als neues Produkt. Wird die Änderung außerhalb der Kontrolle des ursprünglichen Herstellers vorgenommen, so sollte es möglich sein, die Person, die die wesentliche Änderung vorgenommen hat, als Hersteller des veränderten Produkts haftbar zu machen, da diese Person nach dem einschlägigen Unionsrecht für die Konformität des Produkts mit den Sicherheitsanforderungen verantwortlich ist. Ob eine Änderung wesentlich ist, sollte anhand von Kriterien bestimmt werden, die im einschlägigen Unionsrecht und nationalen Recht zur Produktsicherheit, einschließlich der Verordnung (EU) 2023/988, festgelegt sind. Sind für das betreffende Produkt keine solchen Kriterien festgelegt, so sollten Änderungen, durch die die ursprünglich beabsichtigten Funktionen des Produkts verändert werden oder die sich auf die Konformität mit den geltenden Sicherheitsanforderungen auswirken oder das Risikoprofil ändern, als wesentliche Änderungen gelten. Wird eine wesentliche Änderung vom ursprünglichen Hersteller oder unter seiner Kontrolle vorgenommen und ist das Produkt durch eine solche wesentliche Änderung fehlerhaft, so sollte dieser Hersteller nicht in der Lage sein, sich der Haftung zu entziehen, indem er geltend macht, dass die Fehlerhaftigkeit nach dem Inverkehrbringen oder der Inbetriebnahme des Produkts entstanden sei. Im Interesse einer gerechten Verteilung der Risiken in der Kreislaufwirtschaft sollte ein Wirtschaftsakteur, der eine wesentliche Änderung vornimmt, mit Ausnahme des ursprünglichen Herstellers, von der Haftung befreit werden, wenn dieser Wirtschaftsakteur beweisen kann, dass der Schaden mit einem Teil des Produkts zusammenhängt, der von der Änderung nicht betroffen ist. Wirtschaftsakteure, die Reparaturen oder andere Arbeiten durchführen, die keine wesentlichen Änderungen mit sich bringen, sollten nicht der Haftung nach dieser Richtlinie unterliegen.
- (40) Da Produkte so konzipiert werden können, dass sie durch Softwareänderungen, einschließlich Upgrades, verändert werden können, sollten für Änderungen, die im Wege eines Software-Updates oder -Upgrades vorgenommen werden, dieselben Grundsätze gelten wie für Änderungen, die auf andere Weise vorgenommen werden. Erfolgt eine wesentliche Änderung durch ein Software-Update oder -Upgrade oder aufgrund des kontinuierlichen Lernens eines KI-Systems, so sollte davon ausgegangen werden, dass das wesentlich veränderte Produkt zum Zeitpunkt der tatsächlichen Änderung auf dem Markt bereitgestellt oder in Betrieb genommen wurde.
- (41) Wenn Opfer keinen Schadensersatz erhalten, weil niemand gemäß dieser Richtlinie haftbar gemacht wird oder weil die haftbaren Personen zahlungsunfähig sind oder nicht mehr existieren, können die Mitgliedstaaten bestehende nationale sektorspezifische Entschädigungssysteme nutzen oder neue Regelungen nach nationalem Recht einführen, um Geschädigten, die durch fehlerhafte Produkte einen Schaden erlitten haben, angemessen zu entschädigen. Es ist Sache der Mitgliedstaaten, zu entscheiden, ob solche Entschädigungssysteme ganz oder teilweise aus öffentlichen oder privaten Mitteln finanziert werden.
- (42) Da den Wirtschaftsakteuren eine verschuldensunabhängige Haftung auferlegt wird, und um eine gerechte Risikoverteilung zu erreichen, sollte eine Person, die Ersatz für den durch ein fehlerhaftes Produkt verursachten Schaden verlangt, im Einklang mit dem Beweismaß gemäß nationalem Recht die Beweislast für den Schaden, die Fehlerhaftigkeit eines Produkts und den ursächlichen Zusammenhang zwischen beiden tragen. Personen, die Schadensersatz verlangen, haben jedoch häufig einen erheblichen Nachteil gegenüber den Herstellern in Bezug auf den Zugang zu und das Verständnis von Informationen darüber, wie ein Produkt hergestellt wurde und wie es funktioniert. Diese Informationsasymmetrie kann die gerechte Risikoverteilung insbesondere in Fällen von technischer oder wissenschaftlicher Komplexität unterlaufen. Es ist daher notwendig, Klägern den Zugang zu Beweismitteln, die in Gerichtsverfahren verwendet werden sollen, zu erleichtern. Diese Beweismittel umfassen auch Dokumente, die vom Beklagten durch Zusammenstellung oder Klassifizierung der verfügbaren Beweismittel neu erstellt werden müssen. Bei der Prüfung des Antrags auf Offenlegung von Beweismitteln sollten die nationalen Gerichte sicherstellen, dass dieser Zugang auf das notwendige und verhältnismäßige Maß beschränkt ist, um unter anderem eine nicht gezielte Suche nach Informationen zu vermeiden, die für das Verfahren nicht relevant sind, und um vertrauliche Informationen wie Informationen, die unter das Berufsgeheimnis von Angehörigen der Rechtsberufe fallen, und Geschäftsgeheimnisse im Einklang mit dem Unionsrecht und dem nationalen Recht, insbesondere der Richtlinie (EU) 2016/943 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁵⁾, zu schützen. Unter Berücksichtigung der Komplexität bestimmter Arten von Beweismitteln, z. B. von Beweismitteln im Zusammenhang mit digitalen Produkten, sollten die nationalen Gerichte verlangen können, dass solche Beweismittel unter bestimmten Bedingungen in leicht zugänglicher und leicht verständlicher Weise vorgelegt werden.

⁽¹⁵⁾ Richtlinie (EU) 2016/943 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 8. Juni 2016 über den Schutz vertraulichen Know-hows und vertraulicher Geschäftsinformationen (Geschäftsgeheimnisse) vor rechtswidrigem Erwerb sowie rechtswidriger Nutzung und Offenlegung (Abl. L 157 vom 15.6.2016, S. 1).

- (43) Mit dieser Richtlinie werden die Vorschriften über die Offenlegung von Beweismitteln nur insoweit harmonisiert, als diese in der Richtlinie geregelt sind. Zu den nicht in dieser Richtlinie geregelten Angelegenheiten gehören Vorschriften über die Offenlegung von Beweismitteln in Bezug auf vorprozessuale Verfahren, die Frage, wie konkret ein Antrag auf Offenlegung von Beweismitteln sein muss, Dritte, Fälle von Feststellungsklagen und Sanktionen bei Nichteinhaltung der Verpflichtung zur Offenlegung von Beweismitteln.
- (44) Angesichts der Tatsache, dass Beklagte möglicherweise Zugang zu Beweismitteln benötigen, die sich in der Verfügungsgewalt des Klägers befinden, um sich gegen eine Schadensersatzklage nach dieser Richtlinie zu verteidigen, sollten Beklagte auch die Möglichkeit haben, auf Beweismittel zuzugreifen. Ähnlich wie bei einem Antrag des Klägers auf Offenlegung sollten die nationalen Gerichte bei der Prüfung des Antrags des Beklagten auf Offenlegung von Beweismitteln sicherstellen, dass dieser Zugang auf das notwendige und verhältnismäßige Maß beschränkt wird, um unter anderem eine nicht gezielte Suche nach Informationen zu vermeiden, die für das Verfahren nicht relevant sind, und um vertrauliche Informationen zu schützen.
- (45) In Bezug auf Geschäftsgeheimnisse im Sinne der Richtlinie (EU) 2016/943 sollten die nationalen Gerichte befugt sein, spezifische Maßnahmen zu ergreifen, um die Vertraulichkeit von Geschäftsgeheimnissen im Laufe des Verfahrens und nach dessen Abschluss zu gewährleisten und gleichzeitig ein faires und verhältnismäßiges Gleichgewicht zwischen den Interessen des Inhabers des Geschäftsgeheimnisses an der Geheimhaltung und den Interessen der geschädigten Person zu erreichen. Solche Maßnahmen sollten zumindest Maßnahmen umfassen, um den Zugang zu Dokumenten, die Geschäftsgeheimnisse oder mutmaßliche Geschäftsgeheimnisse enthalten, und den Zugang zu Anhörungen auf eine begrenzte Zahl von Personen zu beschränken oder den Zugang zu ausschließlich unkenntlich gemachten Dokumenten oder Mitschriften von Anhörungen zu ermöglichen. Bei der Entscheidung über solche Maßnahmen ist es angemessen, dass die nationalen Gerichte die Notwendigkeit, das Recht auf einen wirksamen Rechtsbehelf und ein faires Verfahren zu gewährleisten, die legitimen Interessen der Parteien und etwaiger Dritter sowie den möglichen Schaden, der einer der Streitparteien oder etwaigen Dritten durch die Gewährung oder Ablehnung dieser Maßnahmen entstehen kann, berücksichtigen.
- (46) Die Beweisführung des Klägers muss erleichtert werden, sofern bestimmte Voraussetzungen erfüllt sind. Ein verbreiteter Mechanismus zur Minderung der Beweisschwierigkeiten eines Klägers sind widerlegbare Tatsachenvermutungen; sie ermöglichen es einem Gericht, das Vorliegen eines Fehlers oder eines ursächlichen Zusammenhangs unter Wahrung der Rechte des Beklagten auf das Vorliegen einer anderen bewiesenen Tatsache zu stützen. Um einen Anreiz zur Einhaltung der Pflicht zur Offenlegung von Informationen zu schaffen, sollten die nationalen Gerichte die Fehlerhaftigkeit eines Produkts vermuten, wenn ein Beklagter einer solchen Verpflichtung nicht nachkommt. Es wurden zahlreiche verbindliche Sicherheitsanforderungen erlassen, um Verbraucher und andere natürliche Personen vor Schäden zu schützen, einschließlich im Rahmen der Verordnung (EU) 2023/988. Um den engen Zusammenhang zwischen den Produktsicherheitsvorschriften und den Haftungsvorschriften zu stärken, sollte die Nichteinhaltung solcher Anforderungen auch zu einer Vermutung der Fehlerhaftigkeit führen. Dies schließt Fälle ein, in denen ein Produkt nicht mit einer Vorrichtung ausgestattet ist, mit der Informationen über die Verwendung des Produkts gemäß dem Unionsrecht oder dem nationalen Recht aufgezeichnet werden können. Gleiches sollte für offensichtliche Funktionsstörungen gelten, wie z. B. bei einer Glasflasche, die bei vernünftigerweise vorhersehbarem Gebrauch platzt, da es unverhältnismäßig ist, vom Kläger den Beweis der Fehlerhaftigkeit zu verlangen, wenn die Umstände derart sind, dass ihr Vorliegen unstrittig ist. Der vernünftigerweise vorhersehbare Gebrauch umfasst den Gebrauch, für den ein Produkt entsprechend den Informationen des Herstellers oder des Wirtschaftsakteurs, der es in Verkehr bringt, bestimmt ist, den gewöhnlichen Gebrauch, der durch die Konzeption und Konstruktion des Produkts bestimmt wird, und den Gebrauch, der vernünftigerweise vorhersehbar ist, wenn ein solcher Gebrauch aus rechtmäßigem und leicht vorhersehbarem menschlichen Verhalten resultieren könnte.
- (47) Wurde festgestellt, dass ein Produkt fehlerhaft ist und — in erster Linie anhand ähnlicher Fälle — dass die Art des entstandenen Schadens typischerweise durch die betreffende Fehlerhaftigkeit verursacht wird, sollte der Kläger nicht verpflichtet sein, den ursächlichen Zusammenhang zu beweisen, sondern dessen Bestehen vermutet werden.
- (48) Die nationalen Gerichte sollten von der Fehlerhaftigkeit eines Produkts oder dem ursächlichen Zusammenhang zwischen dem Schaden und der Fehlerhaftigkeit oder von beidem ausgehen, wenn es für den Kläger trotz der Offenlegung von Informationen durch den Beklagten insbesondere aufgrund der technischen oder wissenschaftlichen Komplexität des Falles übermäßig schwierig wäre, die Fehlerhaftigkeit oder den ursächlichen Zusammenhang oder beides zu beweisen. Dabei sollten sie alle Umstände des Falles berücksichtigen. In solchen Fällen würde die Anwendung des üblichen Beweismaßes, wie es nach nationalem Recht vorgeschrieben ist und häufig eine hohe Wahrscheinlichkeit erfordert, die Wirksamkeit des Rechts auf Schadensersatz beeinträchtigen. Da die Hersteller über Fachwissen verfügen und besser informiert sind als die geschädigte Person, und um eine gerechte Risikoverteilung zu ermöglichen und gleichzeitig eine Umkehr der Beweislast zu verhindern, sollte dieser Kläger in den Fällen, in denen er Schwierigkeiten hat, die Fehlerhaftigkeit zu beweisen, nur nachweisen müssen, dass es wahrscheinlich ist, dass das Produkt fehlerhaft war, oder in den Fällen, in denen er Schwierigkeiten hat, den ursächlichen Zusammenhang zu beweisen, nur nachweisen müssen, dass die Fehlerhaftigkeit des Produkts eine wahrscheinliche Ursache für den Schaden darstellt. Die technische oder wissenschaftliche Komplexität sollte von den nationalen Gerichten von Fall zu Fall unter Berücksichtigung verschiedener Faktoren bestimmt werden. Diese Faktoren sollten Folgendes umfassen: die Komplexität des Produkts (z. B. ein innovatives Medizinprodukt), die Komplexität der verwendeten Technologie (z. B. maschinelles Lernen), die Komplexität der vom Kläger zu analysierenden Informationen und Daten und die Komplexität des ursächlichen Zusammenhangs (z. B. ein Zusammenhang zwischen einem Arznei- oder Lebensmittel

und dem Eintritt eines Gesundheitsproblems oder ein Zusammenhang, der den Kläger zwingen würde, die Funktionsweise eines KI-Systems zu erläutern, um einen Beweis zu erbringen). Die Beurteilung übermäßiger Schwierigkeiten sollte auch von den nationalen Gerichten von Fall zu Fall vorgenommen werden. Während ein Kläger Argumente vorbringen sollte, um übermäßige Schwierigkeiten nachzuweisen, sollte der Beweis solcher Schwierigkeiten nicht verlangt werden. Beispielsweise sollte der Kläger bei einer Klage in Bezug auf ein KI-System weder verpflichtet werden, die spezifischen Merkmale des KI-Systems zu erläutern, noch inwiefern diese Merkmale die Feststellung des ursächlichen Zusammenhangs erschweren, damit das Gericht entscheiden kann, dass übermäßige Schwierigkeiten bestehen. Der Beklagte sollte die Möglichkeit haben, alle Tatbestandsvoraussetzungen, einschließlich des Vorliegens übermäßiger Schwierigkeiten, anzufechten.

- (49) Im Interesse einer gerechten Risikoverteilung sollten Wirtschaftsakteure von der Haftung befreit werden, wenn sie beweisen können, dass besondere entlastende Umstände vorliegen. Sie sollten nicht haftbar sein, wenn sie beweisen können, dass eine andere Person das Produkt gegen ihren Willen aus dem Herstellungsprozess entnommen hat oder dass der Grund für die Fehlerhaftigkeit des Produkts gerade die Einhaltung rechtlicher Anforderungen war.
- (50) Der Zeitpunkt des Inverkehrbringens oder der Inbetriebnahme ist in der Regel der Zeitpunkt, zu dem ein Produkt die Kontrolle des Herstellers verlässt, während es für Lieferanten der Zeitpunkt ist, zu dem sie das Produkt auf dem Markt bereitstellen. Daher sollten Hersteller von der Haftung befreit werden, wenn sie beweisen, dass die Fehlerhaftigkeit, die den Schaden verursacht hat, wahrscheinlich nicht vorlag, als sie das Produkt in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen haben, oder dass die Fehlerhaftigkeit nach diesem Zeitpunkt aufgetreten ist. Da es digitale Technologien den Herstellern jedoch ermöglichen, über den Zeitpunkt des Inverkehrbringens oder der Inbetriebnahme hinaus Kontrolle auszuüben, sollten die Hersteller weiterhin für Fehler haften, die nach diesem Zeitpunkt auftreten und auf unter ihrer Kontrolle stehender Software oder verbundenen Diensten beruhen, sei es in Form von Updates oder Upgrades oder in Form von Algorithmen für maschinelles Lernen. Solche Software oder verbundenen Dienste sollten als unter der Kontrolle des Herstellers stehend gelten, wenn sie von diesem Hersteller bereitgestellt werden oder wenn der Hersteller sie genehmigt oder auf andere Weise ihrer Bereitstellung durch einen Dritten zustimmt. Wenn beispielsweise ein Smart-TV als mit einer Videoanwendung ausgestattet angeboten wird, der Nutzer die Anwendung aber nach dem Erwerb des Fernsehgeräts von der Website eines Dritten herunterladen muss, sollte der Fernsehhersteller neben dem Hersteller der Videoanwendung für Schäden haften, die durch eine etwaige Fehlerhaftigkeit der Videoanwendung verursacht wurden, auch wenn die Fehlerhaftigkeit erst nach dem Inverkehrbringen des Fernsehgeräts entstanden ist.
- (51) Die Möglichkeit für Wirtschaftsakteure, sich der Haftung zu entziehen, indem sie beweisen, dass die Fehlerhaftigkeit entstanden ist, nachdem sie das Produkt in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen haben, sollte eingeschränkt sein, wenn die Fehlerhaftigkeit eines Produkts darin besteht, dass Software-Updates oder -Upgrades fehlen, die erforderlich sind, um Schwachstellen im Bereich der Cybersicherheit zu beheben und die Sicherheit des Produkts aufrechtzuerhalten. Solche Schwachstellen können das Produkt so beeinträchtigen, dass es Schäden im Sinne dieser Richtlinie verursacht. In Anerkennung der Verantwortung der Hersteller nach dem Unionsrecht für die Sicherheit von Produkten während ihres gesamten Lebenszyklus, wie etwa im Rahmen der Verordnung (EU) 2017/745 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁶⁾, sollten die Hersteller auch nicht von der Haftung für Schäden befreit werden, die durch ihre fehlerhaften Produkte verursacht werden, wenn die Fehlerhaftigkeit auf die Nichtbereitstellung von Updates oder Upgrades für die Softwaresicherheit, die erforderlich sind, um die Schwachstellen des Produkts als Reaktion auf sich wandelnde Cybersicherheitsrisiken zu beheben, zurückzuführen ist. Eine solche Haftung sollte nicht gelten, wenn die Bereitstellung oder Installation einer solchen Software außerhalb der Kontrolle des Herstellers liegt, z. B. wenn der Eigentümer des Produkts zur Gewährleistung oder Beibehaltung des Sicherheitsniveaus des Produkts bereitgestellte Updates oder Upgrades nicht installiert. Diese Richtlinie sieht keine Verpflichtung zur Bereitstellung von Updates oder Upgrades für ein Produkt vor.
- (52) Im Interesse einer gerechten Risikoverteilung sollten Wirtschaftsakteure von der Haftung befreit sein, wenn sie beweisen, dass die Fehlerhaftigkeit nach dem Stand der Wissenschaft und Technik — bezogen auf den neuesten Stand zugänglichen objektiven Wissens und nicht auf die tatsächlichen Kenntnisse des betreffenden Wirtschaftsakteurs — in dem Zeitraum, in dem sich das Produkt in der Kontrolle des Herstellers befand, nicht erkannt werden konnte.
- (53) Es kann zu Situationen kommen, in denen zwei oder mehr Parteien für denselben Schaden haften, insbesondere wenn eine fehlerhafte Komponente in ein Produkt integriert ist, das einen Schaden verursacht. In einem solchen Fall sollte die geschädigte Person sowohl gegenüber dem Hersteller, der die fehlerhafte Komponente in sein Produkt integriert hat, als auch gegenüber dem Hersteller der fehlerhaften Komponente selbst Schadensersatz verlangen können. Um den Schutz natürlicher Personen zu gewährleisten, sollten in solchen Situationen alle Parteien gesamtschuldnerisch haftbar gemacht werden.
- (54) Insbesondere im Softwaresektor ist ein hohes Innovationsniveau erforderlich. Um die Innovationskapazität von Klein- und Kleinunternehmen, die Software herstellen, zu unterstützen, sollte es diesen Unternehmen möglich sein, mit Herstellern, die ihre Software in ein Produkt integrieren, vertraglich zu vereinbaren, dass diese bei einer

⁽¹⁶⁾ Verordnung (EU) 2017/745 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 5. April 2017 über Medizinprodukte, zur Änderung der Richtlinie 2001/83/EG, der Verordnung (EG) Nr. 178/2002 und der Verordnung (EG) Nr. 1223/2009 und zur Aufhebung der Richtlinien 90/385/EWG und 93/42/EWG des Rates (ABl. L 117 vom 5.5.2017, S. 1).

fehlerhaften Softwarekomponente, die Schäden verursacht, beim Softwarehersteller keinen Rückgriff nehmen. Solche vertraglichen Vereinbarungen, die in einigen Mitgliedstaaten bereits angewandt werden, sollten zulässig sein, da der Hersteller des Produkts als Ganzes in jedem Fall für eine etwaige Fehlerhaftigkeit des Produkts und seiner Komponenten haftet. Die Haftung gegenüber einer geschädigten Person sollte jedoch niemals durch eine solche vertragliche Vereinbarung eingeschränkt oder ausgeschlossen werden.

- (55) Es kann zu Situationen kommen, in denen die Handlungen und Unterlassungen einer anderen Person als eines potenziell haftbaren Wirtschaftsakteurs zusätzlich zur Fehlerhaftigkeit des Produkts zur Ursache des erlittenen Schadens beitragen, z. B. wenn ein Dritter eine Schwachstelle in der Cybersicherheit eines Produkts ausnutzt. Im Interesse des Verbraucherschutzes sollte in Fällen, in denen ein Produkt fehlerhaft ist — beispielsweise aufgrund einer Schwachstelle, die das Produkt weniger sicher macht als von der breiten Öffentlichkeit berechtigterweise erwartet werden darf —, die Haftung des Wirtschaftsakteurs nicht aufgrund solcher Handlungen oder Unterlassungen Dritter gemindert werden oder entfallen. Es sollte jedoch möglich sein, die Haftung des Wirtschaftsakteurs zu mindern oder auszuschließen, wenn die geschädigten Personen selbst durch Fahrlässigkeit zur Ursache des Schadens beigetragen haben, z. B. wenn die geschädigte Person Updates oder Upgrades, die vom Wirtschaftsakteur bereitgestellt werden und die den Schaden gemildert oder vermieden hätten, fahrlässig nicht installiert hat.
- (56) Das Ziel des Schutzes natürlicher Personen würde unterlaufen, wenn es möglich wäre, die Haftung eines Wirtschaftsakteurs durch vertragliche Bestimmungen einzuschränken oder auszuschließen. Daher sollten keine vertraglichen Ausnahmen zulässig sein. Aus demselben Grund sollte es nicht möglich sein, die Haftung durch Bestimmungen des nationalen Rechts einzuschränken oder auszuschließen, z. B. durch die Festlegung finanzieller Obergrenzen für die Haftung eines Wirtschaftsakteurs.
- (57) Angesichts der Tatsache, dass Produkte im Laufe der Zeit altern und im Zuge des Fortschritts von Wissenschaft und Technik höhere Sicherheitsstandards entwickelt werden, wäre es nicht angemessen, Hersteller für einen unbegrenzten Zeitraum für die Fehlerhaftigkeit ihrer Produkte haftbar zu machen. Daher sollte die Haftung für einen angemessenen Zeitraum gelten, d. h. zehn Jahre nach dem Inverkehrbringen oder der Inbetriebnahme des Produkts (im Folgenden „Ausschlussfrist“), unbeschadet der in Gerichtsverfahren anhängigen Ansprüche. Um zu vermeiden, dass die Möglichkeit des Ersatzes für einen durch ein fehlerhaftes Produkt entstandenen Schaden ungerechtfertigterweise eingeschränkt wird, sollte die Ausschlussfrist auf 25 Jahre verlängert werden, wenn die Symptome einer Körperverletzung nach medizinischem Befund erst mit Verzögerung zutage treten.
- (58) Da es sich bei wesentlich veränderten Produkten im Grunde um neue Produkte handelt, sollte eine neue Ausschlussfrist beginnen, nachdem ein Produkt wesentlich verändert und anschließend auf dem Markt bereitgestellt oder in Betrieb genommen wurde, z. B. infolge einer Wiederaufarbeitung. Updates oder Upgrades, die keine wesentliche Änderung des Produkts darstellen, sollten sich nicht auf die für das Originalprodukt geltende Ausschlussfrist auswirken.
- (59) Die in dieser Richtlinie vorgesehene Möglichkeit, dass ein Wirtschaftsakteur, der beweist, dass die Fehlerhaftigkeit nach dem Stand der Wissenschaft und Technik zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens oder der Inbetriebnahme eines Produkts oder in dem Zeitraum, in dem sich das Produkt in der Kontrolle des Herstellers befand, nicht erkannt werden konnte, sich der Haftung entziehen kann (der sogenannte „Haftungsausschluss für Entwicklungsrisiken“), könnte in einigen Mitgliedstaaten als unzulässige Einschränkung des Schutzes natürlicher Personen angesehen werden. Daher sollte ein Mitgliedstaat durch die Einführung neuer Maßnahmen oder die Änderung bestehender Maßnahmen von dieser Möglichkeit abweichen können, um die Haftung in solchen Fällen auf bestimmte Arten von Produkten auszudehnen, wenn dies als notwendig, verhältnismäßig und durch Ziele im öffentlichen Interesse, etwa jene gemäß dem Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, nämlich öffentliche Ordnung, öffentliche Sicherheit und öffentliche Gesundheit, gerechtfertigt erachtet wird. Um Transparenz und Rechtssicherheit für Wirtschaftsakteure in der gesamten Union sicherzustellen, sollte die Kommission über die Inanspruchnahme einer solchen Ausnahmeregelung vom Haftungsausschluss für Entwicklungsrisiken unterrichtet werden und dann die anderen Mitgliedstaaten informieren. Um ein kohärentes Vorgehen in allen Mitgliedstaaten und die Übereinstimmung mit den Zielen dieser Richtlinie zu erleichtern, sollte die Kommission unverbindliche Stellungnahmen zu den vorgeschlagenen Maßnahmen oder Änderungen abgeben können. Damit Zeit für die Abgabe einer Stellungnahme bleibt, sollte ein Mitgliedstaat, der solche Maßnahmen oder Änderungen vorschlägt, diese vorgeschlagenen Maßnahmen oder Änderungen für einen Zeitraum von sechs Monaten nach ihrer Bekanntgabe an die Kommission zurückstellen, es sei denn, die Kommission gibt früher eine Stellungnahme ab. Eine solche Stellungnahme sollte nach enger Zusammenarbeit zwischen dem betreffenden Mitgliedstaat und der Kommission und gegebenenfalls unter Berücksichtigung der Standpunkte anderer Mitgliedstaaten abgegeben werden. Im Interesse der Rechtssicherheit und zur Erleichterung der Kontinuität von Vereinbarungen gemäß der Richtlinie 85/374/EWG sollte es einem Mitgliedstaat auch möglich sein, bestehende Ausnahmen vom Haftungsausschluss für Entwicklungsrisiken in seinem Rechtssystem beizubehalten.
- (60) Um die einheitliche Auslegung dieser Richtlinie durch die nationalen Gerichte zu erleichtern, sollten die Mitgliedstaaten verpflichtet sein, rechtskräftige Gerichtsurteile zur Produkthaftung im Rahmen dieser Richtlinie zu veröffentlichen, d. h. solche Urteile, gegen die kein Rechtsmittel eingelegt werden kann bzw. die nicht mehr angefochten werden können. Um den Verwaltungsaufwand zu begrenzen, sollten die Mitgliedstaaten lediglich verpflichtet werden, Urteile nationaler Berufungsgerichte oder höchster Instanz zu veröffentlichen.

- (61) Um das Verständnis für die Anwendung dieser Richtlinie auf nationaler Ebene unter anderem zugunsten der Öffentlichkeit, der Angehörigen der Rechtsberufe, der Wissenschaftler und der Mitgliedstaaten zu verbessern, sollte die Kommission eine leicht zugängliche und öffentlich verfügbare Datenbank einrichten und pflegen, die die einschlägigen Urteile sowie Verweise auf einschlägige Urteile des Gerichtshofs der Europäischen Union enthält.
- (62) Die Kommission sollte eine Evaluierung dieser Richtlinie vornehmen. Gemäß Nummer 22 der Interinstitutionellen Vereinbarung vom 13. April 2016 über bessere Rechtsetzung⁽¹⁷⁾ sollte diese Evaluierung auf den fünf Kriterien der Effizienz, der Effektivität, der Relevanz, der Kohärenz und des Mehrwerts beruhen und die Grundlage für die Abschätzung der Folgen möglicher weiterer Maßnahmen bilden. In ihrem Bericht sollte die Kommission die bei ihrer Evaluierung verwendete Berechnungsmethoden angeben. Es ist wichtig, dass die Kommission alle relevanten Informationen so sammelt, dass eine Überregulierung und ein verwaltungstechnischer Aufwand für die Mitgliedstaaten und die Wirtschaftsakteure vermieden werden, indem sie Informationen aus allen relevanten und zuverlässigen Quellen verwendet, einschließlich der Organe, Einrichtungen und sonstigen Stellen der Union, zuständiger nationaler Behörden und international anerkannter Einrichtungen und Organisationen.
- (63) Aus Gründen der Rechtssicherheit gilt diese Richtlinie nicht für Produkte, die vor dem 9. Dezember 2026 in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen wurden. Es sind daher Übergangsregelungen vorzusehen, um die fortdauernde Haftung gemäß der Richtlinie 85/374/EWG für Schäden zu gewährleisten, die durch fehlerhafte Produkte verursacht wurden, die vor diesem Datum in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen wurden.
- (64) Da die Ziele dieser Richtlinie, nämlich die Gewährleistung des Funktionierens des Binnenmarkts, eines unverfälschten Wettbewerbs und eines hohen Schutzniveaus für natürliche Personen, aufgrund des unionsweiten Charakters des Warenmarktes von den Mitgliedstaaten nicht ausreichend verwirklicht werden können, sondern vielmehr wegen der Harmonisierungswirkung gemeinsamer Haftungsvorschriften auf Unionsebene besser zu verwirklichen sind, kann die Union im Einklang mit dem in Artikel 5 des Vertrags über die Europäische Union verankerten Subsidiaritätsprinzip tätig werden. Entsprechend dem in demselben Artikel genannten Grundsatz der Verhältnismäßigkeit geht diese Richtlinie nicht über das für die Verwirklichung dieser Ziele erforderliche Maß hinaus —

HABEN FOLGENDE RICHTLINIE ERLASSEN:

KAPITEL I

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN

Artikel 1

Gegenstand und Ziel

Mit dieser Richtlinie werden gemeinsame Vorschriften über die Haftung von Wirtschaftsakteuren für Schäden, die natürlichen Personen durch fehlerhafte Produkte entstanden sind, und über den Ersatz derartiger Schäden festgelegt.

Ziel dieser Richtlinie ist es, zum reibungslosen Funktionieren des Binnenmarkts beizutragen und gleichzeitig ein hohes Schutzniveau für Verbraucher und andere natürliche Personen sicherzustellen.

Artikel 2

Anwendungsbereich

- (1) Diese Richtlinie gilt für Produkte, die nach dem 9. Dezember 2026 in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen werden.
- (2) Diese Richtlinie gilt nicht für freie und quelloffene Software, die außerhalb einer Geschäftstätigkeit entwickelt oder bereitgestellt wird.
- (3) Diese Richtlinie gilt nicht für Schäden aus nuklearen Unfällen, soweit die Haftung für solche Schäden durch von den Mitgliedstaaten ratifizierte internationale Übereinkommen erfasst ist.
- (4) Diese Richtlinie berührt nicht:
- a) die Anwendbarkeit des Unionsrechts über den Schutz personenbezogener Daten, insbesondere der Verordnung (EU) 2016/679 sowie der Richtlinien 2002/58/EG und (EU) 2016/680;

⁽¹⁷⁾ ABl. L 123 vom 12.5.2016, S. 1.

- b) Ansprüche, die eine geschädigte Person gemäß den nationalen Vorschriften über die vertragliche oder außervertragliche Haftung aus anderen Gründen als der Fehlerhaftigkeit eines Produkts gemäß dieser Richtlinie hat, einschließlich nationaler Vorschriften zur Umsetzung von Unionsrecht;
- c) Ansprüche, die eine geschädigte Person aufgrund einer am 30. Juli 1985 im nationalen Recht bestehenden besonderen Haftungsregelung hat.

Artikel 3

Harmonisierungsgrad

Sofern diese Richtlinie nichts anderes bestimmt, erhalten die Mitgliedstaaten weder von den Bestimmungen dieser Richtlinie abweichendes nationales Recht aufrecht noch führen sie solches ein; dies gilt auch für strengere oder weniger strenge Bestimmungen zur Erreichung eines anderen Schutzniveaus für Verbraucher und andere natürliche Personen.

Artikel 4

Begriffsbestimmungen

Für die Zwecke dieser Richtlinie gelten folgende Begriffsbestimmungen:

1. „Produkt“ bezeichnet jede bewegliche Sache, auch wenn diese in eine andere bewegliche oder unbewegliche Sache integriert oder damit verbunden ist; unter „Produkt“ sind auch Elektrizität, digitale Konstruktionsunterlagen, Rohstoffe und Software zu verstehen;
2. „digitale Konstruktionsunterlage“ bezeichnet eine digitale Version einer beweglichen Sache oder eine digitale Vorlage dafür, die die funktionalen Informationen enthält, die zur Herstellung eines körperlichen Gegenstands erforderlich sind, indem sie die automatische Steuerung von Maschinen oder Werkzeugen ermöglicht;
3. „verbundener Dienst“ bezeichnet einen digitalen Dienst, der so in ein Produkt integriert oder so mit ihm verbunden ist, dass das Produkt ohne ihn eine oder mehrere seiner Funktionen nicht ausführen könnte;
4. „Komponente“ bezeichnet jeden körperlichen oder nicht-körperlichen Gegenstand, Rohstoff oder verbundenen Dienst, der in ein Produkt integriert oder mit dem Produkt verbunden ist;
5. „Kontrolle des Herstellers“ bezeichnet den Umstand, dass
 - a) der Hersteller eines Produkts folgende Handlungen vornimmt oder — wenn es sich um Handlungen Dritter handelt — diese genehmigt bzw. ihnen zustimmt:
 - i) die Integration, Verbindung oder Bereitstellung einer Komponente, einschließlich Software-Updates oder -Upgrades; oder
 - ii) die Änderung des Produkts, einschließlich wesentlicher Änderungen;
 - b) der Hersteller eines Produkts in der Lage ist, Software-Updates oder -Upgrades selbst bereitzustellen oder durch einen Dritten bereitstellen zu lassen;
6. „Daten“ bezeichnet Daten im Sinne des Artikels 2 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2022/868 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁸⁾;
7. „Bereitstellen auf dem Markt“ bezeichnet jede entgeltliche oder unentgeltliche Abgabe eines Produkts zum Vertrieb, Verbrauch oder zur Verwendung auf dem Unionsmarkt im Rahmen einer Geschäftstätigkeit;
8. „Inverkehrbringen“ bezeichnet das erstmalige Bereitstellen eines Produkts auf dem Unionsmarkt;
9. „Inbetriebnahme“ bezeichnet die erstmalige entgeltliche oder unentgeltliche Verwendung eines Produkts in der Union im Rahmen einer Geschäftstätigkeit in Fällen, in denen dieses Produkt vor seiner ersten Verwendung nicht in Verkehr gebracht wurde;
10. „Hersteller“ bezeichnet jede natürliche oder juristische Person, die

⁽¹⁸⁾ Verordnung (EU) 2022/868 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 30. Mai 2022 über europäische Daten-Governance und zur Änderung der Verordnung (EU) 2018/1724 (Daten-Governance-Rechtsakt) (Abl. L 152 vom 3.6.2022, S. 1).

- a) ein Produkt entwickelt, herstellt oder produziert,
 - b) ein Produkt entwerfen oder herstellen lässt oder durch Anbringen ihres Namens, ihrer Marke oder eines anderen Erkennungszeichens auf diesem Produkt als Hersteller auftritt oder
 - c) ein Produkt für den Eigenbedarf entwickelt, herstellt oder produziert;
11. „Bevollmächtigter“ bezeichnet jede natürliche oder juristische Person mit Sitz in der Union, die von einem Hersteller schriftlich beauftragt wurde, im Namen dieses Herstellers bestimmte Aufgaben wahrzunehmen;
12. „Importeur“ bezeichnet jede natürliche oder juristische Person, die ein Produkt aus einem Drittland auf dem Unionsmarkt in Verkehr bringt;
13. „Fulfilment-Dienstleister“ bezeichnet jede natürliche oder juristische Person, die im Rahmen einer Geschäftstätigkeit mindestens zwei der folgenden Dienstleistungen anbietet: Lagerhaltung, Verpackung, Adressierung und Versand eines Produkts, an dem sie kein Eigentumsrecht hat, ausgenommen Postdienste im Sinne des Artikels 2 Nummer 1 der Richtlinie 97/67/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁹⁾, Paketzustelldienste im Sinne des Artikels 2 Nummer 2 der Verordnung (EU) 2018/644 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽²⁰⁾ und alle sonstigen Postdienste oder Frachtverkehrsdienstleistungen;
14. „Lieferant“ bezeichnet jede natürliche oder juristische Person in der Lieferkette, die ein Produkt auf dem Markt bereitstellt, mit Ausnahme des Herstellers und des Importeurs dieses Produkts;
15. „Wirtschaftsakteur“ bezeichnet einen Hersteller eines Produkts oder einer Komponente, einen Anbieter eines verbundenen Dienstes, einen Bevollmächtigten, einen Importeur, einen Fulfilment-Dienstleister oder einen Lieferanten;
16. „Online-Plattform“ bezeichnet eine Online-Plattform im Sinne des Artikel 3 Buchstabe i der Verordnung (EU) 2022/2065;
17. „Geschäftsgeheimnis“ bezeichnet ein Geschäftsgeheimnis im Sinne des Artikels 2 Nummer 1 der Richtlinie (EU) 2016/943;
18. „wesentliche Änderung“ bezeichnet eine Änderung eines Produkts nach dessen Inverkehrbringen oder Inbetriebnahme, auf die Folgendes zutrifft:
- a) Sie wird nach den einschlägigen Vorschriften der Union oder der Mitgliedstaaten über die Produktsicherheit als wesentlich erachtet oder
 - b) in dem Fall, dass die einschlägigen Vorschriften der Union oder der Mitgliedstaaten über die Produktsicherheit keinen Maßstab enthalten, welche Änderungen als wesentlich anzusehen sind, fallen darunter
 - i) Änderungen, die die ursprüngliche Leistung, den ursprünglichen Zweck oder die ursprüngliche Art des Produkts verändern, ohne dass eine solche Änderung in der ursprünglichen Risikobewertung des Herstellers vorgesehen war, und
 - ii) Änderungen, aufgrund derer sich die Art der Gefahr verändert, eine neue Gefahr entsteht oder sich das Risikoniveau erhöht.

KAPITEL II

BESONDERE BESTIMMUNGEN ÜBER DIE HAFTUNG FÜR FEHLERHAFTHE PRODUKTE

Artikel 5

Recht auf Schadensersatz

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass jede natürliche Person, die einen durch ein fehlerhaftes Produkt verursachten Schaden erleidet (im Folgenden „geschädigte Person“), Anspruch auf Schadensersatz gemäß dieser Richtlinie hat.

⁽¹⁹⁾ Richtlinie 97/67/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Dezember 1997 über gemeinsame Vorschriften für die Entwicklung des Binnenmarktes der Postdienste der Gemeinschaft und die Verbesserung der Dienstqualität (ABl. L 15 vom 21.1.1998, S. 14).

⁽²⁰⁾ Verordnung (EU) 2018/644 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 18. April 2018 über grenzüberschreitende Paketzustelldienste (ABl. L 112 vom 2.5.2018, S. 19).

(2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass auch folgende Personen Anspruch auf Schadensersatz nach Absatz 1 geltend machen können:

- a) Personen, auf die der Anspruch der geschädigten Person aufgrund von Unionsrecht oder nationalem Recht oder eines Vertrags übergegangen ist, oder
- b) Personen, die nach Unionsrecht oder nationalem Recht im Namen einer oder mehrerer geschädigter Personen handeln.

Artikel 6

Schaden

(1) Das Recht auf Schadensersatz gemäß Artikel 5 gilt nur für die folgenden Arten von Schäden:

- a) Tod oder Körperverletzung, einschließlich medizinisch anerkannter Beeinträchtigungen der psychischen Gesundheit;
- b) Beschädigung oder Zerstörung von Sachen, mit Ausnahme
 - i) des fehlerhaften Produkts selbst,
 - ii) eines Produkts, das durch eine fehlerhafte Komponente beschädigt wurde, die vom Hersteller dieses Produkts oder unter der Kontrolle dieses Herstellers in das Produkt integriert oder mit diesem verbunden wurde,
 - iii) von Sachen, die ausschließlich für berufliche Zwecke verwendet werden;
- c) Vernichtung oder Beschädigung von Daten, die nicht für berufliche Zwecke verwendet werden.

(2) Der Anspruch auf Schadensersatz gemäß Artikel 5 deckt alle Vermögensschäden ab, die sich aus den in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Schäden ergeben. Der Anspruch auf Schadensersatz erstreckt sich auch auf immaterielle Schäden, die sich aus den in Absatz 1 des vorliegenden Artikels genannten Schäden ergeben, soweit für Schäden dieser Art nach nationalem Recht eine Entschädigung verlangt werden kann.

(3) Dieser Artikel berührt nicht das nationale Recht über den Ersatz von Schäden im Rahmen anderer Haftungsregelungen.

Artikel 7

Fehlerhaftigkeit

(1) Ein Produkt ist als fehlerhaft anzusehen, wenn es nicht die Sicherheit bietet, die eine Person erwarten darf oder die gemäß Unionsrecht oder nationalem Recht vorgeschrieben ist.

(2) Bei der Beurteilung der Fehlerhaftigkeit eines Produktes sind alle Umstände zu berücksichtigen, einschließlich:

- a) der Aufmachung und der Merkmale des Produkts, einschließlich seiner Kennzeichnung, seines Designs, seiner technischen Merkmale, seiner Zusammensetzung und seiner Verpackung und der Anleitungen für Montage, Installation, Gebrauch und Wartung;
- b) des vernünftigerweise vorhersehbaren Gebrauchs des Produkts;
- c) der Auswirkungen der Fähigkeit des Produkts, nach seinem Inverkehrbringen oder seiner Inbetriebnahme weiter zu lernen oder neue Funktionen zu erwerben, auf das Produkt;
- d) der vernünftigerweise vorhersehbaren Auswirkungen anderer Produkte auf das Produkt, bei denen davon ausgegangen werden kann, dass sie zusammen mit dem Produkt verwendet werden, einschließlich durch eine Verbindung mit dem Produkt;
- e) des Zeitpunktes, zu dem das Produkt in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen wurde, oder, wenn der Hersteller nach diesem Zeitpunkt die Kontrolle über das Produkt behält, des Zeitpunktes, in dem das Produkt die Kontrolle des Herstellers verlassen hat;
- f) der einschlägigen Anforderungen an die Produktsicherheit, einschließlich sicherheitsrelevanter Cybersicherheitsanforderungen;

- g) Produktrückrufen oder sonstiger relevanter Eingriffe einer zuständigen Behörde oder eines in Artikel 8 genannten Wirtschaftsakteurs im Zusammenhang mit der Produktsicherheit;
- h) der spezifischen Bedürfnisse der Gruppe von Nutzern, für deren Gebrauch das Produkt bestimmt ist;
- i) im Falle eines Produkts, dessen Zweck gerade darin besteht, Schäden zu verhindern, der Tatsache, dass das Produkt diesen Zweck nicht erfüllt.

(3) Ein Produkt ist nicht allein deshalb als fehlerhaft anzusehen, weil ein besseres Produkt, einschließlich Updates oder Upgrades eines Produkts, bereits in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen wurde oder künftig in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen wird.

Artikel 8

Für fehlerhafte Produkte haftende Wirtschaftsakteure

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die folgenden Wirtschaftsakteure gemäß dieser Richtlinie für Schäden haftbar sind:

- a) der Hersteller eines fehlerhaften Produkts,
- b) der Hersteller einer fehlerhaften Komponente, wenn diese Komponente unter der Kontrolle des Herstellers in ein Produkt integriert oder damit verbunden wurde und die Fehlerhaftigkeit dieses Produkts verursacht hat, unbeschadet der Haftung des Herstellers gemäß Buchstabe a, und
- c) in dem Fall, in dem ein Hersteller eines Produkts oder einer Komponente seinen Sitz außerhalb der Union hat, unbeschadet der Haftung dieses Herstellers:
 - i) der Importeur des fehlerhaften Produkts oder der fehlerhaften Komponente,
 - ii) der Bevollmächtigte des Herstellers und
 - iii) wenn kein Importeur seinen Sitz in der Union hat und es keinen Bevollmächtigten gibt, der Fulfilment-Dienstleister.

Die Haftung des Herstellers gemäß Unterabsatz 1 Buchstabe a erstreckt sich auch auf Schäden, die durch eine fehlerhafte Komponente verursacht werden, wenn diese unter der Kontrolle des Herstellers in ein Produkt integriert oder damit verbunden wurde.

(2) Jede natürliche oder juristische Person, die ein Produkt außerhalb der Kontrolle des Herstellers wesentlich verändert und es anschließend auf dem Markt bereitstellt oder in Betrieb nimmt, gilt für die Zwecke des Absatzes 1 als Hersteller dieses Produkts.

(3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass in Fällen, in denen kein in Absatz 1 genannter Wirtschaftsakteur mit Sitz in der Union ermittelt werden kann, jeder Lieferant des fehlerhaften Produkts haftbar ist, wenn

- a) die geschädigte Person den Lieferanten auffordert, einen in Absatz 1 genannten Wirtschaftsakteur mit Sitz in der Union oder seinen eigenen Lieferanten zu benennen, der ihm dieses Produkt geliefert hat, und
- b) dieser Lieferant nicht binnen eines Monats nach Erhalt der Aufforderung gemäß Buchstabe a einen Wirtschaftsakteur oder seinen eigenen, in Buchstabe a genannten Lieferanten benennt.

(4) Absatz 3 dieses Artikels gilt auch für jeden Anbieter einer Online-Plattform, die es Verbrauchern ermöglicht, Fernabsatzverträge mit Unternehmern abzuschließen, bei dem es sich nicht zugleich um einen Wirtschaftsakteur handelt, sofern die Bedingungen von Artikel 6 Absatz 3 der Verordnung (EU) 2022/2065 erfüllt sind.

(5) Wenn Opfer keinen Schadensersatz erhalten, weil keine der in den Absätzen 1 bis 4 genannten Personen gemäß dieser Richtlinie haftbar gemacht werden kann oder weil die haftbaren Personen zahlungsunfähig sind oder nicht mehr existieren, können die Mitgliedstaaten bestehende nationale sektorspezifische Entschädigungssysteme nutzen oder neue Regelungen nach nationalem Recht einführen, die vorzugsweise nicht aus öffentlichen Mitteln finanziert werden, um Geschädigte, die durch fehlerhafte Produkte einen Schaden erlitten haben, angemessen zu entschädigen.

*Artikel 9***Offenlegung von Beweismitteln**

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass auf Antrag einer Person, die in einem Verfahren vor einem nationalen Gericht Klage auf Ersatz des durch ein fehlerhaftes Produkt verursachten Schadens erhoben (im Folgenden „Kläger“) und Tatsachen vorgetragen und Beweismittel vorgelegt hat, welche die Plausibilität des Schadensersatzanspruchs ausreichend stützen, der Beklagte verpflichtet ist, unter den in diesem Artikel festgelegten Bedingungen in der Verfügungsgewalt des Beklagten befindliche relevante Beweismittel offenzulegen.
- (2) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass auf Antrag eines Beklagten, der Tatsachen vorgetragen und Beweismittel vorgelegt hat, mit denen ausreichend nachgewiesen wird, dass der Beklagte Beweismittel benötigt, um sich gegen eine Schadensersatzklage zu verteidigen, der Kläger verpflichtet ist, im Einklang mit dem nationalen Recht in seiner Verfügungsgewalt befindliche relevante Beweismittel offenzulegen.
- (3) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass sich die Offenlegung von Beweismitteln gemäß den Absätzen 1 und 2 und im Einklang mit nationalem Recht auf das erforderliche und verhältnismäßige Maß beschränkt.
- (4) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass bei der Feststellung, ob die von einer Partei geforderte Offenlegung von Beweismitteln erforderlich und verhältnismäßig ist, die nationalen Gerichte die berechtigten Interessen aller beteiligten Parteien, einschließlich Dritter, berücksichtigen, insbesondere in Bezug auf den Schutz von vertraulichen Informationen und Geschäftsgeheimnissen.
- (5) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die nationalen Gerichte, wenn ein Beklagter verpflichtet wird, Informationen offenzulegen, bei denen es sich um ein Geschäftsgeheimnis oder ein mutmaßliches Geschäftsgeheimnis handelt, befugt sind, auf hinreichend begründeten Antrag einer Partei oder von Amts wegen die spezifischen Maßnahmen zu ergreifen, die erforderlich sind, um die Vertraulichkeit dieser Informationen zu wahren, wenn sie im Laufe des Gerichtsverfahrens oder danach verwendet werden oder auf sie Bezug genommen wird.
- (6) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die nationalen Gerichte in dem Fall, in dem eine Partei verpflichtet wird, Beweismittel offenzulegen, ermächtigt sind, auf hinreichend begründeten Antrag der gegnerischen Partei oder wenn das befassende nationale Gericht dies für sachdienlich erachtet, im Einklang mit dem nationalen Recht vorzuschreiben, dass diese Beweismittel in leicht zugänglicher und leicht verständlicher Form vorgelegt werden, wenn eine derartige Vorlage hinsichtlich der Kosten und des Aufwands für die dazu verpflichtete Partei von dem nationalen Gericht als verhältnismäßig erachtet wird.
- (7) Dieser Artikel berührt nationale Vorschriften über die Offenlegung von Beweismitteln vor einem Verfahren, sofern derartige Vorschriften bestehen, nicht.

*Artikel 10***Beweislast**

- (1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass der Kläger die Fehlerhaftigkeit des Produkts, den erlittenen Schaden und den ursächlichen Zusammenhang zwischen dieser Fehlerhaftigkeit und diesem Schaden zu beweisen hat.
- (2) Die Fehlerhaftigkeit des Produkts wird vermutet, wenn eine der folgenden Bedingungen erfüllt ist:
- a) Der Beklagte unterlässt es, relevante Beweismittel nach Artikel 9 Absatz 1 offenzulegen,
 - b) der Kläger weist nach, dass das Produkt verbindlichen Anforderungen des Unionsrechts oder des nationalen Rechts an die Produktsicherheit nicht entspricht, die vor dem Risiko der Schädigung schützen sollen, die die geschädigte Person erlitten hat, oder
 - c) der Kläger weist nach, dass der Schaden durch eine offensichtliche Funktionsstörung des Produkts bei vernünftigerweise vorhersehbarem Gebrauch oder unter gewöhnlichen Umständen verursacht wurde.
- (3) Der ursächliche Zusammenhang zwischen der Fehlerhaftigkeit des Produkts und dem Schaden wird vermutet, wenn festgestellt wurde, dass das Produkt fehlerhaft und der entstandene Schaden seiner Art nach typischerweise auf den betreffenden Fehler zurückzuführen ist.
- (4) Ein nationales Gericht geht von der Fehlerhaftigkeit des Produkts oder dem ursächlichen Zusammenhang zwischen dessen Fehlerhaftigkeit und dem Schaden oder beidem aus, wenn trotz der Offenlegung von Beweismitteln gemäß Artikel 9 und unter Berücksichtigung aller relevanten Umstände des Falles

- a) es für den Kläger insbesondere aufgrund der technischen oder wissenschaftlichen Komplexität übermäßig schwierig ist, die Fehlerhaftigkeit des Produkts oder den ursächlichen Zusammenhang zwischen dessen Fehlerhaftigkeit und dem Schaden oder beides zu beweisen, und
 - b) der Kläger nachweist, dass es wahrscheinlich ist, dass das Produkt fehlerhaft ist oder dass ein ursächlicher Zusammenhang zwischen der Fehlerhaftigkeit des Produkts und dem Schaden besteht, oder beides.
- (5) Der Beklagte hat das Recht, jede der in den Absätzen 2, 3 und 4 genannten Vermutungen und Annahmen zu widerlegen.

Artikel 11

Haftungsausschluss

(1) Ein Wirtschaftsakteur nach Artikel 8 haftet nicht für Schäden, die durch ein fehlerhaftes Produkt verursacht wurden, wenn er einen der folgenden Umstände beweist:

- a) als Hersteller oder Importeur, dass er das Produkt nicht in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen hat;
- b) als Lieferant, dass er das Produkt nicht auf dem Markt bereitgestellt hat;
- c) dass es wahrscheinlich ist, dass die Fehlerhaftigkeit, die den Schaden verursacht hat, zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens, der Inbetriebnahme oder — bei einem Lieferanten — des Bereitstellens auf dem Markt noch nicht bestanden hat oder dass diese Fehlerhaftigkeit erst nach dem betreffenden Zeitpunkt entstanden ist;
- d) dass die Fehlerhaftigkeit, die den Schaden verursacht hat, darauf zurückzuführen ist, dass das Produkt rechtlichen Anforderungen entspricht;
- e) dass die Fehlerhaftigkeit nach dem objektiven Stand der Wissenschaft und Technik zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens oder der Inbetriebnahme des Produkts oder in dem Zeitraum, in dem sich das Produkt unter der Kontrolle des Herstellers befand, nicht erkannt werden konnte;
- f) als Hersteller einer fehlerhaften Komponente nach Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe b, dass die Fehlerhaftigkeit des Produkts, in das diese Komponente integriert wurde, auf die Gestaltung dieses Produkts oder auf die Anweisungen des Herstellers dieses Produkts an den Hersteller dieser Komponente zurückgeht;
- g) im Falle einer Person, die ein Produkt gemäß Artikel 8 Absatz 2 verändert, dass die Fehlerhaftigkeit, die den Schaden verursacht hat, mit einem Teil des Produkts zusammenhängt, der von der Änderung nicht betroffen ist.

(2) Abweichend von Absatz 1 Buchstabe c wird ein Wirtschaftsakteur nicht von der Haftung befreit, wenn die Fehlerhaftigkeit eines Produkts auf eine der folgenden Ursachen zurückzuführen ist, sofern sie der Kontrolle des Herstellers unterliegt:

- a) einen verbundenen Dienst,
- b) Software, einschließlich Software-Updates oder -Upgrades,
- c) ein Fehlen von Software-Updates oder -Upgrades, die zur Aufrechterhaltung der Sicherheit erforderlich sind,
- d) eine wesentliche Änderung des Produkts.

KAPITEL III

ALLGEMEINE BESTIMMUNGEN ÜBER DIE HAFTUNG

Artikel 12

Haftung mehrerer Wirtschaftsakteure

(1) Unbeschadet des nationalen Rechts über Tatbeiträge und Rückgriffsrechte stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass in Fällen, in denen zwei oder mehr Wirtschaftsakteure für denselben Schaden gemäß dieser Richtlinie haftbar sind, diese gesamtschuldnerisch haftbar gemacht werden können.

(2) Ein Hersteller, der Software als Komponente in ein Produkt integriert, hat kein Rückgriffsrecht gegen den Hersteller einer fehlerhaften Softwarekomponente, die einen Schaden verursacht, wenn

- a) der Hersteller der fehlerhaften Softwarekomponente zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens dieser Softwarekomponente ein Kleinunternehmen oder ein kleines Unternehmen war, d. h. ein Unternehmen, das nach Beurteilung zusammen mit gegebenenfalls allen Partnerunternehmen im Sinne von Artikel 3 Absatz 2 des Anhangs der Empfehlung 2003/361/EG der Kommission ⁽²¹⁾ und verbundenen Unternehmen im Sinne von Artikel 3 Absatz 3 des genannten Anhangs ein Kleinunternehmen im Sinne von Artikel 2 Absatz 3 des genannten Anhangs oder ein kleines Unternehmen im Sinne von Artikel 2 Absatz 2 des genannten Anhangs ist, und
- b) der Hersteller, der diese fehlerhafte Softwarekomponente in das Produkt integriert hat, mit dem Hersteller der fehlerhaften Softwarekomponente vertraglich vereinbart hat, auf dieses Recht zu verzichten.

Artikel 13

Haftungsminderung

(1) Unbeschadet des nationalen Rechts über Tatbeiträge und Rückgriffsrechte stellen die Mitgliedstaaten sicher, dass die Haftung eines Wirtschaftsakteurs nicht gemindert wird oder entfällt, wenn der Schaden durch die Fehlerhaftigkeit eines Produkts und zugleich durch eine Handlung oder Unterlassung eines Dritten verursacht wird.

(2) Die Haftung eines Wirtschaftsakteurs kann gemindert werden oder entfallen, wenn der Schaden durch die Fehlerhaftigkeit des Produkts und zugleich durch ein Verschulden der geschädigten Person oder einer Person, für die die geschädigte Person verantwortlich ist, verursacht wurde.

Artikel 14

Rückgriffsrecht

Wenn mehr als ein Wirtschaftsakteur für denselben Schaden haftbar ist, ist ein Wirtschaftsakteur, der der geschädigten Person Schadensersatz geleistet hat, berechtigt, im Einklang mit dem nationalen Recht Rückgriffsansprüche gegen andere gemäß Artikel 8 haftbare Wirtschaftsakteure geltend zu machen.

Artikel 15

Ausschluss oder Beschränkung der Haftung

Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass die Haftung eines Wirtschaftsakteurs nach dieser Richtlinie gegenüber der geschädigten Person nicht durch eine vertragliche Bestimmung oder durch nationales Recht beschränkt oder ausgeschlossen wird.

Artikel 16

Verjährungsfrist

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass für die Einleitung von Verfahren zur Geltendmachung von Schadensersatzansprüchen, die in den Anwendungsbereich dieser Richtlinie fallen, eine Verjährungsfrist von drei Jahren gilt. Die Verjährungsfrist läuft ab dem Tag, an dem die geschädigte Person Kenntnis von allem Folgendem erlangt hat oder vernünftigerweise hätte erlangen müssen:

- a) dem Schaden,
- b) der Fehlerhaftigkeit,
- c) der Identität des betreffenden Wirtschaftsakteurs, der gemäß Artikel 8 für diesen Schaden haftbar gemacht werden kann.

(2) Nationales Recht über die Hemmung oder Unterbrechung der in Absatz 1 genannten Verjährung wird durch diese Richtlinie nicht berührt.

⁽²¹⁾ Empfehlung 2003/361/EG der Kommission vom 6. Mai 2003 betreffend die Definition der Kleinunternehmen sowie der kleinen und mittleren Unternehmen (ABl. L 124 vom 20.5.2003, S. 36).

*Artikel 17***Ausschlussfrist**

(1) Die Mitgliedstaaten stellen sicher, dass eine geschädigte Person nach Ablauf von zehn Jahren keinen Anspruch auf Schadensersatz gemäß dieser Richtlinie mehr hat, es sei denn, diese geschädigte Person hat in der Zwischenzeit ein Verfahren gegen einen Wirtschaftsakteur eingeleitet, der nach Artikel 8 haftbar gemacht werden kann. Diese Frist beginnt

- a) mit dem Datum, an dem das fehlerhafte Produkt, das den Schaden verursacht hat, in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen wurde, oder
- b) im Falle eines wesentlich veränderten Produkts mit dem Datum, an dem dieses Produkt nach seiner wesentlichen Änderung auf dem Markt bereitgestellt oder in Betrieb genommen wurde.

(2) Wenn eine geschädigte Person aufgrund der Latenzzeit einer Körperverletzung nicht in der Lage war, innerhalb von zehn Jahren nach den Daten in Absatz 1 ein Verfahren einzuleiten, so hat die geschädigte Person abweichend von Absatz 1 nach Ablauf von 25 Jahren keinen Anspruch mehr auf Schadensersatz gemäß dieser Richtlinie, es sei denn, diese geschädigte Person hat in der Zwischenzeit ein Verfahren gegen einen Wirtschaftsakteur eingeleitet, der nach Artikel 8 haftbar gemacht werden kann.

KAPITEL IV

SCHLUSSBESTIMMUNGEN*Artikel 18***Abweichung vom Haftungsausschluss für Entwicklungsrisiken**

(1) Abweichend von Artikel 11 Absatz 1 Buchstabe e können die Mitgliedstaaten in ihren Rechtsordnungen bestehende Maßnahmen beibehalten, wonach ein Wirtschaftsakteur auch dann haftbar ist, wenn er beweist, dass die Fehlerhaftigkeit nach dem objektiven Stand der Wissenschaft und Technik zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens oder der Inbetriebnahme des Produkts oder in dem Zeitraum, in dem sich das Produkt unter der Kontrolle des Herstellers befand, nicht erkannt werden konnte.

Mitgliedstaaten, die gemäß diesem Absatz Maßnahmen beibehalten möchten, teilen der Kommission den Wortlaut der Maßnahmen spätestens 9. Dezember 2026 mit. Die Kommission setzt die anderen Mitgliedstaaten davon in Kenntnis.

(2) Abweichend von Artikel 11 Absatz 1 Buchstabe e können die Mitgliedstaaten in ihren Rechtsordnungen Maßnahmen erlassen oder ändern, wonach ein Wirtschaftsakteur auch dann haftbar ist, wenn er beweist, dass die Fehlerhaftigkeit nach dem objektiven Stand der Wissenschaft und Technik zum Zeitpunkt des Inverkehrbringens oder der Inbetriebnahme des Produkts oder in dem Zeitraum, in dem sich das Produkt unter der Kontrolle des Herstellers befand, nicht erkannt werden konnte.

(3) Die Maßnahmen nach Absatz 2 müssen

- a) auf bestimmte Kategorien von Produkten beschränkt,
- b) durch Ziele im öffentlichen Interesse gerechtfertigt und
- c) insofern verhältnismäßig sein, als sie geeignet sind, die Verwirklichung der angestrebten Ziele zu ermöglichen, und nicht über das hinausgehen, was zur Erreichung dieser Ziele erforderlich ist.

(4) Mitgliedstaaten, die eine Maßnahme nach Absatz 2 erlassen oder ändern möchten, teilen der Kommission den Wortlaut der vorgeschlagenen Maßnahme mit und begründen, inwiefern diese Maßnahme mit Absatz 3 vereinbar ist. Die Kommission setzt die anderen Mitgliedstaaten davon in Kenntnis.

(5) Die Kommission kann innerhalb von sechs Monaten nach Erhalt einer Mitteilung gemäß Absatz 4 eine Stellungnahme zum Wortlaut der vorgeschlagenen Maßnahme und zur Begründung dieser Maßnahme abgeben und trägt dabei allen von anderen Mitgliedstaaten eingegangenen Anmerkungen Rechnung. Derjenige Mitgliedstaat, der diese Maßnahme erlassen oder ändern möchte, stellt sie für sechs Monate nach ihrer Bekanntgabe an die Kommission zurück, es sei denn, die Kommission gibt ihre Stellungnahme früher ab.

*Artikel 19***Transparenz**

(1) Die Mitgliedstaaten veröffentlichen in leicht zugänglicher und elektronischer Form alle rechtskräftigen Urteile ihrer nationalen Berufungsgerichte oder Gerichte höchster Instanz in Verfahren, die gemäß dieser Richtlinie eingeleitet wurden. Die Veröffentlichung eines solchen Urteils erfolgt nach Maßgabe des nationalen Rechts.

(2) Die Kommission richtet eine leicht zugängliche und öffentlich verfügbare Datenbank mit den in Absatz 1 genannten Urteilen ein und unterhält sie.

*Artikel 20***Bewertung**

Die Kommission bewertet bis zum 9. Dezember 2030 und danach alle fünf Jahre die Anwendung dieser Richtlinie und legt dem Europäischen Parlament, dem Rat sowie dem Europäischen Wirtschafts- und Sozialausschuss einen Bericht vor. Diese Berichte enthalten Informationen über die Kosten und den Nutzen der Umsetzung dieser Richtlinie, einen Vergleich mit OECD-Ländern und die Verfügbarkeit einer Produkthaftpflichtversicherung.

*Artikel 21***Aufhebung und Übergangsbestimmung**

Die Richtlinie 85/374/EWG wird mit Wirkung vom 9. Dezember 2026 aufgehoben. Sie gilt jedoch weiterhin für Produkte, die vor diesem Zeitpunkt in Verkehr gebracht oder in Betrieb genommen wurden.

Bezugnahmen auf die aufgehobene Richtlinie gelten als Bezugnahmen auf die vorliegende Richtlinie und sind nach Maßgabe der Entsprechungstabelle im Anhang zu lesen.

*Artikel 22***Umsetzung**

(1) Die Mitgliedstaaten setzen die Rechts- und Verwaltungsvorschriften in Kraft, die erforderlich sind, um dieser Richtlinie bis zum 9. Dezember 2026 nachzukommen. Sie setzen die Kommission unverzüglich davon in Kenntnis.

Bei Erlass dieser Maßnahmen nehmen die Mitgliedstaaten in den Vorschriften selbst oder durch einen Hinweis bei der amtlichen Veröffentlichung auf diese Richtlinie Bezug. Die Mitgliedstaaten regeln die Einzelheiten dieser Bezugnahme.

(2) Die Mitgliedstaaten teilen der Kommission den Wortlaut der wichtigsten nationalen Maßnahmen mit, die sie auf dem unter diese Richtlinie fallenden Gebiet erlassen.

*Artikel 23***Inkrafttreten**

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

*Artikel 24***Adressaten**

Diese Richtlinie ist an die Mitgliedstaaten gerichtet.

Geschehen zu Straßburg am 23. Oktober 2024

Im Namen des Europäischen Parlaments

Die Präsidentin

R. METSOLA

Im Namen des Rates

Der Präsident

ZSIGMOND B. P.

ANHANG

Entsprechungstabelle

Richtlinie 85/374/EWG	Vorliegende Richtlinie
Artikel 1	Artikel 1
—	Artikel 2 Absatz 2
—	Artikel 3
Artikel 2	Artikel 4 Nummer 1
—	Artikel 4 Nummern 2 bis 9, 11 und 13 bis 18
Artikel 3 Absatz 1	Artikel 4 Nummer 10 und Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstaben a und b
Artikel 3 Absatz 2	Artikel 4 Nummer 12 und Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe c Ziffer i
—	Artikel 5
Artikel 3 Absatz 3	Artikel 8 Absatz 3
—	Artikel 8 Absatz 1 Unterabsatz 1 Buchstabe c Ziffern ii und iii und Unterabsatz 2 sowie Absätze 2, 4 und 5
—	Artikel 9
Artikel 4	Artikel 10 Absatz 1
—	Artikel 10 Absätze 2 bis 5
Artikel 5	Artikel 12 Absatz 1
—	Artikel 12 Absatz 2
Artikel 6	Artikel 7
Artikel 7	Artikel 11
Artikel 8	Artikel 13
—	Artikel 14
Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe a	Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe a
Artikel 9 Absatz 1 Buchstabe b	Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe b
—	Artikel 6 Absatz 1 Buchstabe c
—	Artikel 6 Absatz 2
Artikel 9 Absatz 2	Artikel 6 Absatz 3
Artikel 10	Artikel 16
Artikel 11	Artikel 17 Absatz 1

Richtlinie 85/374/EWG	Vorliegende Richtlinie
—	Artikel 17 Absatz 2
Artikel 12	Artikel 15
—	Artikel 19
Artikel 13	Artikel 2 Absatz 5 Buchstaben b und c
—	Artikel 2 Absatz 5 Buchstabe a
Artikel 14	Artikel 2 Absatz 3
—	Artikel 18 Absatz 1
Artikel 15 Absatz 1 Buchstabe b	Artikel 18 Absatz 2
Artikel 15 Absätze 2 und 3	Artikel 18 Absätze 3, 4 und 5
Artikel 16	—
Artikel 17	Artikel 2 Absatz 1
—	Artikel 20
—	Artikel 21
Artikel 18	—
Artikel 19	Artikel 22 Absatz 1
Artikel 20	Artikel 22 Absatz 2
Artikel 21	Artikel 20
—	Artikel 23
Artikel 22	Artikel 24



2024/2860

18.11.2024

BESCHLUSS (EU) 2024/2860 DER KOMMISSION

vom 24. November 2023

SA.32953 (2014/C) — Staatliche Beihilfemaßnahmen zugunsten von Trenitalia S.p.A. — Italien

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2023) 8017)

(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 Unterabsatz 1,

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

nach Aufforderung der anderen Beteiligten zur Stellungnahme gemäß diesem Artikel ⁽¹⁾ und unter Berücksichtigung der eingegangenen Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

- (1) Am 18. April 2011 ging bei der Kommission eine Beschwerde ein, die die mögliche Gewährung einer staatlichen Beihilfe durch Italien zugunsten der Trenitalia S.p.A. (im Folgenden „**Trenitalia**“), einer zur Ferrovie dello Stato Group gehörenden Gesellschaft (im Folgenden „**FS-Gruppe**“), in Form eines Ausgleichs für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Schienengüterverkehr im Rahmen von drei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (im Folgenden „**Maßnahmen**“) betraf. Diese Beschwerde wurde unter dem Aktenzeichen SA.32953 (2014/NN — ex 2011/CP) registriert. Am 26. September 2011 stellte der Beschwerdeführer weitere Auskünfte zur Verfügung.
- (2) Mit Schreiben vom 18. Oktober 2011 leitete die Kommission diese Beschwerde an die italienischen Behörden weiter und bat um Auskünfte zu den Maßnahmen.
- (3) Am 16. November 2011 beantragte Italien eine Verlängerung der Frist für die Beantwortung des Auskunftersuchens, die die Kommission am 24. November 2011 gewährte. Am 14. Dezember 2011 ersuchte Italien um Klarstellungen zum Auskunftersuchen der Kommission, die die Kommission am selben Tag übermittelte. Am 15. Dezember 2011 beantragte Italien eine weitere Verlängerung der Frist für die Übermittlung der erforderlichen Informationen, die am 20. Dezember 2011 gewährt wurde.
- (4) Am 31. Januar 2012 und am 17. Februar 2012 beantwortete Italien das Auskunftersuchen vom 18. Oktober 2011 teilweise. Am 22. Februar 2012 richtete die Kommission ein Erinnerungsschreiben an Italien, in dem sie die fehlenden Informationen anforderte. Am 11. April 2012 übermittelte Italien weitere Informationen im Hinblick auf das Auskunftersuchen der Kommission vom 18. Oktober 2011.
- (5) Am 4. April 2012 ergänzte der Beschwerdeführer seine Beschwerde durch weitere Behauptungen.
- (6) Am 29. Oktober 2012 ersuchte die Kommission Italien um weitere Informationen. Italien übermittelte die angeforderten Informationen am 8. Januar 2013, 11. Januar 2013 und 17. Januar 2013.
- (7) Am 29. Oktober 2013 gingen bei der Kommission weitere Behauptungen des Beschwerdeführers ein.

⁽¹⁾ ABl. C 156 vom 23.5.2014, S. 77.

- (8) Die Kommission teilte Italien mit Schreiben vom 28. März 2014 ihren Beschluss zur Eröffnung des förmlichen Prüfverfahrens nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (im Folgenden „AEUV“) in Bezug auf die vorgenannten Maßnahmen mit (im Folgenden „Einleitungsbeschluss“).
- (9) Der Einleitungsbeschluss betraf auch die mögliche Gewährung einer staatlichen Beihilfe in Form einer kostenlosen Übertragung von Eisenbahninfrastrukturanlagen durch Rete Ferroviaria Italiana S.p.A an Trenitalia und FS Logistica (Sache SA.32179). Die Kommission wird diese Maßnahmen in einem gesonderten Beschluss bewerten. Dieser Beschluss betrifft ausschließlich die Ausgleichsleistungen, die Trenitalia im Rahmen von drei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Schienengüterverkehr gezahlt wurden.
- (10) Am 22. April 2014 beantragte Italien eine Verlängerung der Frist für die Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss, die die Kommission am 28. April 2014 gewährte. Am 21. Mai 2014 beantragte Italien eine weitere Verlängerung der Frist für die Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss, die die Kommission am folgenden Tag gewährte.
- (11) Der Einleitungsbeschluss wurde am 23. Mai 2014 im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht. ^(?) Die Kommission hat die Beteiligten zur Stellungnahme zu den genannten Maßnahmen aufgefordert.
- (12) Am 24. Juni 2014 übermittelte Italien seine Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss. Die Kommission erhielt von drei Beteiligten Stellungnahmen zum Einleitungsbeschluss: Gemeinschaft Europäischer Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (Community of European Railway and Infrastructure Companies, im Folgenden „CER“) nahm am 19. Juni 2014 Stellung; FerCargo, ein Verband privater Schienengüterverkehrsunternehmen, übermittelte am 8. Juli 2014 eine Stellungnahme ^(?); und die FS-Gruppe nahm am 23. Juli 2014 Stellung ⁽⁴⁾.
- (13) Die Kommission leitete die Stellungnahmen der Beteiligten an Italien weiter. Am 20. November 2014 übermittelte Italien seine Stellungnahme zu diesen Stellungnahmen. Am 4. November 2015 ergänzte Italien seine Stellungnahme durch zusätzliche Informationen.
- (14) Am 22. Dezember 2017 richtete die Kommission ein Auskunftersuchen an Italien, das Italien am 5. und 15. Februar 2018 teilweise beantwortete. Am 21. März 2018 fand ein Treffen zwischen den Kommissionsdienststellen und den italienischen Behörden statt. Am 3. April 2018 richtete die Kommission ein weiteres Auskunftersuchen an Italien, das Italien am 23. Mai 2018 beantwortete. Am 18. Dezember 2018 fand ein Treffen der Kommissionsdienststellen mit den italienischen Behörden statt. Im Anschluss an diese Sitzung übermittelte Italien am 18. und 19. Februar 2019 zusätzliche Informationen.
- (15) Anfang 2020 brach die COVID-19-Pandemie aus, was zu einem erheblichen Schock für die Volkswirtschaften der Union führte und eine koordinierte wirtschaftliche Reaktion der Mitgliedstaaten und der Organe der Union erforderte, um die negativen Auswirkungen auf die Wirtschaft der Union abzumildern. Unter diesen außergewöhnlichen Umständen bemühte sich die Kommission, dringend auf Anmeldungen staatlicher Beihilfemaßnahmen, die im Zusammenhang mit dem COVID-19-Ausbruch gewährt wurden, zu reagieren und alle erforderlichen Verfahrenserleichterungen zu schaffen, um ein zügiges Genehmigungsverfahren durch die Kommission zu ermöglichen. ⁽⁵⁾ Während der COVID-19-Krise musste die Kommission den COVID-19-Beihilfemaßnahmen Vorrang einräumen ⁽⁶⁾; infolgedessen hat sich der Abschluss des förmlichen Prüfverfahrens zu den in Rede stehenden Maßnahmen sowie der Abschluss anderer Verfahren verzögert.

^(?) Vgl. Fußnote 1.

^(?) Am 13. Juni 2014 beantragte FerCargo bei der Kommission eine Verlängerung der Frist für die Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss. Der Antrag wurde damit begründet, dass bei allen Mitgliedern des Verbands ausreichende Informationen eingeholt werden mussten. Am 17. Juni 2014 gewährte die Kommission FerCargo eine Fristverlängerung.

⁽⁴⁾ Am 16. Juni 2014 übermittelte die FS-Gruppe der Kommission einen begründeten Antrag auf Verlängerung der Frist für die Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss. Am 17. Juni 2014 räumte die Kommission der FS-Gruppe bis zum 23. Juli 2014 eine Frist zur Stellungnahme ein.

⁽⁵⁾ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, die Europäische Zentralbank, die Europäische Investitionsbank und die Euro-Gruppe — Die koordinierte wirtschaftliche Reaktion auf die COVID-19-Pandemie (COM(2020) 112 final vom 13.3.2020 Abschnitt 5).

⁽⁶⁾ Eine Liste aller Beschlüsse, die die Kommission während der COVID-19-Pandemie nach Artikel 107 Absatz 2 Buchstabe b AEUV, Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe b AEUV erlassen hat sowie die Mitteilung der Kommission — Befristeter Rahmen für staatliche Beihilfen zur Stützung der Wirtschaft angesichts des derzeitigen Ausbruchs von COVID-19 (ABl. C 91 I vom 20.3.2020, S. 1) sind auf folgender Website abrufbar: https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/coronavirus_en (zuletzt abgerufen am 15.11.2023).

- (16) Darüber hinaus startete Russland am 24. Februar 2022 eine militärische Aggression gegen die Ukraine. Die direkten und indirekten Auswirkungen der militärischen Aggression Russlands hatten wirtschaftliche Folgen für den gesamten Binnenmarkt. Diese Situation erforderte eine rasche Reaktion der Kommission, um die unmittelbaren negativen sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen in der Union abzumildern. Unter diesen außergewöhnlichen Umständen wurde die Kommission aufgefordert, umgehend auf Anmeldungen staatlicher Beihilfemaßnahmen zu reagieren, die im Zusammenhang mit der Krise in der Ukraine gewährt wurden. (7) Im Laufe der Jahre 2022 und 2023 musste die Kommission der Prüfung dieser staatlichen Beihilfemaßnahmen Vorrang einräumen (8), wodurch sich der Abschluss des förmlichen Prüfverfahrens in Bezug auf die in dieser Sache zu prüfenden Maßnahmen weiter verzögerte.
- (17) Am 19. Januar 2023 richtete die Kommission ein weiteres Auskunftsersuchen an die italienischen Behörden, das diese am 11. April 2023 beantworteten, nachdem sie um eine Verlängerung der ursprünglichen Frist für die Übermittlung ihrer Antworten gebeten und diese erhalten hatten. Dieses letzte Ersuchen zielte unter anderem darauf ab, die Struktur der FS-Gruppe nach der Umstrukturierung des Frachtgeschäfts von Trenitalia zu klären.
- (18) Am 17. Oktober 2023 verzichtete Italien ausnahmsweise auf seine Rechte gemäß Artikel 342 AEUV in Verbindung mit Artikel 3 der Verordnung Nr. 1 von 1958 (9) und willigte in die Annahme und Notifizierung des vorliegenden Beschlusses in englischer Sprache ein.

2. BESCHREIBUNG DES RECHTLICHEN RAHMENS FÜR DIE ERBRINGUNG VON SCHIENENGÜTERVERKEHRSDIENSTEN

2.1. Liberalisierung des Schienengüterverkehrs in der Union und in Italien

2.1.1. In der Union

- (19) Die Union liberalisierte die Schienengüterverkehrsdienste in drei Wellen.
- (20) Die erste Gesetzgebungsinitiative Anfang der 1990er-Jahre führte zur Annahme der Richtlinie 91/440/EWG des Rates (10), die die Mitgliedstaaten bis zum 1. Januar 1993 umsetzen mussten. Mit diesem Text wurde die Liberalisierung des Schienenverkehrs eingeleitet, indem für internationale Gruppierungen und Eisenbahnunternehmen (11), die kombinierte grenzüberschreitende Güterverkehrsdienste erbringen, ein Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur eingeführt wurde, was mit dem Grundsatz der Trennung zwischen den Tätigkeiten des Infrastrukturbetriebs und des Verkehrs einherging. Dieser Trennungsgrundsatz betraf nicht die Strukturen, sondern die Funktionen, genauer gesagt die Rechnungsführung. In dieser Richtlinie war lediglich (als Option) vorgegeben, dass diese Trennung durch die Schaffung organisch voneinander getrennter Unternehmensbereiche innerhalb desselben Unternehmens oder dadurch verwirklicht wird, dass eine gesonderte Einrichtung mit dem Betrieb der Infrastruktur betraut wird.

(7) Mitteilung der Kommission — Befristeter Krisenrahmen für staatliche Beihilfen zur Stützung der Wirtschaft infolge der Aggression Russlands gegen die Ukraine (ABl. C 131I vom 24.3.2022, S. 1).

(8) Eine Liste aller Beschlüsse, die die Kommission auf der Grundlage des Befristeten Krisenrahmens für staatliche Beihilfen zur Stützung der Wirtschaft infolge der Aggression Russlands gegen die Ukraine im Jahr 2022 erlassen hat, ist auf folgender Website abrufbar: https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/temporary-crisis-and-transition-framework_en (zuletzt abgerufen am 15.11.2023).

(9) Verordnung Nr. 1 zur Regelung der Sprachenfrage für die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft (ABl. 17 vom 6.10.1958, S. 385/58).

(10) Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25).

(11) Gemäß Artikel 1 der Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABl. L 368 vom 17.12.1992, S. 38) bezeichnet der kombinierte Verkehr „Güterbeförderungen zwischen Mitgliedstaaten, bei denen der Lastkraftwagen, der Anhänger, der Sattelanhänger mit oder ohne Zugmaschine, der Wechsellaufbau oder der Container von mindestens 20 Fuß Länge die Zu- und Ablaufstrecke auf der Straße und den übrigen Teil der Strecke auf der Schiene oder auf einer Binnenwasserstraße oder auf See, sofern diese mehr als 100 km Luftlinie beträgt, zurücklegt, wobei der Straßenzu- oder -ablauf erfolgt:

- entweder — für die Zulaufstrecke — zwischen dem Ort, an dem die Güter geladen werden, und dem nächstgelegenen geeigneten Umschlagbahnhof bzw. — für die Ablaufstrecke — zwischen dem nächstgelegenen geeigneten Umschlagbahnhof und dem Ort, an dem die Güter entladen werden,
- oder in einem Umkreis von höchstens 150 km Luftlinie um den Binnen- oder Seehafen des Umschlags.“

Mit anderen Worten: Der kombinierte Verkehr ist eine Form des intermodalen Verkehrs, bei dem der größte Teil der Strecke auf der Schiene, auf Binnenwasserstraßen oder auf dem Seeweg erfolgt und bei dem jede Zu- und/oder Ablaufstrecke auf der Straße streng begrenzt ist.

- (21) Die Richtlinie 91/440/EWG wurde durch die Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹²⁾ geändert, die Teil des sogenannten „**ersten Eisenbahnpakets**“⁽¹³⁾ war, das von den Mitgliedstaaten bis zum 15. März 2003 umgesetzt werden sollte. Mit der Richtlinie 2001/12/EG wurde den Eisenbahnunternehmen ein nichtdiskriminierendes Zugangsrecht für Eisenbahnunternehmen in Bezug auf folgende Arten von Diensten gewährt:
- grenzüberschreitende Güterverkehrsdienste im transeuropäischen Schienengüternetz (Trans-European Rail Freight Network) — TERFN⁽¹⁴⁾ (Artikel 10 Absatz 3);
 - grenzüberschreitende Güterverkehrsdienste im gesamten europäischen Schienennetz ab dem 15. März 2008 (Artikel 10 Absatz 3 Satz 2).
- (22) Um die Sicherheit, Interoperabilität und Öffnung des Schienengüterverkehrsmarktes zu verbessern, hat die Union die Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁵⁾ als Teil des sogenannten „**zweiten Eisenbahnpakets**“ angenommen⁽¹⁶⁾. Mit dieser Richtlinie wurde ein Zugangsrecht für Eisenbahnunternehmen in Bezug auf folgende Arten von Diensten eingeführt:
- grenzüberschreitende Güterverkehrsdienste ab dem 1. Januar 2006 (unter Vorwegnahme der in der Richtlinie 2001/12/EG festgelegten Frist vom 15. März 2008);
 - alle Arten von (nationalen und grenzüberschreitenden) Güterverkehrsdiensten ab dem 1. Januar 2007.
- (23) Infolgedessen öffnete sich der Schienengüterverkehrsmarkt ab dem 15. März 2003 für den Wettbewerb im transeuropäischen Schienengüternetz; ab dem 1. Januar 2006 für den grenzüberschreitenden Güterverkehr im gesamten Netz der Union; und ab dem 1. Januar 2007 für die Kabotage im Schienengüterverkehr. Daher wird davon ausgegangen, dass der Schienengüterverkehr auf Unionsebene seit dem 1. Januar 2007 sowohl für nationale als auch für grenzüberschreitende Dienste vollständig liberalisiert ist.
- (24) Mit der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁷⁾ wurde die Richtlinie 91/440/EWG in der durch die Richtlinie 2001/12/EG und die Richtlinie 2004/51/EG geänderten Fassung mit Wirkung vom 17. Juni 2015 aufgehoben. In Artikel 10 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU ist festgelegt: „Eisenbahnunternehmen erhalten für alle Arten von Schienengüterverkehrsdiensten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in allen Mitgliedstaaten.“

⁽¹²⁾ 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).

⁽¹³⁾ Dieses Paket umfasste auch die 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) sowie die 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).

⁽¹⁴⁾ Ein Eisenbahnnetz von etwa 50 000 km Länge gemäß Artikel 10a und Anhang I der Richtlinie 2001/12/EG, das in Italien die Häfen Ancona, Bari, Brindisi, C. Vecchia, Genua, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Neapel, Piombino, Ravenna, Salerno, Savona, Taranto, Triest und Venedig umfasst.

⁽¹⁵⁾ 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).

⁽¹⁶⁾ Dieses Paket umfasste auch die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44), die 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 die Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 1).

⁽¹⁷⁾ Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32).

2.1.2. *In Italien*

- (25) Mit dem Inkrafttreten des Gesetzesdekrets Nr. 188/2003 vom 8. Juli 2003 ⁽¹⁸⁾ (im Folgenden „**Dekret von 2003**“), mit dem das erste Eisenbahnpaket umgesetzt wurde, hat Italien die Schienengüterverkehrsdienste am 22. Oktober 2003 erstmals liberalisiert. In Bezug auf inländische Güterverkehrsdienste sowie innerstaatliche und grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste, die auf der nationalen Eisenbahninfrastruktur erbracht werden, wurden Eisenbahnunternehmen, die das nationale Schienennetz nutzen, in Artikel 6 des Dekrets von 2003 verschiedene Zugangsrechte gewährt, sofern bestimmte Anforderungen erfüllt waren ⁽¹⁹⁾ — vorbehaltlich der Gegenseitigkeit für im Ausland niedergelassene Eisenbahnunternehmen.
- (26) Italien hat die Richtlinie 2004/51/EG durch das Gesetzesdekret Nr. 162/2007 vom 10. August 2007 (in Kraft seit dem 23. Oktober 2007) umgesetzt. Mit diesem Dekret wurde das Dekret von 2003 dahin gehend geändert, dass den Eisenbahnunternehmen ab dem 23. Oktober 2007 Zugang zum gesamten italienischen Schienennetz unter gerechten, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen für die Durchführung grenzüberschreitender Güterverkehrsdienste und spätestens ab dem 1. Januar 2007 Zugang zur Eisenbahninfrastruktur für alle Arten von Schienengüterverkehrsdiensten gewährt wurde. ⁽²⁰⁾
- (27) Schließlich hat Italien die Richtlinie 2012/34/EU durch das Gesetzesdekret Nr. 112/2015 vom 15. Juli 2015 (in Kraft seit dem 27. Juli 2015) umgesetzt. Mit diesem Dekret wurde das Recht der Eisenbahnunternehmen auf Zugang zum Schienengüterverkehrsmarkt unter gerechten, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen bestätigt, um den Wettbewerb im Eisenbahnsektor zu gewährleisten. ⁽²¹⁾

2.2. **Der Rechtsrahmen für Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Schienengüterverkehr**

2.2.1. *Die Rechtsvorschriften der Union*

- (28) Nach Artikel 93 AEUV sind Beihilfen „[m]it den Verträgen vereinbar ... , die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen“.
- (29) Auf der Grundlage von Artikel 93 AEUV erließ der Rat die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 vom 26. Juni 1969 über mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundene Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (im Folgenden „**Verordnung (EWG) Nr. 1191/69**“). ⁽²²⁾ Mit der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 wurden die Regeln für Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes festgelegt, die im Bereich der Schienenverkehrsdienste vom 1. Juli 1969 bis zum 2. Dezember 2009 für Personenverkehrsdienste und bis zum 3. Dezember 2012 für Güterverkehrsdienste galten (siehe Erwägungsgrund 34).

⁽¹⁸⁾ Gesetzesdekret Nr. 188/2003 vom 8. Juli 2003 (Gazzetta Ufficiale Nr. 170), mit dem die Präsidialdekrete 277/98 vom 8. Juli 1998 (Gazzetta Ufficiale Nr. 187) und 146/99 vom 16. März 1999 (Gazzetta Ufficiale Nr. 119) ersetzt wurden, mit denen die Richtlinien 91/440/EG, 95/18/EG und 95/19/EG umgesetzt wurden.

⁽¹⁹⁾ Eisenbahnunternehmen, die den inländischen Schienengüterverkehr in Italien durchführen wollten, mussten zusätzlich zu der nach Artikel 6 Absatz 1 des Dekrets von 2003 erforderlichen Eisenbahnbetriebslaubnis eine besondere Genehmigung des Ministeriums für Infrastruktur und Verkehr (Artikel 6 Absatz 2 des Dekrets von 2003) im Sinne von Artikel 131 Absatz 1 des Gesetzes Nr. 388 vom 23. Dezember 2000 besitzen. Das letztgenannte Gesetz begründete die Notwendigkeit, eine solche Genehmigung vorzusehen, damit das Ministerium für Infrastruktur und Verkehr die Erhöhung der Eisenbahntarife eindämmen und/oder die wirtschaftliche Lebensfähigkeit der Tätigkeiten des Eisenbahnverkehrs in Italien gewährleisten konnte.

⁽²⁰⁾ Artikel 25 Absatz 1 des Gesetzesdekrets Nr. 162/2007 zur Änderung von Artikel 12 Absatz 1 des Dekrets von 2003. Italien verlangte ab dem 1. Januar 2007 nicht mehr, dass die Eisenbahnunternehmen im Besitz der in Fußnote 19 beschriebenen spezifischen Genehmigung des Ministeriums für Infrastruktur und Verkehr sein mussten.

⁽²¹⁾ Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c des Gesetzesdekrets 112/2015.

⁽²²⁾ Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (ABl. L 156 vom 28.6.1969, S. 1), geändert durch Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991.

- (30) In Artikel 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 sind Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes wie folgt definiert: „Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes sind die Verpflichtungen, die das Verkehrsunternehmen im eigenen wirtschaftlichen Interesse nicht oder nicht im gleichen Umfang und nicht unter den gleichen Bedingungen übernehmen würde“. Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 bestanden aus Betriebspflichten⁽²³⁾, Beförderungspflichten⁽²⁴⁾ und Tarifpflichten⁽²⁵⁾. Die Parameter, die bei der Ermittlung der durch die Auferlegung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes verursachten wirtschaftlichen Nachteile zu berücksichtigen sind, sowie das Ausgleichsverfahren wurden in den Artikeln 5 und 10 bis 13 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 festgelegt. Für den Fall, dass ein Verkehrsunternehmen nicht nur Verkehrsdienste im Rahmen von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, sondern auch andere Tätigkeiten erbrachte, sah Artikel 1 Absatz 5 der genannten Verordnung eine getrennte Buchführung sowie die Einführung von Mechanismen vor, mit denen jegliche Quersubventionierung zwischen der Abteilung für öffentliche Dienstleistungen und der für andere Tätigkeiten zuständigen Abteilung vermieden werden konnte.
- (31) Mit der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91⁽²⁶⁾ des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 wurde den Mitgliedstaaten die Möglichkeit genommen, Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes gegenüber Verkehrsunternehmen beizubehalten oder aufzuerlegen, mit Ausnahme derjenigen, deren Tätigkeit ausschließlich auf die Erbringung von Personenverkehrsdiensten im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr beschränkt war.⁽²⁷⁾ Mit der Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 wurde ein neuer Abschnitt über die öffentlichen Dienstleistungsaufträge eingeführt, der aus einem einzigen Artikel (Artikel 14) besteht und den Mitgliedstaaten die Möglichkeit bietet, öffentliche Dienstleistungsaufträge abzuschließen, um der Öffentlichkeit angemessene Verkehrsdienste zu bieten.⁽²⁸⁾
- (32) Die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates⁽²⁹⁾ regelte die Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr. Diese Verordnung sah vor, dass die Mitgliedstaaten keine Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes auferlegen durften, die mit der Gewährung von Beihilfen nach Artikel 93 AEUV verbunden waren, mit Ausnahme von Tarifpflichten, die nicht unter die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69⁽³⁰⁾ fielen, oder von Verkehrsunternehmen oder -tätigkeiten, auf die die genannte Verordnung nicht anwendbar war.
- (33) Im Altmark-Urteil⁽³¹⁾ stellte der Gerichtshof fest, dass die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 die Umstände abschließend aufführten, unter denen die Behörden der Mitgliedstaaten Beihilfen nach Artikel 93 AEUV gewähren konnten. Dieser Punkt wurde auch im Combus-Urteil⁽³²⁾ vom Gerichtshof bestätigt.
- (34) Mit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽³³⁾ wurden sowohl die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 als auch die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 aufgehoben. Sie trat am 3. Dezember 2009 in Kraft. Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sah jedoch vor, dass die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 für Schienengüterverkehrsdienste für einen Zeitraum von drei Jahren nach Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 weiterhin galt.

⁽²³⁾ Siehe Artikel 2 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69.

⁽²⁴⁾ Siehe Artikel 2 Absatz 4 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69.

⁽²⁵⁾ Siehe Artikel 2 Absatz 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69.

⁽²⁶⁾ Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (ABl. L 169 vom 29.6.1991, S. 1).

⁽²⁷⁾ Artikel 1 Absatz 5 in der geänderten Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 sieht hierzu Folgendes vor: „Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten können jedoch im Stadt-, Vorort- und Regionalpersonenverkehr Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Sinne des Artikel 2 beibehalten oder auferlegen. Die diesbezüglichen Bedingungen und Einzelheiten, einschließlich der Ausgleichsmethoden, sind in den Abschnitten II, III und IV festgelegt.“

⁽²⁸⁾ Siehe Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69.

⁽²⁹⁾ Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates vom 4. Juni 1970 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr (ABl. L 130 vom 15.6.1970, S. 1). Diese Verordnung gilt unbeschadet der Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen und der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates.

⁽³⁰⁾ Im Rahmen der Definition der Tarifpflichten in Artikel 2 Absatz 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69.

⁽³¹⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 24. Juli 2003, Altmark Trans GmbH und Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, Rn. 108.

⁽³²⁾ Urteil vom 16. März 2004, DanskeBusvognmænd/Kommission (im Folgenden „Combus“), T-157/01, ECLI:EU:T:2004:76, Rn. 100.

⁽³³⁾ 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).

- (35) Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gilt nur für die Personenbeförderung auf der Schiene und auf anderen schienengestützten Verkehrsträgern sowie auf der Straße, mit Ausnahme des Güterverkehrs (Artikel 1). In Artikel 9 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 heißt es: „Unbeschadet der Artikel [93, 106, 107 und 108 AEUV] können die Mitgliedstaaten weiterhin andere als die von dieser Verordnung erfassten Beihilfen für den Verkehrssektor nach Artikel [93 AEUV] gewähren, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen.“ Daher musste nach Ablauf des Dreijahreszeitraums (d. h. nach dem 3. Dezember 2012) die Vereinbarkeit von Beihilfen, die für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Schienengüterverkehr gewährt wurden, unmittelbar nach Artikel 93 AEUV geprüft werden.

2.2.2. Die italienische Regelung

- (36) Das Gesetz Nr. 210 vom 17. Mai 1985 ⁽³⁴⁾ (im Folgenden „**Gesetz 210/1985**“) ermächtigte den Staat, Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes gegenüber der FS-Gruppe beizubehalten, aufzuheben oder einzuführen und diese für die unmittelbar mit der Erfüllung dieser Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes verbundenen Kosten zu entschädigen.
- (37) Gemäß Artikel 18 Absätze 1 und 2 des Gesetzes 210/1985 musste der Verkehrsminister per Dekret die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes festlegen, die für die FS-Gruppe aufrechterhalten werden mussten, mit der Möglichkeit, in Zukunft neue Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes aufzuheben und/oder einzuführen oder den Umfang der bereits auferlegten Verpflichtungen zu erweitern. Im Falle der Einführung oder Ausweitung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes erwarb die FS-Gruppe Anspruch auf einen finanziellen Ausgleich für die damit verbundenen Kosten nach den Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69.
- (38) Was insbesondere die Tarifpflichten betrifft, so heißt es in Artikel 16 des Gesetzes 210/1985, dass die Tarife vom Vorstand der FS-Gruppe genehmigt werden, um eine ausgewogene Geschäftsführung zu gewährleisten, die Behörden jedoch per Dekret die Höchsttarife für die Beförderung von Personen und bestimmten Arten von Waren festlegen können. Dieser Artikel sah vor, dass eine etwaige Differenz zwischen den von der öffentlichen Hand vorgeschriebenen Tarifen und den vom Vorstand der FS-Gruppe festgelegten Standardtarifen zu einer Erstattung nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 führen konnte.
- (39) Mit dem Gesetz Nr. 41 vom 28. Februar 1986 ⁽³⁵⁾ (im Folgenden „**Gesetz 41/1986**“) wurden alle Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes abgeschafft, einschließlich der Betriebspflichten und der Tarifpflichten, für die der FS-Gruppe ein Erstattungsanspruch nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 zuerkannt wurde (Artikel 10 Absatz 15). Gemäß den Artikeln 16 und 18 des Gesetzes 210/1985 konnte das Verkehrsministerium jedoch per Dekret die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes auflisten, die aufgrund ihres öffentlichen Interesses und im Rahmen der aus dem Staatshaushalt bereitgestellten Mittel aufrechterhalten werden sollten.
- (40) Am 16. Januar 1990 erließ das Verkehrsministerium das Dekret 1-T (im Folgenden „**Ministerialdekret 1-T/1990**“). Artikel 2 dieses Dekrets enthielt eine Liste der dem FS-Konzern auferlegten Tarifpflichten für die Beförderung bestimmter Kategorien von Personen und Gütern. Diese Liste enthielt Tarifpflichten in Bezug auf:
- den Güterverkehr zwischen dem italienischen Festland und Sardinien gemäß Artikel 12 des Gesetzes Nr. 588 vom 11. Juni 1962 ⁽³⁶⁾ (im Folgenden „**Gesetz Nr. 588/1962**“) zur Festlegung der Kriterien für die Berechnung der Eisenbahntarife für die Verbindungen von und nach Sardinien,
 - den grenzüberschreitenden Güterverkehr über den Hafen Triest und
 - den grenzüberschreitenden Güterverkehr innerhalb der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl.
- (41) Nach Inkrafttreten der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 (Erwägungsgrund 31) haben die italienischen Behörden mit Wirkung vom 1. Juli 1992 die Auferlegung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Wege von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen geregelt und das durch Dekret eingeführte System der einseitigen Auferlegung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes aufgegeben.

⁽³⁴⁾ Gesetz Nr. 210/1985 vom 17. Mai 1985 zur Gründung der Einheit „Ferrovie dello Stato“.

⁽³⁵⁾ Gesetz Nr. 41 vom 28. Februar 1986 über die Bestimmungen über den Jahres- und den Mehrjahreshaushalt des Staates.

⁽³⁶⁾ Artikel 12 des Gesetzes Nr. 588/1962, in dem ein Plan zur Förderung der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung Sardinien aufgestellt wird, besagt, dass für Güter, die im Fährverkehr befördert werden, die auf einer virtuellen Entfernung von 100 km berechneten Eisenbahntarife gelten und dass diese Beförderungen keinen festen Sätzen, Aufschlägen und Sonderabgaben, deren Betrag den in Italien für dieselbe Entfernung und dieselben Waren geltenden Betrag übersteigt, noch Transitkontingenten unterliegen.

- (42) Was die Schienengüterverkehrsdienste betrifft, so hat Italien die in Erwägungsgrund 40 genannten Tarifpflichten für den Zeitraum Juli bis Dezember 1992 in einem am 23. Januar 1991 zwischen dem Verkehrsministerium und der FS-Gruppe geschlossenen öffentlichen Dienstleistungsauftrag umgesetzt. Italien hielt diese Tarifpflichten für das Jahr 1993 aufrecht, indem es am 29. Dezember 1992 mit der FS-Gruppe einen neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrag schloss. In der Folge schloss Italien mit der FS-Gruppe zwei zusätzliche öffentliche Dienstleistungsaufträge für die Zeiträume 1994–1996 und 1997–1999 ab. Mit dem Vertrag für den Zeitraum 1997–1999 wurde eine Kontinuitätsklausel eingeführt, nach der die FS-Gruppe bei Ablauf des Vertrags verpflichtet war, die im Vertrag festgelegten Tarifpflichten bis zur Unterzeichnung der nächsten öffentlichen Dienstleistungsaufträge zu erfüllen.
- (43) Mit den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen wurden für die Zeiträume 1994–1996 bzw. 1997–1999 Tarifpflichten für die folgenden von der FS-Gruppe erbrachten Dienstleistungen festgelegt:
- innerstaatlicher Güterverkehr zwischen dem italienischen Festland und Sardinien gemäß Artikel 12 des Gesetzes 588/1962 zur Festlegung der Kriterien für die Berechnung der Eisenbahntarife für die Verbindungen nach Sardinien;
 - den grenzüberschreitenden Güterverkehr über den Hafen Triest
 - grenzüberschreitender Güterverkehr innerhalb der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl: Diese Verpflichtung ergibt sich aus dem am 21. März 1955 unterzeichneten Abkommen zwischen den Vertretern der Regierungen der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl, das die Anwendung ermäßigter Sätze für den Kohle- und Stahltransport vorsah.
 - innerstaatlicher Schienengüterverkehr über Entfernungen von mehr als 1 000 km; und
 - grenzüberschreitender Schienengüterverkehr zwischen dem italienischen Hafen Triest und Ungarn: gemäß Artikel 5 des bilateralen Abkommens zwischen Italien und Ungarn vom 19. April 1988⁽³⁷⁾, das durch das Gesetz Nr. 440 vom 30. Dezember 1989 (im Folgenden „Gesetz 440/1989“)⁽³⁸⁾, ratifiziert wurde, wurde ein Rabatt von 15 % auf den normalen Tarif für Transitzugfahrten durch Österreich und eine Ermäßigung des normalen Satzes für Transitzugfahrten durch die Länder des (ehemaligen) Jugoslawiens von 50 % eingeführt.
- (44) Im Zeitraum 2000–2014 hat Italien die untersuchten Maßnahmen erlassen. In Abschnitt 3 dieses Beschlusses werden diese Maßnahmen beschrieben.

3. BESCHREIBUNG DER MAßNAHMEN

3.1. Begünstigter

3.1.1. Trenitalia

- (45) Trenitalia wurde im Juni 2000 als vollständig kontrollierte Tochtergesellschaft der Ferrovie dello Stato S.p.A. gegründet, der Holdinggesellschaft der FS-Gruppe, deren einziger Anteilseigner das italienische Wirtschafts- und Finanzministerium ist. Die Gründung von Trenitalia folgte auf die Reform der FS-Gruppe, die im Juli 1998 durch die organisatorische, rechtliche und buchhalterische Trennung der Tätigkeiten der FS-Gruppe (Infrastruktur, Personenbeförderung, Regionalverkehr und Güterverkehr) eingeleitet und durch die Gründung getrennter juristischer Personen weiter verfolgt wurde, die von der FS-Gruppe kontrolliert werden (Trenitalia im Juni 2000 und Rete Ferroviaria Italiana im Juli 2001). Unmittelbar nach ihrer Gründung übernahm Trenitalia die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten von der FS-Gruppe. Trenitalia ist derzeit der größte Eisenbahnbetreiber in Italien und war bis zum 31. Dezember 2016 sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr tätig.

⁽³⁷⁾ Dort heißt es: „Bei der Ein- und Ausfuhr von und nach Ungarn über den Freihafen Triest werden die Eisenbahntarife der staatlichen Grenzbahnhöfe bis zu denen des Freihafens Triest durch Anwendung einer günstigeren Behandlung, als sie in den geltenden Bedingungen und Tarifen der italienischen staatlichen Eisenbahnen vorgesehen ist, bestimmt“, und dass „die Angelegenheiten im Zusammenhang mit den Schienenverkehrsdiensten, einschließlich der Tarife, Gegenstand einer gesonderten Vereinbarung zwischen der staatlichen italienischen Eisenbahngesellschaft und dem ungarischen Betreiber der Eisenbahninfrastruktur nach Konsultation der anderen Eisenbahnverwaltungen der Transitstaaten sein werden“.

⁽³⁸⁾ Durch Artikel 11 des Gesetzes 440/1989 wurde die Geltungsdauer des bilateralen Abkommens auf fünf Jahre begrenzt, die automatisch um jeweils fünf Jahre verlängert werden konnte, wobei jede Partei das Abkommen sechs Monate vor Beginn des jeweiligen Zeitraums kündigen konnte.

3.1.2. Die Umstrukturierung des Frachtgeschäfts der FS-Gruppe im Jahr 2017

- (46) Ab dem 1. Januar 2017 beschloss die FS-Gruppe, ihre Güterverkehrstätigkeiten umzustrukturieren, indem sie alle Tätigkeiten der FS-Gruppe im Bereich der Schienengüterverkehrsdienste in einem einzigen Unternehmen, der Mercitalia-Gruppe⁽³⁹⁾, zusammenfasste⁽⁴⁰⁾. Infolgedessen übertrug die FS-Gruppe das Schienengüterverkehrsgeschäft von Trenitalia (im Folgenden „Frachtgeschäft“) auf eine neu gegründete Gesellschaft Mercitalia Rail S.r.l. (im Folgenden „**Mercitalia Rail**“) (41), die vollständig von Mercitalia Logistics S.p.A. (im Folgenden „**Mercitalia Logistics**“) (42) kontrolliert wird, die ihrerseits ausschließlich von der FS-Gruppe kontrolliert wird. Über Mercitalia Logistics erbringt die FS-Gruppe sowohl herkömmliche als auch kombinierte Güterverkehrsdienste in Italien und im Ausland (43).
- (47) Die Übertragung erfolgte, nachdem Mercitalia Rail die entsprechenden Sicherheitsbescheinigungen erworben hatte, um als Eisenbahnunternehmen auf dem Schienengüterverkehrsmarkt tätig werden zu können. (44) Die Transaktion erfolgte in Form einer angemessenen Ausgliederung aller Vermögenswerte und Verbindlichkeiten des Frachtgeschäfts von Trenitalia zugunsten von Mercitalia Rail (45), einschließlich der Beschäftigten, der Schienenfahrzeuge, der Wartungseinrichtungen, der Handelsverträge und der Investitionen von Trenitalia in Unternehmen, die im Frachttransport- und/oder Logistiksektor tätig sind (46). Da es sich um eine interne Umstrukturierung innerhalb der FS-Gruppe handelte, zahlte Mercitalia Rail Trenitalia keinen Ausgleich für die übertragenen Tätigkeiten.
- (48) Mit Wirkung vom 1. Januar 2017 wurde Mercitalia Rail neuer Eigentümer der Güterverkehrssparte von Trenitalia.

⁽³⁹⁾ Im Jahresfinanzbericht 2017 der FS-Gruppe (abrufbar unter https://www.fsitaliane.it/content/dam/fsitaliane/en/Documents/investor-relations/financial-statements/2017_Annual_report_FS.pdf, zuletzt abgerufen am 15.11.2023) heißt es: „2017 war ein historisches Jahr für [die FS-Gruppe] mit der Gründung von Mercitalia Rail, Trenitalias Spin-off im Frachtsektor. Außerdem wurde Mercitalia Logistics durch die Umwandlung von FS Logistica gegründet und fungiert als Unterholding, die für die Koordinierung aller Logistik- und Frachttransportunternehmen des Konzerns zuständig ist, die zusammen die Mercitalia-[Gruppe] bilden“ (S. 3). In ihren Antworten vom 11. April 2023 erklärten die italienischen Behörden, dass die Mercitalia-Gruppe derzeit aus Mercitalia Logistics und ihren sechs Tochtergesellschaften besteht: Mercitalia Rail, Mercitalia Intermodal S.p.A., Mercitalia Shunting & Terminal S.r.l., TX Logistik und TerAlp.

⁽⁴⁰⁾ Siehe https://www.mercitaliarail.it/content/mercitalia_rail/it/chi-siamo/il-business-merci-del-gruppo-fs-italiane.html (zuletzt abgerufen am 15.11.2023). Wie von den italienischen Behörden in ihren Antworten vom 11. April 2023 erläutert, betraf diese Umstrukturierung die Schienengüterverkehrstätigkeiten von Trenitalia sowie von allen anderen auf dem Schienengüterverkehrsmarkt tätigen Unternehmen der FS-Gruppe.

⁽⁴¹⁾ Das bestehende Unternehmen FS Telco S.r.l. änderte seinen Namen in Mercitalia Rail S.r.l. und begann mit der Verfolgung einer neuen Tätigkeit, nämlich der Erbringung und Vermarktung von Schienengüterverkehrsdiensten, einschließlich Gefahrgütern und Abfällen, in Italien und im Ausland.

⁽⁴²⁾ Die FS Logistica S.p.A., die 2007 gegründet wurde, nachdem Ferrovie dello Stato beschlossen hatte, alle Logistikaktivitäten innerhalb der FS-Gruppe bei einem einzigen speziellen Betreiber zusammenzufassen, änderte ihren Namen im Jahr 2017 in Mercitalia Logistics S.p.A.

⁽⁴³⁾ In ihrem Jahresfinanzbericht für 2017 (vgl. Fußnote 39) stellte die FS-Gruppe fest, dass „die [FS-Gruppe] im Hinblick auf das Frachtgeschäft mit der Gründung der Mercitalia-Gruppe unter der Leitung der Unterholding Mercitalia Logistics S.p.A. ein neues Geschäftsmodell geschaffen hat und verfolgt, das in der Entwicklung integrierter Frachttransport- und Logistiklösungen zu optimalen Marktbedingungen besteht. Innerhalb der [Gruppe] hat der Schienenverkehrsdienst, dem das Fachwissen und die Branchenerfahrung im Frachtgeschäft der Tochtergesellschaft Trenitalia S.p.A. zugute kommt, sich in diesem ersten Jahr gut entwickelt, was zum Teil auf die Integration mit anderen Konzerngesellschaften zurückzuführen ist“ (siehe S. 62).

⁽⁴⁴⁾ Der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur wird nur Eisenbahnunternehmen gewährt, die im Besitz einer gültigen Sicherheitsbescheinigung sind. Aus der Sicherheitsbescheinigung geht hervor, dass das Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem eingerichtet hat und in der Lage ist, seinen rechtlichen Verpflichtungen nachzukommen. Der Rechtsrahmen wurde damals durch die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44) geschaffen, die bis zum 30. Oktober 2020 galt (einschließlich). Mit Wirkung vom 31. Oktober 2020 wurde sie durch die Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 102) aufgehoben.

⁽⁴⁵⁾ In ihren Antworten vom 11. April 2023 übermittelten die italienischen Behörden der Kommission den Ausgliederungsrechtsakt, der am 21. Dezember 2016 von den gesetzlichen Vertretern von Trenitalia und Mercitalia Rail mit Wirkung vom 1. Januar 2017 unterzeichnet wurde. Die Ausgliederung führte zu einer Verringerung des Stammkapitals von Trenitalia und zu einer proportionalen Erhöhung des Kapitals von Mercitalia Rail um einen Betrag, der dem Buchwert des übertragenen Frachtgeschäfts von Trenitalia entsprach.

⁽⁴⁶⁾ Siehe den Jahresfinanzbericht 2017 der FS-Gruppe (vgl. Fußnote 39), S. 174.

3.2. Die Maßnahmen

- (49) Zwischen 2000 und 2014 erhielt Trenitalia vom Staat einen finanziellen Ausgleich in Höhe von insgesamt 1,6 Mrd. EUR für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Bereich der Schienengüterverkehrsdienste im gesamten italienischen Hoheitsgebiet, einschließlich nach/von Sardinien und Sizilien. Diese Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes wurden auf der Grundlage der folgenden drei öffentlichen Dienstleistungsaufträge zwischen dem Ministerium für Infrastruktur und Verkehr (im Folgenden „MIT“) und Trenitalia im Rahmen der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 erbracht.
- Ein erster Vertrag wurde am 18. Oktober 2002 unterzeichnet und galt zunächst für den Zeitraum 1. Januar 2000 bis 31. Dezember 2001 sowie für Personen-⁽⁴⁷⁾ und Güterverkehrsdienste. Dieser Vertrag (im Folgenden „**erster Vertrag**“) wurde zum Zeitpunkt seines Ablaufs durch eine Kontinuitätsklausel automatisch um zwei Jahre bis Ende 2003 verlängert.
 - Ein zweiter Vertrag wurde am 27. März 2007 unterzeichnet und galt zunächst für den Zeitraum vom 1. Januar 2004 bis zum 31. Dezember 2006 sowie ausschließlich für Güterverkehrsdienste. Dieser Vertrag (im Folgenden „**zweiter Vertrag**“) wurde zum Zeitpunkt seines Ablaufs durch eine Kontinuitätsklausel automatisch um zwei Jahre bis Ende 2008 verlängert.
 - Ein dritter Vertrag wurde am 3. Dezember 2012 unterzeichnet und galt für den Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis zum 31. Dezember 2014 und nur für Güterverkehrsdienste (im Folgenden „**dritter Vertrag**“). Die Gültigkeit dieses Vertrags endete am 31. Dezember 2014 ohne Verlängerung.
- (50) Aus dem ersten und dem zweiten Vertrag geht hervor, dass Trenitalia ohne die Verträge die betreffenden Güterverkehrsdienste nicht zu den gleichen Bedingungen kommerziell erbracht hätte⁽⁴⁸⁾. Der dritte Vertrag bezieht sich auf die Verpflichtung der Mitgliedstaaten nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69, dem Unternehmen, dem eine Verpflichtung des öffentlichen Dienstes auferlegt wird, einen Ausgleich zu leisten. Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes bezeichnen Verpflichtungen, die das Verkehrsunternehmen im eigenen wirtschaftlichen Interesse nicht oder nicht im gleichen Umfang und nicht unter den gleichen Bedingungen übernehmen würde.

Tabelle 1

Liste der öffentlichen Dienstleistungsaufträge, die Gegenstand des förmlichen Prüfverfahrens sind

Öffentliche Dienstleistungsaufträge	Geltungsdauer	Unterschrift	Erste Zahlung	Gesamter Ausgleich
I	1.1.2000-31.12.2003	18.10.2002	2003	404,6 Mio. EUR
II	1.1.2004-31.12.2008	27.3.2007	2007	613,7 Mio. EUR
III.	1.1.2009-31.12.2014	3.12.2012	2010	612,1 Mio. EUR

⁽⁴⁷⁾ Da der Einleitungsbeschluss nur Schienengüterverkehrsdienste betraf, fallen Personenverkehrsdienste nicht unter diesen Beschluss.

⁽⁴⁸⁾ Artikel 5 Absatz 1 des ersten Vertrags lautet: „Das Ministerium erkennt an, dass die Güterverkehrsdienste nach Nummer 2 im Folgenden in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der Servicevereinbarungen von 1994–1996 und 1997–1999, mit internationalen Verpflichtungen des Staates, mit dem Ministerialdekret 1-T/1990 und den damit verbundenen rechtlichen Verpflichtungen, auf die dort Bezug genommen wird, erbracht wurden, und erkennt gleichzeitig an, dass sie, wenn sie von der Gesellschaft auf rein kommerzieller Grundlage erbracht worden wären, in einem anderen Umfang oder unter anderen Bedingungen erbracht worden wären als die tatsächlich erbrachten Verpflichtungen.“ In Artikel 2 Absatz 3 des zweiten Vertrags heißt es: „Wenn diese Dienstleistungen von der Gesellschaft auf rein kommerzieller Basis erbracht worden wären, wären sie in einem anderen Umfang oder zu anderen Bedingungen als die tatsächlich erbrachten Dienstleistungen erbracht worden. Insbesondere die Beförderung von Gütern nach und von den beiden größten Inseln gewährleistet die laufenden Verbindungen zum Festland und die Mobilität des Güterverkehrs über lange und sehr lange Strecken und trägt zur Wiederherstellung des territorialen Gleichgewichts bei.“

3.2.1. Erster Vertrag

3.2.1.1. Hintergrund des Abschlusses des ersten Vertrags

- (51) Im Einklang mit der Kontinuitätsklausel, die in dem für den Zeitraum 1997-1999 geschlossenen öffentlichen Dienstleistungsauftrag enthalten war (siehe Erwägungsgrund 42), wandte die FS-Gruppe nach Ablauf dieses Vertrags, d. h. über den 31. Dezember 1999 hinaus, weiterhin Tarifpflichten für ihre Schienengüterverkehrsdienste an.
- (52) Am 18. März 1999 wurde die FS-Gruppe durch eine vom Premierminister erlassene Richtlinie ⁽⁴⁹⁾ („Direttiva“) verpflichtet, einen Geschäftsplan zu erstellen, um die im öffentlichen Dienstleistungsauftrag enthaltenen Verpflichtungen für den Zeitraum 1997-1999 zu aktualisieren. Die FS-Gruppe legte dem MIT im Jahr 1999 ihren Geschäftsplan für 1999-2003 vor. In diesem Geschäftsplan waren auch die Schienengüterverkehrsdienste aufgeführt, die das Unternehmen unter Bedingungen betrieb, die ohne Ausgleich zu kommerziellen Bedingungen nicht rentabel gewesen wären. Das MIT genehmigte im Juli 2000 den Geschäftsplan, in dem die Dienstleistungen aufgeführt waren, deren Aufrechterhaltung es für das öffentliche Interesse als wesentlich erachtete ⁽⁵⁰⁾.
- (53) Trenitalia ⁽⁵¹⁾ und das MIT schlossen den ersten Vertrag am 18. Oktober 2002.

3.2.1.2. Inhalt des ersten Vertrags

- (54) Laut dem ersten Vertrag musste Trenitalia bestimmte Tarifpflichten einhalten (d. h. die Verpflichtung, für bestimmte Dienstleistungen einen Preis zu verlangen, der unter dem marktüblichen Preis gemäß der Tariffkarte von Trenitalia liegt, wenn keine Tarifpflichten bestehen) sowie Verpflichtungen, dass Trenitalia gegen Zahlung einer nach der im Vertrag festgelegten Methode berechneten Ausgleichsleistung tätig werden musste.
- (55) Im ersten Vertrag wurden die bestehenden Tarifpflichten, die im öffentlichen Dienstleistungsauftrag für den Zeitraum 1997–1999 festgelegt wurden (siehe Erwägungsgrund 43), für die folgenden von Trenitalia bereitgestellten Schienengüterverkehrsdienste beibehalten, ohne dass die Parameter für die Festlegung des entsprechenden Ausgleichs geändert wurden:
- *Schienengüterverkehr zwischen dem Festland und Sardinien:* Gemäß Artikel 12 des Gesetzes 588/1962 sah der erste Vertrag einen Ausgleich vor, der als Differenz zwischen dem anhand der tatsächlichen Strecke zwischen Civitavecchia und Golfo Aranci (250 km) berechneten Eisenbahntarif und dem auf einer virtuellen Entfernung von 100 km berechneten Tarif berechnet wurde.
 - *Schienengüterverkehr über Entfernungen von mehr als 1 000 km:* ⁽⁵²⁾ Ziel dieser Verpflichtung war es, die regressiven Kilometerpreise über dem Schwellenwert von 1 000 km aufrechtzuerhalten. Ohne diese Verpflichtung wäre der von Trenitalia für den Güterverkehr angewandte Tarif über den tausendsten Kilometer hinaus (d. h. das Niveau, bei dem die Fixkosten vollständig gedeckt werden) nicht mehr gesunken. ⁽⁵³⁾ Der erste Vertrag sah einen Ausgleich vor, der als Differenz zwischen den Beträgen berechnet wird, die sich aus der Anwendung des theoretischen Kilometerpreises ergeben hätten (der nach dem Zeitpunkt der vollständigen Deckung der Fixkosten nicht mehr sinkt, was dem tausendsten Kilometer entspricht) und den Beträgen, die durch die Anwendung des im Vertrag mit Trenitalia vorgesehenen Kilometerpreises tatsächlich erzielt wurden, der auch über 1 000 km hinaus sank.

⁽⁴⁹⁾ Richtlinie des Ministerpräsidenten vom 18. März 1999, veröffentlicht im italienischen Amtsblatt Nr. 113 vom 17. Mai 1999.

⁽⁵⁰⁾ Diese Dienstleistungen sind in Erwägungsgrund 55 aufgeführt.

⁽⁵¹⁾ Trenitalia übernahm ab ihrer Gründung im Juni 2000 den Schienengüterverkehr von der FS-Gruppe.

⁽⁵²⁾ Diese Verpflichtung betraf nur den innerstaatlichen Verkehr.

⁽⁵³⁾ Im Erläuternden Bericht vom Februar 2002 (Anlage 9.1 zur Antwort Italiens vom 29. Oktober 2012) heißt es: „Der für den Güterverkehr geltende Tarif steigt mit zunehmender Kilometerzahl, jedoch nicht proportional; es gibt eine abnehmende Skala, die in den anfänglichen Kilometertranchen stärker ausgeprägt ist und sich dann allmählich abflacht und fast asymptotisch wird. Nach dem tausendsten Kilometer wird der Tarif jedoch regressiver, was die mit den früheren Dienstleistungsaufträgen eingeführten Tarifpflichten widerspiegelt.“

- *Schieneverkehr von Kohle und Stahl innerhalb der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl*: Der erste Vertrag sah einen Ausgleich vor, der als Differenz zwischen den Einnahmen aus der Anwendung der Tarifpflichten und den Einnahmen, die Trenitalia aus der Anwendung ihres Standardtarifs erzielt hätte, berechnet wurde. Diese Verpflichtung blieb bis zum 1. Mai 2002 in Kraft. ⁽⁵⁴⁾
- *Grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem italienischen Hafen Triest und Ungarn*: Der erste Vertrag sah eine Ausgleichszahlung vor, die auf der Grundlage eines Abschlags von 15 % auf den Normalsatz für Transitfahrten durch Österreich und einer Ermäßigung des Normalsatzes um 50 % für Transitfahrten durch die Länder des ehemaligen Jugoslawiens (Slowenien und Kroatien) gemäß Artikel 5 des Gesetzes 440/1989 berechnet wurde. Durch Artikel 11 des Gesetzes 440/1989 wurde die Geltungsdauer des bilateralen Abkommens zwischen Italien und Ungarn auf fünf Jahre begrenzt, die automatisch um jeweils fünf Jahre verlängert werden konnte, wobei jede Partei das Abkommen sechs Monate vor Beginn des jeweiligen Zeitraums kündigen konnte. Der erste Vertrag sah einen Ausgleich vor, der als Differenz zwischen den Einnahmen aus der Anwendung der Tarifpflichten und den Einnahmen berechnet wurde, die Trenitalia aus der Anwendung ihres Normalsatzes erzielt hätte;
- *Grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste über den Hafen Trieste Marittima*: Gemäß den Bestimmungen des Ministerialdekrets 1-T/1990 sah der erste Vertrag Tarifpflichten für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste vor, bei denen über den Hafen Trieste Marittima ⁽⁵⁵⁾ gefahren wurde und die nicht auf der Grundlage des Gesetzes 440/1989 ⁽⁵⁶⁾ zwischen dem Hafen von Triest und Ungarn durchgeführt wurden. Der Ausgleich entsprach der Differenz zwischen den Einnahmen aus der Anwendung der Tarifpflichten und den Einnahmen, die Trenitalia bei Anwendung ihres Normalsatzes erhalten hätte, multipliziert mit der Gesamtzahl der Güterwagen, die im Hafen Trieste Marittima ein- oder ausgeführt wurden.

(56) Mit dem ersten Vertrag wurden auch neue Tarifpflichten für folgende von Trenitalia erbrachten Schienengüterverkehrsdienste eingeführt:

- *Intermodale Verkehrsdienste auf der Strecke Lyon–Turin*: Am 15. Juli 1999 vereinbarten die FS-Gruppe und die Société Nationale des Chemins de fer Français (im Folgenden „SNCF“) vertraglich einen Abschlag von 30 % auf den Normalsatz für intermodale Verkehrsdienste auf der Strecke Lyon Venissieux–Torino Orbassano. Der Preisnachlass zielte darauf ab, die Verkehrsüberlastung zwischen Italien und Frankreich zu überwinden, die durch die dreijährige Schließung des Mont Blanc-Tunnels nach einem Unfall im März 1999 verursacht wurde. Diese Dienstleistungen ermöglichten an der italienisch-französischen Grenze eine reibungslose Beförderung der im Güterkraftverkehr beförderten Güter, unabhängig von der Länge der Straßenverkehrsstrecke. ⁽⁵⁷⁾ Der erste Vertrag sah einen Ausgleich vor, der als Differenz zwischen den Einnahmen aus der Anwendung der Tarifpflichten und den Einnahmen berechnet wurde, die Trenitalia aus der Anwendung ihres Normalsatzes erzielt hätte. Diese Verpflichtung galt vom 1. Januar 2000 bis Ende 2001.
- *Kombinierte Land-Schiene-Güterverkehrsdienste*: Diese Verpflichtung erstreckte sich nur auf inländische Dienste. Ziel war es, die Wiederherstellung des Gleichgewichts zwischen umweltschädlichen Verkehrsträgern (z. B. Straße) und nachhaltigeren Verkehrsträgern (z. B. Schiene) zu fördern. Diese Regelung galt bis zum 31. Dezember 2003. Der erste Vertrag sah einen Ausgleich vor, der als Differenz zwischen dem Durchschnittspreis des konventionellen Schienenverkehrs ⁽⁵⁸⁾ und dem des kombinierten Verkehrs berechnet und auf das Gesamtaufkommen des kombinierten Verkehrs angewandt wurde.

⁽⁵⁴⁾ Das heißt sechs Monate, nachdem der Beschluss der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten vom 23. Oktober 2001 über die Beendigung des Abkommens vom 21. März 1955 betreffend die Einführung direkter internationaler Eisenbahntarife im Verkehr mit Kohle und Stahl, das zur Beendigung des Abkommens vom 21. März 1955 geführt hat, im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft* veröffentlicht worden war.

⁽⁵⁵⁾ Der Hafen Trieste Marittima ist nur ein Teil des Hafens von Triest; er besteht aus dem Hafenbecken in der Nähe der Lade- und Entladedocks des Hafens (Pier V, VI und VII). Trieste Marittima ist als der Bahnhof Triest „Campo Marzio“ zu verstehen, bei dem es sich um die wichtigste Infrastruktur für die genannten Docks handelt.

⁽⁵⁶⁾ Im Ministerialdekret Nr. 239/T vom 13. April 1992 wurde klargestellt, dass diese Tarifpflichten nicht zu den im Gesetz 440/1989 vorgesehenen Verpflichtungen hinzugerechnet werden können.

⁽⁵⁷⁾ Mit anderen Worten: Der im Straßenverkehr zurückgelegte Teil des Transports war nicht begrenzt und konnte den Teil des Eisenbahntransports übersteigen (vgl. Fußnote 11).

⁽⁵⁸⁾ Konventioneller Schienenverkehr bezieht sich auf Verkehrsdienste, die vom Ausgangs- bis zum Bestimmungsort ausschließlich auf der Schiene durchgeführt werden.

- (57) Darüber hinaus wurde Trenitalia durch den ersten Vertrag verpflichtet, „Fährüberfahrten und Manövriertdienste für den Güterverkehr zwischen dem Festland und den Inseln Sardinien/Sizilien durchzuführen“. Diese Verpflichtungen ermöglichten die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten zwischen dem Festland und den beiden Inseln, wobei die Züge auf den Seestrecken der Strecke auf Fähren transportiert wurden. Der Ausgleich deckte die von Trenitalia an den Infrastrukturbetreiber gezahlten Gebühren für die Erbringung von Fährüberfahrten und Manövriertdiensten ab, die auf der Grundlage eines Umschlagpreises für Ein- und Ausschiffung und eines Einheitspreises für Fahrkosten, multipliziert mit der Anzahl der durchgeführten Fahrten, berechnet wurden.
- (58) Nach Artikel 8 des ersten Vertrags war Trenitalia verpflichtet, dem MIT die zertifizierten Jahresabschlüsse über die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes für das Jahr 2001 zu übermitteln.
- (59) Nach Artikel 10 des ersten Vertrags war Trenitalia bei Ablauf des ersten Vertrags verpflichtet, die unter den ersten Vertrag fallenden Dienstleistungen bis zur Kündigung durch das MIT weiter zu erbringen.⁽⁵⁹⁾ Die Ausgleichszahlungen für zusätzliche Dienstmonate durften ein Zwölftel des für 2001 festgesetzten jährlichen Ausgleichs nicht übersteigen. Im Fall des Erlasses von Rechtsvorschriften, die mit der Verpflichtung zur Fortsetzung des Dienstes unvereinbar gewesen wären, war Trenitalia berechtigt, die Erbringung der im Rahmen der Kontinuitätsklausel erbrachten Dienstleistungen auszusetzen, unbeschadet des Ausgleichs, der für die bis zu diesem Zeitpunkt erbrachten Leistungen geschuldet wurde, nach den Verfahren der Artikel 4 und 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69.
- (60) In Artikel 11 des ersten Vertrags wurde für jeden Verstoß gegen eine der in den Erwägungsgründen 55 bis 57 aufgeführten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes eine Vertragsstrafe von bis zu 250 000 EUR festgesetzt.
- (61) Die Ausgleichszahlungen für die Jahre 2000–2003 (356,4 Mio. EUR) wurden 2003 (237,6 Mio. EUR) und 2005 (118,8 Mio. EUR) von Italien gezahlt.

3.2.2. Der zweite Vertrag

3.2.2.1. Hintergrund des Abschlusses des zweiten Vertrags

- (62) 62. Nach Ablauf des ersten Vertrags (31. Dezember 2001) führte Trenitalia die im Rahmen des ersten Vertrags auferlegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes gemäß der Kontinuitätsklausel (siehe Erwägungsgrund 59) weiter durch. Die im ersten Vertrag vorgesehenen Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes in Bezug auf die folgenden Dienstleistungen waren jedoch nicht mehr wirksam:
- ab dem 1. Januar 2002 für intermodale Verkehrsdienste auf der Strecke Lyon–Turin (siehe Erwägungsgrund 56);
 - ab dem 1. Mai 2002 für den Schienenverkehr von Kohle und Stahl innerhalb der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl nach der Beendigung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (siehe Erwägungsgrund 55);
 - ab dem 1. Januar 2004 für den kombinierten Schienengüterverkehr (siehe Erwägungsgrund 56).
- (63) Aus dem Bericht, den Trenitalia dem MIT über die finanziellen Kosten von Trenitalia im Jahr 2005 für die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des ersten Vertrags vorgelegt hat, geht hervor, dass der erste Vertrag in Bezug auf den Güterverkehr zwischen dem Festland und den Inseln Sardinien/Sizilien nur die Kosten für die Überfahrt mit Fähren und Manövriertdienste abdeckte und nicht die zusätzlichen Kosten berücksichtigte, die Trenitalia für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes zwischen dem Festland und Sardinien/Sizilien getragen hat. Zur Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des ersten Vertrags musste Trenitalia mehrere Bahnhöfe und Infrastrukturen in Sardinien und Sizilien verwalten und unterhalten, um das Be- und Entladen der Güter zu organisieren. Diese Kosten sind im Rahmen des ersten Vertrags nicht berücksichtigt worden, obwohl sie tatsächlich von Trenitalia getragen wurden und in unmittelbarem Zusammenhang mit der Erfüllung der mit dem ersten Vertrag auferlegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes standen.

⁽⁵⁹⁾ In Artikel 10 des ersten Vertrags hieß es ferner ausdrücklich, dass das MIT die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes und die Kriterien für die Bestimmung der entsprechenden Ausgleichsleistung unter Berücksichtigung des geltenden Deregulierungsprozesses und auf der Grundlage von noch durchzuführenden Studien und eingehenden Analysen neu festlegen muss.

- (64) Daraufhin erstellte das MIT im Laufe des Jahres 2006 einen neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrag. Trenitalia und das MIT schlossen am 27. März 2007 den zweiten Vertrag für den Zeitraum 2004–2006, in dem die von Trenitalia im Rahmen der im ersten Vertrag enthaltenen Kontinuitätsklausel erbrachten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes anerkannt wurden.

3.2.2.2. Inhalt des zweiten Vertrags

- (65) Mit dem zweiten Vertrag wurden weiterhin dieselben Tarifpflichten (mit denselben Parametern zur Bestimmung der Höhe des Ausgleichs) auferlegt, die bereits im ersten Vertrag enthalten waren ⁽⁶⁰⁾:
- die regressiven Tarifpflichten für den Schienengüterverkehr über Entfernungen von mehr als 1 000 km;
 - die Tarifpflichten für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr zwischen dem Hafen Triest und Ungarn;
 - die Tarifpflichten für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr über den Hafen Trieste Marittima;
 - die Tarifpflichten für den Schienengüterverkehr zwischen dem Festland und Sardinien.
- (66) Mit dem zweiten Vertrag wurde Trenitalia auch weiterhin die Verpflichtung auferlegt, wie im ersten Vertrag (siehe Erwägungsgrund 57) Fahrüberfahrten und Manövrierdienste (für den Verkehr nach/von Sardinien und Sizilien) durchzuführen.
- (67) Im Gegensatz zum ersten Vertrag sah der zweite Vertrag eine zusätzliche Verpflichtung vor, wodurch Trenitalia eine bestimmte Anzahl von Bahnhöfen bedienen musste, die in Anhang 1 des zweiten Vertrags für Güterverkehrsdienste nach/von Sardinien und Sizilien aufgeführt waren, um das gleiche Volumen an Schienengüterverkehrsdiensten zu/von diesen Inseln im Jahr 2004 aufrechtzuerhalten.
- (68) Infolgedessen wurde mit dem zweiten Vertrag auch eine neue Ausgleichsmethode für die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes eingeführt, die nach/von Sardinien und Sizilien erbracht wurden. Auf diese Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes entfielen mehr als 70 % der Ausgleichszahlungen im Rahmen des zweiten Vertrags. Im Gegensatz zum ersten Vertrag (siehe Erwägungsgründe 55 bis 57) deckten die Ausgleichsleistungen, die Trenitalia im Rahmen des zweiten Vertrags gewährt wurden, die Differenz zwischen den Kosten für die Organisation der Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem Festland und Sizilien/Sardinien (einschließlich des Betriebs der Bahnhöfe) und den Einnahmen aus diesen Dienstleistungen (einschließlich der Ausgleichszahlungen zur Deckung der Tarifpflichten und der an den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur gezahlten Gebühren) ab.
- (69) So wurde der Gesamtausgleich für die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes für Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem Festland und Sizilien/Sardinien auf der Grundlage der Gewinn- und Verlustrechnung von Trenitalia für diese Dienste berechnet. Konkret wurden in dieser Gewinn- und Verlustrechnung die Einnahmen aus der Beförderung von Gütern (einschließlich des Ausgleichs für entgangene Einnahmen aus der Anwendung von Tarifpflichten) sowie Nebeneinnahmen berücksichtigt. ⁽⁶¹⁾ Auf der Kostenseite wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung alle Kosten im Zusammenhang mit der Durchführung von Schienengüterverkehrsdiensten zwischen dem Festland und Sardinien/Sizilien (berechnet als Einheitskosten je Zugkilometer) sowie die Kosten für die Überfahrt, das Manövrieren der Wagen sowie der Verwaltung der Bahnhöfe und ihrer Anlagen berücksichtigt. Der Ausgleich umfasste einen Gewinn, der sich aus den gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten und dem aufgewendeten Kapital von Trenitalia ergab.
- (70) Schließlich sah der zweite Vertrag auch die Verpflichtung vor, alle Nebentätigkeiten im Zusammenhang mit der Erbringung aller unter den zweiten Vertrag fallenden Schienengüterverkehrsdienste zu planen und zu koordinieren (insbesondere Wartung und Überholung von Schienenfahrzeugen, optimale Sicherheitsbedingungen, administrative und kommerzielle Tätigkeiten zur Unterstützung der Dienstleistungsverwaltung).

⁽⁶⁰⁾ Italien erlegte im Rahmen des zweiten Vertrags keine Verpflichtungen mehr auf für den Schienengüterverkehr mit Kohle und Stahl innerhalb der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (siehe Erwägungsgrund 55), für intermodale Verkehrsdienste auf der Strecke Lyon–Turin (siehe Erwägungsgrund 56) und für den kombinierten Güterverkehr, der seit dem 1. Januar 2004 de facto nicht mehr bereitgestellt wurde (siehe Erwägungsgrund 55).

⁽⁶¹⁾ Nebeneinnahmen sind Erträge aus anderen Gütern oder Dienstleistungen als dem Kerngeschäft eines Unternehmens (in diesem Fall Schienengüterverkehrsdienste).

- (71) Der zweite Vertrag sah die Zahlung des Gesamtbetrags des Ausgleichs in Form einer pauschalen jährlichen Gebühr vor, die in zwei Raten zu zahlen war (80 % des Betrags wurde jährlich gezahlt, nachdem Trenitalia seine jährlichen Wirtschaftsprognosen bis zum 30. Juni des auf das Bezugsjahr folgenden Jahres vorgelegt hatte, und die restlichen 20 % des Betrags nach Vorlage des zertifizierten Jahresabschlusses durch Trenitalia). Nach Artikel 5 Absatz 2 des zweiten Vertrags musste Trenitalia ihre von Rechnungsprüfern zertifizierten und gemäß Artikel 5 Absatz 3 des Dekrets von 2003 erstellten Jahresabschlüsse dem MIT bis zum 30. September des auf das Bezugsjahr folgenden Jahres zur Überprüfung übermitteln. Innerhalb von 45 Tagen nach Erhalt dieser Jahresabschlüsse musste das MIT diese sowie die Zahl der von Trenitalia tatsächlich erbrachten Dienstleistungen überprüfen.
- (72) Im zweiten Vertrag wurde auf der Grundlage der Haushaltsvorausschätzung des Ministeriums für Wirtschaft und Finanzen für das entsprechende Jahr der maximale jährliche Ausgleich für die Erfüllung aller im zweiten Vertrag für die Jahre 2004–2006 vorgesehenen Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes festgelegt. Der gewährte jährliche Gesamtausgleich durfte keinesfalls die tatsächliche finanzielle Belastung von Trenitalia für jedes Jahr des Dreijahreszeitraums 2004–2006 übersteigen, wie sie aus den zertifizierten Jahresabschlüssen hervorging. Wenn der gezahlte Ausgleich die von Trenitalia tatsächlich getragene finanzielle Belastung überstieg, zog das MIT nach Vorlage des Jahresabschlusses durch Trenitalia am 30. September jedes Jahres den entsprechenden Überschussbetrag von dem zu zahlenden Ausgleich ab.⁽⁶²⁾
- (73) Artikel 9 des zweiten Vertrags sah eine Vertragsstrafe in Höhe von 50 000 EUR für die Nichteinhaltung einer der Trenitalia im Rahmen des zweiten Vertrags auferlegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes vor, die von dem zu leistenden Ausgleich abzuziehen war.⁽⁶³⁾
- (74) Mit Artikel 12 des zweiten Vertrags wurde die Laufzeit des zweiten Vertrags bis zur Kündigung durch das MIT verlängert. Eine solche Kündigung musste mindestens 90 Tage im Voraus erfolgen und konnte die Beendigung einiger oder aller Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, die Gegenstand des Vertrags waren, betreffen. Nach diesem Artikel hat Trenitalia die unter den zweiten Vertrag fallenden Schienengüterverkehrsdienste über dessen Ende hinaus bis zur Kündigung durch das MIT weitergeführt. Die Ausgleichszahlungen für weitere Dienstmonate durften ein Zwölftel des für 2004 festgesetzten jährlichen Ausgleichs nicht übersteigen. Im Fall des Erlasses von Rechtsvorschriften, die mit der Verpflichtung zur Fortsetzung des Dienstes unvereinbar gewesen wären, war Trenitalia berechtigt, die Erbringung der im Rahmen der Kontinuitätsklausel erbrachten Dienstleistungen auszusetzen, unbeschadet des Ausgleichs, der für die bis zu diesem Zeitpunkt erbrachten Leistungen geschuldet wird, nach den Verfahren der Artikel 4 und 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69.
- (75) Der Gesamtausgleich, den Trenitalia im Rahmen des zweiten Vertrags erhielt, belief sich auf 613,7 Mio. EUR. Der Ausgleich für das Jahr 2004 (118,8 Mio. EUR) wurde 2007 nach Unterzeichnung des Vertrags gezahlt⁽⁶⁴⁾. Die Ausgleichszahlungen für die in den Folgejahren (d. h. in den Jahren 2005, 2006, 2007 und 2008) erbrachten Dienstleistungen erfolgten zwischen 2007 und 2009 in zwei Tranchen:
- 80 % des Betrags wurden gezahlt, nachdem Trenitalia einem Antrag zusammen mit der Vorlage der jährlichen Entwicklung der wirtschaftlichen Parameter, die zur Überwachung der Genauigkeit des geschätzten Ausgleichs herangezogen wurden, beim MIT stellte;
 - 20 % des Betrags wurden nach Vorlage der zertifizierten Jahresabschlüsse gezahlt.

⁽⁶²⁾ Siehe Artikel 4 Absatz 2 des zweiten Vertrages.

⁽⁶³⁾ Ad-hoc-Sanktionen wurden verhängt im Fall von: dem Versäumnis, dem MIT Buchführungsdaten zu übermitteln; der Nichteinhaltung der in Artikel 6 Absatz 2 des zweiten Vertrags vorgesehenen Dienstleistungsqualitätsverpflichtungen; der Nichteinhaltung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Zusammenhang mit der Führung eines spezifischen Verzeichnisses von öffentlich zugänglichen Anlagen für den Güterverkehr von und nach Sardinien und Sizilien.

⁽⁶⁴⁾ Die Zahlung des Ausgleichs für das Jahr 2004 war in Artikel 5 Absatz 4 des zweiten Vertrags festgelegt, in dem anerkannt wurde, dass Trenitalia im Jahr 2004 die in Artikel 2 Absatz 1 festgelegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes erfüllt hatte, wie sie in Anhang 1 aufgeführt sind, und dass die Verpflichtungen aus Artikel 3 erfüllt wurden. „Daher ist der Ausgleich ohne weitere Erfüllung der Verpflichtungen an das Unternehmen zu zahlen.“

3.2.3. Dritter Vertrag

3.2.3.1. Hintergrund des Abschlusses des dritten Vertrags

3.2.3.1.1. Auslaufen der durch den zweiten Vertrag auferlegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes

- (76) Mit Ablauf des zweiten Vertrags (31. Dezember 2006) führte Trenitalia die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes gemäß Artikel 12 des zweiten Vertrags weiter.
- (77) Am 17. Januar 2008 wies Trenitalia das MIT jedoch darauf hin, dass die voraussichtlichen Kosten für die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des zweiten Vertrags den von Italien für das Jahr 2008 zu zahlenden Ausgleich erheblich überstiegen. ⁽⁶⁵⁾ Angesichts des erheblichen Risikos nicht entschädigter Verluste teilte Trenitalia dem MIT mit, dass es die im Rahmen des zweiten Vertrags erbrachten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes verringern und insbesondere die nach/von Sardinien und Sizilien erbrachten Dienstleistungen aussetzen müsse, da sie im Rahmen des zweiten Vertrags die größten Verluste aufwiesen.
- (78) Am 18. Januar 2008 nahm das MIT die erheblichen Verluste von Trenitalia zur Kenntnis und erklärte sich bereit, den Umfang der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes zu überprüfen, um die Risiken einer Unterkompensation zu mindern, der Trenitalia im Jahr 2008 insbesondere bei den Verkehrsdiensten nach/von Sardinien entstanden ist.
- (79) Am 28. Mai 2008 forderte das MIT Trenitalia auf, Daten über die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des zweiten Vertrags vorzulegen, insbesondere Finanzdaten (gemeldete Kosten und Einnahmen) und Transportdaten (Anzahl der Tonnen beförderter Güter, gefahrene Zugkilometer, durchschnittliche Entfernung usw.). Die italienischen Behörden beabsichtigten, den Bedarf an Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes zu überprüfen, wobei sie insbesondere die Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarkts nach seiner vollständigen Liberalisierung ab dem 1. Januar 2007 nachverfolgen wollten (siehe Erwägungsgrund 23).
- (80) Mit Schreiben vom 27. Oktober 2008 teilte das MIT Trenitalia mit, dass es beabsichtige, den Umfang der Trenitalia auferlegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes in Bezug auf den Schienengüterverkehr nach Sardinien zu überprüfen, und dass ein neuer, ab dem 1. Januar 2009 geltender öffentlicher Dienstleistungsauftrag erforderlich sei, um der Änderung des Umfangs der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes Rechnung zu tragen. In diesem Schreiben wies das MIT darauf hin, dass es gemeinsam mit der Region Sardinien beschlossen habe, den Güterverkehr zwischen Sardinien und dem Festland neu zu organisieren; der Schienenverkehr auf Sardinien solle aufgegeben werden und für den Güterverkehr auf dieser Insel solle nur die Straße genutzt werden. ⁽⁶⁶⁾ Darüber hinaus räumte das MIT ein, dass die von Trenitalia unter den im zweiten Vertrag festgelegten Bedingungen erbrachten Schienengüterverkehrsdienste nach Sardinien mit erheblichen Kosten verbunden seien.
- (81) Am 19. Dezember 2008 übermittelte Trenitalia die von den italienischen Behörden angeforderten Daten. Auf der Grundlage dieser Daten belegten die italienischen Behörden einen starken Rückgang der zwischen 2004 und 2007 beförderten Mengen (-84 % der beförderten Tonnen) für die grenzüberschreitenden Dienste, die den Tarifpflichten im Rahmen des zweiten Vertrags unterlagen. ⁽⁶⁷⁾ Auf dieser Grundlage vertrat Italien daher die Auffassung, dass die im Rahmen des zweiten Vertrags für die grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem Hafen Triest und Ungarn sowie für die Dienste über den Hafen Trieste Marittima festgelegten Tarifpflichten nicht mehr relevant seien, da die für diese Dienste verzeichnete Nachfrage zwischen 2004 und 2007 drastisch zurückgegangen sei.

⁽⁶⁵⁾ Trenitalia teilte in seinem Schreiben vom 17. Januar 2008 an das MIT mit, dass das Unternehmen für das Jahr 2008 Gesamtkosten in Höhe von 149 Mio. EUR geplant habe, während die italienischen Behörden für 2008 eine Ausgleichszahlung in Höhe von 92 Mio. EUR vorgesehen hätten. Trenitalia verwies auch auf den dem MIT übermittelten zertifizierten Jahresabschluss für 2006, aus dem hervorgehe, dass Trenitalia 179 Mio. EUR an Kosten für die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des zweiten Vertrags für das Jahr 2006 entstanden seien.

⁽⁶⁶⁾ Im Rahmen des zweiten Vertrags betrieb Trenitalia für die Beförderung von Gütern nach/von Sardinien Schienengüterverkehrsdienste auf dem Festland zu verschiedenen Häfen auf dem Festland; dann wurden die Wagen auf die Schiffe verladen und nach Sardinien ausgeschifft, wo die Fahrt mit dem Zug durch die verschiedenen Bahnhöfe auf Sardinien (und umgekehrt) fortgesetzt wurde. Die italienischen Behörden hatten jedoch entschieden, dass Trenitalia nicht mehr mit den Zügen auf die Schiffe fahren musste, da die Güter direkt in den Häfen auf dem Festland ausgeschifft und auf dem Seeweg nach Sardinien befördert wurden, wo die Güter von den Transportunternehmen aufgenommen und auf der gesamten Insel ausgeliefert wurden.

⁽⁶⁷⁾ D. h. der grenzüberschreitende Schienengüterverkehr zwischen dem Hafen Triest und Ungarn und der grenzüberschreitende Schienengüterverkehr über den Hafen Trieste Marittima.

- (82) In Bezug auf den Schienengüterverkehr über Entfernungen von mehr als 1 000 km wiesen die italienischen Behörden darauf hin, dass sich diese Dienste insgesamt auf Segmente in den nördlichen Teilen Italiens konzentrierten, da diese Segmente für Trenitalia wesentlich höhere Gewinne erzielten. Letztere hatte in ihrem Geschäftsplan für 2007–2011 eine Neuorganisation ihrer Güterverkehrsdienste in Segmente mit der größten Rentabilität geplant, insbesondere nach der Öffnung der Schienengüterverkehrsdienste für den Wettbewerb auf nationaler Ebene ab dem 1. Januar 2007. Diese Umstrukturierung des Schienengüterverkehrs von Trenitalia führte somit zu einem erheblichen Rückgang der in Süditalien und den wichtigsten Inseln (Sizilien/Sardinien) erbrachten Dienstleistungen, insbesondere ab 2007. Daher vertraten die italienischen Behörden die Auffassung, dass die Tarifpflichten für Entfernungen von mehr als 1 000 km nicht mehr geeignet seien, den Schienengüterverkehr nach Süditalien zu fördern.
- (83) Das MIT verpflichtete Trenitalia daher nicht mehr, die im zweiten Vertrag vorgesehenen Tarifpflichten ab dem 1. Januar 2009 zu erfüllen.
- (84) Darüber hinaus waren die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des zweiten Vertrags über den Schienengüterverkehr zwischen Sardinien und dem Festland nach der Umstrukturierung des Güterverkehrs zwischen Sardinien und dem Festland ab dem 1. Januar 2009 nicht mehr wirksam.
- (85) Daher unterlag Trenitalia ausschließlich den Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, die im Rahmen des zweiten Vertrags über die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten nach/von Sizilien ab dem 1. Januar 2009 aufgrund der Kontinuitätsklausel in Artikel 12 des zweiten Vertrags (d. h. der Verpflichtung zum Betrieb von Manövrierdiensten und Überfahrten) erbracht wurden.

3.2.3.1.2. Entwurf des dritten Vertrags vom 4. März 2009

- (86) Im November 2008 begannen das MIT und Trenitalia mit den Verhandlungen über einen neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrag.
- (87) Mit Schreiben vom 26. Februar 2009 forderte das MIT Trenitalia auf, die öffentlichen Schienengüterverkehrsdienste zwischen Süd- und Norditalien aufrechtzuerhalten, bis das MIT und Trenitalia den Geltungsbereich des dritten Vertrags festgelegt hätten. Die Aufrechterhaltung dieser Dienstleistungen sei unerlässlich gewesen, um den konstanten Güterfluss zwischen Süd- und Norditalien zu gewährleisten und so das wirtschaftliche Gleichgewicht zwischen den Regionen Italiens zu wahren.
- (88) Italien zufolge hatten die Parteien am 4. März 2009, als Trenitalia und das MIT einen Entwurf des dritten Vertrags austauschten, eine Einigung über die meisten Bedingungen dieses Vertrags erzielt. Dieser Entwurf sah vor, dass Trenitalia Schienengüterverkehrsdienste in die/von den Regionen Abruzzen, Basilikata, Kalabrien, Kampanien, Molise, Apulien und Sizilien durchführen musste (Artikel 4 des Vertragsentwurfs und Anhang 1 dieses Vertragsentwurfs), und erlegte Trenitalia die Verpflichtung auf, jährlich eine bestimmte Anzahl von Verkehrsdiensten (12,8 Mio. Zugkilometer) zu garantieren.⁽⁶⁸⁾ Diese Dienstleistungen waren auf Anfrage eines beliebigen in Italien ansässigen Kunden zu erbringen (es sei denn, die Einnahmen pro Zugkilometer lagen unter 5,1 EUR und/oder es gab eine Differenz zwischen Kosten und Einnahmen pro Zugkilometer von über 16 EUR pro Zugkilometer) und unter Einhaltung bestimmter Qualitätsniveaus gemäß Anhang 2 des Vertragsentwurfs. Der Vertragsentwurf sah eine Laufzeit vom 1. Januar 2009 bis 31. Dezember 2013 vor.
- (89) Der Ausgleich deckte die Differenz zwischen den Einnahmen aus dem Verkehr und den Kosten im Zusammenhang mit der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des Vertragsentwurfs ab.⁽⁶⁹⁾ Trenitalia hatte Anspruch auf eine jährliche Pauschalgebühr (Artikel 6 Absatz 6 des Vertragsentwurfs), die in zwei Raten zu zahlen war (90 % des Betrags nach Vorlage der entsprechenden Belege beim MIT und die restlichen 10 % des Betrags nach Vorlage des Jahresberichts über die von Trenitalia erbrachten quantitativen und qualitativen Beförderungsleistungen). Der Ausgleich wurde auf der Grundlage des Geschäftsplans der FS-Gruppe für den Zeitraum 2007–2011 berechnet (Artikel 6 Absatz 3 des Vertragsentwurfs). Trenitalia musste sowohl dem MIT als auch dem Ministerium für Wirtschaft und Finanzen jährlich die zertifizierten Jahresabschlüsse mit Bestätigung der Höhe der Einnahmen, Kosten und Entgelte vorlegen, die dem Unternehmen für die Erfüllung der im Vertragsentwurf genannten Dienstleistungsverpflichtungen entstanden sind (Artikel 6 Absatz 7 des Vertragsentwurfs).

⁽⁶⁸⁾ Der Vertragsentwurf (Artikel 5) sah auch die Verpflichtung von Trenitalia vor, alle für die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes erforderlichen Tätigkeiten (Wartung der Schienenfahrzeuge, Sicherheitsbedingungen, administrative und kommerzielle Unterstützung) zu planen und zu koordinieren. Ferner musste Trenitalia die genaue Aufzeichnung der Daten und Informationen im Zusammenhang mit den im Vertragsentwurf vorgesehenen Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes gewährleisten (Artikel 6 des Vertragsentwurfs).

⁽⁶⁹⁾ Der Ausgleich für das Jahr 2009 wurde auf 93 Mio. EUR und für die Jahre 2010 und 2011 auf 107 Mio. EUR (ohne MwSt) festgesetzt.

- (90) Der Vertragsentwurf sah Sanktionen für den Fall vor, dass Trenitalia die im Vertragsentwurf geforderten Qualitätsstandards nicht einhielt. Darüber hinaus wurde festgestellt, dass bei Unterbrechungen und Änderungen der Leistungen aufgrund außergewöhnlicher Ereignisse oder Ereignisse, die nicht Trenitalia anzulasten waren, der Ausgleich für Trenitalia im Verhältnis zur Menge der nicht gelieferten Zugkilometer gekürzt würde.
- (91) Die Bedingungen des Entwurfs des dritten Vertrags wurden in den folgenden Monaten weiter erörtert und ausgehandelt. Italien zufolge betrafen die noch offenen Fragen, über die zu diesem Zeitpunkt verhandelt wurde, die genaue Anzahl der von Trenitalia jährlich zu liefernden Zugkilometer.⁽⁷⁰⁾ In der Zwischenzeit erfüllte Trenitalia die mit dem MIT ausgehandelten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes gemäß dem Vertragsentwurf vom 4. März 2009 und stellte im Jahr 2009 insgesamt 14 Mio. Zugkilometer bereit.

3.2.3.1.3. Entwurf des dritten Vertrags vom 29. Oktober 2010

- (92) Am 29. Oktober 2010 stellten Trenitalia und das MIT den Entwurf des dritten Vertrags fertig, in dem im Wesentlichen die Bestimmungen des Vertragsentwurfs vom 4. März 2009 aufgegriffen und gleichzeitig einige Änderungen vorgenommen wurden. Diese Änderungen betrafen die Geltungsdauer des Vertrags⁽⁷¹⁾, die von Trenitalia zu leistenden Zugkilometer⁽⁷²⁾, die Parameter für die Berechnung des Ausgleichs⁽⁷³⁾ und das Sanktionssystem⁽⁷⁴⁾.
- (93) Der Inhalt des Entwurfs des dritten Vertrags vom 29. Oktober 2010 blieb bis zur Unterzeichnung des dritten Vertrags durch das MIT am 3. Dezember 2012 unverändert. Dieser Inhalt wird in Abschnitt 3.2.3.2 beschrieben.
- (94) Am 29. Oktober 2010 übermittelte der Generaldirektor des MIT dem Kabinett des Ministers für Infrastruktur und Verkehr den endgültigen Entwurf des dritten Vertrags zusammen mit einem Begleitvermerk, in dem er darauf hinwies, dass Trenitalia die Dienstleistungen seit dem 1. Januar 2009 gemäß den Bedingungen des endgültigen dritten Vertragsentwurfs erbracht habe.
- (95) Im Anschluss an die Einigung über den Entwurf des dritten Vertrags vom 29. Oktober 2010 erließen die italienischen Behörden das Gesetzesdekret Nr. 225 vom 29. Dezember 2010 (ratifiziert durch das Gesetz Nr. 11 vom 26. Februar 2011), mit dem das Ministerium für Wirtschaft und Finanzen ermächtigt wurde, Trenitalia den im jährlichen Haushaltsgesetz festgelegten Ausgleich für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes für 2009 zu gewähren, der nach den im Entwurf des dritten Vertrags festgelegten Parametern berechnet wird.

3.2.3.2. Inhalt des dritten Vertrags

- (96) Der dritte Vertrag (der am 3. Dezember 2012 auf der Grundlage des zwischen dem MIT und Trenitalia am 29. Oktober 2010 vereinbarten Entwurfs geschlossen wurde) betraf Schienengüterverkehrsdienste nach/von Süditalien, wie in Erwägungsgrund 97 erster Gedankenstrich dargelegt. Mit dem dritten Vertrag wurde Trenitalia die Verpflichtung auferlegt, im Rahmen der verfügbaren öffentlichen Mittel jährlich eine bestimmte Menge an Dienstleistungen zu garantieren, die vom Staat finanziert werden.⁽⁷⁵⁾ Diese Dienstleistungen mussten auf Anfrage eines beliebigen Kunden und unter Einhaltung bestimmter in den Anhängen 1 und 3 des dritten Vertrags aufgeführter Qualitäts- und Effizienzniveaus erbracht werden.⁽⁷⁶⁾ Anders als der erste und der zweite Vertrag umfasste der dritte Vertrag keine Schienengüterverkehrsdienste von und nach Sardinien und enthielt keine Tarifpflichten, sodass Trenitalia die Möglichkeit hatte, Marktpreise anzuwenden.⁽⁷⁷⁾

⁽⁷⁰⁾ Italien übermittelte ein Schreiben von Trenitalia vom 22. April 2009 an das MIT, in dem das Unternehmen auf die fortgeschrittenen Verhandlungen über den Vertragsentwurf einging und darauf verwies, dass die Parteien die endgültige Anzahl an Zugkilometern (in einer Spanne zwischen 9,4 und 13 Mio. Zugkilometern) festlegen müssten, die im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel für 2009-2011 bereitgestellt werden sollten.

⁽⁷¹⁾ Der Entwurf vom 29. Oktober 2010 sah eine Laufzeit vom 1. Januar 2009 bis 31. Dezember 2014 vor (d. h. eine längere Laufzeit als der Entwurf vom 4. März 2009, der nur eine Laufzeit bis 31. Dezember 2013 vorsah).

⁽⁷²⁾ Der Entwurf vom 29. Oktober 2010 sah vor, dass anstelle von 12,8 Mio. Zugkilometern 11,9 Mio. Zugkilometer bereitgestellt werden sollten.

⁽⁷³⁾ Der Entwurf vom 29. Oktober 2010 sah vor, dass die Parameter zur Festlegung des Vertrags im Wirtschafts- und Finanzplan von Trenitalia festgelegt wurden.

⁽⁷⁴⁾ Das Sanktionssystem ist im Entwurf vom 29. Oktober 2010 detaillierter als im Entwurf vom 4. März 2009 beschrieben.

⁽⁷⁵⁾ Nach Artikel 4.4 des dritten Vertrags musste Trenitalia den Güterverkehr im Rahmen der im Staatshaushalt festgelegten und im Ex-ante-Wirtschafts- und Finanzplan in Anhang 2 des dritten Vertrags aufgeführten jährlichen Mittel gewährleisten.

⁽⁷⁶⁾ Das Qualitätsniveau umfasste im Wesentlichen eine Pünktlichkeitspflicht.

⁽⁷⁷⁾ Nach Artikel 4 Absatz 5 des dritten Vertrags war Trenitalia verpflichtet, ihren Kunden „Tarifpflichten in Rechnung zu stellen, die strikt den Marktbedingungen entsprechen, die im Verhältnis zu den vertraglich vereinbarten Mengen strukturiert werden können und auf jeden Fall in nichtdiskriminierender Weise angewandt werden sollten“.

- (97) Nach Artikel 4 des dritten Vertrags verpflichtete sich Trenitalia:
- 11,9 Mio. Zugkilometer ⁽⁷⁸⁾ an Schienengüterverkehrsdiensten im konventionellen Vollzugverkehr ⁽⁷⁹⁾ oder im kombinierten Verkehr ⁽⁸⁰⁾ nach/von Süditalien bereitzustellen, ⁽⁸¹⁾ einschließlich Sizilien, im Einklang mit den geografischen Gebieten Adria und Tyrrhenisches Meer, für jeden Marktteilnehmer, der diese anfragt, und im Rahmen der im Geschäftsplan für den öffentlichen Haushalt vorgesehenen Mittel;
 - alle Tätigkeiten und zu planen und zu koordinieren, die für die Erfüllung der durch den dritten Vertrag auferlegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes erforderlich sind (Wartung der Schienenfahrzeuge, Sicherheitsbedingungen, administrative und kommerzielle Unterstützungstätigkeiten);
 - die genaue Erfassung der Daten und Informationen im Zusammenhang mit den im Rahmen des dritten Vertrags erbrachten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes zu gewährleisten (die Kriterien für die Erstellung der analytischen Rechnungslegung sind in Anhang 2 des dritten Vertrags ausführlich geregelt).
- (98) Der dritte Vertrag sah ein Mindesteffizienzniveau vor, unterhalb dessen Trenitalia die Erbringung der geforderten Dienstleistung verweigern konnte. In Anhang 1 des dritten Vertrags hieß es, dass Trenitalia verpflichtet war, die Dienstleistung in allen Fällen zu erbringen, es sei denn, es bestand ein Unterschied zwischen den Kosten und Einnahmen pro Zugkilometer von mehr als 19 EUR pro Zugkilometer und dieser Unterschied betrug mehr als 73 % der Gesamtkosten.
- (99) Der Ausgleich deckte die Differenz zwischen den Einnahmen aus dem Verkehr und den damit verbundenen Kosten im Zusammenhang mit der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des dritten Vertrags ab. Trenitalia hatte Anspruch auf eine Pauschalgebühr. Der Ausgleich wurde auf der Grundlage des dem dritten Vertrag beigefügten Ex-ante-Wirtschafts- und Finanzplans von Trenitalia berechnet (Anhang 2). ⁽⁸²⁾ Gemäß den Bestimmungen in Anhang 2 des dritten Vertrags hätte die Unterkompensation für die ersten Jahre des dritten Vertrags in den Folgejahren ausgeglichen werden müssen, um im gesamten Zeitraum 2009–2014 eine ausgeglichene Situation zu erreichen. Trenitalia musste sowohl dem MIT als auch dem Ministerium für Wirtschaft und Finanzen jährlich die zertifizierten Abschlüsse mit Bestätigung der Höhe der Einnahmen, Kosten und Entgelte vorlegen, die dem Unternehmen für die Erfüllung der im dritten Vertrag genannten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes entstanden waren. ⁽⁸³⁾

⁽⁷⁸⁾ Nach Artikel 10 des dritten Vertrags war es möglich, das Angebot, das dem Kunden auf dessen Anfrage gemäß Anhang 1 des dritten Vertrags hin unterbreitet wurde, zu ändern, wenn die im Geschäftsplan von Trenitalia (der die Grundlage für die im Vertrag genannten wirtschaftlichen und leistungsbezogenen Parameter bildete) enthaltenen wirtschaftlichen und volumenmäßigen Faktoren abwichen.

⁽⁷⁹⁾ In Anhang 1 des dritten Vertrags ist festgelegt, dass sich der Begriff „konventioneller Vollzugverkehr“ auf Zugverkehr bezieht, der auf ausschließlichen Wunsch eines Kunden oder mehrerer Kundengruppen auf der Grundlage vorab festgelegter technischer Parameter in Bezug auf Zeit, Frequenz, Kapazität und maximale Länge, die zwischen dem Beförderer und dem Kunden vereinbart werden, und auf der Grundlage einer Vereinbarung mit dem Kunden durchgeführt wird.

⁽⁸⁰⁾ Nach Anhang 1 des dritten Vertrags bezeichnet der Ausdruck „kombinierter Verkehr“ den Güterverkehr, bei dem ein Lastkraftwagen, Anhänger oder Sattelanhängen mit oder ohne Anhängenfahrzeug, Wechsellaufbau oder Container die Zulauf- oder Ablaufstrecke der Fahrt auf der Straße durchführt und der andere Teil mit der Eisenbahn ohne Zwischenumladung erfolgt.

⁽⁸¹⁾ In Anhang 1 des dritten Vertrags sind unter der Überschrift „geplantes Angebot“ die folgenden 42 einfachen interregionalen Verbindungen Region (Ausgangspunkt)/Region (Bestimmungsort) aufgeführt: (1) Abruzzen/Abruzzen, (2) Abruzzen/Kampanien, (3) Abruzzen/Norditalien, (4) Abruzzen/Apulien, (5) Basilikata/Kalabrien, (6) Basilikata/Norditalien, (7) Basilikata/Apulien, (8) Basilikata/Sizilien, (9) Kalabrien/Basilikata, (10) Kalabrien/Kalabrien, (11) Kalabrien/Kampanien, (12) Kalabrien/Norditalien, (13) Kalabrien/Apulien, (14) Kalabrien/Sizilien, (15) Kampanien/Basilikata, (16) Kampanien/Kalabrien, (17) Kampanien/Kampanien, (18) Kampanien/Norditalien, (19) Kampanien/Apulien, (20) Kampanien/Sizilien, (21) Molise/Apulien, (22) Norditalien/Abruzzen, (23) Norditalien/Basilikata, (24) Norditalien/Kalabrien, (25) Norditalien/Kampanien, (26) Norditalien/Apulien, (27) Norditalien/Sizilien, (28) Norditalien/Norditalien, (29) Apulien/Abruzzen, (30) Apulien/Basilikata, (31) Apulien/Kalabrien, (32) Apulien/Kampanien, (33) Apulien/Molise, (34) Apulien/Norditalien, (35) Apulien/Apulien, (36) Apulien/Sizilien, (37) Sizilien/Basilikata, (38) Sizilien/Kalabrien, (39) Sizilien/Kampanien, (40) Sizilien/Norditalien, (41) Sizilien/Apulien, (42) Sizilien/Sizilien. In Bezug auf die Verbindungen Norditalien/Norditalien ist in Anhang 2 Folgendes festgelegt: „Die Nord-Nord-Strecken sind die ‚Eingänge‘ (Adria bzw. Tyrrhenisches Meer) für den Verkehr von universeller Reichweite bzw. den Anteil der Züge, die für die Erbringung der vertraglich vorgesehenen Dienstleistungen erforderlich sind, je nach Organisation des Cargo-Produktionsnetzes“.

⁽⁸²⁾ Neben der Erfassung von Daten und Informationen enthielt Anhang 2 den Geschäftsplan sowie die analytischen Rechnungslegungsverfahren und -kriterien für die Jahre 2009–2010 und 2011–2014.

⁽⁸³⁾ Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe e des dritten Vertrages.

- (100) Nach Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe e des dritten Vertrags musste Trenitalia seine von Rechnungsprüfern zertifizierten und gemäß Artikel 5 Absatz 3 des Dekrets von 2003 erstellten Jahresabschlüsse dem MIT innerhalb von 90 Tagen nach Genehmigung der Jahresabschlüsse von Trenitalia zur Überprüfung zur Verfügung stellen.
- (101) Der Vertrag enthielt ein detailliertes System von Verpflichtungen, Kontrollen und Sanktionen. ⁽⁸⁴⁾ Darüber hinaus wurde festgestellt, dass bei Unterbrechungen und Änderungen der Leistungen aufgrund außergewöhnlicher Ereignisse oder Ereignisse, die nicht von Trenitalia zu vertreten waren, der Ausgleich für Trenitalia im Verhältnis zu den nicht gelieferten Zugkilometern gekürzt würde. ⁽⁸⁵⁾
- (102) Der Gesamtausgleich, den Trenitalia im Rahmen des dritten Vertrags erhielt, belief sich auf 612,1 Mio. EUR. Die Ausgleichszahlungen für die Jahre 2009 und 2010 wurden Trenitalia am 21. Dezember 2010 ausgezahlt, während der Ausgleich für die Folgejahre (2011 bis 2014) Trenitalia jährlich in zwei Tranchen gezahlt wurde: i) 90 % wurden monatlich anteilmäßig im Nachhinein gezahlt; ii) 10 % wurden ab April des auf das Bezugsjahr folgenden Jahres abzüglich Sanktionen in Rechnung gestellt. ⁽⁸⁶⁾

4. BEGRÜNDUNG FÜR DIE EINLEITUNG DES VERFAHRENS

4.1.1. Vorliegen einer Beihilfe

- (103) Im Einleitungsbeschluss vertrat die Kommission die Auffassung, dass der Ausgleich für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Zusammenhang mit dem Schienengüterverkehr eine staatliche Beihilfe zugunsten von Trenitalia im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellt.
- (104) Die Kommission vertrat die vorläufige Auffassung, dass der Trenitalia im Rahmen der drei öffentlichen Dienstleistungsaufträge gewährte Ausgleich direkt aus dem Staatshaushalt finanziert wurde und unmittelbar dem italienischen Staat zurechenbar war, da die Verträge vom MIT unterzeichnet wurden. ⁽⁸⁷⁾
- (105) Hinsichtlich des Vorliegens eines Vorteils für das betreffende Unternehmen hatte die Kommission Zweifel daran, dass die vier im Altmark-Urteil genannten Voraussetzungen erfüllt waren.
- (106) Hinsichtlich der ersten Altmark-Voraussetzung der Betrauung mit Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes hatte die Kommission in Bezug auf die drei öffentlichen Dienstleistungsaufträge Zweifel am Vorliegen eines Marktversagens, die in der Präsenz privater Betreiber in Süditalien und der Art der von Trenitalia erbrachten Dienstleistungen begründet waren.
- (107) Die Kommission hatte auch Zweifel an der Einhaltung der zweiten Altmark-Voraussetzung in Bezug auf die vorherige Festlegung der Parameter, auf deren Grundlage der Ausgleich berechnet wurde, da Trenitalia vor dem Abschluss der öffentlichen Dienstleistungsaufträge damit begonnen hatte, die den Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes unterliegenden Dienstleistungen zu erbringen.
- (108) Was die dritte Altmark-Voraussetzung betrifft, wonach der Ausgleich nicht über das hinausgehen darf, was erforderlich ist, um die mit der Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes verbundenen Kosten zu decken, verfügte die Kommission nicht über ausreichende Anhaltspunkte, um zu dem Schluss zu gelangen, dass keine Überkompensation vorlag.

⁽⁸⁴⁾ Artikel 8, 11 und 12 des dritten Vertrags.

⁽⁸⁵⁾ Artikel 8 Absatz 3 des dritten Vertrags.

⁽⁸⁶⁾ Siehe Artikel 9 Absatz 3 des dritten Vertrags: „Ein Anteil von 90 % der Jahresgebühr kann monatlich im Nachhinein anteilmäßig in Rechnung gestellt werden. Der verbleibende Betrag kann ab April des folgenden Jahres abzüglich der in Artikel 13 genannten Sanktionen in Rechnung gestellt werden.“

⁽⁸⁷⁾ Nach Artikel 38 Absatz 2 des Gesetzes Nr. 166/2002 vom 1. August 2002 in der durch das Gesetz Nr. 222/2007 vom 29. November 2007 geänderten Fassung fällt die Vergabe der öffentlichen Dienstleistungsaufträge von nationalem Interesse in den Aufgabenbereich des MIT.

- (109) Was schließlich die vierte Altmark-Voraussetzung ⁽⁸⁸⁾ betrifft, so vertrat die Kommission die Auffassung, dass diese Voraussetzung nicht erfüllt ist, da Trenitalia nicht im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung einer der drei öffentlichen Dienstleistungsaufträge für die Erbringung der Dienstleistungen ausgewählt wurde und die Höhe des Ausgleichs nicht auf der Analyse der einem gut geführten Unternehmen entstandenen Kosten beruhte. Was insbesondere den dritten Vertrag betrifft, stellte die Kommission in Bezug auf die von Italien vorgelegte Studie ⁽⁸⁹⁾ fest, dass diese eindeutig ergab, dass Trenitalia in einem anderen betrieblichen und technischen Kontext tätig gewesen sei, insbesondere in Süditalien, als andere europäische Schienengüterverkehrsunternehmen, und der Schluss gezogen wurde, dass Trenitalia nicht als genauso effizient wie ihre wichtigsten europäischen Wettbewerber angesehen werden kann.
- (110) Dementsprechend vertrat die Kommission die vorläufige Auffassung, dass die drei öffentlichen Dienstleistungsaufträge Trenitalia einen Vorteil verschafften, den das Unternehmen unter normalen Marktbedingungen nicht hätte erhalten können. Darüber hinaus war dieser Vorteil selektiv, da die Maßnahmen nur Trenitalia zugutekamen.
- (111) Die Kommission vertrat ferner die vorläufige Auffassung, dass die Maßnahmen geeignet waren, den Wettbewerb auf dem italienischen Schienengüterverkehrsmarkt, auf dem Trenitalia auf nationaler und Unionsebene mit anderen Eisenbahnunternehmen konkurrierte, zu verfälschen und den Handel innerhalb der Union zu beeinträchtigen, da die wichtigsten Schienengüterverkehrsunternehmen auf dem italienischen Markt auch auf internationaler Ebene tätig waren.

4.1.2. *Rechtmäßigkeit der Maßnahmen*

- (112) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass sich die italienischen Behörden nicht auf die Freistellung von der vorherigen Anmeldung nach Artikel 17 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 berufen konnten, da der Ausgleich für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen auf drei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und nicht auf der einseitigen Auferlegung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes beruhte. Da die öffentlichen Dienstleistungsaufträge nicht vor ihrer Umsetzung bei der Kommission angemeldet worden waren, stellte der Ausgleich eine rechtswidrige Beihilfe dar.

4.1.3. *Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt*

- (113) Im Einleitungsbeschluss hatte die Kommission Zweifel an der Vereinbarkeit der für die drei öffentlichen Dienstleistungsaufträge gezahlten Ausgleichsleistungen mit dem Binnenmarkt sowohl nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 als auch nach Artikel 93 AEUV.
- (114) Die Kommission stellte die Einhaltung der Anforderungen des Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 infrage, da Trenitalia vor der Formalisierung einer Vereinbarung mit dem MIT mit der Erbringung der von den drei fraglichen öffentlichen Dienstleistungsaufträgen abgedeckten Dienstleistungen begonnen hatte.
- (115) Der Kommission lagen keine hinreichenden Anhaltspunkte vor, um zu dem Schluss zu gelangen, dass die erbrachten Dienstleistungen als echte und korrekt definierte Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (im Folgenden „DAWI“) einzustufen sind. Die Kommission war der Auffassung, dass Italien den Ermessensspielraum bei der Festlegung einer Verpflichtung des öffentlichen Dienstes überschritten hat. Insbesondere hatten die italienischen Behörden nicht nachgewiesen, dass auf allen im dritten Vertrag genannten Strecken, auf denen Trenitalia die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes erfüllen musste, ein Marktversagen bestand. Die Kommission stellte fest, dass der Schienengüterverkehr in Italien seit 2003 liberalisiert war und mehr als zwanzig Unternehmen, darunter mehrere große europäische Schienengüterverkehrsunternehmen, auf dem italienischen Markt und auf Teilen der unter den dritten Vertrag fallenden Strecken tätig waren. Darüber hinaus hatten die italienischen Behörden nicht nachgewiesen, warum die von den italienischen Behörden geltend gemachten Besonderheiten Süditaliens diese Betreiber daran hätten hindern sollen, die betreffende Dienstleistung zu kommerziellen Bedingungen zu erbringen.

⁽⁸⁸⁾ Die vierte Altmark-Voraussetzung gilt als erfüllt, wenn die Empfänger des Ausgleichs im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens ausgewählt wurden, das die Auswahl desjenigen Bieters ermöglicht, der die Dienstleistungen zu den geringsten Kosten erbringt oder, wenn das nicht der Fall ist, der Ausgleich unter Berücksichtigung der Kosten eines effizienten Unternehmens berechnet wurde.

⁽⁸⁹⁾ Studie vom 9. Oktober 2012 „Analisi del Contratto di Servizio Trenitalia alla luce delle disposizioni europee in materia di compensazione degli Oneri di Servizio Pubblico“, in Auftrag gegeben bei Price Waterhouse Coopers Advisory S.p.A.

- (116) Darüber hinaus vertrat die Kommission die Auffassung, dass alle drei öffentlichen Dienstleistungsaufträge eingerichtet und unterzeichnet wurden, nachdem Trenitalia mit der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes begonnen hatte. Sie hatte daher Zweifel daran, dass die Parameter, die der Berechnung der Ausgleichsbeträge zugrunde lagen, im Voraus festgelegt wurden. In Bezug auf das Fehlen einer Überkompensation vertrat die Kommission die Auffassung, dass eine Überkompensation im Rahmen des dritten Vertrags (in Ermangelung von Informationen durch Italien) nicht ausgeschlossen werden konnte, während die Kommission beim zweiten Vertrag Zweifel daran hat, dass Trenitalia die gesamten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des zweiten Vertrags tatsächlich erfüllt hat, sodass der an Trenitalia gezahlte Ausgleich die tatsächlich von Trenitalia getragenen Kosten übersteigen könnte.
- (117) Was schließlich den dritten Vertrag betrifft, stellte die Kommission fest, dass die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes nicht strikt auf Süditalien beschränkt waren, sondern auch Strecken nach Norden umfassten, auf denen auch konkurrierende Eisenbahnunternehmen tätig waren. Die italienischen Behörden haben kein Marktversagen im Zusammenhang mit Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Schienengüterverkehr nachgewiesen, sodass etwaige Ausgleichsleistungen, die Trenitalia für die Erbringung eines solch umfassenden Dienstes gewährt wurden, geeignet waren, den Wettbewerb in einer Weise zu verfälschen, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft. Die Kommission hatte ähnliche Zweifel in Bezug auf den ersten und den zweiten Vertrag, da diese Verträge Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes auf internationalen Strecken, insbesondere von und nach Triest sowie von und nach Ungarn, umfassten, die auch von inländischen und internationalen Eisenbahnunternehmen durchgeführt wurden.
- (118) Die Kommission forderte Italien und die Beteiligten daher auf, alle Stellungnahmen und die erforderlichen Informationen zu übermitteln, um beurteilen zu können, ob die Maßnahmen als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden können.

5. STELLUNGNAHME ITALIENS

5.1. Erster Vertrag

- (119) In seiner Stellungnahme vom 24. Juni 2014 vertrat Italien die Auffassung, dass der im Rahmen des ersten Vertrags gezahlte Ausgleich keine staatliche Beihilfe darstelle, da weder Wettbewerb und Handel verfälscht noch Trenitalia ein Vorteil gewährt worden sei. In seinen Bemerkungen vom 5.-15. Februar 2018 sowie vom 23. Mai 2018 übermittelte Italien zusätzliche Klarstellungen.

5.1.1. Verfälschung des Wettbewerbs und Auswirkungen auf den Handel auf Unionsebene

- (120) In Bezug auf das Fehlen von Wettbewerbsverzerrungen argumentierte Italien, dass die Maßnahmen nicht als Beihilfen eingestuft werden könnten, da sie Verpflichtungen betrafen, die fast vollständig mit bereits bestehenden Verpflichtungen im Einklang stünden, die eingeführt worden seien, als der Schienengüterverkehrsmarkt auf nationaler Ebene (d. h. vor dem 22. Oktober 2003) noch nicht liberalisiert gewesen sei. Im Hinblick auf den Zeitraum zwischen der Liberalisierung auf nationaler Ebene (22. Oktober 2003) und dem Ende des Vertrags (31. Dezember 2003) vertrat Italien die Auffassung, dass der Ausgleich keine Auswirkungen auf den Wettbewerb auf Unionsebene habe, da die Verpflichtungen im Hinblick auf den grenzüberschreitenden Verkehr keine anderen Mitgliedstaaten betrafen.⁽⁹⁰⁾ In jedem Fall vertrat Italien die Auffassung, dass solche Verpflichtungen so marginal seien, dass sie Trenitalia nicht finanziell in die Lage versetzen könnten, auf ausländischen Märkten zu expandieren. Für den Fall, dass der Ausgleich als Beihilfe angesehen würde, macht Italien hilfsweise geltend, dass er bis zur Liberalisierung auf Unionsebene (1. Januar 2007) als bestehende Beihilfe im Sinne von Artikel 1 Buchstabe b Ziffer v der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 einzustufen sei.⁽⁹¹⁾
- (121) Darüber hinaus wies Italien darauf hin, dass die im Rahmen des ersten Vertrags gezahlten Ausgleichszahlungen keine Auswirkungen auf den Handel der Union gehabt hätten, da sie nicht ausreichten, um das Betriebsdefizit von Trenitalia bei der Erbringung von Dienstleistungen im Rahmen des ersten Vertrags zu decken. Darüber hinaus wies Italien darauf hin, dass Trenitalia eine eigenständige juristische Person der FS-Gruppe sei. Sie habe über ein von den anderen Unternehmen der FS-Gruppe getrenntes Buchführungssystem verfügt und für ihre verschiedenen Tätigkeiten (Schienenverkehrsdienste und Schienenpersonenverkehrsdienste) getrennte Bücher geführt. In seiner Stellungnahme vom 23. Mai 2018 stellte Italien klar, dass Trenitalia zwischen 2000 und 2002 ausschließlich in für den Wettbewerb gesperrten Sektoren tätig gewesen sei (d. h. Schienenpersonenverkehr und Schienengüterverkehr). Italien fügte hinzu, dass die auf liberalisierten Märkten tätigen Tochtergesellschaften von Trenitalia (z. B. Passaggi S.p.A., die auf dem Reisebüromarkt tätig sei) getrennt Buch geführt hätten und dass alle zwischen diesen Gesellschaften und Trenitalia getätigten Transaktionen zu Marktbedingungen durchgeführt worden seien.

⁽⁹⁰⁾ Ungarn war bis zum 1. Mai 2004 nicht Teil der Union, und der Verkehr über den Hafen Triest könnte auch von Orten außerhalb der Union ausgegangen sein bzw. solche Orte als Ziel gehabt haben.

⁽⁹¹⁾ In seiner Stellungnahme vom 23. Mai 2018 argumentierte Italien, dass keine Beihilfe vorliege, da seit dem 15. März 2003 nur der grenzüberschreitende kombinierte Verkehr und der grenzüberschreitende Schienengüterverkehr im transeuropäischen Schienennetz (und nicht der grenzüberschreitende Schienengüterverkehr) auf Unionsebene durch die Richtlinie 2001/12/EG liberalisiert worden seien.

5.1.2. Vorteil

- (122) In Bezug auf das Fehlen eines Vorteils für Trenitalia vertrat Italien die Auffassung, dass der erste Vertrag alle vier Altmark-Voraussetzungen erfülle.

5.1.2.1. Vorliegen einer echten DAWI (erste Altmark-Voraussetzung)

- (123) In Bezug auf das Vorliegen echter Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse sind nach Auffassung Italiens alle im ersten Vertrag enthaltenen Verpflichtungen als echte Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse einzustufen, selbst wenn sie internationale Verbindungen betrafen.
- (124) Zum einen seien mit dem ersten Vertrag mehrere im öffentlichen Interesse liegende Ziele verfolgt worden, die sich auf die Bereiche Verkehr⁽⁹²⁾, Umwelt⁽⁹³⁾, Sicherheit⁽⁹⁴⁾ sowie wirtschaftlicher und sozialer Zusammenhalt⁽⁹⁵⁾ erstreckten. Italien vertrat die Auffassung, dass die Bewertung der wirtschaftlichen und sozialen Gründe, die der Einführung einer DAWI zugrunde liegen, im Ermessen der Behörden der Mitgliedstaaten liege und dass sich die diesbezügliche Beurteilung der Kommission auf offensichtliche Fehler beschränke.
- (125) Andererseits lasse die Praxis der Kommission nicht den Schluss zu, dass es keine Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse auf internationalen Strecken geben könnte.⁽⁹⁶⁾ Im Übrigen betreffe die Tarifpflicht für die grenzüberschreitenden Strecken nur die im Inland durchgeführten Beförderungen, da die Ermäßigung des Tarifs nur für die Inlandsstrecke vorgesehen sei. Jedenfalls habe die Tarifpflicht nur einen sehr geringen Teil der gesamten Trenitalia übertragenen Verpflichtungen ausgemacht.
- (126) In seinen Stellungnahmen vom 5. und 15. Februar 2018 vertrat Italien die Auffassung, dass die unter den ersten Vertrag fallenden Verpflichtungen unter die Definition von Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 fielen, da es sich um Verpflichtungen handele, die Trenitalia bei Berücksichtigung ihrer eigenen wirtschaftlichen Interessen nicht oder zumindest nicht im gleichen Umfang oder unter den gleichen Bedingungen übernommen hätte.
- (127) In Bezug auf die Betrauung mit der Dienstleistung vertrat Italien die Auffassung, dass die Trenitalia auferlegten Verpflichtungen seit Beginn des ersten Vertrags eindeutig festgelegt worden seien. Die Rechtsgrundlage für die Verpflichtungen, die Trenitalia im Rahmen des ersten Vertrags auferlegt worden seien, seien nämlich in bereits bestehenden Rechtsvorschriften, internationalen Übereinkünften oder früheren öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (für die Zeiträume 1992-1993, 1994-1996 und 1997-1999) zu finden gewesen.

5.1.2.2. Zweitens seien die Parameter, anhand deren der Ausgleich berechnet wurde, zuvor objektiv und transparent aufgestellt worden (zweite Altmark-Voraussetzung).

- (128) Italien machte geltend, dass von Anfang an absolut sicher gewesen sei, wie der Ausgleich bestimmt werden sollte, da dies vor Unterzeichnung des Vertrags zwischen den Parteien vereinbart worden sei. Italien vertrat die Auffassung, dass die spätere Unterzeichnung des Vertrags lediglich eine Formalisierung der zuvor zwischen den Parteien vereinbarten Elemente sei und im Wesentlichen als Bestätigung gedient habe. Zum Beweis führte Italien aus, dass das Verhalten der Parteien stets den Bedingungen des Vertrags entsprochen habe, selbst wenn dieser erst in einem späteren Stadium förmlich unterzeichnet worden sei.

⁽⁹²⁾ Zu verhindern, dass der Schienengüterverkehr im Süden Italiens fast ganz zum Erliegen kommt, und dadurch zu vermeiden, dass sich der Güterverkehr in diesen Regionen noch stärker und sogar fast vollständig auf die Straße konzentriert.

⁽⁹³⁾ Eine nachhaltige Alternative zum Schienenverkehr zu schaffen und eine weitere Zunahme der Umweltverschmutzung und Überlastung der Straßen zu vermeiden, die in Süditalien bereits übermäßig hoch und mit der touristischen Ausrichtung der meisten betroffenen Gebiete unvereinbar sind.

⁽⁹⁴⁾ Die Anzahl der Verkehrsunfälle zu verringern.

⁽⁹⁵⁾ In den betreffenden italienischen Regionen ein Schienenverkehrsnetz, einschließlich der entsprechenden Infrastrukturen, zu gewährleisten, das zwar sehr klein, aber wie auf der italienischen Halbinsel aufgebaut sein sollte.

⁽⁹⁶⁾ Italien argumentierte, dass durch die Praxis der Kommission im Eisenbahnsektor anerkannt werde, dass „die Tatsache, dass ein Verkehrsdienst eine grenzüberschreitende oder internationale Verbindung betrifft, [nichts an der Möglichkeit ändert], sie im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Aufgaben zu bedienen. In diesem Zusammenhang weist die Kommission darauf hin, dass selbst in Sektoren, die uneingeschränkt für den Wettbewerb geöffnet sind, internationale Verbindungen im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen bedient werden.“ Italien verwies insbesondere auf den Beschluss der Kommission vom 24. Februar 2010 über die öffentlichen Verkehrsleistungsverträge zwischen dem dänischen Verkehrsministerium und Danske Statsbaner — Staatliche Beihilfe C 41/08 (ex NN 35/08), bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2010) 975 (ABl. L 7 vom 11.1.2011, S. 1), Erwägungsgrund 265.

- (129) Italien wies darauf hin, dass die Ausgleichsbeträge, die Trenitalia für die im Rahmen des ersten Vertrags erbrachten Dienstleistungen bereits vor Unterzeichnung dieses Vertrags zu zahlen gewesen seien, in den Gesetzen über den Haushalt des Staates jährlich festgelegt worden seien, wobei davon ausgegangen worden sei, dass der Vertrag tatsächlich in Kraft gewesen sei. In seinen Stellungnahmen vom 5. und 15. Februar 2018 stellte Italien klar, dass die folgenden Rechtstexte die Rechtsgrundlage für den Ausgleich, der Trenitalia im Rahmen des ersten Vertrags gezahlt worden sei, darstellten: Artikel 12 Absatz 5 des Gesetzesdekrets Nr. 299/2001 für das Jahr 2000, Artikel 38 Absatz 1 des Gesetzes Nr. 166/2002 für das Jahr 2001, Anhang IV des ersten Vertrags für das Jahr 2002 und Artikel 10 Absatz 3 des ersten Vertrags für die Jahre 2003-2004.

5.1.2.3. Keine Überkompensation (dritte Altmark-Voraussetzung)

- (130) Italien zufolge wurde der erste Vertrag so konzipiert, dass jede Gefahr einer Überkompensation ausgeschlossen war, indem die geforderten Dienstleistungen und die Parameter für die Berechnung des entsprechenden Ausgleichs festgelegt worden seien. Italien vertrat die Auffassung, dass in den Abrechnungen von Trenitalia erhebliche Margen für Unterkompensation ausgewiesen worden seien und dass es nie zu einer Überkompensation von Dienstleistungen gekommen sei.
- (131) In seiner Stellungnahme vom 23. Mai 2018 übermittelte Italien den Betrag der an Trenitalia gezahlten Ausgleichsleistungen und die Nettokosten von Trenitalia im Rahmen des ersten Vertrags, wie in Tabelle 2 zusammengefasst.

Tabelle 2

Ausgleich der Nettokosten von Trenitalia im Rahmen des ersten Vertrags

(Mio. EUR (ohne MwSt.))

	2000	2001	2002	2003
Vertragsbestimmungen	48,2	118,8	118,8	118,8
Gezahlte Ausgleichsleistung	48,2	118,8	118,8	118,8
Nettokosten Trenitalias	48,2	185,4	166,5	156,5

5.1.2.4. Höhe des Ausgleichs (vierte Altmark-Voraussetzung)

- (132) Nach Angaben Italiens sei Trenitalia ein gut geführtes Unternehmen, das in der Lage sei, Kostenniveaus nachzuweisen, die denen seiner Wettbewerber entsprächen, und Dienstleistungen zu wirtschaftlichen Bedingungen zu erbringen, die im Wesentlichen denen entsprächen, die sich aus einem wettbewerblichen Verfahren ergäben. In diesem Zusammenhang berücksichtigte Italien die Kosten von Trenitalia pro Zugkilometer und nicht die Kosten pro Tonne/km, da Italien zufolge letztere durch Faktoren beeinflusst würden, die strukturelle Auswirkungen auf die Schienengüterverkehrsdienste in Süditalien hätten (wie die Merkmale der Nachfrage und der Netzinfrastruktur), was das Marktversagen erkläre.

5.1.3. Rechtmäßigkeit

- (133) Nach Angaben Italiens seien die Ausgleichszahlungen, wenn diese als Beihilfe eingestuft würden, in jedem Fall von der Pflicht zur vorherigen Anmeldung gemäß Artikel 17 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 freigestellt gewesen. Italien machte geltend, dass die in Rede stehenden Verpflichtungen, obwohl sie in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag enthalten seien, das Ergebnis von Entscheidungen staatlicher Stellen seien, die oft weit in die Vergangenheit zurückreichten und aus Gründen der Umwelt-, Sicherheits-, Verkehrspolitik bzw. des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts auferlegt worden seien.

- (134) Italien argumentierte, dass Trenitalia anders als in dem vom Gerichtshof in der Rechtssache *Combus*⁽⁹⁷⁾ geprüften Fall die im Vertrag enthaltenen Beförderungsleistungen gemäß der ausdrücklichen Klausel, wonach Italien das Unternehmen für die bei der Erbringung dieser Dienstleistungen erlittenen Verluste entschädigen müsse, erbracht habe. Im vorliegenden Fall handele es sich um den von Anfang an zwischen Italien und Trenitalia vereinbarten Ausgleich und nicht um einen zusätzlichen Betrag zum ursprünglichen Ausgleich.
- (135) Schließlich stellten die italienischen Behörden fest, dass Italien die Kommission im Rahmen der Überwachung der Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 regelmäßig über den Ausgleich unterrichtet habe, der für die Erbringung von Frachtdiensten im Rahmen der öffentlichen Dienstleistungsaufträge auf der Grundlage der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 gewährt worden sei. Italien vertrat die Auffassung, dass die Ausgleichszahlungen, die im Rahmen der öffentlichen Dienstleistungsaufträge für den Schienengüterverkehr gezahlt worden seien, unter Artikel 17 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 fielen, da die Kommission nie um Klarstellung zu einem solchen Ausgleich gebeten habe.

5.1.4. Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt

- (136) Hilfsweise, für den Fall, dass die Kommission zu dem Ergebnis kommen sollte, dass die im Rahmen des ersten Vertrags gezahlten Ausgleichszahlungen eine neue, anmeldepflichtige Beihilfe darstellten, machte Italien geltend, dass die Beihilfe nach Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69, die zum Zeitpunkt der Auszahlung der Beihilfe die materiell-rechtliche Regelung gewesen sei, mit dem Binnenmarkt vereinbar sei⁽⁹⁸⁾.
- (137) Italien argumentierte, dass den Mitgliedsstaaten durch Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 das Recht eingeräumt werde, öffentliche Dienstleistungsaufträge zu schließen, um die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbediening für die Allgemeinheit zu gewährleisten und einen Ausgleich für die Erbringung solcher Dienste zu gewähren. In diesem Zusammenhang habe die Kommission bereits festgestellt, dass es ausreiche, nachzuweisen, dass die Höhe des Ausgleichs, d. h. der vom Staat gezahlte Preis, den Betrag nicht übersteige, der unbedingt erforderlich sei, um die Kosten zu decken, die sich aus der Erfüllung der Verpflichtung des öffentlichen Dienstes ergäben⁽⁹⁹⁾.
- (138) Vor diesem Hintergrund machte Italien geltend, dass der im Rahmen des ersten Vertrags gezahlte Ausgleich mit der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 vereinbar sei, da er alle in Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 genannten Elemente enthalte und nur einen Teil der Trenitalia entstandenen Kosten für die Erbringung der im Vertrag vorgesehenen Leistungen abdecke.
- (139) Darüber hinaus habe Italien nicht ausgeschlossen, dass der Ausgleich auch mit der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70, mit der auch die Bestimmungen von Artikel 93 AEUV umgesetzt würden, oder unmittelbar mit Artikel 93 AEUV in Einklang stehen könnte. Italien hat keine Begründung für die angebliche Einhaltung der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 vorgelegt. In Bezug auf Artikel 93 AEUV machte Italien zum einen geltend, dass der im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags gezahlte Ausgleich echte, vorab definierte DAWI betreffe und ausschließlich zur Deckung der Nettomehrkosten im Zusammenhang mit den DAWI gewährt worden sei und keine dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufende ungerechtfertigte Wettbewerbsverzerrung verursacht habe. Zum anderen behauptete Italien, dass die im Rahmen des ersten Vertrags gezahlten Ausgleichszahlungen in jedem Fall nach den Gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen⁽¹⁰⁰⁾ als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden könnten, da die Maßnahme auf die Verringerung der externen Kosten abziele. Italien zufolge zielte der erste Vertrag nämlich darauf ab, „die Verkehrsverlagerung auf die Schiene als Verkehrsträger zu fördern, der im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern wie dem Straßenverkehr niedrigere Kosten verursacht“.⁽¹⁰¹⁾

⁽⁹⁷⁾ Urteil vom 16. März 2004, *Danske Busvognmænd/Kommission* („Combus“), T-157/01, ECLI:EU:T:2004:76.

⁽⁹⁸⁾ Italien verwies auf Randnummer 40 des Urteils des Gerichtshofs in der Rechtssache *Andersen* (Urteil vom 20. März 2013, *Andersen/Kommission*, T-92/11, ECLI:EU:T:2013:143).

⁽⁹⁹⁾ Siehe Entscheidung der Kommission vom 26. November 2008 über die staatliche Beihilfe, die Österreich zugunsten des Unternehmens Postbus im Bezirk Linz gewährt hat — C 16/07 (ex NN 55/06) (Abl. L 306 vom 20.11.2009, S. 26).

⁽¹⁰⁰⁾ Mitteilung der Kommission — Gemeinschaftliche Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen (Abl. C 184 vom 22.7.2008, S. 13).

⁽¹⁰¹⁾ Siehe Erwägungsgrund 98 Buchstabe b der Gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen vom 22. Juli 2008. Insbesondere wird in diesen Leitlinien — in denen die Regeln für die öffentliche Förderung dieser Art von Unternehmen erläutert werden — klargestellt, dass es sich bei den beihilfefähigen Kosten um denjenigen „Teil der externen Kosten [handelt], der vermieden wird, weil die Bahn anstatt anderer Verkehrsträger benutzt wird.“

5.2. Zweiter Vertrag

- (140) In seiner Stellungnahme vom 24. Juni 2014 vertrat Italien erstens die Auffassung, dass die im Rahmen des zweiten Vertrags gezahlten Ausgleichszahlungen keine staatliche Beihilfe darstellten, da Trenitalia kein Vorteil gewährt worden und der Wettbewerb nicht verfälscht worden sei. Zweitens machte Italien geltend, dass, selbst wenn der Ausgleich eine Beihilfe darstelle, die Beihilfe als bestehende Beihilfe im Sinne von Artikel 1 Buchstabe b Ziffer v der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 anzusehen sei. Hilfsweise machte Italien geltend, dass die Beihilfe mit dem Binnenmarkt vereinbar sei, da sie mit Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 im Einklang stehe und nach Artikel 17 Absatz 2 der genannten Verordnung von der Anmeldepflicht befreit sei.

5.2.1. Vorteil

- (141) Italien war der Auffassung, dass der zweite Vertrag alle vier Altmark-Voraussetzungen erfüllte. In Bezug auf den ersten Vertrag machte Italien geltend, dass die Verpflichtungen als echte Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse einzustufen seien und dass diese Verpflichtungen von Anfang an klar definiert, die Ausgleichsparameter im Voraus objektiv und transparent festgelegt worden seien und Trenitalia keine Überkompensation erhalten habe.

5.2.1.1. Vorliegen einer echten DAWI (erste Altmark-Voraussetzung)

- (142) Zusätzlich zu den bereits in Bezug auf den ersten Vertrag dargelegten Argumenten (siehe Erwägungsgründe 123 bis 125) brachte Italien vor, dass der Umfang der Trenitalia übertragenen Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes korrekt definiert worden sei.
- (143) In Bezug auf die neu eingeführte Verpflichtung, Fährüberfahrten und Manövrierdienste zu betreiben, erklärte Italien, dass diese Verpflichtung die Zerlegung und Neuzusammenstellung von Zügen, die Überführung von Zügen auf dem Seeweg durch Fähren sowie Be- und Entladevorgänge umfassten. Obwohl dem Infrastrukturbetreiber (Rete Ferroviaria Italiana — RFI) die Verpflichtung zur Erbringung dieser Dienstleistung förmlich auferlegt wurde, wurde die Ausgleichsleistung an Trenitalia gezahlt, um die von RFI erhobenen Gebühren zu decken. Italien erklärte, dass der Ausgleich nicht allen potenziellen Anbietern von Eisenbahnverkehrsdiensten zu den Inseln (Sizilien/Sardinien) offenstehe, da i) diese Betreiber gesetzlich nicht verpflichtet seien, die Dienstleistung für jeden, der sie beantrage, zu erbringen, und ii) diese Betreiber die Gebühren in ihre Preise einkalkulieren könnten, während Trenitalia gesetzlich festgelegte Tarife anwenden müsse.
- (144) Angesichts des Mangels an angemessenen Verkehrsdiensten in Süditalien hielt Italien es für gerechtfertigt, keine öffentliche Marktconsultation durchzuführen, um festzustellen, ob und in welchem Umfang ein Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen bestehe. In jedem Fall behauptete Italien, dass es nicht verpflichtet sei, solche Konsultationen im Rahmen der DAWI-Vorschriften durchzuführen⁽¹⁰²⁾, da diese erst im Januar 2012 in Kraft getreten seien und in keinem Fall für den Eisenbahnverkehr gelten würden.
- (145) In Bezug auf die Betrauung mit der Dienstleistung argumentierte Italien zusätzlich zu den bereits für den ersten Vertrag vorgebrachten Argumenten (siehe Erwägungsgründe 127 und 128), dass der zweite Vertrag lediglich eine bereits seit 2004 bestehende Beziehung zwischen Italien und Trenitalia formalisiert habe und somit als Bescheinigung für die Rechtssicherheit bereits bestehender Vereinbarungen fungiere. Einerseits habe zwischen dem ersten und zweiten Vertrag eine Kontinuität bestanden und die im ersten Vertrag festgelegten Verpflichtungen seien im Großen und Ganzen beibehalten worden, wobei sich einige dieser Verpflichtungen aus Rechtsakten und internationalen Verträgen ergeben hätten. Andererseits seien die wesentlichen Bestandteile des Vertrags (d. h. zu erbringende Dienstleistungen und Vergütung) von Anfang an zwischen den Parteien festgelegt und vereinbart worden. In diesem Zusammenhang wies Italien darauf hin, dass in den Gesetzen über den Jahreshaushalt des Staates vor Unterzeichnung des Vertrags die jährlichen Ausgleichsbeträge festgelegt worden seien, die Trenitalia für die während des vom zweiten Vertrag abgedeckten Zeitraums erbrachten öffentlichen Dienstleistungen zu zahlen gewesen seien.

⁽¹⁰²⁾Mitteilung der Kommission — Rahmen der Europäischen Union für staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen (2011) (ABl. C 8 vom 11.1.2012, S. 15).

5.2.1.2. Zweitens seien die Parameter, anhand deren der Ausgleich berechnet wurde, zuvor objektiv und transparent aufgestellt worden (zweite Altmark-Voraussetzung).

- (146) In Bezug auf den ersten Vertrag (siehe Erwägungsgrund 128) brachte Italien vor, dass vorab absolute Gewissheit darüber bestanden habe, wie der Ausgleich im Rahmen des zweiten Vertrags zu bestimmen sei, und dass die anschließende Unterzeichnung des Vertrags lediglich eine Formalisierung dieser Elemente darstellte. Zum Beweis führte Italien aus, dass das Verhalten der Parteien stets den Bedingungen des Vertrags entsprochen habe, selbst wenn dieser erst in einem späteren Stadium förmlich unterzeichnet worden sei.
- (147) Italien wies darauf hin, dass die Ausgleichsbeträge, die Trenitalia für die im Rahmen des zweiten Vertrags erbrachten Dienstleistungen bereits vor Unterzeichnung dieses Vertrags zu zahlen gewesen seien, in den Gesetzen über den Jahreshaushalt des Staates jährlich festgelegt worden seien, wobei davon ausgegangen worden sei, dass der Vertrag tatsächlich in Kraft gewesen sei. In seinen Stellungnahmen vom 5. und 15. Februar 2018 wies Italien darauf hin, dass die Höhe des Ausgleichs, der Trenitalia für die erbrachten öffentlichen Dienstleistungen zu zahlen gewesen sei, bereits vor der förmlichen Unterzeichnung des zweiten Vertrags durch die Gesetze über den Jahreshaushalt des Staates festgelegt worden sei ⁽¹⁰³⁾.

5.2.1.3. Keine Überkompensation (dritte Altmark-Voraussetzung)

- (148) Italien wies darauf hin, dass die Trenitalia im Rahmen des zweiten Vertrags entstandenen Kosten auf der Grundlage der von Trenitalia 2004 getragenen Kosten, d. h. im ersten Jahr des durch den zweiten Vertrag geregelten Zeitraums, geschätzt worden seien. Das MIT habe sich auf bestätigte Erklärungen gestützt, die vom Ministerium selbst geprüft und genehmigt und von einem Wirtschaftsprüfungsunternehmen überprüft worden seien.
- (149) Italien zufolge habe der zweite Vertrag im Voraus jegliches Risiko einer Überkompensation ausgeschlossen, indem die geforderten Dienstleistungen und die Parameter für die Berechnung des Ausgleichs für den entsprechenden Jahresabschluss angegeben worden seien. Der Trenitalia für die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes gewährte Ausgleich habe ausschließlich darauf abgezielt, ein finanzielles Gleichgewicht zu erreichen (vollständiger Ausgleich der für die Erbringung des Dienstes entstandenen Kosten), ohne dass es zu einer Überkompensation gekommen sei.
- (150) 150. In seiner Stellungnahme vom 23. Mai 2018 übermittelte Italien die nachstehend zusammengefassten Daten über die Höhe der an Trenitalia gezahlten Ausgleichszahlungen und die Höhe der Nettokosten von Trenitalia im Rahmen des zweiten Vertrags:

Tabelle 3

Ausgleich der Nettokosten von Trenitalia im Rahmen des zweiten Vertrags

(Mio. EUR (ohne MwSt.))

	2004	2005	2006	2007	2008
Vertragsbestimmungen	119,1	119,1	97,9	142,8	145,7
Gezahlte Ausgleichsleistung	118,8	118,8	97,7	142,8	145,5
Nettokosten Trenitalias	163,5	159,0	179,6	150,2	132,1

- (151) Darüber hinaus machte Italien geltend, dass Trenitalia über ein wirksames, getrenntes Buchführungssystem verfügt habe, durch das seine marktbasieren Geschäfte von den Tätigkeiten im Rahmen des zweiten Vertrags getrennt worden seien. Trenitalia habe über seinen Frachtbereich Schienengüterverkehrsdienste durchgeführt, die im Gesamtbuchhaltungsplan des Unternehmens getrennt ausgewiesen worden seien. Die zu Marktbedingungen erbrachten Dienstleistungen seien getrennt von den im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsverträgen erbrachten Dienstleistungen anhand einer analytischen Buchführungsmethode gemeldet worden, mit folgenden Merkmalen: i) die Kosten und Einnahmen würden über ein Kostentreibersystem marktbestimmten bzw. öffentlichen Dienstleistungen zugeordnet; ii) eine Finanzberichterstattung über die öffentlichen Dienste würde erstellt; iii) die Methode wurde von einem unabhängigen Wirtschaftsprüfungsunternehmen bestätigt.

⁽¹⁰³⁾ Was beispielsweise die Ausgleichszahlungen für die Jahre 2004, 2005 und 2006 angehe, beziehe sich Artikel 4 des zweiten Vertrags auf die Beträge, die in den entsprechenden Kapiteln des Staatshaushalts für 2004, 2005 bzw. 2006 zugewiesen worden seien.

5.2.1.4. Höhe des Ausgleichs (vierte Altmark-Voraussetzung)

- (152) Aus denselben Gründen, die im Zusammenhang mit dem ersten Vertrag (siehe Erwägungsgrund 132) dargelegt wurden, argumentierte Italien, Trenitalia sei ein gut geführtes Unternehmen, das in der Lage sei, Kostenniveaus nachzuweisen, die denen seiner Wettbewerber entsprechen, und Dienstleistungen zu wirtschaftlichen Bedingungen zu erbringen, die im Wesentlichen denen entsprechen, die sich aus einem wettbewerblichen Verfahren ergeben.

5.2.2. Verfälschung des Wettbewerbs und Auswirkungen auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten

- (153) Italien vertrat die Auffassung, dass der Ausgleich, der im Rahmen des zweiten Vertrags für die Beförderung auf internationalen Strecken (d. h. grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem Hafen Triest und Ungarn sowie grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste über den Hafen Trieste Marittima) festgelegt wurde, weder den Wettbewerb noch den Handel beeinträchtigt habe. Dies liege daran, dass die Tarifpflichten (und die anschließenden Ausgleichszahlungen) nur für den nationalen Teil der Strecken festgelegt worden seien und einen sehr geringen Teil der gesamten Trenitalia übertragenen Verpflichtungen ausgemacht hätten.

5.2.3. Bestehende Beihilfe

- (154) Hilfsweise, falls der Schluss gezogen werden sollte, dass die im Rahmen des zweiten Vertrags gezahlten Ausgleichszahlungen eine staatliche Beihilfe darstellten, erklärte Italien, dass die Beihilfe bis zur vollständigen Liberalisierung des Schienengüterverkehrsmarktes auf Unionsebene (1. Januar 2007) als bestehende Beihilfe anzusehen sei. In diesem Zusammenhang wies Italien darauf hin, dass der zweite Vertrag einige der bereits im ersten Vertrag enthaltenen Verpflichtungen abgedeckt habe⁽¹⁰⁴⁾, die in ihren wesentlichen Aspekten unverändert geblieben seien. Die einzige neue Verpflichtung, die im Rahmen des zweiten Vertrags eingeführt worden sei, habe darin bestanden, bestimmte öffentlich zugänglichen Anlagen für den Güterverkehr auf Sardinien und Sizilien instand zu halten.

5.2.4. Rechtmäßigkeit

- (155) Italien zufolge habe die Beihilfe nicht bei der Kommission angemeldet werden müssen. Wie im Fall des ersten Vertrags (siehe Erwägungsgründe 133 bis 135) vertrat Italien die Auffassung, dass die Beihilfe unter die Freistellung von der vorherigen Anmeldung nach Artikel 17 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 falle.

5.2.5. Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt

- (156) Hilfsweise, für den Fall, dass die Kommission zu dem Schluss gelangen sollte, dass die im Rahmen des zweiten Vertrags gezahlten Ausgleichszahlungen eine neue, anmeldepflichtige Beihilfe darstellten, machte Italien geltend, dass die Beihilfe gemäß Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69, die die zum Zeitpunkt der Auszahlung der Beihilfe die materiell-rechtliche Vorgabe gewesen sei, mit dem Binnenmarkt vereinbar sei.
- (157) Wie im Fall des ersten Vertrags (siehe Erwägungsgrund 138) argumentierte Italien, dass der zweite Vertrag alle in Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 festgelegten Elemente enthalte und die Trenitalia durch die Erbringung der vertraglich vorgesehenen Leistungen entstandenen Kosten nur teilweise deckte.
- (158) Schließlich wiederholte Italien das bereits für den ersten Vertrag vorgetragene Argument, dass der zweite Vertrag auch nach der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 bzw. nach Artikel 93 AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden könne (siehe Erwägungsgrund 139). Italien hat hierzu jedoch keinerlei Erläuterungen vorgelegt.

⁽¹⁰⁴⁾ Insbesondere die Tarifpflichten in Bezug auf: i) Schienengüterverkehr über Entfernungen von mehr als 1 000 km, ii) grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr über den Hafen Trieste Marittima, iii) grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr vom Hafen Triest nach Ungarn und umgekehrt und iv) Schienengüterverkehr zwischen dem Festland und Sardinien sowie die Verpflichtung, für den Güterverkehr zwischen dem Festland und Sardinien eine Fährverbindung und Manövriertdienste für den Güterverkehr zwischen dem Festland und Sardinien/Sizilien durchzuführen.

5.3. Dritter Vertrag

- (159) In seiner Stellungnahme vom 24. Juni 2014 vertrat Italien die Auffassung, dass die im Rahmen des dritten Vertrags gezahlten Ausgleichszahlungen keine staatliche Beihilfe darstellten, da Trenitalia kein Vorteil gewährt und der Wettbewerb nicht verfälscht worden sei und es keine Auswirkungen auf den Handel gegeben habe. Hilfsweise machte Italien geltend, dass die Beihilfe, selbst wenn der Ausgleich eine Beihilfe darstelle, nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 zur Durchführung von Artikel 93 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar sei und daher auch in vollem Einklang mit Artikel 93 AEUV stehe.

5.3.1. Vorteil

- (160) Italien war der Auffassung, dass der dritte Vertrag alle vier Altmark-Voraussetzungen erfülle. In Bezug auf den ersten und zweiten Vertrag machte Italien geltend, dass die Verpflichtungen als echte Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse einzustufen seien und dass diese Verpflichtungen von Anfang an klar definiert, die Ausgleichsparameter im Voraus objektiv und transparent festgelegt worden seien und Trenitalia keine Überkompensation erhalten habe.

5.3.1.1. Vorliegen einer echten DAWI (erste Altmark-Voraussetzung)

- (161) Zusätzlich zu den bereits vorgebrachten Argumenten zum ersten Vertrag (siehe Erwägungsgründe 123 bis 126) und zum zweiten Vertrag (siehe Erwägungsgründe 142 bis 144) vertrat Italien die Auffassung, dass der dritte Vertrag erforderlich gewesen sei, um das Marktversagen zu beheben, das Süditalien im Zeitraum 2008–2009 weiterhin betroffen habe.
- (162) Nach Angaben Italiens erbrachten private Betreiber in Süditalien keine mit den Diensten von Trenitalia vergleichbaren Schienengüterverkehrsdienste. Das geringe Interesse des Marktes an diesen Verbindungen sei darauf zurückzuführen, dass der Schienengüterverkehr in Süditalien Merkmale (in Form von Nachfrageschwankungen und infrastrukturellen Beschränkungen) aufweise, die auch langfristig keine angemessene Rentabilität des Dienstes gewährleisten.
- (163) Einerseits würden die Infrastruktur und die Landbeschaffenheit in Süditalien den Schienengüterverkehr aufgrund unzureichender Zugmodule, Streckenhänge, unzureichender Spurweite und Fahrkosten kostenaufwendig machen. Nach der Öffnung des Schienengüterverkehrs für den Wettbewerb hätten sich die neu in den Markt eintretenden Eisenbahnunternehmen auf den Verkehr in Norditalien konzentriert und die Eisenbahnverbindungen nach Süditalien vernachlässigt, deren Abdeckung eine komplexe industrielle und organisatorische Struktur mit hohen Produktionskosten erfordere.⁽¹⁰⁵⁾
- (164) Andererseits hätten die besonders ungleich verteilten Industriecluster in Italien zu einem unausgewogenen Verkehr zwischen dem Norden und dem Süden geführt. Erstens habe Norditalien sowohl mengen- als auch wertmäßig eine höhere Nachfrage verzeichnet.⁽¹⁰⁶⁾ Zweitens sei die Erbringung von Schienenverkehrsdiensten in Süditalien durch ein erhebliches Handelsungleichgewicht zwischen den ein- und abgehenden Strecken beeinträchtigt gewesen.⁽¹⁰⁷⁾ Drittens sei im Güterverkehr in Süditalien der Straßenverkehr bei Weitem vorherrschend gewesen und habe den Schienenverkehr zu einem Preisnehmer für alle Arten von Gütern gemacht, für die der Straßentransport eine Alternative darstellte.⁽¹⁰⁸⁾ Insbesondere hätten die Wettbewerber von Trenitalia, vor allem die integrierten Logistikunternehmen, Süditalien in der Regel im Straßenverkehr bedient.⁽¹⁰⁹⁾

⁽¹⁰⁵⁾ Insbesondere würden die Eigenschaften der Strecken nach/von Süditalien teurere Schienenfahrzeuge als im Vollzugverkehr auf normalen Strecken, wie beispielsweise auf grenzüberschreitenden Strecken, erfordern. Die Aufrechterhaltung des erforderlichen Anlagennetzes und die angemessene Abdeckung des Staatsgebiets hätten auch einen höheren Anteil der Fixkosten mit sich gebracht.

⁽¹⁰⁶⁾ Italien wies darauf hin, dass der Anteil des kombinierten Verkehrs in Süditalien geringer ausfalle als auf nationaler Ebene (34 % gegenüber 39 %) und dass der Anteil der landwirtschaftlichen Erzeugnisse und Lebensmittel (17 % beim Verkehr in den und aus dem Süden, insgesamt 9 % auf nationaler Ebene) erheblich höher sei.

⁽¹⁰⁷⁾ Insbesondere habe es sich bei dem größten Teil der Güterströme im Schienenverkehr in Italien um Ströme gehandelt, die nur in eine Richtung — von den Produktionszentren in Norditalien zu den Verbrauchszentren in Süditalien — gingen. In umgekehrter Richtung habe es sich meistens um die Rückfahrt leerer Wagen gehandelt (die keine Fracht hätten befördern können, weil es keine Güter gegeben habe oder die Ladung nicht mit den Wagen kompatibel gewesen sei).

⁽¹⁰⁸⁾ Dies habe zu einer geringeren Bereitschaft zur Bezahlung der Schienenverkehrsdienste und damit zu niedrigeren Marktpreisen für den Schienengüterverkehr im Vergleich zum gesamten innerstaatlichen Verkehr geführt.

⁽¹⁰⁹⁾ Italien erwähnte den Fall von DB Schenker und NordCargo, die über Terminals in Norditalien verfügen, die den Umstieg von der Schiene auf die Straße ermöglichen (sogenannte „Rail Ports“).

- (165) Italien wies darauf hin, dass mit dem dritten Vertrag ein minimales Dienstleistungsnetz und nicht einzelne Verbindungen sichergestellt werden sollten. Der Grund sei gewesen, eine minimale Präsenz eines über Süditalien verteilten Netzes von Linien und Verbindungen mit ihren Start-/Endpunkten sicherzustellen: dies hätte es ermöglicht, unter wirtschaftlich tragfähigen Bedingungen eine Alternative zum vorherrschenden Verkehrsträger Straße beizubehalten. Dies hätte den regionalen Zusammenhalt und das territoriale Gleichgewicht zwischen Nord- und Süditalien gestärkt. Italien vertrat insbesondere die Auffassung, dass mit den im dritten Vertrag festgelegten Verpflichtungen folgende Ziele von öffentlichem Interesse verfolgt worden seien:
- Verkehrspolitik und Sicherheit: die fast vollständige „Verödung“ des Schienengüterverkehrs in Süditalien zu verhindern und so in diesen Regionen die Konzentration des Güterverkehrs auf der Straße zu vermeiden und die Zahl der Verkehrsunfälle zu begrenzen ⁽¹¹⁰⁾;
 - *Umwelt- und Raumpolitik*: eine nachhaltige Alternative zur Straße zu schaffen und eine weitere Zunahme der Umweltverschmutzung und der Überlastung der Straßen zu vermeiden, die in Süditalien bereits übermäßig hoch und mit der touristischen Ausrichtung der meisten betroffenen Gebiete unvereinbar seien;
 - *Wirtschaftlicher und sozialer Zusammenhalt*: in den betreffenden italienischen Regionen ein Netz des Schienenverkehrs, einschließlich der entsprechenden Infrastrukturen, zu sichern, das zwar eine minimale Struktur aufweist, aber so homogen wie möglich zur übrigen Halbinsel bleiben sollte.
- (166) Um einen Ansatz zu entwickeln, der die Erbringung von Güterverkehrsdiensten mit einer ausreichenden territorialen Abdeckung gewährleisten sollte, sei im dritten Vertrag der Umfang der Verpflichtungen von Trenitalia (im Vergleich zum zweiten Vertrag) neu definiert worden, wobei der Schwerpunkt auf den interregionalen Verbindungen gelegen habe. ⁽¹¹¹⁾ Italien schloss aus, dass eine öffentliche Marktconsultation durchgeführt werden müsse, um das Bestehen einer gemeinwirtschaftlichen Anforderung nachzuweisen und deren Umfang korrekt festzulegen.
- (167) In Bezug auf die Betrauung mit der Dienstleistung machte Italien geltend, dass die wesentlichen Bestandteile des Vertrags (d. h. zu erbringende Dienstleistungen und Vergütung) von Anfang an definiert und geregelt worden seien und dass der Vertrag im Wesentlichen geschlossen worden sei, um bereits bestehende rechtliche und verbindliche Beziehungen und Dienstleistungen zu bescheinigen.
- 5.3.1.2. Zweitens seien die Parameter, anhand deren der Ausgleich berechnet wurde, zuvor objektiv und transparent aufgestellt worden (zweite Altmark-Voraussetzung).
- (168) In Bezug auf den ersten Vertrag (siehe Erwägungsgrund 128) und den zweiten Vertrag (siehe Erwägungsgrund 146) brachte Italien vor, dass vorab absolute Gewissheit darüber bestanden habe, wie der Ausgleich im Rahmen des dritten Vertrags zu bestimmen sei, und dass die anschließende Unterzeichnung des Vertrags lediglich eine Formalisierung dieser Elemente dargestellt habe, die als Bescheinigung fungiere. Zum Beweis führte Italien aus, dass das Verhalten der Parteien stets den Bedingungen des Vertrags entsprochen habe, selbst wenn dieser erst in einem späteren Stadium förmlich unterzeichnet worden sei.
- (169) Insbesondere im Hinblick auf den dritten Vertrag machte Italien geltend, dass der rechtliche Rahmen für die betreffenden Dienstleistungen (z. B. Bedingungen für den Betrieb, die Rechnungslegung und Meldung der Dienstleistungen zum Zwecke der Vergütung, der Bestimmung des Umfangs und der Berechnung des Ausgleichs) bereits ab Beginn der von den Verträgen abgedeckten Zeiträume festgelegt und anwendbar gewesen sei. Italien zufolge habe vorab absolute Gewissheit darüber bestanden, wie der Ausgleich festgelegt würde, da die Parameter (auf deren Grundlage der Ausgleich berechnet worden sei) im Voraus auf der Grundlage eines finanziellen Geschäftsplans unter Berücksichtigung der erwarteten Kosten und Einnahmen aus der erbrachten Dienstleistung festgelegt worden seien.

⁽¹¹⁰⁾Zur Stützung dieses Arguments verwies Italien auf die Schlussfolgerungen der Untersuchung des Neunten parlamentarischen Ausschusses, wonach „auch für den Schienengüterverkehr ein öffentliches Interesse am Abschluss eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags besteht, um die Nutzung alternativer Verkehrsträger zum Straßenverkehr zu fördern, was offensichtlich positive Auswirkungen auf die Umwelt und die Verkehrssicherheit hat“.

⁽¹¹¹⁾Hauptsächlich Nord-Süd-Verbindungen und Süd-Süd-Verbindungen. Verbindungen innerhalb von Norditalien seien grundsätzlich nicht ausgeschlossen gewesen, solange sie erforderlich gewesen seien, um Dienste nach Süditalien durch die Beförderung von Verkehrsströmen, deren Umfang zu gering war, zu erbringen.

- (170) Was den zweiten Vertrag betrifft, so wies Italien in seinen Stellungnahmen vom 5. und 15. Februar 2018 darauf hin, dass die Höhe des Ausgleichs, der Trenitalia für die erbrachten öffentlichen Dienstleistungen zu zahlen war, bereits vor der förmlichen Unterzeichnung des dritten Vertrags durch die Gesetze über den Jahreshaushalt des Staates festgelegt worden sei. ⁽¹¹²⁾

5.3.1.3. Keine Überkompensation (dritte Altmark-Voraussetzung)

- (171) Italien argumentierte, dass der Trenitalia für die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes gewährte Ausgleich ausschließlich darauf abgezielt habe, einen vollständigen Ausgleich der bei der Durchführung des Dienstes entstandenen Kosten zu erreichen, ohne dass es zu einer Überkompensation gekommen sei. In diesem Zusammenhang wies Italien darauf hin, dass der Vertrag im Voraus jegliches Risiko einer Überkompensation ausgeschlossen habe, indem die geforderten Dienstleistungen und die Kriterien für die Ausgleichsleistung, die auf der Grundlage von Zugkilometern pro Jahr berechnet worden seien, festgelegt waren. Tatsächlich sei es nie zu einer Überkompensation von Dienstleistungen gekommen, und es seien erhebliche Margen für Unterkompensation ausgewiesen worden.
- (172) Zur Untermauerung der vorstehenden Ausführungen legte Italien die Daten zu den Kosten und Ausgleichszahlungen von Trenitalia für den Zeitraum 2009–2014 und die entsprechenden zertifizierten Berichte vor, die vom MIT selbst geprüft und genehmigt und von einem Wirtschaftsprüfungsunternehmen überprüft worden seien. Italien wies darauf hin, dass Trenitalia über ein wirksames, getrenntes Buchführungssystem verfügt habe, durch das ihre marktbasieren Geschäfte von den Tätigkeiten im Rahmen des dritten Vertrags getrennt worden seien.
- (173) In seinen Bemerkungen vom 4. November 2015 und vom 23. Mai 2018 erläuterte Italien die Höhe der an Trenitalia gezahlten Ausgleichsleistungen und die Nettokosten von Trenitalia im Rahmen des dritten Vertrags, wie nachstehend zusammengefasst.

Tabelle 4

Ausgleich der Nettokosten von Trenitalia im Rahmen des dritten Vertrags

(Mio. EUR (ohne MwSt.))

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Vertragsbestimmungen	92,4	106,7	107	106,1	106,1	105,2
Gezahlte Ausgleichsleistung	92,4	106,6	102,5	106,0	103,6	101,0
Nettokosten Trenitalias	200,0	179,6	138,0	131,0	113,7	92,9

5.3.1.4. Höhe des Ausgleichs (vierte Altmark-Voraussetzung)

- (174) In Bezug auf den ersten Vertrag (siehe Erwägungsgrund 132) und den zweiten Vertrag (siehe Erwägungsgrund 152) vertrat Italien die Auffassung, dass Trenitalia ein gut geführtes Unternehmen sei, das in der Lage sei, Kostenniveaus nachzuweisen, die denen seiner Wettbewerber entsprechen, und Dienstleistungen zu wirtschaftlichen Bedingungen zu erbringen, die im Wesentlichen denen entsprechen, die sich aus einem wettbewerblichen Verfahren ergäben.
- (175) Italien verwies auf die Studie vom 9. Oktober 2012 über den dritten Vertrag, die bei der Beratungsgesellschaft PriceWaterhouseCoopers (im Folgenden „PWC“) in Auftrag gegeben und der Kommission vor dem Einleitungsbeschluss vorgelegt wurde (im Folgenden „PWC-Studie 1“). In dieser Studie sei der Schluss gezogen worden, dass der Ausgleich auf der Grundlage der Analyse der Kosten von Trenitalia nach den europäischen Benchmarks ermittelt worden sei. Italien argumentierte insbesondere, dass die Schienenfahrzeuge von Trenitalia und die durchschnittlichen Betriebskosten pro Zugkilometer mit den gemeldeten Kosten von anderen europäischen Betreibern ähnlicher Größe, die ähnliche Dienste erbrächten, übereinstimmen.

⁽¹¹²⁾ Italien verwies auf Artikel 2 Absatz 4 des Gesetzesdekrets Nr. 225 vom 29. Dezember 2010 (umgewandelt in das Gesetz Nr. 10 vom 26. Februar 2011), mit dem das Ministerium für Wirtschaft und Finanzen ermächtigt worden sei, Trenitalia die aus dem Staatshaushalt für die Jahre 2009–2010 zugewiesenen Mittel für die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes für den Eisenbahnsektor bis zum endgültigen Abschluss des neuen Dienstleistungsvertrags zu zahlen.

- (176) In der PWC-Studie 1 wurden sechs in der Union tätige Eisenbahnunternehmen⁽¹¹³⁾ ermittelt, die nach Meinung von PWC für die Bildung einer Stichprobe von Unternehmen geeignet waren, deren Größe mit der Größe von Trenitalia hinreichend vergleichbar ist. Aus der Studie geht hervor, dass die Verkehrsleistung dieser sechs Unternehmen in den Jahren 2009 und 2010 jährlich mehr als 25 Mio. Zugkilometer und 10 Mrd. Tonnen/km betrug.⁽¹¹⁴⁾ Darüber hinaus wurde in der Studie erläutert, dass diese Unternehmen mit angemessenen Transportmitteln ausgestattet waren. Zur Untermauerung dieser Feststellung wurde in der Studie die Zahl der beförderten Tonnen pro beladenem Wagen geschätzt, um die durchschnittliche Kapazität, die von einem einzelnen Wagen tatsächlich befördert wird, zu schätzen; die Anzahl der jährlichen Beladungen pro Wagen, die die tatsächliche Nutzung des Beförderungsmittels belegt; und die durchschnittliche Entfernung bei der Beförderung einer Tonne Güter (beförderte Tonnen/km), um die Besonderheiten des Eisenbahnnetzes, auf dem die Unternehmen tätig waren, zu ermitteln.⁽¹¹⁵⁾ Der PWC-Studie 1 zufolge entspricht die Zahl der 2009 von Trenitalia beförderten Tonnen pro beladenem Wagen (41 Tonnen in den Jahren 2009 und 2010) dem Median der Unternehmen aus der Stichprobe (42 Tonnen im Jahr 2009 und 44 in 2010), was zeigt, dass Trenitalia angesichts seiner Verkehrsleistung angemessen ausgestattet war, zumal die durchschnittliche Transportstrecke in Italien (307 km im Jahr 2009 und 288 km im Jahr 2010) im Vergleich zum Median der Stichprobe (272 km im Jahr 2009 und 264 km im Jahr 2004) länger war.
- (177) In Bezug auf die Schienenfahrzeuge ergab die PWC-Studie 1, dass es nicht möglich ist, Daten über die ausschließlich für den Gütertransport verwendeten Fahrzeuge zu erhalten. Daher berücksichtigte die PWC-Studie 1 die gesamte Flotte, die von den Unternehmen, aus denen sich die Stichprobe zusammensetzte, sowohl für die Personen- als auch für die Güterbeförderung genutzt wurden. Die Autoren der Stichprobe kamen zu dem Schluss, dass die Schienenfahrzeuge von Trenitalia im Vergleich zu den Unternehmen, die die Stichprobe bildeten, angemessen ist: Trenitalia stellte 2009 durchschnittlich 69 000 Zugkilometer bereit (81 000 Zugkilometer im Jahr 2010), während ihre Wettbewerber im Jahr 2009 durchschnittlich 56 000 Zugkilometer und 53 000 Zugkilometer im Jahr 2010 erbrachten.⁽¹¹⁶⁾
- (178) Um die Betriebseffizienz von Trenitalia nachzuweisen, wurden in der PWC-Studie 1 die durchschnittlichen Betriebskosten je Zugkilometer der Unternehmen, die die Stichprobe bildeten, mit denen von Trenitalia verglichen. Der Studie zufolge sei diese Kennzahl (Kosten pro Zugkilometer) für die Ermittlung der Effizienz der Eisenbahnunternehmen am relevantesten, da die Messgröße Betriebskosten pro Tonnenkilometer keinen hinreichenden Anhaltspunkt für die Effizienz des Unternehmens lieferten. Laut PWC-Studie 1 könnte die Messgröße Betriebskosten pro Tonnenkilometer durch die besonderen Merkmale der Nachfrage (Unausgewogenheit der Ströme auf einer bestimmten Strecke, Art der beförderten Güter usw.) oder des Schienennetzes (Höchstlänge der Züge, Art der verwendeten Spurweiten usw.) verzerrt werden, was wiederum das Angebot der Eisenbahnunternehmen beeinflussen könnte.
- (179) Bei der Analyse wurden die gesamten Betriebskosten von Trenitalia und der in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen (abzüglich der Abschreibungskosten und Steuern) berücksichtigt, die sowohl inländische als auch grenzüberschreitende Tätigkeiten sowie Passagier- und Güterverkehrstätigkeiten umfassten. In der PWC-Studie 1 wurden jedoch zwei Unternehmen (die tschechische Ceske Drahy und die polnische Polskie Koleje Państwowe) aus der Stichprobe ausgeschlossen, da die Autoren der Auffassung waren, dass die Durchschnittskosten je Beschäftigten (weniger als 20 000 EUR) bei diesen beiden Unternehmen deutlich niedriger lagen als bei den übrigen teilnehmenden Unternehmen der Stichprobe (50 000 EUR) und als bei Trenitalia.
- (180) Die PWC-Studie 1 kam zu folgendem Schluss:
- Die Betriebskosten von Trenitalia pro Zugkilometer lagen zwischen 22,10 EUR und 22,50 EUR pro Zugkilometer, was den von ÖBB, DB und SNCF verzeichneten Kosten entspricht (zwischen 21,80 EUR pro Zugkilometer und 22,60 EUR pro Zugkilometer)⁽¹¹⁷⁾;

⁽¹¹³⁾ Die in der Studie ermittelte Stichprobe umfasst die Österreichische Bundesbahnen (ÖBB), die Deutsche Bahn AG (DB), die französische SNCF, die tschechische Ceske drahy (CD), die polnische Polskie Koleje Państwowe (PKP) und die Schweizerische Bundesbahnen/Chemins de fers fédéraux suisses/Ferrovie Federali Svizzere (SBB/CFF/FFS).

⁽¹¹⁴⁾ Aus der Studie ging hervor, dass andere Unternehmen aus der Union (Lietuvos geležinkeliai (LG) in Litauen, Valtion Rautatiet (VR) in Finnland und Latvijas dzelzceļš (LDz) in Lettland) ein ähnliches jährliches Verkehrsaufkommen erreichten, jedoch weniger Tonnenkilometer transportierten. In jedem Fall hat die Studie ergeben, dass diese Unternehmen in einem wesentlich kleineren Eisenbahnnetz mit einer größeren Spurweite als im italienischen Eisenbahnnetz tätig waren und somit andere Merkmale aufwiesen. Für die Studie wurden diese Unternehmen daher aus der Stichprobe ausgeschlossen.

⁽¹¹⁵⁾ Eine durchschnittliche längere Entfernung deutet auf eine große Verteilung der Produktionskapazitäten auf ein Gebiet hin, was zu einem Rückgang des jährlichen Gütertransportvolumens führt.

⁽¹¹⁶⁾ Seite 35 der PWC-Studie 1.

⁽¹¹⁷⁾ Seite 36 der PWC-Studie 1. Die SBB/CFF/FFS wurde von der Studie ausgeschlossen, da die durchschnittlichen Betriebskosten pro Zugkilometer 30 EUR pro Zugkilometer überstiegen.

- Die durchschnittlichen Gesamteinnahmen von Trenitalia (Einnahmen pro Zugkilometer), die zwischen 14,80 EUR und 15,70 EUR pro Zugkilometer lagen, waren niedriger als die Einnahmen von ÖBB, DB und SNCF (zwischen 23,20 EUR pro Zugkilometer und 18,70 EUR pro Zugkilometer).⁽¹¹⁸⁾
- (181) Italien erläuterte die niedrigeren Einnahmen von Trenitalia mit dem Hinweis auf die deutlich andere Marktsituation, in der die Wettbewerber von Trenitalia tätig seien (in Bezug auf den Wettbewerb mit anderen Frachtdiensten und die Art der beförderten Güter).⁽¹¹⁹⁾ Das Land wies darauf hin, dass die Differenz auch auf die nicht homogene durchschnittliche Frachtmenge pro Zug zurückzuführen sei (Infrastrukturengpässe und Ungleichgewichte im Handel zwischen den ein- und ausgehenden Strecken in Süditalien sowie volatile Preise für die beförderten Güterarten).
- (182) Italien zufolge hätten sich die folgenden Faktoren auf gesamten Zugkilometer-Kosten für die Erbringung der unter den dritten Vertrag fallenden Dienstleistungen ausgewirkt: i) die Notwendigkeit, über eine übermäßige Anzahl von Schienenfahrzeugen einschließlich Lokomotiven und Wagen zu verfügen; ii) Schwierigkeiten bei der optimalen Nutzung der Humanressourcen und Produktionsmittel aufgrund strenger Geschwindigkeitsbegrenzungen; iii) infrastrukturelle und logistische Sachzwänge.⁽¹²⁰⁾
- (183) Darüber hinaus wies Italien insbesondere in Bezug auf den Verkehr nach/von Sizilien auf Folgendes hin:
- Die Zuglänge sei in Sizilien besonders stark begrenzt; dort dürfe sie 400 m nicht überschreiten, damit die Fähren die Straße von Messina überqueren könnten.
 - Für die Querung der Straße von Messina seien spezielle Produktionsstrukturen erforderlich, um die Güterwagen umzuschlagen und auf Fähren zu verladen, die zwischen der Insel und dem italienischen Festland fahren.
 - Die geschätzten Kosten für den Fährverkehr von Ufer zu Ufer für jeden Zug (einschließlich Ein- und Ausschiffung) beliefen sich auf etwa 6 000 EUR. Die Kosten stiegen, wenn Gefahrgüter auf die/von der Insel befördert würden, da hierfür eine spezielle Fährfahrt mit höchstens vier Wagen pro Fahrt erforderlich sei.
- (184) Auf der Grundlage der PWC-Studie 1 kam Italien zu folgendem Schluss:
- Trenitalia sei im Vergleich zu Unternehmen in der Union ähnlicher Größe angemessen mit Transportmitteln ausgestattet;
 - Die Betriebskosten von Trenitalia pro Zugkilometer entsprächen denen der Partner;
 - Die Einnahmen von Trenitalia seien aufgrund externer Faktoren (Struktur des Landverkehrsmarkts und preisbeeinflussende Infrastrukturbeschränkungen) deutlich niedriger (um 25 %) als die der vergleichbaren Unternehmen.

⁽¹¹⁸⁾ Seite 38 und 39 der PWC-Studie 1.

⁽¹¹⁹⁾ In der Studie wird darauf hingewiesen, dass diese Faktoren den Preis und die Einnahmen beeinflussten. Der Marktanteil des Eisenbahnunternehmens habe 2009 in Italien bei 10 % am gesamten Landgüterverkehr gelegen, gegenüber 20 % in der Stichprobe. Die durchschnittlichen Einnahmen je 100 Tonnenkilometer von Trenitalia betragen 3,60 EUR, der niedrigste Wert der Stichprobe (Medianwert 4,42 EUR).

⁽¹²⁰⁾ Italien erläuterte insbesondere Folgendes:

- Angesichts der begrenzten nutzbaren Gleislänge in Bahnhöfen sei die zulässige Zuglänge geringer als in anderen Mitgliedstaaten zulässig (wobei sie in der Regel zwischen 750 und 550 m liegt).
- Angesichts der höchstzulässigen Achslast für Züge in Süditalien (20 Tonnen pro Achse gegenüber einer nationalen und Unionsnorm von 22,5 Tonnen pro Achse) seien das absolute und spezifische Gewicht der Güter, die mit der Eisenbahn befördert werden könnten, begrenzt.
- Angesichts der strengeren Grenzwerte für das Lademaß als im übrigen Italien und im europäischen Schienennetz seien sehr niedrige Flachwagen erforderlich, und der Transport der größeren Großvolumencontainer sei nicht möglich. Dies verhindere auch die Entwicklung des für den intermodalen Schienen- und Straßenverkehr erforderlichen Systems der „rollenden Landstraße“.
- Angesichts des hohen Anteils nicht elektrifizierter Eisenbahnstrecken müssten die Eisenbahnunternehmen sowohl elektrische Lokomotiven als auch Diesellokomotiven nutzen, was zu Nachteilen bei der Produktion und zu einem unzureichenden Einsatz von Lokomotiven führe.
- Angesichts der Länge der Zugfahrten sei der Durchschnitt der abfahrenden Züge pro Tag niedriger als der auf anderen Verbindungen (Italien gab einen Durchschnitt von zwei abfahrenden Zügen pro Tag nach/von Süditalien an, verglichen mit einem normalen Durchschnitt von 3,5 abfahrenden Zügen). Infolgedessen sei das Produktionsnetz von nicht reisendem Personal für den Bodenbetrieb überdimensioniert und werde nicht ausreichend genutzt.
- Angesichts der hohen Kosten für die Fahrten von Fahrzeugen zu den Werkstätten in Mittel- und Norditalien, in denen die spezifischen Wartungsarbeiten durchgeführt werden müssten, verfüge das Wartungsnetz über intrinsische Größennachteile.

- (185) Dieser Unterschied zwischen den Einnahmen von Trenitalia und denen ihrer Wettbewerber sei umso größer als die im Rahmen des dritten Vertrags vergüteten Dienstleistungen auch Verbindungen zwischen Nord- und Süditalien umfassten. Vor diesem Hintergrund vertrat Italien die Auffassung, dass die von der Kommission im Einleitungsbeschluss geäußerten Zweifel auf einem Missverständnis beruhten. Die Kommission verwies angeblich auf höhere Kosten pro Tonnenkilometer auf Verbindungen nach Süditalien und kam zu dem Schluss, dass dies auf die geringere Effizienz von Trenitalia zurückzuführen sein könnte. Nach Ansicht Italiens müsse jedoch im Rahmen der vierten Altmark-Voraussetzung nachgewiesen werden, dass es sich bei dem Empfänger des Ausgleichs um ein gut geführtes Unternehmen handelt, das somit in der Lage sei, Kostenniveaus nachzuweisen, die mit den Kosten der Wettbewerber im Einklang stehen, und Dienstleistungen zu wirtschaftlichen Bedingungen zu erbringen, die im Wesentlichen denen entsprechen, die sich aus einem wettbewerblichen Verfahren ergeben. Dabei seien gerade die durchschnittlichen Betriebskosten je Zugkilometer zu berücksichtigen, die die Einheitskosten des betreffenden Dienstes angemessen widerspiegeln.
- (186) Italien macht geltend, dass der Indikator der Kosten pro Tonnenkilometer für die Anwendung der vierten Altmark-Voraussetzung auf den vorliegenden Fall nicht relevant sei. Dieser Indikator habe einen anderen Zweck: Ziel sei es, komparative Benachteiligungsfaktoren zu ermitteln, die strukturelle Auswirkungen auf die Schienengüterverkehrsdienste zwischen Nord- und Süditalien hätten und die gerade die Ursache für das Marktversagen und damit die in Rede stehende öffentliche Intervention seien. Italien macht geltend, dass diese Faktoren nichts mit der Effizienz von Trenitalia zu tun hätten; vielmehr handele es sich um externe Faktoren, die von Trenitalia völlig unabhängig seien, aber die gleichen Auswirkungen auf Trenitalia hätten wie auf jeden anderen Wirtschaftsteilnehmer.

5.3.2. *Verfälschung des Wettbewerbs und Auswirkungen auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten*

- (187) Italien bestritt, dass der dritte Vertrag zu Wettbewerbsverzerrungen führe und sich auf den Handel innerhalb der Union ausgewirkt habe.
- (188) Erstens brachte Italien vor, dass sich der Wettbewerb auf dem Markt nach der Liberalisierung des Schienengüterverkehrsmarktes auf nationaler und Unionsebene auf die rentabelsten Strecken in Norditalien konzentriert habe und nicht den Verkehr in Süditalien betreffe.
- (189) Darüber hinaus machte Italien geltend, dass das von Trenitalia eingeführte System der getrennten Buchführung jede Form des Flusses öffentlicher Mittel zugunsten der übrigen Tätigkeiten des Unternehmens ausschließe. Dies gelte umso mehr, als der Ausgleich nicht ausreiche, um das Betriebsdefizit von Trenitalia im Zusammenhang mit den Verpflichtungen aus dem dritten Vertrag zu decken.

5.3.3. *Rechtmäßigkeit*

- (190) Italien vertrat die Auffassung, dass die Befreiung von der vorherigen Anmeldung nach Artikel 17 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 auch für die Ausgleichsleistungen gelte, die Trenitalia im Rahmen des dritten Vertrags erhalten habe, da die fraglichen Verpflichtungen, obwohl sie in einem Vertrag enthalten seien, auf Entscheidungen der Behörden beruhten.

5.3.4. *Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt*

- (191) Für den Fall, dass der Schluss gezogen werden sollte, dass die im Rahmen des dritten Vertrags gezahlten Ausgleichszahlungen eine neue, anmeldepflichtige Beihilfe darstellten, machte Italien hilfsweise geltend, dass die Beihilfe nach Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 mit dem Binnenmarkt vereinbar sei, da das durch diesen Vertrag formalisierte Vertragsverhältnis im Jahr 2009 entstanden sei und somit die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 zu diesem Zeitpunkt noch in Kraft gewesen sei.
- (192) Hinsichtlich des Datums der Unterzeichnung des dritten Vertrags (3. Dezember 2012) vertrat Italien die Auffassung, dass die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 bis einschließlich 3. Dezember 2012 gegolten habe. In Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, die seit dem 3. Dezember 2009 in Kraft ist, heißt es: „Die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 wird aufgehoben. Sie gilt jedoch während eines Zeitraums von drei Jahren nach Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung weiterhin für Güterbeförderungsdienste.“ Italien vertrat die Auffassung, dass das Enddatum mit dem Ende desselben Tages im Dezember (d. h. dem 3. Dezember) des dritten Jahres nach Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, d. h. dem 3. Dezember 2012, zusammenfiele.⁽¹²¹⁾

⁽¹²¹⁾Italien stützte sich auf Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 1182/71 des Rates vom 3. Juni 1971 zur Festlegung der Regeln für die Fristen, Daten und Termine, wonach eine in Jahren ausgedrückte Frist „mit Ablauf der letzten Stunde des Tages der letzten Woche, des letzten Monats oder des letzten Jahres, der dieselbe Bezeichnung oder dieselbe Zahl wie der Tag des Fristbeginns trägt,“ endet.

- (193) In seiner Stellungnahme vom 24. Juni 2014 wies Italien darauf hin, dass die Tatsache, dass der dritte Vertrag im Rahmen der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 vereinbart und sogar unterzeichnet worden sei, eine wichtige Rolle bei der Beurteilung seiner Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt spiele. Für die Zukunft wies Italien darauf hin, dass das MIT die Maßnahmen zur Unterstützung des Schienengüterverkehrs und seiner Nutzer genau festlegen wolle.
- (194) Wie im Fall des ersten Vertrags (siehe Erwägungsgrund 138) und des zweiten Vertrags (siehe Erwägungsgrund 157) argumentierte Italien, dass der dritte Vertrag alle in Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 festgelegten Elemente enthalte und die Trenitalia durch die Erbringung der vertraglich vorgesehenen Leistungen entstandenen Kosten nur teilweise gedeckt habe.
- (195) Schließlich wiederholte Italien das bereits in Bezug auf den ersten Vertrag (siehe Erwägungsgrund 139) und den zweiten Vertrag (siehe Erwägungsgrund 158) entwickelte Argument, dass der dritte Vertrag auch nach der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 bzw. nach Artikel 93 AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden könne. Italien hat hierzu jedoch keinerlei Erläuterungen vorgelegt.

5.4. **Wirtschaftliche Kontinuität**

- (196) Mit Wirkung vom 1. Januar 2017 wurde Mercitalia Rail neuer Eigentümer der Güterverkehrssparte von Trenitalia.
- (197) In ihrem Schreiben vom 11. April 2023 zur wirtschaftlichen Kontinuität zwischen Trenitalia und Mercitalia Rail erklärten die italienischen Behörden, dass Mercitalia Rail nach italienischem Recht die Rechtsnachfolgerin von Trenitalia auf dem Schienengüterverkehrsmarkt sei, und zwar als neue Eigentümerin des Frachtgeschäfts von Trenitalia.
- (198) Die italienischen Behörden erklärten jedoch, dass eine solche Rechtsnachfolge keine Übertragung von Rückzahlungsverpflichtungen auf Mercitalia Rail mit sich bringe, die sich aus der Feststellung ergeben könnten, dass Trenitalia vor der Ausgliederung eine rechtswidrige und mit dem Binnenmarkt unvereinbare Beihilfe für die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten gewährt worden sei. Ihrer Auffassung nach verbleibe diese Verpflichtung bei Trenitalia, da sie der Frachtabteilung von Trenitalia nicht zuzurechnen sei⁽¹²²⁾. Diesbezüglich wiesen die italienischen Behörden in ihrer Antwort vom 11. April 2023 auf Folgendes hin: i) wenn Trenitalia die Absicht gehabt hätte, diese Verpflichtungen auf Mercitalia Rail zu übertragen, hätte sie dies im Ausgliederungsvertrag ausdrücklich erwähnt; ii) zum Zeitpunkt der Ausgliederung war der dritte Vertrag bereits ausgelaufen, und iii) die Ausgliederung war nur als Unternehmensumstrukturierung innerhalb der FS-Gruppe gedacht.

6. STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN

6.1. **Gemeinschaft Europäischer Bahnen**

- (199) Die Gemeinschaft der europäischen Bahnen (im Folgenden „CER“) vertritt 75 Eisenbahnunternehmen (darunter die FS-Gruppe) und Infrastrukturunternehmen aus der Union, den Bewerberländern, den Ländern des westlichen Balkans, Norwegen und der Schweiz.
- (200) In ihrer Stellungnahme vom 18. Juni 2014 vertrat die CER die Auffassung, dass gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 die Auferlegung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes und/oder der Abschluss von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen für die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten gerechtfertigt sein könnten, um eine nachhaltige Wirtschaft, regionalen Zusammenhalt und ein territoriales Gleichgewicht voranzubringen und gleichzeitig die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene zu fördern.
- (201) Sie wies darauf hin, dass die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69, die bis zum 3. Dezember 2012 für Güterverkehrsdienste gegolten habe, den Mitgliedstaaten die Möglichkeit gegeben habe, den Schienengüterverkehr zu finanzieren und zu fördern. Sie kam zu dem Schluss, dass eine Dienstleistung als Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse einzustufen sei, wenn die Gefahr bestehe, dass konkurrierende Dienstleistungen einen wesentlichen Teil der Bedürfnisse der Bürger und Verbraucher nicht deckten.

⁽¹²²⁾Nach Artikel 2 des Ausgliederungsvertrags blieben alle Verpflichtungen und Verbindlichkeiten, die sich auf Tatsachen oder Umstände beziehen, die vor der Ausgliederung entstanden sind und nicht der übertragenen Sparte zuzurechnen waren, bei Trenitalia.

6.2. FerCargo

- (202) FerCargo vertritt 17 Eisenbahnunternehmen⁽¹²³⁾ (öffentliche und private Unternehmen), die in Italien Schienengüterverkehrsdienste anbieten.
- (203) 203. In ihrer Stellungnahme vom 8. Juli 2014 machte FerCargo geltend, dass der Ausgleich, den Italien Trenitalia gewährt habe, die Stellung von Trenitalia auf dem Schienengüterverkehrsmarkt in Süditalien zum Nachteil der anderen Schienengüterverkehrsunternehmen, die Schienengüterverkehrsdienste auf diesem Markt erbringen könnten, verbessert habe.
- (204) FerCargo nahm zum ersten Vertrag nicht Stellung. In Bezug auf den zweiten und den dritten Vertrag vertrat FerCargo die Auffassung, dass der Ausgleich eine staatliche Beihilfe zugunsten von Trenitalia darstelle, da die vier Altmarkt-Voraussetzungen nicht erfüllt seien und die öffentlichen Dienstleistungsaufträge den Wettbewerb verfälschten und sich auf den Handel auswirkten. Sie wies darauf hin, dass die meisten auf dem italienischen Markt tätigen Unternehmen internationalen Konzernen angehörten, z. B. NordCargo (Deutsche Bahn), Schweizerische Bundesbahnen Cargo Italia (Schweizerische Bundesbahnen Cargo International), Rail Cargo Italia (Rail Cargo Austria) oder über Mitgliedstaaten hinweg tätig seien (z. B. Rail Traction Company).
- (205) Darüber hinaus stellte FerCargo die Vereinbarkeit der staatlichen Beihilfe mit dem Binnenmarkt in Frage.
- (206) Zum einen hatte FerCargo keine Kenntnis von einer öffentlichen Konsultation, die von den italienischen Behörden durchgeführt worden wäre, um die Notwendigkeit von Schienengüterverkehrsdiensten zu ermitteln, die denselben Umfang und die gleichen Merkmale aufwiesen wie die Trenitalia übertragenen Dienstleistungen. FerCargo beschwerte sich darüber, dass die italienischen Behörden die wachsende Zahl von Betreibern, die ab 2006 als Alternative zum etablierten Betreiber eine Tätigkeit in Süditalien aufgenommen hätten, nicht berücksichtigt habe. FerCargo brachte vor, dass ihre Mitglieder Dienstleistungen hätten gewährleisten können, die mit denen von Trenitalia in Bezug auf Kontinuität, Regelmäßigkeit und Häufigkeit, Kapazität und Entgelte vergleichbar seien, sodass die öffentlichen Dienstleistungsaufträge unnötig seien. Sie wies darauf hin, dass vor Abschluss des dritten Vertrags neben Trenitalia bereits zwei Unternehmen auf den Verbindungen Kampanien/Norditalien⁽¹²⁴⁾ und Abruzzen/Norditalien⁽¹²⁵⁾ tätig gewesen seien und es fünf Unternehmen gegeben habe, die aufgrund der erforderlichen Zertifizierung den Betrieb auf den Verbindungen Kampanien/Kalabrien⁽¹²⁶⁾, Molise/Apulien⁽¹²⁷⁾, Apulien/Basilikata⁽¹²⁸⁾, Kampanien/Apulien⁽¹²⁹⁾, Basilikata/Kalabrien⁽¹³⁰⁾ sowie innerhalb von Kampanien⁽¹³¹⁾, Kalabrien⁽¹³²⁾ und Apulien⁽¹³³⁾ hätten aufnehmen können.

⁽¹²³⁾ 1. Adriafer S.r.l., 2. Captrain Italia S.r.l., 3. Compagnia Ferroviaria Italiana S.p.A., 4. DB Cargo Italia S.r.l., 5. Dinazzano PO S.p.A., 6. Ferrotramviaria S.p.A., 7. Ferrovie della Calabria S.r.l., 8. FuoriMuro S.r.l., 9. GTS Rail S.p.A., 10. Hupac S.p.A., 11. InRail S.p.A., 12. Interporto Servizi Cargo S.p.A., 13. OceanoGate Italia S.p.A., 14. Rail Cargo Carrier — Italy S.r.l., 15. Rail Traction Company S.p.A., 16. SBB Cargo Italia S.r.l., 17. TUA (Sangritana) S.p.A.

⁽¹²⁴⁾ 2008 bediente Rail Traction Company eine Strecke auf der Verbindung Kampanien–Norditalien.

⁽¹²⁵⁾ Zwischen 2009 und 2011 bediente NordCargo zwei Strecken auf der Verbindung Abruzzen–Norditalien.

⁽¹²⁶⁾ Zur Verbindung Kampanien/Kalabrien: Die Rail Traction Company hätte ab 2008 eine Strecke bedienen können; die Compagnia Ferroviaria Italiana hätte ab 2009 eine Strecke bedienen können; GTS Rail hätte ab 2009 eine Strecke bedienen können (die Kommission stellt jedoch fest, dass diese letzte Information in der Sicherheitsbescheinigung von GTS Rail für 2009 unter www.ansf.it, zuletzt abgerufen am 15.11.2023, nicht bestätigt wurde).

⁽¹²⁷⁾ Auf der Verbindung Molise/Apulien: Linea hätte ab 2009 eine Strecke bedienen können, GTS Rail hätte ab 2009 zwei Strecken bedienen können, NordCargo hätte ab 2009 eine Strecke bedienen können.

⁽¹²⁸⁾ Auf der Verbindung Apulien/Basilikata hätte Linea ab 2009 eine Strecke bedienen können.

⁽¹²⁹⁾ Auf der Verbindung Kampanien/Apulien: die Compagnia Ferroviaria Italiana hätte ab 2009 eine Strecke bedienen können; GTS Rail hätte ab 2009 eine Strecke bedienen können (die Kommission stellt jedoch fest, dass diese letzte Information in der Sicherheitsbescheinigung von GTS Rail für 2009 unter www.ansf.it, zuletzt abgerufen am 15.11.2023, nicht bestätigt wurde).

⁽¹³⁰⁾ Auf der Verbindung Basilikata-Kalabrien hätte GTS Rail ab 2009 zwei Strecken bedienen können.

⁽¹³¹⁾ Auf der Verbindung Kampanien/Kampanien: Die Rail Traction Company hätte ab 2008 sechs Strecken bedienen können; Die Compagnia Ferroviaria Italiana hätte ab 2009 zehn Strecken bedienen können; Die GTS hätte ab 2009 zwei Strecken bedienen können; NordCargo hätte ab 2009 vier Strecken bedienen können.

⁽¹³²⁾ Auf der Verbindung Kalabrien/Kalabrien hätte die GTS Rail ab 2009 fünf Strecken bedienen können.

⁽¹³³⁾ Auf der Verbindung Apulien/Apulien: Linea hätte ab 2009 drei Strecken bedienen können; GTS Rail hätte ab 2009 zehn Strecken bedienen können; NordCargo hätte ab 2009 zwei Strecken bedienen können.

- (207) Zweitens brachte sie vor, dass die Trenitalia auferlegten Verpflichtungen mit den Zielen der öffentlichen Dienstleistungsaufträge (d. h. dem regionalen Zusammenhalt und dem Gleichgewicht zwischen Nord- und Süditalien) „nicht vereinbar“ seien. In diesem Zusammenhang vertrat sie die Auffassung, dass die im zweiten Vertrag vorgesehenen Tarifpflichten für grenzüberschreitende Strecken die Expansion von Trenitalia auf den Märkten anderer Mitgliedstaaten finanziert hätten. Darüber hinaus beanstandete sie die Art und Weise, wie Italien die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des dritten Vertrags festgelegt habe, und die Tatsache, dass im dritten Vertrag nicht die von Trenitalia zu bedienenden Strecken, sondern nur die Start- und Zielregionen festgelegt seien. Sie erinnerte daran, dass der italienische Interministerielle Ausschuss für Wirtschaftsplanung (im Folgenden „CIPE“) am 21. Dezember 2012 eine positive Stellungnahme zum dritten Vertrag abgegeben habe, vorbehaltlich der Klärung des Umfangs der öffentlichen Dienstleistung, der ausgeglichenen Kosten und der Höhe der Trenitalia gewährten Vergütung. Außerdem habe die italienische Wettbewerbsbehörde am 1. Juni 2009 angesichts des Bestehens eines Wettbewerbs im Hinblick auf den Verkehrsträger Schiene und des intermodalen Wettbewerbs durch den See- und Straßenverkehr eine klarere Definition der Trenitalia übertragenen öffentlichen Dienstleistungen gefordert.
- (208) Drittens machte FerCargo geltend, dass Trenitalia während des überwiegenden Teils des vom zweiten und vom dritten Vertrag erfassten Zeitraums ohne Betrauungsakt und ohne eine klare Definition der Ausgleichsparameter tätig gewesen sei. Sie bestritt, dass sich Trenitalia bis zur Unterzeichnung des dritten Vertrags auf die im zweiten Vertrag enthaltene Kontinuitätsklausel berufen können, da die beiden öffentlichen Dienstleistungsaufträge unterschiedliche Verpflichtungen und Ausgleichsmethoden abdeckten.
- (209) Viertens schließe FerCargo eine mögliche Überkompensation nicht aus, da im zweiten und im dritten Vertrag nicht erwähnt werde, dass der Ausgleich auf der Grundlage der Kosten eines effizienten Unternehmens berechnet werden müsse. Um zu prüfen, ob die Kosten von Trenitalia mit den Kosten eines effizient geführten Unternehmens übereinstimmen, hätte die Benchmark aus dem vorhandenen Wettbewerb und nicht aus Eisenbahnunternehmen, die auf ausländischen Märkten tätig sind, bestehen müssen. Insbesondere im Hinblick auf den dritten Vertrag argumentierte FerCargo, dass der einzige qualitative Parameter zur Bewertung der Dienstleistung Pünktlichkeit und nicht ein effizientes Kostenmanagement der Dienstleistung sei. Darüber hinaus seien bei der Höhe des Ausgleichs die niedrigeren Energiesteuern, die Trenitalia auf den von den Zügen verbrauchten Strom entrichtet habe, nicht berücksichtigt worden. ⁽¹³⁴⁾
- (210) Schließlich behauptete FerCargo, Trenitalia habe keine getrennten Bücher geführt und habe die im Rahmen der öffentlichen Dienstleistungsaufträge erzielten Margen genutzt, um eine aggressive Preispolitik für seine kommerziellen Tätigkeiten zu finanzieren und die Marktpräsenz von Trenitalia zu erhöhen. FerCargo zufolge sind die von Trenitalia angegebenen Einheitskosten im Vergleich zu den von der Kommission in ihrem Beschluss über die italienische Ferrobonus-Regelung (SA.32603) ⁽¹³⁵⁾ erfassten Daten und den von den Wettbewerbern von Trenitalia verzeichneten Kosten ⁽¹³⁶⁾ exorbitant ⁽¹³⁷⁾. FerCargo brachte vor, dass die italienische Wettbewerbsbehörde bereits am 1. Juni 2009 darauf hingewiesen habe, dass Ausgleichszahlungen, die im Rahmen eines nicht im Wege eines transparenten wettbewerblichen Ausschreibungsverfahrens gewährten öffentlichen Dienstleistungsauftrag geleistet würden, die Frage einer möglichen Quersubventionierung zwischen marktbestimmten und öffentlichen Dienstleistungen aufwerfe, wenn auch nur teilweise Überschneidungen zwischen den beiden Arten von Dienstleistungen bestünden.
- (211) FerCargo kam zu dem Schluss, dass die staatliche Beihilfe mit dem Binnenmarkt unvereinbar sei, da ihrer Ansicht nach weder Artikel 93 AEUV noch die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 eingehalten worden seien.

6.3. Die FS-Gruppe

- (212) In ihrer Stellungnahme vom 23. Juli 2014 argumentierte die FS-Gruppe, dass der dritte Vertrag nicht als staatliche Beihilfe einzustufen sei, da er die Altmark-Voraussetzungen erfülle. In diesem Zusammenhang legte sie eine zusätzliche Studie vom Juli 2014 ⁽¹³⁸⁾ vor (zur Ergänzung der von den italienischen Behörden vorgelegten PWC-Studie 1), mit der die Einhaltung der ersten und vierten Altmark-Voraussetzung nachgewiesen werden sollte.

⁽¹³⁴⁾ FerCargo verwies auf das italienische Dekret Nr. 730 vom 22. Mai 1963 und das Gesetzesdekret Nr. 91 vom 14. Juni 2014.

⁽¹³⁵⁾ Beschluss vom 16. Dezember 2011 (ABl. C/88/2012). In diesem Beschluss wurden die durchschnittlichen Kosten für den Schienengüterverkehr in Italien auf 10 EUR pro Zugkilometer geschätzt (siehe Erwägungsgrund 39 des Beschlusses).

⁽¹³⁶⁾ FerCargo verweist auf die Kosten von zwei ihrer Mitglieder (Rail Traction Company und NordCargo). Bei der Rail Traction Company entstehen Kosten zwischen 9,50 EUR pro Zugkilometer für Dienste auf der Verbindung Kampanien/Norditalien und 9,27 EUR pro Zugkilometer für die Verbindung Kampanien/Kalabrien. Bei NordCargo entstehen Kosten in Höhe von 11,70 EUR pro Zugkilometer für Langstreckenzüge einschließlich der Kosten für Schienenfahrzeuge, die Trenitalia nach Angaben von FerCargo bereits vollständig hätte gedeckt haben müsste.

⁽¹³⁷⁾ 24 EUR pro Zugkilometer im Jahr 2009, 26,10 EUR pro Zugkilometer im Jahr 2010, 24 EUR pro Zugkilometer im Jahr 2011.

⁽¹³⁸⁾ PWC-Studie vom Juli 2014 — „Contratto di servizio Trenitalia Cargo, Supporto per la risposta alla decisione CE, 27. März 2014“.

- (213) In Bezug auf das Fehlen eines offensichtlichen Fehlers bei der Definition des Geltungsbereichs des dritten Vertrags vertrat die FS-Gruppe die Auffassung, dass der Schienengüterverkehr nach/von Süditalien durch ein Marktversagen beeinträchtigt sei.
- (214) In diesem Zusammenhang wies die FS-Gruppe darauf hin, dass die Wettbewerber von Trenitalia keine stabile und weitverbreitete Marktpräsenz aufgewiesen hätten und dass ihr Marktanteil im Zeitraum 2007–2008 selbst bei den rentabelsten interregionalen Verbindungen, wie die Verbindungen von/nach Kampanien und Apulien, unter 3 % gelegen habe. Bei diesen Verbindungen hätten die Wettbewerber von Trenitalia jedoch überwiegend den kombinierten Verkehr angeboten (somit würden einige Güter, die nur über den konventionellen Verkehr befördert werden könnten, wie Stahl und Chemikalien, nicht von Wettbewerbern befördert) und hauptsächlich in eine Richtung (Süd-Nord im Falle Apuliens und Nord-Süd im Falle Kampaniens). Darüber hinaus hätten Wettbewerber damals in Süditalien im Vergleich zu den unter den dritten Vertrag fallenden Bahnhöfen nur eine begrenzte Anzahl von Bahnhöfen und interregionalen Verbindungen bedient.
- (215) Nach Ansicht der FS-Gruppe sei das geringe Interesse der Wettbewerber an Süditalien darauf zurückzuführen, dass der konventionelle Schienengüterverkehr in diesen Regionen durch eine schwankende Nachfrage (die Leerwagen und niedrige Frequenzen verursacht habe) gekennzeichnet sei. Darüber hinaus habe die Erbringung der Dienstleistung angesichts der unterschiedlichen Güterverkehrsarten (Stahl, Chemikalien, Automobile, sonstige Güter) eine große Anzahl von Wagen erfordert. Die FS-Gruppe erläuterte, dass der Vertrag 26–28 % des gesamten Schienengüterverkehrs in Italien nach Zugkilometern, aber nur 6–7 % in Bezug auf die Tonnage ausgemacht habe (da der vom Vertrag abgedeckte Güterverkehr tendenziell über größere Entfernungen als der durchschnittliche italienische Güterverkehr verkehrt habe und der Auslastungsfaktor der Züge auf den betreffenden Strecken niedriger gewesen sei). Die Tatsache, dass die unter den dritten Vertrag fallenden interregionalen Verbindungen ähnliche Merkmale aufgewiesen hätten, rechtfertige vollumfänglich die Entscheidung der italienischen Behörden, die Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse in Bezug auf interregionale Verbindungen als Netz von Eisenbahnverbindungen (und nicht als Punkt-zu-Punkt-Verbindungen) zu definieren. ⁽¹³⁹⁾
- (216) Die FS-Gruppe wies darauf hin, dass sie ohne den dritten Vertrag die Erbringung des Schienengüterverkehrs in Süditalien eingestellt hätte. Der Großteil des Güterverkehrs hätte sich dann von der Schiene auf die Straße verlagert. Als Beispiel verwies die FS-Gruppe auf den Fall Sardinien, wo der Schienengüterverkehr von Trenitalia zwischen 2008 und 2009 drastisch zurückgegangen sei ⁽¹⁴⁰⁾, d. h. nachdem Italien beschlossen habe, die Region Sardinien nach Ablauf des zweiten Vertrags am 31. Dezember 2008 nicht in den Anwendungsbereich des dritten Vertrags einzubeziehen. Kein anderes Eisenbahnunternehmen habe zu diesem Zeitpunkt Sardinien bedient oder sei nach dem Ausscheiden von Trenitalia in diesen Markt eingetreten.
- (217) In Bezug auf die vierte Altmark-Voraussetzung unterstützte die FS-Gruppe die Auffassung Italiens, dass die Kosten von Trenitalia pro Zugkilometer denen anderer auf Unionsebene tätiger Unternehmen (ÖBB, DB, SNCF) entsprächen, wie aus der PWC-Studie 1 hervorgehe (siehe Erwägungsgrund 175), und damit mit den Kosten eines durchschnittlichen gut geführten Unternehmens. Sie vertrat die Auffassung, dass die Kosten-Nutzen-Analyse auf der Ebene des die Dienstleistung erbringenden Unternehmens (und nicht auf der Ebene des öffentlichen Dienstleistungsauftrags) durchgeführt werden müsse. Für die Anwendung der vierten Altmark-Voraussetzung schloss sie jegliche Relevanz für die Daten über die Einnahmen aus (da sich die vierte Altmark-Voraussetzung nur auf die „Kosten“ eines gut geführten Unternehmens beziehe) und stellte in jedem Fall klar, dass die Nachfrage im Schienengüterverkehr durch eine hohe Volatilität gekennzeichnet sei, die die Einnahmen äußerst unvorhersehbar machten.

⁽¹³⁹⁾ Die FS-Gruppe verwies auf den Beschluss der Kommission vom 24. Februar 2010 betreffend Danske Statsbaner (SA.21143), in dem die Kommission darauf hinwies, dass „das geltende Recht die Möglichkeit, gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen für eine Reihe von Strecken zu übertragen, um ein kohärentes Verkehrssystem zu schaffen, das eine gewisse Kontinuität der Verkehrsdienste ermöglicht, in keiner Weise einschränkt. Für die Rentabilität der einzelnen betroffenen Strecken werden keine Kriterien aufgestellt“. Und sie kam zu dem Schluss, „dass Dänemark keinen offenkundigen Ermessensfehler begeht, wenn es eine oder mehrere rentable Strecken in einen öffentlichen Verkehrsdienstleistungsvertrag aufnimmt, sofern diese Strecken Teil eines kohärenten Verkehrssystems sind“, da „[i]n Ermangelung konkreter gegenteiliger Vorschriften ... es dem Mitgliedstaat überlassen [bleibt], in welchem Umfang er einem Unternehmen für den Aufbau eines ausreichenden Verkehrssystems gemeinwirtschaftliche Aufgaben überträgt.“, vgl. Erwägungsgrund 166 des Beschlusses der Kommission vom 24. Februar 2010 über die öffentlichen Verkehrsdienstleistungsverträge zwischen dem dänischen Verkehrsministerium und Danske Statsbaner (staatliche Beihilfe C 41/08 [ex NN 35/08]).

⁽¹⁴⁰⁾ Das Angebot von Trenitalia ging von 400 000 bis 500 000 Zugkilometern pro Jahr auf etwa 22 000 Zugkilometer im Jahr 2009 zurück und reduzierte sich auch in den Folgejahren weiter (etwa 5 000 Zugkilometer im Jahr 2010 und 3 000 Zugkilometer im Jahr 2011), bis es 2012 vollständig eingestellt wurde.

7. STELLUNGNAHME ITALIENS ZU DEN BEMERKUNGEN VON FERCARGO

(218) In seinen Stellungnahmen vom 20. November 2014, 4. November 2015, 5.–15. Februar 2018, 23. Mai 2018 sowie 18./19. Februar 2019 brachte Italien in Beantwortung der Stellungnahme von FerCargo weitere Argumente vor. Diese Argumente konzentrierten sich hauptsächlich auf das Vorliegen einer Beihilfe im Rahmen des zweiten und des dritten Vertrags.

7.1. **Der zweite Vertrag**

7.1.1. *Vorteil*

(219) In seiner Stellungnahme vom 20. November 2014 wiederholte Italien hauptsächlich die in den Erwägungsgründen 141 bis 152 dargelegten Argumente, um die Behauptungen von FerCargo zu widerlegen, dass die an Trenitalia gezahlten Ausgleichszahlungen Trenitalia einen Vorteil verschafften.

(220) Italien argumentierte insbesondere, dass die Definition der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des zweiten Vertrags kohärent und angemessen sei, um den regionalen Zusammenhalt und das wirtschaftliche Gleichgewicht des italienischen Hoheitsgebiets zu gewährleisten (d. h. um ein Ungleichgewicht zwischen den Produktions- und Wirtschaftskreisläufen zwischen Nord- und Süditalien zu vermeiden). Darüber hinaus vertrat es die Auffassung, dass die von Trenitalia im Zeitraum 2004–2006 erbrachten Dienstleistungen alle zuvor mit den italienischen Behörden vereinbart worden seien. Für den Zeitraum 2007–2008 verwies Italien auf Artikel 12 des zweiten Vertrags (die Kontinuitätsklausel), wonach Trenitalia die unter den zweiten Vertrag fallenden Dienstleistungen bis zur weiteren Mitteilung des Ministers für Verkehr und Infrastruktur weiterhin erbrachte.

(221) Italien wies darauf hin, dass Trenitalia der einzige Eisenbahnbetreiber gewesen sei, der in der Lage gewesen sei, die Dienstleistung mit einer angemessenen geografischen Verteilung und Reichweite zu erbringen. Zur Untermauerung des Vorbringens legte es eine bei PWC in Auftrag gegebene Studie vom 22. Oktober 2014 (im Folgenden „**PWC-Studie 2**“) vor. In dieser Studie zum dritten Vertrag sei auch eine Bewertung des Angebots der Wettbewerber von Trenitalia im Zeitraum 2006–2008 vorgenommen worden, weil FerCargo behauptet habe, die italienischen Behörden hätten die wachsende Zahl von Betreibern, die 2006 ihre Tätigkeit in Süditalien aufgenommen hätten (siehe Erwägungsgrund 206), nicht berücksichtigt. Die Studie habe gezeigt, dass die Wettbewerber von Trenitalia bis 2007 unabhängig von der Liberalisierung des Schienengüterverkehrs auf nationaler Ebene keine Dienstleistungen von und nach Süditalien erbracht hätten.⁽¹⁴¹⁾ Noch im Jahr 2008 sei die Präsenz der Wettbewerber in Süditalien nahezu vernachlässigbar und auf Sardinien und Sizilien gar nicht vorhanden gewesen.⁽¹⁴²⁾

(222) Auf die Behauptung von FerCargo, der im Rahmen des zweiten Vertrags gezahlte Ausgleich habe es Trenitalia ermöglicht, mit Verlust zu arbeiten, um seine Wettbewerber auszuschalten (Erwägungsgrund 210), wies Italien darauf hin, dass Trenitalia seine Tarife nicht habe frei festlegen können, sondern den von Italien auferlegten tariflichen Verpflichtungen unterlegen habe.⁽¹⁴³⁾ Darüber hinaus habe sich Trenitalia in der Rolle eines „Preisbrechers“ befunden, da die Preise für den Schienengüterverkehr hauptsächlich von den Straßentransporttarifen bestimmt worden seien. Was die von FerCargo behauptete Unmöglichkeit betrifft, das Angebot von Trenitalia zu replizieren, so hielt Italien es für unwahrscheinlich, dass die Wettbewerber das Angebot von Trenitalia nicht hätten reproduzieren können, da die italienischen Güterverkehrsunternehmen weniger als die Hälfte der Kosten von Trenitalia angegeben hätten.⁽¹⁴⁴⁾

⁽¹⁴¹⁾ Obwohl einige Unternehmen — Rail Traction Company und NordCargo — im Jahr 2006 zumindest für Kampanien die Sicherheitsbescheinigung beantragten.

⁽¹⁴²⁾ Andere Eisenbahnunternehmen als Trenitalia bedienten ab 2008 lediglich eine Verbindung zwischen den beiden Industriestandorten Nola (in Kampanien) und Fossacesia (Abruzzen).

⁽¹⁴³⁾ In Anhang 1 des dritten Vertrags hieß es, dass Trenitalia verpflichtet gewesen sei, die Dienstleistung in allen Fällen zu erbringen, es sei denn, es habe ein Unterschied zwischen den Kosten und Einnahmen pro Zugkilometer von mehr als 19 EUR pro Zugkilometer bestanden und sofern dieser Unterschied mehr als 73 % der Gesamtkosten betragen hätte. Mit diesen Beschränkungen seien Mindesttarife festgelegt worden, unter denen Trenitalia die Erbringung der Dienstleistung hätte verweigern können. Oberhalb dieser Schwellenwerte war Trenitalia verpflichtet, die Dienstleistungen in dem im dritten Vertrag festgelegten Qualitätsniveau für Dritte zu erbringen.

⁽¹⁴⁴⁾ In der PWC-Studie 2 wurde hervorgehoben, dass die durchschnittlichen Kosten, die Trenitalia für die Erbringung von Dienstleistungen im Rahmen des dritten Vertrags zu tragen gehabt hätte, im Zeitraum 2009–2010 etwa 22 EUR pro Zugkilometer betragen hätten, während sich die durchschnittlichen Kosten für andere Eisenbahnunternehmen im Schienengüterverkehr in Italien (insbesondere Betreiber mit einer wesentlich geringeren Größe als Trenitalia) auf etwa 10 EUR pro Zugkilometer belaufen hätten. Auf dieser Grundlage vertrat Italien die Auffassung, dass die Wettbewerber von Trenitalia in der Lage gewesen seien, Preise am Markt anzubieten, die denen von Trenitalia entsprechen oder darunter gelegen hätten.

- (223) Auf die Behauptung von FerCargo im Hinblick auf eine mögliche Überkompensation (Erwägungsgrund 209) machte Italien geltend, dass die im Rahmen des zweiten Vertrags angefallenen Kosten nicht auf der Grundlage des ersten Vertrags, sondern unter Bezugnahme auf die von Trenitalia im Jahr 2004 — dem ersten Jahr der Anwendung des zweiten Vertrags — getragenen Kosten geschätzt worden seien. Bei der Berechnung des Ausgleichs habe sich das MIT auf zertifizierte, vom MIT selbst geprüfte und genehmigte Berichte und nicht auf bloße Schätzungen verlassen.
- (224) In Bezug auf das Vorbringen von FerCargo, dass bei der Ausgleichszahlung die von Trenitalia auf den von Zügen verbrauchten Strom entrichteten niedrigeren Energiesteuern nicht berücksichtigt worden seien (Erwägungsgrund 209), stellte Italien in seiner Stellungnahme vom 5.-15. Februar 2018 klar, dass diese Steuerermäßigung alle in Italien tätigen Eisenbahnunternehmen betreffe.

7.1.2. Verfälschung des Wettbewerbs und Auswirkungen auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten

- (225) Italien hielt es für irrelevant, dass die Mitglieder von FerCargo von führenden europäischen Eisenbahnunternehmen, die über die Alpen führende und grenzüberschreitende Strecken betreiben, kontrolliert würden oder mit ihnen verbunden seien. Dieser Umstand habe keineswegs bewiesen, dass der Ausgleich die von diesen Eisenbahnunternehmen erbrachten Dienstleistungen hätte beeinträchtigen können; diese Unternehmen hätten vielmehr einen Anstieg des Verkehrsaufkommens und eine Ausweitung auf internationalen Strecken verzeichnet. ⁽¹⁴⁵⁾

7.2. Dritter Vertrag

- (226) Italien brachte erneut vor, dass weder Wettbewerbsverzerrungen noch Auswirkungen auf den Handel innerhalb der Union vorgelegen hätten und Trenitalia kein Vorteil gewährt worden sei. In Bezug auf den ersten Aspekt wiederholte Italien hauptsächlich die in den Erwägungsgründen 187 bis 189 und 225 dargelegten Argumente. In Bezug auf den Vorteil antwortete Italien ausführlich auf die Behauptungen von FerCargo, dass i) keine echte Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse vorliege, ii) die Betrauung fehle und iii) eine mögliche Überkompensation vorliege.

7.2.1. Vorliegen einer echten DAWI

- (227) In seiner Stellungnahme vom 24. Juni 2014 erläuterte Italien die Gründe, aus denen es den Umfang der öffentlichen Dienstleistung in Bezug auf interregionale Verbindungen und nicht in Bezug auf einzelne Strecken definiert hatte (Erwägungsgrund 165).
- (228) In seiner Stellungnahme vom 20. November 2014 machte Italien in Beantwortung der Behauptung von FerCargo, es gebe mehrere Eisenbahnunternehmen, die die unter die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes fallenden Strecken bedienen (Erwägungsgrund 206), geltend, dass der dritte Vertrag erforderlich gewesen sei, um ein Marktversagen auszugleichen.
- (229) Italien wies allgemein darauf hin, dass die Wettbewerber von Trenitalia ihre Dienste auf rentablen Strecken in Norditalien und über die Alpenpässe (z. B. Brenner, Chiasso und Tarvis) anbieten würden. ⁽¹⁴⁶⁾ Italien zufolge hätten die Verwaltungen der süditalienischen Regionen mehrfach die Notwendigkeit von Schienengüterverkehrsdiensten in ihren Regionen betont. ⁽¹⁴⁷⁾
- (230) Im Hinblick auf die Marktlage im Jahr 2008 (als der Geltungsbereich des dritten Vertrags von den Parteien festgelegt wurde) argumentierte Italien, dass das Marktangebot für den Schienengüterverkehr nicht nur unzureichend, sondern auch unangemessen gewesen sei.

⁽¹⁴⁵⁾ Italien zufolge sei der Marktanteil der mit Trenitalia konkurrierenden Bahn auf den rentabelsten Strecken, sowohl grenzüberschreitend als auch in den Gebieten Norditaliens, die den Gebirgspässen am nächsten liegen, im Zeitraum 2009-2013 von 25 % auf 42 % gestiegen.

⁽¹⁴⁶⁾ Italien wies beispielsweise darauf hin, dass DB Schenker (das 2009 die Kontrolle über NordCargo übernahm) nur in Norditalien präsent sei. In diesem Zusammenhang verwies Italien auch auf die Entscheidung der italienischen Wettbewerbs- und Marktbehörde vom Dezember 2008 über den Zusammenschluss Deutsche Bahn/NordCargo, in der es heißt, dass „der Betrieb Verbindungen zwischen Norditalien und Nordeuropa umfasst“ (Entscheidung der italienischen Wettbewerbsbehörde vom 11. Dezember 2008, Rechtssache C9819, DEUTSCHE BAHN/NORDCARGO, veröffentlicht am 14.1.2009 im wöchentlichen Bulletin Nr. 47/2008 der italienischen Wettbewerbsbehörde).

⁽¹⁴⁷⁾ Italien verwies auf die Schreiben der Region Apulien vom 9. Juli 2009, der Region Abruzzen vom 9. März 2010, der Region Sizilien vom 20. Februar 2009 und des Präsidenten des Gemeinderates von Lamezia Terme (in der Region Kalabrien) vom 26. Februar 2009.

- (231) Erstens hätten die Wettbewerber von Trenitalia, die 2008 ihre Tätigkeit in Süditalien aufgenommen hätten (die Unternehmen Rail Traction Company, Interporto Servizi Cargo und NordCargo), nur Dienstleistungen zu/von zwei Industriestandorten (Nola in Kampanien und Fossacesia in Abruzzen) erbracht. Was die Art des Verkehrs anbelangt, so hätten diese Unternehmen Nischenmärkte abgedeckt (im ersten Fall kombinierter Verkehr ab Nola, im zweiten Fall Züge, die leichte Straßenfahrzeuge des SEVEL-Werks⁽¹⁴⁸⁾ in Fossacesia befördert hätten). Daher seien ihre Dienstleistungen nicht mit dem gut entwickelten Dienstleistungsnetz für alle Arten von Güterverkehrsströmen vergleichbar, das Trenitalia im Rahmen des dritten Vertrags betrieben habe. Darüber hinaus hätten die drei Eisenbahnunternehmen mit aktiven Verträgen über Nord-Süd-Verbindungen nur einen geringen Anteil am gesamten Güterverkehrsangebot auf diesen Strecken ausgemacht (in Bezug auf Zugkilometer durchschnittlich weniger als 6 % des Angebots, das Trenitalia habe entwickeln müssen, um die Bedingungen des dritten Vertrags zu erfüllen).
- (232) Zweitens sei, obwohl GTS Rail⁽¹⁴⁹⁾ und Interporto Servizi Cargo kleine Schienengüterverkehrsdienste für einige wenige Standorte in Kampanien und Apulien (nämlich Nola und Bari) eingerichtet hätten, diese Wahl Italien zufolge dadurch bedingt war, dass es sich bei diesen Unternehmen um Eigentümer/Verwalter von Frachtterminals und Umschlagplätzen sowie Logistikbetreiber handelte, die beschlossen hätten, ihre eigenen Schienengüterverkehrsdienste zwischen ihren Einrichtungen und ihren Kunden zu betreiben.
- (233) Drittens sei Trenitalia das einzige Eisenbahnunternehmen gewesen, das über eine für das gesamte italienische Hoheitsgebiet gültige Sicherheitsbescheinigung verfügt habe, während die neuen Marktteilnehmer aufgrund der sehr hohen Kosten für den Erwerb solcher Bescheinigungen nur über Sicherheitsbescheinigungen verfügten, die für ausgewählte Verbindungen gültig seien. Alle Schienengüterverkehrsunternehmen, die im Besitz einer Sicherheitsbescheinigung für den Schienengüterverkehr zu/aus einer oder mehreren der unter den dritten Vertrag fallenden Regionen waren, hätten zusammengenommen Schienenfahrzeuge und Produktionsmittel besessen, die nicht ausgereicht hätten, um das im dritten Vertrag geforderte Volumen zu bewältigen (11,9 Mio. Zugkilometer).
- (234) In seinen Antworten vom 23. Mai 2018 stellte Italien klar, dass die in Anhang 1 des dritten Vertrags⁽¹⁵⁰⁾ genannte Liste der 42 einfachen interregionalen Verbindungen nicht erschöpfend sei. Sie habe lediglich die Verbindungen erfasst, für die 2009 zum Zeitpunkt der Festlegung des geografischen Geltungsbereichs des dritten Vertrags Nachfrage bestanden habe. Die von Trenitalia eingegangenen Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes hätten jedoch die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten für alle Marktteilnehmer betroffen, die diese Dienstleistungen von den/in die im Vertrag genannten Regionen Süditaliens (Abruzzen, Molise, Kampanien, Apulien, Basilikata, Kalabrien, Sizilien) beantragt hätten. Trenitalia sei daher verpflichtet gewesen, bei Nachfrage auch andere Verbindungen zu bedienen.⁽¹⁵¹⁾ Die Gesamtzahl der im Zeitraum 2009-2014 tatsächlich von Trenitalia abgedeckten einfachen Verbindungen habe 66 betragen, d. h. 33 interregionale Verbindungen (Hin- und Rückfahrt). Diese Zahl berücksichtige nicht die interregionalen Verbindungen in Norditalien, die nur dann bedient worden seien, wenn sie zur Optimierung des Verkehrs von den Regionen in Süditalien erforderlich gewesen seien.
- (235) In seinen Antworten vom 18./19. Februar 2019 legte Italien eine Studie (im Folgenden „**PWC-Studie 3**“) vor, mit der nachgewiesen werden sollte, dass die Marktlage in den Jahren 2007–2009 durch ein unzureichendes Angebot an Schienengüterverkehrsdiensten in Süditalien im Vergleich zu dem vom Staat geforderten Mindestangebot gekennzeichnet war. Insbesondere:
- Im Zeitraum 2007–2008 waren neben Trenitalia in einigen der unter den dritten Vertrag fallenden Regionen nur fünf Eisenbahnunternehmen (NordCargo BV, Rail Traction Company S.p.A., Linea S.r.l., Rail One S.p.A. und Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.A.) tätig. Im Jahr 2008 stellten diese Unternehmen zusammen 883 000 Zugkilometer bereit. Im Jahr 2009 stieg die Zahl der Wettbewerber von Trenitalia von fünf auf acht und sie bedienten zusammen 1,4 Mio. Zugkilometer (im Vergleich zu 14 Mio. Zugkilometern von Trenitalia).

⁽¹⁴⁸⁾ Die SEVEL S.p.A. (Abkürzung für „Società Europea Veicoli Leggeri“) ist ein italienisches Automobilunternehmen, das leichte Nutzfahrzeuge herstellt.

⁽¹⁴⁹⁾ GTS Rail S.p.A. gehört zur Gruppe GTS S.p.A. und ist eines von 17 Eisenbahnunternehmen, die von FerCargo vertreten werden.

⁽¹⁵⁰⁾ Siehe Fußnote [81].

⁽¹⁵¹⁾ Aus der PWC-Studie 3 geht hervor, dass Trenitalia auf allen Strecken, die unter den dritten Vertrag fielen, mindestens ein Jahr lang Dienstleistungen im Rahmen des dritten Vertrags erbracht hat. So erbrachte Trenitalia auf der Verbindung Abruzzen-Basilikata zwischen 2009 und 2014 insgesamt 400 Zugkilometer (konventioneller Verkehr), wovon im Jahr 2011 die Hälfte nur in Nord-Süd-Richtung und im Jahr 2014 die verbleibende Hälfte nur in Süd-Nord-Richtung durchgeführt wurde.

- Zwischen 2008 und 2009, als die Parteien den geografischen Geltungsbereich des Vertrags ⁽¹⁵²⁾ festlegten, bedienten die Wettbewerber Trenitalia nur 14 interregionale Verbindungen (Hin- und Rückfahrt) im Vergleich zu den 33 interregionalen Verbindungen (Hin- und Rückfahrt), die Trenitalia im Rahmen des dritten Vertrags auf Nachfrage bedienen musste, darunter Sizilien. Darüber hinaus boten die Wettbewerber nur auf sechs der bedienten interregionalen Verbindungen (Kampanien/Norditalien, Abruzzen/Norditalien, Apulien/Norditalien, Kalabrien/Kampanien, Basilikata/Norditalien und Abruzzen/Apulien) ein entsprechendes Verkehrsaufkommen (mit einem Gesamtangebot von mehr als 60 000 Zugkilometern) an, und selbst bei diesen Verbindungen war ihr Angebot kein perfekter Ersatz für das Angebot von Trenitalia. Es deckte nur einen Teil der verfügbaren Strecken ab und/oder nur eine Art von Schienengüterverkehrsdiensten oder eine Produktart oder die Strecken wurden nur als einfache Verbindung und nicht als Hin- und Rückfahrt betrieben. Diese Marktsituation kann kaum als Auswirkung des zweiten Vertrags angesehen werden, der in Bezug auf die Nord-Süd-Strecken auf dem italienischen Festland nur den Verkehr über 1 000 km betraf.
 - Bei den sehr wenigen interregionalen Verbindungen, bei denen es zu möglichen Überschneidungen zwischen den Diensten von Trenitalia und den Dienstleistungen der Wettbewerber (in Bezug auf Routen, Beförderungsarten und Produkte) kam, war entweder das Angebot der Wettbewerber nicht ausreichend, um die gesamte Verkehrsnachfrage zu decken, oder es war zu fragmentiert oder instabil, um sich darauf verlassen zu können. Hinsichtlich der angeblichen Instabilität des Angebots verwies Italien insbesondere auf das Angebot für die Verbindungen Apulien/Norditalien, Kalabrien/Kampanien und Basilikata/Norditalien.
 - Obwohl das Angebot der Wettbewerber im Zeitraum 2009-2014 größer geworden sei, hätten die Wettbewerber 2014 zusammen 2,3 Mio. Zugkilometer bereitgestellt (gegenüber 10,9 Mio. Zugkilometern von Trenitalia). Darüber hinaus habe sich dieser Anstieg des Verkehrsaufkommens hauptsächlich auf drei der 33 Verbindungen konzentriert, die Trenitalia auf Nachfrage bedienen musste (Abruzzen/Norditalien, Kampanien/Norditalien und Apulien/Norditalien).
- (236) Italien kam zu dem Schluss, dass sich die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten ohne angemessene Unterstützungsmaßnahmen wahrscheinlich auf Norditalien oder auf bestimmte begrenzte Punkt-zu-Punkt-Verbindungen konzentrieren würde, ohne dass die Kontinuität gewährleistet wäre, und dass Süditalien nicht bedient werden würde. Italien vertrat insbesondere die Auffassung, dass ohne den dritten Vertrag 80-90 % des von Trenitalia im Rahmen des zweiten Vertrags erbrachten Schienengüterverkehrs weggefallen wären, und zwar entweder zugunsten des Straßentransports oder vollumfänglich (z. B. bei einigen Chemie- und Stahlzeugnissen, für die es keine tragfähigen Transportalternativen gebe). Italien zufolge werde dies auch durch den Bericht des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur über die Anträge der neuen Marktteilnehmer auf Zuweisung von Trassen sowie durch den italienischen Rechnungshof bestätigt. ⁽¹⁵³⁾
- (237) In Bezug auf die unter den dritten Vertrag fallenden Verbindungen innerhalb von Norditalien, die FerCargo als mit dem Anwendungsbereich von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse unvereinbar erachtete (Erwägungsgrund 207), erklärte Italien, dass es auf diesen Verbindungen keine neue Beladung oder Bedienung neuer Kunden gebe, sondern lediglich eine Fortführung der Nord-Süd-Verbindungen stattfinde. Diese Verbindungen seien ebenso notwendig wie die Süd-Süd-Verbindungen, um die Verkehrsströme auf den Nord-Süd-Verbindungen zu sammeln und zu optimieren. Nach Angaben Italiens hätte jede andere Gestaltung der Dienstleistung die Kosten der Dienstleistung erhöht und höhere Ausgleichszahlungen erforderlich gemacht.
- (238) Schließlich vertrat Italien die Auffassung, dass die italienische Wettbewerbsbehörde in ihrem Bericht vom 1. Juni 2009 die Notwendigkeit von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes auf dem Güterverkehrsmarkt nicht ausgeschlossen habe, sondern sich mit den damit verbundenen Vergabemethoden befasst habe. Das MIT berücksichtigte die Anmerkungen der Behörde gebührend, kam aber letztlich zu dem Schluss, dass Trenitalia der einzige Eisenbahnbetreiber sei, der in der Lage sei, die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes mit einem angemessenen Grad an geografischer Verteilung und Reichweite zu erfüllen. ⁽¹⁵⁴⁾

⁽¹⁵²⁾ Der Umfang des Vertrags wurde von den Parteien zwischen November 2008 und März 2009 erörtert.

⁽¹⁵³⁾ In diesem Zusammenhang wies Italien darauf hin, dass der Rechnungshof in einem Bericht vom 22. Februar 2012 die Erbringung von Dienstleistungen mit Verlust durch Trenitalia aus industriepolitischer Sicht als ungerechtfertigt angesehen habe. Der Rechnungshof erkannte an, dass „im Güterverkehrssektor zudem ein starker intramodaler Wettbewerb herrscht, der sich ausschließlich auf die rentabelsten Märkte konzentriert, vor allem in Norditalien; es gibt nämlich keine anderen Schienengüterverkehrsdienste südlich von Rom als die FS-Gruppe.“

⁽¹⁵⁴⁾ Vermerk des MIT vom 23. Juli 2009.

7.2.2. *Beauftragung des Dienstes*

- (239) Als Antwort auf die Behauptung von FerCargo, Trenitalia sei im Rahmen des dritten Vertrags ohne Betrauungsakt tätig gewesen (Erwägungsgrund 208) teilte Italien in seiner Stellungnahme vom 20. November 2014 mit, dass die unter den dritten Vertrag fallenden Verpflichtungen im Rahmen eines Dialogs zwischen Trenitalia und den zuständigen Ministerien (Ministerium für Wirtschaft und Finanzen und MIT) festgelegt worden seien. Italien zufolge bewiesen die vom öffentlichen Auftraggeber genehmigten Wirtschafts- und Finanzpläne von Trenitalia das Vorliegen eines öffentlichen Auftrags und eines vorab erteilten Mandats.
- (240) Darüber hinaus stellte Italien in seinen Antworten vom 18./19. Februar 2019 klar, dass die Parteien im Oktober 2010 die Art und den Umfang der von Trenitalia zu erbringenden Dienstleistungen, die Methode zur Berechnung der Höhe des Ausgleichs, die Laufzeit des Vertrags und die Sanktionen bei Nichteinhaltung der vertraglichen Verpflichtungen vereinbart hätten.
- (241) Insbesondere seien der Umfang des Vertrags (d. h. die zu bedienenden Regionen und die Art der Dienstleistung) und der Höchstbetrag der Ausgleichszahlung seit Anfang 2009 informell mit Trenitalia vereinbart worden. In Bezug auf den Gesamtbetrag der im Vertragsumfang enthaltenen Dienstleistungen (d. h. 11,9 Mio. Zugkilometer pro Jahr) erklärte Italien, dass dieser Betrag in den zwischen 2009 und 2010 geführten Gesprächen zwischen höchstens 13,1 Mio. Zugkilometer pro Jahr und mindestens 9,4 Mio. Zugkilometer pro Jahr geschwankt habe. Die Grenze von 11,9 Mio. Zugkilometer sei im Oktober 2010 von den Parteien vereinbart worden. Da keine Klarheit über den Umfang der im Rahmen des dritten Vertrags geforderten Schienengüterverkehrsdienste bestanden habe, habe Trenitalia im Jahr 2009 14 Mio. Zugkilometer bereitgestellt.
- (242) Italien argumentierte, dass Trenitalia erst Ende 2010 (am 21. Dezember 2010) einen Ausgleich für diese Dienstleistungen und nur bis zu der schließlich vereinbarten Obergrenze von 11,9 Mio. Zugkilometern erhalten habe. Italien verwies auf einen Bericht der italienischen Wettbewerbsbehörde vom 1. Juni 2009 und eine öffentliche Erklärung des Verkehrsministers vom Juli 2011 als Reaktion auf eine Anfrage des italienischen Parlaments, um das Bestehen einer vertraglichen Beziehung zwischen Trenitalia und dem Staat bereits vor der Unterzeichnung des dritten Vertrags zu begründen. In dem Bericht sei es um den bereits bestehenden, wenn auch noch nicht unterzeichneten Dienstleistungsvertrag für den Güterverkehrssektor gegangen. Aus den öffentlichen Erklärungen ging hervor, welche Ausgleichsbeträge Trenitalia für die Jahre 2009–2011 zustünden, wie in dem später unterzeichneten Vertrag angegeben, und diese Beträge seien auf der Grundlage eines mehrjährigen Wirtschafts- und Finanzplans festgelegt worden.

7.2.3. *Ausschluss von Überkompensierung*

- (243) Was das Vorbringen von FerCargo hinsichtlich einer möglichen Überkompensation (Erwägungsgrund 209) anbelangt, so vertrat Italien in seiner Stellungnahme vom 20. November 2014 die Auffassung, dass europäische Betreiber die einzige mögliche Stichprobe für die Bewertung der Kosten von Trenitalia seien. Die von FerCargo genannten Wettbewerber, d. h. Eisenbahnunternehmen mit wenigen Schienenfahrzeugen (höchstens 10–20 Züge), die jeweils nicht mehr als 1–3 Mio. Zugkilometer abdeckten, könnten keine gültige Benchmark für die Bewertung einer Verpflichtung des öffentlichen Dienstes darstellen, die einen wesentlich größeren Output (etwa 12 Mio. Zugkilometer) über ein hochkomplexes Netz von Nord-Süd-Strecken liefert. Italien legte diesbezüglich die PWC-Studie 2 zur Aktualisierung der PWC-Studie 1 vor (siehe Erwägungsgrund 175). In der PWC-Studie 2 werden die durchschnittlichen Kosten pro Zugkilometer für Trenitalia für die Erbringung der Dienstleistungen im Rahmen des dritten Vertrags mit 22 EUR pro Zugkilometer⁽¹⁵⁵⁾ und die durchschnittlichen Einnahmen durch die Erbringung der Dienstleistungen im Rahmen des dritten Vertrags mit 10,80 EUR⁽¹⁵⁶⁾ pro Zugkilometer ermittelt.
- (244) Italien argumentierte, dass der Ausgleich eng mit den erbrachten Dienstleistungen verknüpft sei. Wie Italien bereits erläutert habe (Erwägungsgrund 181), seien die höheren Kosten des Dienstes im Vergleich zu den Wettbewerbern von Trenitalia darauf zurückzuführen, dass ausreichend Schienenfahrzeuge (entsprechend den infrastrukturellen und logistischen Zwängen des Schienennetzes in Südtalien), Personal und Produktionsmittel für die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten „auf Anfrage“ benötigt würden. Italien räumte ein, dass die Zahl der Trenitalia-Lokomotiven während des vom dritten Vertrag abgedeckten Zeitraums zurückgegangen sei, bestritt jedoch, dass diese Verringerung zu einer Überkompensation geführt habe, da es sich um Lokomotiven handelte, die von Trenitalia aufgrund technischer Obsoleszenz (geringe Effizienz und Verfügbarkeit und Unmöglichkeit der Beschaffung von Ersatzteilen) kaum genutzt worden seien.

⁽¹⁵⁵⁾ Berechnet als Summe der Durchschnittskosten je Zugkilometer für Energie, Maut, Lokomotivmiete, Maschinisten, Manövrierdienste, Wagen, Oberleitungen und Fährüberfahrt. Siehe Seiten 17, 22 und 23 der PWC-Studie 2.

⁽¹⁵⁶⁾ Siehe Seite 24 der PWC-Studie 2.

- (245) Schließlich stellte Italien in seinen Antworten vom 18./19. Februar 2019 klar, dass die Methode zur Berechnung des Ausgleichs für die Jahre 2009-2014 im Wesentlichen der im zweiten Vertrag vorgesehenen Methode entspreche.⁽¹⁵⁷⁾ Der einzige Unterschied zwischen dem zweiten und dem dritten Vertrag betreffe die Aufnahme des Verweises auf den Wirtschafts- und Finanzplan von Trenitalia in den dritten Vertrag (insbesondere seit dem endgültigen Entwurf vom Oktober 2010) als Grundlage für die Berechnung der Entwicklung der Kosten und Einnahmen von Trenitalia während der Vertragslaufzeit.

8. WÜRDIGUNG DER MAßNAHMEN

8.1. Vorliegen einer Beihilfe

- (246) Eine Maßnahme gilt als Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV, wenn sie dem Staat zuzurechnen ist und aus staatlichen Mitteln finanziert wird, dem Begünstigten einen Vorteil verschafft, dieser selektiv ist, den Wettbewerb verfälscht oder zu verfälschen droht und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen könnte.
- (247) Angesichts der Stellungnahme Italiens, dass die im Rahmen der drei öffentlichen Dienstleistungsaufträge gezahlten Ausgleichszahlungen keine staatlichen Beihilfen darstellten, da keine Wettbewerbsverzerrungen und keine Auswirkungen auf den Handel innerhalb der Union vorlägen, wird die Kommission zunächst prüfen, ob diese Voraussetzungen erfüllt sind. Die Erfüllung der übrigen kumulativen Voraussetzungen des Artikels 107 Absatz 1 AEUV wird anschließend nur in Bezug auf die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes geprüft, bei denen festgestellt wird, dass der gezahlte Ausgleich geeignet ist, den Wettbewerb zu verfälschen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.

8.1.1. Verfälschung des Wettbewerbs und Auswirkungen auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten

- (248) Ist eine vom Staat gewährte Maßnahme geeignet, die Wettbewerbsstellung des Empfängers gegenüber seinen Wettbewerbern zu verbessern, so wird sie als Maßnahme erachtet, die den Wettbewerb verfälscht oder zu verfälschen droht.⁽¹⁵⁸⁾ Von einer Verfälschung des Wettbewerbs im Sinne von Artikel 107 AEUV wird ausgegangen, sobald der Staat einem Unternehmen in einem liberalisierten Sektor, in dem Wettbewerb herrscht oder herrschen könnte, einen finanziellen Vorteil gewährt.⁽¹⁵⁹⁾
- (249) Ausgeschlossen ist eine Wettbewerbsverfälschung dann, wenn sämtliche folgenden vier Voraussetzungen erfüllt sind:⁽¹⁶⁰⁾ Erstens, eine Dienstleistung unterliegt einem (im Einklang mit dem Unionsrecht errichteten) rechtlichen Monopol. Zweitens schließt das rechtliche Monopol nicht nur den Wettbewerb auf dem Markt, sondern auch um dem Markt aus. Drittens konkurriert die Dienstleistung nicht mit anderen Dienstleistungen. Viertens ist, wenn der Dienstleister auf einem anderen, dem Wettbewerb geöffneten Markt tätig ist, eine Quersubventionierung durch getrennte Buchführung auszuschließen und sicherzustellen, dass die staatlichen Zuwendungen für die einem rechtlichen Monopol unterliegende Dienstleistung nicht für andere Tätigkeiten verwendet werden können.

⁽¹⁵⁷⁾ Sie umfasst die folgenden drei Schritte: i) vorherige Festlegung des Höchstbetrags des jährlichen Ausgleichs unter Berücksichtigung der verfügbaren öffentlichen Mittel, ii) endgültige Quantifizierung des fälligen Ausgleichs auf der Grundlage der von Trenitalia tatsächlich getragenen Kosten und der Höhe des eingesetzten Kapitals und iii) Rückforderung der zu viel gezahlten Beträge als Abzug vom Ausgleich für das folgende Jahr.

⁽¹⁵⁸⁾ Urteil vom 15. Juni 2000, Alzetta Mauro, verbundene Rechtssachen T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 bis T-607/97, T-1/98, T-3/98 bis T-6/98 und T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, Rn. 80.

⁽¹⁵⁹⁾ Urteil vom 15. Juni 2000, Alzetta Mauro u.a./Kommission, verbundene Rechtssachen T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 bis T-607/97, T-1/98, T-3/98 bis T-6/98 und T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, Rn. 141 bis 147; Urteil vom 24. Juli 2003, Altmark Trans und Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, Rn. 82).

⁽¹⁶⁰⁾ Bekanntmachung der Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, C/2016/2946 (ABl. C 262 vom 19.7.2016, S. 1), Rn. 188.

- (250) Die Kommission stellt fest, dass der Schienengüterverkehrsmarkt zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des ersten Vertrags ⁽¹⁶¹⁾ sowohl auf nationaler als auch auf Unionsebene weitgehend ⁽¹⁶²⁾ für den Wettbewerb gesperrt war. In Italien besaß Trenitalia ein Monopol auf dem Schienengüterverkehrsmarkt und stand nicht im Wettbewerb mit Unternehmen aus anderen Mitgliedstaaten, die Dienstleistungen auf den jeweiligen nationalen Märkten erbrachten. ⁽¹⁶³⁾ Dieses Monopol schloss auch den Wettbewerb um den Markt aus, da die Mitgliedstaaten am 18. Oktober 2002 keinen nationalen oder Unionsvorschriften (siehe Erwägungsgrund 23) unterlagen, öffentliche Dienstleistungsaufträge für die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten auszuschreiben. Die Kommission stellt fest, dass die FS-Gruppe vor der Liberalisierung des nationalen Schienengüterverkehrsmarktes am 22. Oktober 2003 (siehe Erwägungsgrund 25) ein rechtliches Monopol für den Betrieb des vom Staat verwalteten Schienennetzes innehatte. ⁽¹⁶⁴⁾
- (251) In Bezug auf den Wettbewerb mit anderen Dienstleistungen vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Anbieter von Schienengüterverkehrsdiensten zwar im Allgemeinen mit den Anbietern von Straßenverkehrsdienstleistungen konkurrieren, es aber keine vollständige Substituierbarkeit gibt. Jeder Güterverkehrszweig weist unterschiedliche Merkmale in Bezug auf Preise und Kostenstrukturen, Planung und geografische Verfügbarkeit auf. Darüber hinaus kann nur der Schienengüterverkehr bestimmte Anforderungen im Zusammenhang mit der Art der beförderten Güter erfüllen (z. B. Sicherheitsanforderungen für Gefahrgüter, Volumen/Menge, Gewicht der Güter oder geografische Lage) und stellt für einige Kunden die einzige Alternative dar. ⁽¹⁶⁵⁾
- (252) In Bezug auf eine mögliche Quersubventionierung ist die Kommission angesichts der Erläuterungen Italiens (siehe Erwägungsgrund 121) der Auffassung, dass es keine Quersubventionierung zwischen den verschiedenen Tätigkeiten von Trenitalia gegeben hat. Obwohl die Tochtergesellschaften der FS-Gruppe auch auf liberalisierten Märkten tätig waren (siehe Erwägungsgrund 121), verfügte Trenitalia über ein von dem der anderen Unternehmen der FS-Gruppe getrenntes Buchführungssystem und führte für jede ihrer verschiedenen Tätigkeiten getrennte Bücher.
- (253) Vor diesem Hintergrund kommt die Kommission zu dem Schluss, dass der im Rahmen dieses Vertrags zu zahlende Ausgleich zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des ersten Vertrags (18. Oktober 2002) keine staatliche Beihilfe darstellte, da sie nicht geeignet war, den Wettbewerb zu verfälschen oder drohte, den Wettbewerb zu verfälschen. An dieser Erwägung ändert auch der Umstand nichts, dass der Markt für den kombinierten grenzüberschreitenden Güterverkehr zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des ersten Vertrags bereits für den Wettbewerb geöffnet war. Zum einen deckte der erste Vertrag, wie in Erwägungsgrund 56 erläutert, diese Art von Dienstleistung nicht ab, da a) die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes für den kombinierten Schienengüterverkehr nur den Inlandsverkehr betrafen und b) intermodale Verkehrsdienste auf der Strecke Lyon-Turin nicht als kombinierte Verkehrsdienste einzustufen waren. ⁽¹⁶⁶⁾ Zum anderen schloss das Bestehen eines getrennten Buchführungssystems für jede der Tätigkeiten von Trenitalia die Übertragung eines etwaigen Vorteils aus, den Trenitalia im Rahmen des ersten Vertrags zugunsten der Tätigkeiten auf diesem freien Markt erhalten haben könnte.
- (254) Um jedoch feststellen zu können, ob eine Beihilfe für die gesamte Laufzeit des ersten Vertrags vorliegt, muss die Kommission die Entwicklung des Binnenmarktes im Zeitraum vom 1. Januar 2000 bis zum 31. Dezember 2003 berücksichtigen. Tatsächlich stellt der im Rahmen des ersten Vertrags gezahlte Ausgleich keine Beihilfe dar, wenn er Tätigkeiten betrifft, die nicht liberalisiert sind.

⁽¹⁶¹⁾ Der erste Vertrag wurde am 18. Oktober 2002 unterzeichnet und trat am 1. Januar 2000 in Kraft.

⁽¹⁶²⁾ Der einzige Markt, der dem Wettbewerb auf Unionsebene bereits offen stand, war der kombinierte grenzüberschreitende Güterverkehr (siehe Erwägungsgrund 23).

⁽¹⁶³⁾ Der grenzüberschreitende Wettbewerb auf dem Schienengüterverkehrsmarkt wurde de facto auch durch die Vielfalt der bestehenden nationalen Regelungen verhindert, die eine erhebliche Markteintrittsbarriere darstellten. So mussten beispielsweise Eisenbahnunternehmen, die Zugang zur Infrastruktur eines anderen Mitgliedstaats anstrebten, ihre Schienenfahrzeuge von der nationalen Zertifizierungsstelle genehmigen lassen, eine Sicherheitsbescheinigung erhalten, die von der zuständigen nationalen Stelle ausgestellt wurde, und die Triebfahrzeugführer mussten über eine Zertifizierung für das Netz verfügen, auf dem der Schienenverkehrsdienst durchgeführt wurde.

⁽¹⁶⁴⁾ Insbesondere in Artikel 1 des Gesetzes 210/1985 heißt es: „Das Unternehmen ‚Ferrovie dello Stato‘ führt auf kosteneffiziente und effiziente Weise und im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht Folgendes durch: a) den Betrieb der bereits von der ‚azienda autonoma Ferrovie dello Stato‘ (also der Vorgängergesellschaft der FS-Gruppe) verwalteten Eisenbahnnetzstrecken und den Betrieb der Eisenbahnnetzstrecken, die vom Staat verwaltet werden, b) den Betrieb von Fährdiensten zwischen Eisenbahnterminals“.

⁽¹⁶⁵⁾ In Fusionsfällen hat die Kommission bereits die Auffassung vertreten, dass der Schienengüterverkehr einen gesonderten Produktmarkt darstellt (siehe Sache COMP/M.5855 — DB/Arriva vom 11. August 2010, Erwägungsgründe 144 und 145).

⁽¹⁶⁶⁾ Diese Verkehrsdienste wurden nicht als kombinierte Verkehrsdienste eingestuft, da der Teil der im Straßenverkehr zurückgelegten Strecke nicht begrenzt war und den Anteil der Bahnfahrt überschreiten durfte (vgl. Fußnote 57). Gemäß Artikel 1 der Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABl. L 368 vom 17.12.1992, S. 38) setzt die Einstufung des kombinierten Verkehrs voraus, dass die auf der Straße zurückgelegte Zu- und/oder Ablaufstrecke streng begrenzt ist (vgl. Fußnote 11).

- (255) In der Rechtssache Alzetta haben die Gerichte der Union in Bezug auf Liberalisierung Folgendes klargestellt: „Sie führt vielmehr zur Anwendbarkeit der Bestimmungen des Vertrages über staatliche Beihilfen in bestimmten besonderen Wirtschaftszweigen, die wie der Güterkraftverkehr ursprünglich dem Wettbewerb verschlossen waren.“⁽¹⁶⁷⁾ In diesem Zusammenhang muss jedoch zwischen der Liberalisierung, die aufgrund der Entwicklung des Binnenmarkts erfolgt, und der im Unionsrecht vorgesehenen Liberalisierung unterschieden werden. Gemäß Artikel 1 Buchstabe b Ziffer v der Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates (im Folgenden „Verfahrensverordnung“)⁽¹⁶⁸⁾ sind bestehende Beihilfen auch „Beihilfen, die als bestehende Beihilfen gelten, weil nachgewiesen werden kann, dass sie zu dem Zeitpunkt, zu dem sie eingeführt wurden, keine Beihilfe waren und später aufgrund der Entwicklung des Binnenmarktes zu Beihilfen wurden, ohne dass sie eine Änderung durch den betreffenden Mitgliedstaat erfahren haben. Werden bestimmte Maßnahmen im Anschluss an die Liberalisierung einer Tätigkeit durch Rechtsvorschriften der Union zu Beihilfen, so gelten derartige Maßnahmen nach dem für die Liberalisierung festgelegten Termin nicht als bestehende Beihilfen“.
- (256) Die Kommission trifft folgende Feststellungen:
- Auf Unionsebene wurde der Zugang zum grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr über das transeuropäische Schienengüternetz ab dem 15. März 2003 liberalisiert. Daher stellte der im Rahmen des ersten Vertrags für diese Art von Dienstleistungen gezahlte Ausgleich bis zum 14. März 2003 (einschließlich) eine staatliche Beihilfe dar, während es sich ab dem 15. März 2003 um eine neue Beihilfe handelte (da die Liberalisierung dieser Dienstleistungen nach Unionsrecht erfolgte), sofern die übrigen kumulativen Voraussetzungen des Artikels 107 Absatz 1 erfüllt sind. Dies betrifft insbesondere den Ausgleich für: a) grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem italienischen Hafen Triest und Ungarn; und b) grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste über den Hafen Trieste Marittima.
 - Auf nationaler Ebene wurde der Zugang zu inländischen Schienengüterverkehrsdiensten ab dem 22. Oktober 2003, d. h. vor der Liberalisierung dieser Tätigkeit auf Unionsebene ab dem 1. Januar 2007, liberalisiert. Daher stellte der im Rahmen des ersten Vertrags für diese Art von Dienstleistungen gezahlte Ausgleich erst ab dem 21. Oktober 2003 (einschließlich) eine staatliche Beihilfe dar, während er (aufgrund einer Entwicklung des Binnenmarkts) ab dem 22. Oktober 2003 eine bestehende Beihilfe darstellte, sofern die übrigen Voraussetzungen des Artikels 107 Absatz 1 erfüllt sind. Dies betrifft alle im ersten Vertrag enthaltenen Verpflichtungen in Bezug auf Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem Festland und Sardinien/Sizilien, Schienengüterverkehrsdienste über Entfernungen von mehr als 1 000 km und kombinierte Land-Schienen-Güterverkehrsdienste.
 - Die Verpflichtung zum Eisenbahnverkehr von Kohle und Stahl innerhalb der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl ist seit dem 1. Mai 2002 nicht mehr wirksam, und die Verpflichtung zum intermodalen Verkehr auf der Strecke Lyon–Turin galt bis zum 31. Dezember 2001. Da diese Verpflichtungen vor der Liberalisierung des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs in der Union (mit Wirkung vom 1. Januar 2006) ausliefen, war der entsprechende Ausgleich, der Trenitalia gezahlt wurde, nicht geeignet, den Wettbewerb zu verfälschen oder den Handel innerhalb der Union zu beeinträchtigen, und stellte daher keine staatliche Beihilfe dar.
- (257) Aus diesen Gründen ist die Kommission der Auffassung, dass die Ausgleichszahlungen, die vor dem 15. März 2003 im Rahmen des ersten Vertrags für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste⁽¹⁶⁹⁾ und vor dem 22. Oktober 2003 für inländische Schienengüterverkehrsdienste⁽¹⁷⁰⁾ geleistet wurden, keine Beihilfe darstellten, da sie nicht geeignet waren, den Handel zu beeinträchtigen und den Wettbewerb zu verfälschen.

⁽¹⁶⁷⁾ Urteil vom 15. Juni 2000, Mauro Alzetta u. a., verbundene Rechtssachen T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 bis T-607/97, T-1/98, T-3/98 bis T-6/98 und T-23/98, EU:T:2000:151, Rn. 144, bestätigt vom Gerichtshof in seinem Urteil vom 29. April 2004, Italien/Kommission, C-298/00 P, ECLI:EU:C:2004:240.

⁽¹⁶⁸⁾ Verordnung (EU) Nr. 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), die seit dem 14. Oktober 2015 die Verfahrensverordnung ersetzt.

⁽¹⁶⁹⁾ Insbesondere grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste im transeuropäischen Schienengüternetz (d. h. grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem italienischen Hafen Triest und Ungarn und grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste über den Hafen Trieste Marittima) und die übrigen grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrsdienste, die Trenitalia vor dem 15. März 2003 eingestellt hat (d. h. der Transport von Kohle und Stahl auf der Schiene innerhalb der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl und intermodale Verkehrsdienste auf der Strecke Lyon–Turin).

⁽¹⁷⁰⁾ Dies betrifft alle im ersten Vertrag enthaltenen Verpflichtungen in Bezug auf den Schienengüterverkehr zwischen dem Festland und Sardinien/Sizilien, den Schienengüterverkehr über eine Entfernung von mehr als 1 000 km und den kombinierten Land-Schienen-Güterverkehr.

- (258) Dagegen war der Ausgleich, der im Rahmen des ersten Vertrags ab dem 15. März 2003 für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem italienischen Hafen Triest und Ungarn und für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste über den Hafen Trieste Marittima gezahlt wurde, geeignet, den Handel zu beeinträchtigen und den Wettbewerb zu verfälschen, und stellt daher für den Zeitraum vom 15. März 2003 bis zum 31. Dezember 2003 eine Beihilfe dar, wenn auch die anderen kumulativen Voraussetzungen des Artikels 107 Absatz 1 AEUV erfüllt sind (siehe Erwägungsgründe 264 bis 286). Entgegen dem Vorbringen Italiens (Erwägungsgrund 120) ist die Tatsache, dass Ungarn zu diesem Zeitpunkt kein Mitgliedstaat war, irrelevant, da die gezahlten Ausgleichszahlungen die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten durch Unternehmen der Union auf dieser grenzüberschreitenden Strecke beeinträchtigten oder hätten beeinträchtigen können. Darüber hinaus ist die angebliche „Marginalität“ dieser Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Verhältnis zu den gesamten im Rahmen des ersten Vertrags auferlegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes (siehe Erwägungsgrund 120) für die Beurteilung der Beihilfe nicht relevant, da die Beihilfe den Handel zwischen Mitgliedstaaten unabhängig von der Höhe des gewährten Ausgleichs oder dem Umfang der betreffenden Tätigkeit beeinträchtigen kann. Die Definition der staatlichen Beihilfe setzt nicht voraus, dass die Wettbewerbsverfälschung oder die Auswirkung auf den Handel erheblich oder wesentlich ist. Die Tatsache, dass diese Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Vergleich zu dem Gesamtbetrag der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, die Trenitalia im Rahmen des ersten Vertrags auferlegt wurden, begrenzt waren, kann für sich genommen eine Wettbewerbsverzerrung, eine Beeinträchtigung des Handels oder das Risiko solcher Ereignisse nicht ausschließen. Eine Beihilfe gilt in der Regel bereits dann als wettbewerbsverfälschend, wenn sie ein Unternehmen begünstigt, indem sie es von Kosten befreit, die es normalerweise im Rahmen seiner laufenden Geschäftstätigkeiten zu tragen gehabt hätte. ⁽¹⁷¹⁾
- (259) Gewährt ein Mitgliedstaat einem Unternehmen einen staatlichen Zuschuss für die Erbringung von Verkehrsdiensten, so kann die Erbringung dieser Dienste, egal ob sie geringfügig oder erheblich sind, durch den Zuschuss möglicherweise beibehalten oder ausgeweitet werden, sodass sich die Chancen von in anderen Mitgliedstaaten niedergelassenen Unternehmen, ihre Verkehrsdienste auf dem Markt dieses Mitgliedstaats zu erbringen, verringern und es erfolgt somit eine Beeinträchtigung des Handels. Im vorliegenden Fall könnte die Aufrechterhaltung der Präsenz von Trenitalia (früherer etablierter Betreiber) durch die Zahlung von Subventionen neue Betreiber davon abhalten, in einen neuen Markt einzutreten, insbesondere in einem Kontext, in dem diese neuen Betreiber nach der Öffnung des internationalen Güterverkehrsdienstes im transeuropäischen Schienengüternetz für den Wettbewerb eine Marktposition hätten aufbauen müssen. Auch die Tatsache, dass der Ausgleich nicht ausreichte, um das Betriebsdefizit von Trenitalia bei der Erbringung von Dienstleistungen im Rahmen des ersten Vertrags zu decken, schließt eine potenzielle Beeinträchtigung des Handels und eine Wettbewerbsverzerrung nicht aus. Die Ausgleichsleistung ermöglichte Trenitalia, so gering sie auch sein mag, ihre Geschäftstätigkeit auf dem Markt aufrechtzuerhalten oder auszubauen, wodurch die Möglichkeiten der Wettbewerber, Schienengüterverkehrsdienste auf diesem Markt zu erbringen, eingeschränkt wurden.
- (260) Die Ausgleichszahlungen, die im Rahmen des ersten Vertrags ab dem 22. Oktober 2003 für inländische Schienengüterverkehrsdienste ⁽¹⁷²⁾ gewährt wurden, gelten für den Zeitraum vom 22. Oktober 2003 bis zum 31. Dezember 2003 als Beihilfe, wenn auch die anderen kumulativen Voraussetzungen des Artikels 107 Absatz 1 AEUV erfüllt sind (siehe Erwägungsgründe 264 bis 286).

Tabelle 5

Erster Vertrag: Verfälschung des Wettbewerbs und Auswirkungen auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten

Ausgleich für	1.1.2000-14.3.2003	15.3.2003-21.10.2003	22.10.2003-31.12.2003
Grenzüberschreitender Schienengüterverkehr im Transeuropäischen Schienengüternetz	Keine Beihilfe	Mögliche Verfälschung	Mögliche Verfälschung
Inländische Schienengüterverkehrsdienste	Keine Beihilfe	Keine Beihilfe	Mögliche Verfälschung

⁽¹⁷¹⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 3. März 2005, Heiser, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, Rn. 55.

⁽¹⁷²⁾ Dies betrifft alle im ersten Vertrag enthaltenen Verpflichtungen in Bezug auf Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem Festland und Sardinien/Sizilien, Schienengüterverkehrsdienste über Entfernungen von mehr als 1 000 km und kombinierte Land-Schienen-Güterverkehrsdienste.

- (261) In Bezug auf den ersten Vertrag wird die Kommission ausschließlich die gezahlten Ausgleichszahlungen bewerten, die geeignet waren, den Wettbewerb zu verfälschen und den Handel innerhalb der Union zu beeinträchtigen. Daher betrifft jede Bezugnahme auf den ersten Vertrag nur den Ausgleich für: i) die grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem italienischen Hafen Triest und Ungarn im Zeitraum vom 15. März 2003 bis zum 31. Dezember 2003, ii) die grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste über den Hafen Trieste Marittima im Zeitraum vom 15. März 2003 bis zum 31. Dezember 2003, und iii) die inländischen Schienengüterverkehrsdienste im Zeitraum vom 22. Oktober 2003 bis zum 31. Dezember 2003.
- (262) In Bezug auf den zweiten und den dritten Vertrag (unterzeichnet am 27. März 2007 bzw. 3. Dezember 2012) stellt die Kommission fest, dass diese Verträge nach der vollständigen Liberalisierung des Schienengüterverkehrsmarktes auf Unionsebene (1. Januar 2007) geschlossen wurden. Es steht fest, dass Trenitalia damals auf nationaler und Unionsebene mit anderen Eisenbahnunternehmen auf dem Schienengüterverkehrsmarkt konkurrierte. Entgegen dem Vorbringen Italiens (Erwägungsgründe 153 und 187 bis 189) waren daher die im Rahmen des zweiten und des dritten Vertrags erhaltenen Ausgleichszahlungen geeignet, den Wettbewerb auf diesem Markt zu verfälschen, und zwar unabhängig von dem begrenzten Dienstleistungsvolumen oder der Höhe der betreffenden Ausgleichszahlungen und der Tatsache, dass Trenitalia ein getrenntes Buchführungssystem für seine Tätigkeiten führte.
- (263) Da Unternehmen aus anderen Mitgliedstaaten auf dem italienischen Markt Schienengüterverkehrsdienste erbrachten⁽¹⁷³⁾ oder hätten erbringen können, haben die Ausgleichsleistungen, die Trenitalia im Rahmen des zweiten und des dritten Vertrags erhalten hat, auch den Handel innerhalb der Union beeinträchtigt. Entgegen dem Vorbringen Italiens (Erwägungsgrund 225) ist für die Einstufung einer nationalen Maßnahme als staatliche Beihilfe nur zu prüfen, ob diese Beihilfe geeignet ist, den Handel zu beeinträchtigen und den Wettbewerb zu verfälschen, und nicht, ob eine tatsächliche Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten und eine tatsächliche Wettbewerbsverzerrung eingetreten sind. Daher reicht der Umstand, dass die Wettbewerber von Trenitalia damals ein wachsendes Verkehrsaufkommen und eine Expansion auf internationalen Strecken verzeichneten, nicht aus, um zu dem Schluss zu gelangen, dass der zweite und der dritte Vertrag keine staatliche Beihilfe beinhalteten. Vielmehr hätte diese Expansion ohne den zweiten und den dritten Vertrag noch umfangreicher ausfallen können.

8.1.2. Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit zum Staat

- (264) Der Trenitalia im Rahmen des ersten, zweiten und dritten Vertrags gewährte Ausgleich wurde direkt aus dem Staatshaushalt finanziert (siehe Erwägungsgründe 129, 145 und 170). Darüber hinaus wurden diese Verträge von den zuständigen Ministerien vergeben, und jeder Vertrag sah vor, dass der Staat Trenitalia für die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen dieser Verträge entschädigte (siehe Erwägungsgründe 59, 71, 72 und 99). Daher sind die Maßnahmen unmittelbar dem Staat zuzurechnen.

8.1.3. Wirtschaftlicher Vorteil

- (265) Ausgleichszahlungen für Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, die einem Unternehmen gewährt werden, stellen keinen wirtschaftlichen Vorteil dar, wenn die vier kumulativen Voraussetzungen des Altmark-Urteils erfüllt sind. Diese lauten:
- Erstens muss das begünstigte Unternehmen tatsächlich mit der Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes betraut sein, und diese Verpflichtungen müssen klar definiert sein.
 - Zweitens müssen die Parameter, auf deren Grundlage der Ausgleich berechnet wird, zuvor objektiv und transparent aufgestellt worden sein.
 - Drittens darf der Ausgleich nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen ganz oder teilweise zu decken.

⁽¹⁷³⁾ Siehe z. B. Fußnote 109 (DB Schenker).

- Wenn viertens die Wahl des Unternehmens, das mit der Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes betraut werden soll, im konkreten Fall nicht im Rahmen eines Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Aufträge erfolgt, dass die Auswahl desjenigen Bewerbers ermöglicht, der diese Dienste zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit erbringen kann, so ist die Höhe des erforderlichen Ausgleichs auf der Grundlage einer Analyse der Kosten zu bestimmen, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit Transportmitteln ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte, wobei die dabei erzielten Einnahmen und ein angemessener Gewinn aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen sind.
- (266) Aufgrund des kumulativen Charakters der vier Altmark-Voraussetzungen wird die Ausgleichsleistung als Vorteil im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV angesehen, sofern eine dieser Voraussetzungen nicht erfüllt ist.
- (267) Im vorliegenden Fall ist die Kommission der Auffassung, dass die vierte Altmark-Voraussetzung entgegen der Behauptung der italienischen Behörden für alle drei öffentlichen Dienstleistungsaufträge nicht erfüllt ist.
- (268) Zum einen wurde der Begünstigte der drei öffentlichen Dienstleistungsaufträge nicht im Rahmen eines öffentlichen Ausschreibungsverfahrens ausgewählt, das die Auswahl des Bieters ermöglichte, der die Dienstleistung zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit erbringen konnte.⁽¹⁷⁴⁾ Andererseits werden die Argumente Italiens, wonach die Höhe des Ausgleichs im Rahmen der drei öffentlichen Dienstleistungsaufträge auf den Kosten eines effizienten durchschnittlichen Unternehmens beruht habe, nicht durch Nachweise untermauert, die belegen, dass die vierte Altmark-Voraussetzung erfüllt ist.
- (269) In Bezug auf den ersten und den zweiten Vertrag macht Italien, ohne irgendeinen Nachweis für seine Behauptung vorzulegen, geltend, dass Trenitalia ein gut geführtes Unternehmen sei, das in der Lage ist, Kostenniveaus nachzuweisen, die denen seiner Wettbewerber entsprechen, und Dienstleistungen zu wirtschaftlichen Bedingungen zu erbringen, die im Wesentlichen denjenigen entsprechen, die sich aus einem wettbewerblichen Verfahren (Erwägungsgründe 132 und 152) ergeben.
- (270) Italien hat ähnliche Argumente in Bezug auf den dritten Vertrag vorgebracht. Zur Untermauerung dieser Argumente legte Italien zwei PWC-Studien vom 9. Oktober 2012 und 22. Oktober 2014 vor (siehe Erwägungsgründe 175 und 243), die angeblich belegen, dass die durchschnittlichen Betriebskosten von Trenitalia pro Zugkilometer denjenigen von Unternehmen der Union ähnlicher Größe entsprechen, die ähnliche Dienstleistungen erbringen und angemessen mit Transportmitteln ausgestattet sind (siehe Erwägungsgründe 180 bis 186). Die FS-Gruppe legte eine Studie vom Juli 2014 vor, in der lediglich einige Anmerkungen zum Ansatz der Kommission im Einleitungsbeschluss zur Bewertung der vierten Altmark-Voraussetzung zusammengefasst wurden (siehe Erwägungsgrund 217).
- (271) Die Kommission stellt fest, dass die vierte Altmark-Voraussetzung in Fällen, in denen DAWI nicht im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens vergeben werden und für eine bestimmte Dienstleistung keine marktübliche Vergütung besteht, in erster Linie die Ermittlung eines durchschnittlichen Unternehmens erfordert, das gut geführt und angemessen mit Transportmitteln ausgestattet ist.⁽¹⁷⁵⁾
- (272) Die Feststellung, dass es sich um ein „durchschnittliches, gut geführtes und angemessen mit Transportmitteln ausgestattetes Unternehmen“ handelt, ermöglicht es, die Höhe des Ausgleichs, der zur Erfüllung der ihm übertragenen gemeinwirtschaftlichen Aufgabe erforderlich ist, so zu berechnen, dass die hohen Kosten eines ineffizienten Unternehmens vermieden werden.

⁽¹⁷⁴⁾ Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Beihilfavorschriften der Europäischen Union auf Ausgleichsleistungen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (ABl. C 8 vom 11.1.2012 S. 4), Rn. 65.

⁽¹⁷⁵⁾ Es kann nicht auf die Kosten eines Unternehmens verwiesen werden, das eine Monopolstellung innehat oder einen Ausgleich für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse unter Bedingungen erhält, die nicht mit dem Unionsrecht vereinbar sind, da die Kosten in beiden Fällen höher sein können als üblich, siehe Nummer 74 der Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Beihilfavorschriften der Europäischen Union auf Ausgleichsleistungen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (DAWI-Mitteilung) (ABl. C 8 vom 11.1.2012, S. 4).

- (273) Der Gerichtshof stellte klar, dass eine „Methode, die angewandt werden kann, um festzustellen, ob diese vierte Voraussetzung erfüllt ist, darin bestehen kann, bei der Berechnung der Ausgleichsleistung, die einem Unternehmen zu gewähren ist, an das ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag vergeben wird, die durchschnittlichen Kosten der Unternehmen, die seit mehreren Jahren auf einem Markt, der dem Wettbewerb offensteht, einen Dienst anbieten, der in jeder Hinsicht mit dem öffentlichen Dienst, um den es im Ausgangsverfahren geht, vergleichbar ist, die Einnahmen, die von diesen Unternehmen durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erzielt worden sind, und gegebenenfalls die Gewinne, die sie damit erzielt haben, zugrunde zu legen.“⁽¹⁷⁶⁾
- (274) In diesem Zusammenhang stellt die Kommission zunächst fest, dass die in Erwägungsgrund 273 erwähnte Methode im vorliegenden Fall jedoch nicht relevant ist, da der Trenitalia gewährte Ausgleich nicht auf der Grundlage eines Durchschnitts der Kosten berechnet werden konnte, die Unternehmen entstanden sind, die mehrere Jahre lang auf einem freien Markt eine mit den in Rede stehenden öffentlichen Dienstleistungen vergleichbare Dienstleistung erbracht hatten.
- (275) Zweitens stellt die Kommission in Bezug auf die untersuchten Maßnahmen fest, dass auf der Grundlage der verfügbaren Nachweise festgestellt wurde, dass Italien die Kosten von Trenitalia im Rahmen der öffentlichen Dienstleistungsaufträge ausschließlich anhand der früheren oder prognostizierten Leistungen von Trenitalia ermittelt hat. Beim ersten Vertrag stützte sich der von Trenitalia erhaltene Ausgleich auf die Kosten, die Trenitalia in den Jahren 2000 und 2001 für die Erfüllung der im Rahmen des ersten Vertrags auferlegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes tatsächlich getragen hatte, sowie für die Jahre 2002 und 2003 auf die tatsächlichen Kosten, die Trenitalia im Jahr 2001 entstanden waren (Erwägungsgründe 58 und 59). Bei dem zweiten Vertrag beruhte der von Trenitalia erhaltene Ausgleich auf den Kosten, die Trenitalia im Jahr 2004 für die Erfüllung der im Rahmen des zweiten Vertrags auferlegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes getragen hatte (Erwägungsgrund 223). Wie in Erwägungsgrund 99 dargelegt, wurde die Höhe des Ausgleichs beim dritten Vertrag auf der Grundlage des Ex-ante-Wirtschafts- und Finanzplans von Trenitalia festgelegt, d. h. nur auf der Grundlage der voraussichtlichen Kosten Trenitalias für die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des dritten Vertrags.
- (276) In Bezug auf das Argument Italiens, Trenitalia sei ein gut geführtes Unternehmen (siehe Erwägungsgrund 174), erinnert die Kommission daran, dass mit der vierten Altmark-Voraussetzung nicht nachgewiesen werden soll, dass der Beihilfeempfänger selbst „gut geführt“ und in der Lage ist, Kostenniveaus nachzuweisen, die mit den Kosten der Wettbewerber im Einklang stehen, oder Dienstleistungen zu wirtschaftlichen Bedingungen zu erbringen, die im Wesentlichen denen entsprechen, die sich aus einem wettbewerblichen Verfahren ergeben würden.⁽¹⁷⁷⁾ Darüber hinaus hat der Gerichtshof in der Rechtssache SAD Trasporto Locale S.p.A. in Bezug auf die Frage, ob die historischen Kosten der im Rahmen früherer Vergaben erbrachten Dienstleistungen berücksichtigt werden können, klargestellt „dass das Kriterium des ‚durchschnittlichen, gut geführten und angemessen mit den erforderlichen Mitteln ausgestatteten Unternehmens‘ eine Berechnung anhand der historischen Kosten des vom scheidenden Betreiber erbrachten Dienstes oder der Kosten anhand der vorherigen Vergabe als solches nicht ausschließt. Der scheidende Betreiber muss aber nach den üblichen Methoden der Rechnungs- und Finanzprüfung als durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen angesehen werden können.“⁽¹⁷⁸⁾
- (277) Die Kommission ist der Auffassung, dass die von Italien vorgelegten Daten nicht den Schluss zulassen, dass die Kostenstruktur von Trenitalia der eines durchschnittlichen und gut geführten Unternehmens entsprach.
- (278) Zunächst wurden die drei öffentlichen Dienstleistungsaufträge geschlossen, ohne dass eine unterstützende Studie vorlag, aus der hervorging, dass Trenitalia unter Berücksichtigung der üblicherweise zu diesem Zweck angewandten Buchführungs- und Finanzanalysemethoden als durchschnittliches und gut geführtes Unternehmen angesehen werden kann.

⁽¹⁷⁶⁾ Urteil vom 19. Oktober 2023, Sad Trasporto Locale S.p.A., C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, Rn. 39. Dieser Ansatz unterliegt jedoch zwei kumulativen Voraussetzungen. Erstens muss geprüft werden, ob „die Zahl der auf dem Markt tätigen Unternehmen, die auf diese Weise berücksichtigt werden, hinreichend aussagekräftig ist, sodass ein solcher Durchschnitt als statistisch robust und damit repräsentativ für den Standard der vierten Voraussetzung gemäß dem Urteil vom 24. Juli 2003, Altmark Trans und Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415), angesehen werden kann“. Zweitens gilt: „Außerdem dürfen bei einer solchen Berechnung nur Unternehmen berücksichtigt werden, die in der Lage sind, die betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sofort zu erfüllen, sodass bei ihnen davon ausgegangen werden kann, dass sie so angemessen mit den erforderlichen Mitteln ausgestattet sind, dass sie den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen können“. (Randnummern 40 und 41).

⁽¹⁷⁷⁾ In seinem Urteil vom 24. September 2015, TV2/Dänemark/Kommission, entschied das Gericht: „Der Gerichtshof hat keineswegs zu verstehen gegeben, dass in Fällen, in denen der Ausgleichsempfänger nicht im Rahmen eines Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Aufträge ausgewählt wurde, die genannte Voraussetzung auch durch den Nachweis erfüllt werden könnte, dass der Begünstigte selbst ein ‚gut geführtes und angemessen ausgestattetes‘ Unternehmen ist.“ (vgl. Urteil vom 24. September 2015, TV2/Dänemark/Kommission, T-674/11, ECLI:EU:T:2015:684, Rn. 131).

⁽¹⁷⁸⁾ Urteil vom 19. Oktober 2023, Sad Trasporto Locale S.p.A., C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, Rn. 44.

- (279) In Bezug auf den dritten Vertrag stellt die Kommission ferner fest, dass aus der PWC-Studie 1 und der PWC-Studie 2 nicht hervorgeht, dass die Höhe des Ausgleichs nach dem dritten Vertrag auf der Grundlage einer Analyse der Kosten ermittelt wurde, die einem durchschnittlichen, gut geführten und angemessen mit Transportmitteln ausgestatteten Unternehmen bei der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes entstehen würden. In diesen Studien werden drei Unternehmen (ÖBB, DB, SNCF) von den sechs Unternehmen aufgeführt, die für die Bildung einer Stichprobe von Unternehmen als geeignet angesehen wurden und deren Größe der von Trenitalia hinreichend ähnlich war und deren Kosten als mit den Kosten von Trenitalia vergleichbar angesehen wurden (Erwägungsgründe 180 und 217), ohne jedoch zu erläutern, warum Trenitalia oder diese Unternehmen als durchschnittliche und gut geführte Unternehmen angesehen werden könnten. Insgesamt wurde in der PWC-Studie 1 und der PWC-Studie 2 nur ein Vergleich der durchschnittlichen Gesamtbetriebskosten je Zugkilometer vorgenommen, die Trenitalia und anderen Unternehmen in der Union mit ähnlicher Größe, die ähnliche Dienstleistungen erbringen, entstanden sind (siehe Erwägungsgrund 175). Die Größe dieser Unternehmen, die derjenigen von Trenitalia ähnelt, gibt jedoch keinen Aufschluss darüber, ob es sich bei ihnen um durchschnittliche und gut geführte Unternehmen handelt. Was die ähnlichen Dienstleistungen betrifft, so wurden in den beiden PWC-Studien (PWC-Studie 1 und PWC-Studie 2) lediglich die durchschnittlichen Gesamtkosten für die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten bewertet, ohne festzustellen, ob diese Dienste mit denen im Rahmen der von Trenitalia auferlegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes vergleichbar waren.
- (280) Darüber hinaus erfordert die vierte Altmark-Voraussetzung eine Analyse der Kosten eines Unternehmens, das angemessen mit den für die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes erforderlichen Mitteln ausgestattet ist. Was den dritten Vertrag betrifft, so zeigen die beiden PWC-Studien (PWC-Studie 1 und PWC-Studie 2) nicht, dass die Unternehmen, die die Stichprobe bilden, angemessen mit Mitteln ausgestattet waren, um die im Rahmen des dritten Vertrags auferlegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes zu erfüllen. Wie Italien selbst eingeräumt hat (siehe Erwägungsgründe 182 und 183), weist das italienische Eisenbahnnetz eine beträchtliche Anzahl spezifischer Merkmale auf, die eine Überprüfung erforderten, ob die Unternehmen, die die Stichprobe bilden, in angemessener Weise ausgestattet waren, um die im dritten Vertrag festgelegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes unter Berücksichtigung dieser Merkmale zu erfüllen. Dies war im vorliegenden Fall umso mehr erforderlich, als diese besonderen Merkmale einer der Gründe für den Abschluss des dritten Vertrags sind (siehe Erwägungsgründe 162 und 186). Dieser Nachweis kann sich daher nicht auf die Ermittlung der durchschnittlichen Güterverkehrskapazität der Unternehmen der Union (siehe Erwägungsgrund 176) beschränken, ohne diese besonderen Merkmale zu berücksichtigen. Darüber hinaus enthalten die beiden PWC-Studien (PWC-Studie 1 und PWC-Studie 2) keine Anhaltspunkte, anhand derer die Kommission feststellen könnte, ob die Unternehmen der Union, die die Stichprobe bilden, angemessen mit dem erforderlichen Schienenfahrzeugen ausgestattet waren, um die Verpflichtungen aus dem dritten Vertrag zu erfüllen. In diesen PWC-Studien ist lediglich eine Gesamtleistung der Schienenfahrzeuge pro Unternehmen (siehe Erwägungsgrund 177) aufgeführt, die sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr genutzt werden, ohne Informationen darüber, ob diese Fahrzeuge zur Erfüllung der im Rahmen des dritten Vertrags auferlegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes angemessen waren.
- (281) Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass die beiden PWC-Studien (PWC-Studie 1 und PWC-Studie 2) keine angemessene Analyse der Kosten enthalten, die solche Unternehmen für die Erfüllung der von Italien auferlegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes tragen würden. Diese Studien berücksichtigten den gesamten geografischen⁽¹⁷⁹⁾ und materiellen⁽¹⁸⁰⁾ Umfang der Tätigkeiten der sechs in die Stichprobe einbezogenen Eisenbahnunternehmen (von denen nur drei Eisenbahnunternehmen, nämlich ÖBB, DB und SNCF, Kosten aufwiesen, die mit den Kosten von Trenitalia vergleichbar waren) und nicht nur die unter den dritten Vertrag fallenden Tätigkeiten, wie es die vierte Altmark-Voraussetzung verlangt. Aufgrund des aggregierten Charakters dieser Daten war es nicht möglich, die Kosten, die jeder spezifischen Art von Tätigkeit zuzurechnen sind und einem im Schienengüterverkehr tätigen effizienten und kosteneffizienten Unternehmen bei der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des dritten Vertrags entstanden wären, zu trennen.⁽¹⁸¹⁾ Darüber hinaus stellt die Kommission entgegen der Behauptung der FS-Gruppe, dass die Kosten-Nutzen-Analyse auf der Ebene des die Dienstleistung erbringenden Unternehmens habe durchgeführt werden müssen (siehe Erwägungsgrund 217), fest, dass es sich bei den für die Zwecke dieser Analyse zu berücksichtigenden Kosten nur um die direkten Kosten handelt, die für die Erfüllung der Verpflichtung des öffentlichen Dienstes erforderlich sind, und ein angemessener Beitrag zu den indirekten Kosten, die sowohl für die unter die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes fallenden Tätigkeiten als auch für andere Tätigkeiten anfallen⁽¹⁸²⁾. Darüber hinaus wurden in den Studien lediglich die Gesamtbetriebskosten je Zugkilometer verglichen (siehe Erwägungsgrund 179) und es fehlten Informationen zum Effizienzniveau als solchem und somit zu den Kosten selbst. Die Kommission stellt fest, dass dieser Vergleich nicht schlüssig ist, da, wie auch Italien ausgeführt hat (Erwägungsgründe 181 und 182), die Kosten pro Zugkilometer für die Erbringung der unter den dritten Vertrag fallenden Dienstleistungen sowie die Höhe der Einnahmen in hohem Maße von den Besonderheiten des Schienengüterverkehrs in Süditalien abhängig waren.

⁽¹⁷⁹⁾ In den PWC-Studien wurde kein bestimmter Bereich ermittelt, sondern es wurden Zahlen zur allgemeinen Abdeckung des französischen Hoheitsgebiets durch die SNCF, des österreichischen Hoheitsgebiets durch die ÖBB und des deutschen Hoheitsgebiets durch DB Schenker vorgelegt.

⁽¹⁸⁰⁾ In der PWC-Studie wurden die durchschnittlichen Betriebskosten je Zugkilometer auf der Grundlage der Gesamttätigkeit der Unternehmen, d. h. des Personen- und Güterverkehrs, ermittelt.

⁽¹⁸¹⁾ Vgl. z. B. Urteil vom 12. Juli 2019, Syndicat Transport Ile de France (STIF-IDF), T-738/17, EU:T:2019:526, Rn. 64.

⁽¹⁸²⁾ Siehe Nummer 74 der DAWI-Mitteilung.

- (282) Abschließend stellt die Kommission fest, dass Italien nicht nachgewiesen hat, dass Trenitalia in Anbetracht der üblicherweise zu diesem Zweck angewandten Buchführungs- und Finanzanalysemethoden als durchschnittliches und gut geführtes Unternehmen angesehen werden konnte und dass daher die Höhe des Ausgleichs, den Trenitalia für die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen der drei öffentlichen Dienstleistungsaufträge erhalten hat, im Einklang mit dem Ausgleich stand, der von einem durchschnittlichen gut geführten Unternehmen verlangt worden wäre, um eine Dienstleistung zu erbringen, die mit dem der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen dieser öffentlichen Dienstleistungsaufträge vergleichbar ist.
- (283) Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die italienischen Behörden nicht nachgewiesen haben, dass die vierte Altmark-Voraussetzung erfüllt ist. Daher verschafften die Ausgleichsleistungen, die im Rahmen des ersten, des zweiten und des dritten Vertrags gewährt wurden, Trenitalia einen Vorteil, den das Unternehmen unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte.

8.1.4. *Selektivität*

- (284) Eine Maßnahme wird als selektiv angesehen, wenn sie Unterschiede zwischen Unternehmen schafft, die sich im Hinblick auf das Ziel der Maßnahme in einer vergleichbaren Lage befinden, und daher geeignet ist, bestimmte Unternehmen in eine günstigere Lage zu versetzen als andere. Bei Einzelbeihilfen ist der Gerichtshof der Auffassung, dass die Feststellung eines wirtschaftlichen Vorteils grundsätzlich ausreicht, um die Vermutung der Selektivität des Vorteils zu begründen. ⁽¹⁸³⁾
- (285) Im vorliegenden Fall gewährte Italien Trenitalia einen Ausgleich für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen in Form einer Einzelbeihilfe, die dem Unternehmen einen Vorteil verschaffte. Diese Ausgleichszahlungen wurden zum Nachteil anderer Wettbewerber im Güterverkehr gewährt, die im Schienengüterverkehr mit Trenitalia im Wettbewerb standen oder möglicherweise hätten stehen können. Da die Ausgleichszahlungen für Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, die im Rahmen des ersten, des zweiten und des dritten Vertrags gewährt wurden, geeignet waren, die Situation von Trenitalia gegenüber ihren Wettbewerbern zu begünstigen, war sie als solche selektiv.

8.1.5. *Schlussfolgerung zum Vorliegen einer Beihilfe*

- (286) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen ist die Kommission der Auffassung, dass die Ausgleichszahlungen für Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im ersten Vertrag (für die Erbringung von i) grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrsdiensten zwischen dem italienischen Hafen Triest und Ungarn, ii) grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrsdiensten über den Hafen Triest Marittima ab dem 15. Oktober 2003 und iii) inländischen Schienengüterverkehrsdiensten ab dem 22. Oktober 2003) sowie im zweiten und dritten Vertrag eine staatliche Beihilfe zugunsten von Trenitalia im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen.

8.2. **Einstufung der Beihilfe als bestehende oder neue Beihilfe**

- (287) Italien argumentiert, dass die im Rahmen des ersten und des zweiten Vertrags gezahlten Ausgleichszahlungen als bestehende Beihilfen einzustufen seien, da es sich um Verpflichtungen handele, die fast vollständig mit bereits bestehenden Verpflichtungen übereinstimmten, die eingeführt worden seien, als der Schienengüterverkehrsmarkt weder auf nationaler Ebene noch auf Unionsebene liberalisiert war (Erwägungsgründe 120 und 154). Nach Angaben Italiens wurden diese Verpflichtungen insbesondere durch das Ministerialdekret 1-T/1990 ⁽¹⁸⁴⁾, das Gesetz 440/1989 ⁽¹⁸⁵⁾ bzw. frühere öffentliche Dienstleistungsaufträge ⁽¹⁸⁶⁾ eingeführt.

⁽¹⁸³⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 4. Juni 2015, Kommission/MOL., C-15/14 P ECLI:EU:C:2015:362, Rn. 59 und 60; Urteil des Gerichtshofs vom 28. September 2023, Ryanair DAC/Kommission, C-320/21P, ECLI:EU:C:2023:712, Rn. 104.

⁽¹⁸⁴⁾ In Bezug auf die Tarifpflichten für Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem Festland und Sardinien und für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste über den Hafen Triest Marittima.

⁽¹⁸⁵⁾ In Bezug auf die Tarifpflichten für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste vom Hafen Triest nach Ungarn und umgekehrt.

⁽¹⁸⁶⁾ In Bezug auf die Tarifpflichten für die Beförderung über Entfernungen von mehr als 1 000 km.

- (288) In Bezug auf den ersten Vertrag (2000-2003) vertritt die Kommission folgende Auffassung:
- Die Ausgleichszahlungen, die zwischen dem 22. Oktober 2003 und dem 31. Dezember 2003 für inländische Schienengüterverkehrsdienste⁽¹⁸⁷⁾ gezahlt wurden, gelten nach der Liberalisierung des Marktes als bestehende Beihilfen im Sinne von Artikel 1 Buchstabe b Ziffer v der Verfahrensverordnung. Zum Zeitpunkt der Zahlung der Ausgleichszahlungen stellten sie tatsächlich keine Beihilfen dar, da sie nicht geeignet waren, den Wettbewerb zu verfälschen, und ihn nicht zu verfälschen drohten. In der Folge (ab dem 22. Oktober 2003) wurde der Ausgleich für inländische Güterverkehrsdienste aufgrund der Entwicklung des Binnenmarktes (insbesondere der Liberalisierung des Marktes auf nationaler Ebene) zu einer bestehenden Beihilfe, die von Italien nicht geändert wurde. Bestehende Beihilfen können lediglich per Beschluss für die Zukunft für unvereinbar mit dem Binnenmarkt erklärt werden. Da die Trenitalia auferlegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes für die Erbringung inländischer Schienengüterverkehrsdienste bis zum 31. Dezember 2003 in Kraft waren, ist es für die Kommission nicht erforderlich, ihre mögliche Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt in diesem Beschluss zu prüfen.
 - Die Ausgleichszahlungen, die zwischen dem 15. März 2003 und dem 31. Dezember 2003 für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr im transeuropäischen Schienengüternetz⁽¹⁸⁸⁾ gezahlt wurden, stellen eine neue Beihilfe dar, da der Schienengüterverkehrsmarkt auf Unionsebene am 15. März 2003 liberalisiert wurde.
- (289) In Bezug auf den zweiten Vertrag (2004–2008) stellt die Kommission fest, dass dieser Vertrag einen Ausgleich für die Erfüllung der in den Erwägungsgründen 65 bis 67 und 70 aufgeführten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes vorsah. Diese Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes betrafen sowohl grenzüberschreitende (im transeuropäischen Schienengüternetz) als auch inländische Schienengüterverkehrsdienste.
- (290) Was die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Zusammenhang mit grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrsdiensten (d. h. die grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem italienischen Hafen Triest und Ungarn sowie den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr über den Hafen Trieste Marittima) betrifft, so gilt, wie im Erwägungsgrund — ausgeführt, der an Trenitalia für diese Dienste gezahlte Ausgleich ab dem 15. März 2003 als neue Beihilfe; es handelt sich daher um eine neue Beihilfe im Rahmen des zweiten Vertrags.
- (291) In Bezug auf die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes in Bezug auf inländische Schienengüterverkehrsdienste (d. h. die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten nach/von Sardinien, Sizilien und Dienste auf Strecken von mehr als 1 000 km) stellt die Kommission fest, dass diese Dienste ab dem 1. Januar 2007 auf Unionsebene liberalisiert wurden. Italien argumentiert, dass die Beihilfe bis zur vollständigen Liberalisierung des Schienengüterverkehrsmarktes auf Unionsebene am 1. Januar 2007 als bestehende Beihilfe im Sinne von Artikel 1 Buchstabe b Ziffer v der Verfahrensverordnung anzusehen sei. Die Kommission stellt jedoch fest, dass der Gesamtbetrag der im Rahmen des zweiten Vertrags für diese Dienstleistungen gewährten Ausgleichsleistungen nach diesem Zeitpunkt gezahlt wurde, da er erst nach Unterzeichnung des zweiten Vertrags am 27. März 2007 gezahlt wurde (siehe Erwägungsgrund 75). Daher stellt die Beihilfe im Rahmen des zweiten Vertrags in ihrer Gesamtheit eine neue Beihilfe dar.⁽¹⁸⁹⁾
- (292) 292. In jedem Fall stellt die Kommission fest, dass die Beihilfe im Rahmen des zweiten Vertrags nicht die Voraussetzungen des Artikels 1 Buchstabe b Ziffer v der Verfahrensverordnung erfüllt, da Italien — entgegen seiner Behauptung (siehe Erwägungsgrund 154) — die ursprünglich im Rahmen des ersten Vertrags gewährte Beihilfe grundlegend geändert hat. Dazu stellt die Kommission Folgendes fest:
- mit dem zweiten Vertrag wurde der Umfang der Trenitalia auferlegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes geändert, indem i) zusätzliche Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Zusammenhang mit der Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten nach/von Sardinien und Sizilien (Erwägungsgrund 67) und ii) Nebenverpflichtungen im Zusammenhang mit den in Erwägungsgrund 66 aufgeführten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes hinzugefügt wurden. Außerdem wurden bestimmte Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, die zuvor im ersten Vertrag enthalten waren, aus dem Anwendungsbereich des zweiten Vertrags gestrichen (Erwägungsgrund 62);

⁽¹⁸⁷⁾ Dies betrifft alle im ersten Vertrag enthaltenen Verpflichtungen in Bezug auf den Schienengüterverkehr zwischen dem Festland und Sardinien/Sizilien, den Schienengüterverkehr über eine Entfernung von mehr als 1 000 km und den kombinierten Land-Schienen-Güterverkehr.

⁽¹⁸⁸⁾ Dies betrifft die grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem italienischen Hafen Triest und Ungarn sowie den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr über den Hafen Trieste Marittima.

⁽¹⁸⁹⁾ In Artikel 1 Buchstabe b Ziffer v der Verfahrensverordnung heißt es: „**Beihilfen, die** als bestehende Beihilfen gelten, weil nachgewiesen werden kann, dass sie **zu dem Zeitpunkt, zu dem sie eingeführt wurden**, keine Beihilfe waren und später aufgrund der Entwicklung des Binnenmarktes zu Beihilfen wurden, ohne dass sie eine Änderung durch den betreffenden Mitgliedstaat erfahren haben.“ Siehe auch Urteil vom 15. Juni 2000, Alzetta Mauro u. a., verbundene Rechtssachen T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 bis T-607/97, T-1/98, T-3/98 bis T-6/98 und T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, Rn. 144 und 145; und Urteil vom 24. März 2011, Freistaat Sachsen und Land Sachsen-Anhalt, verbundene Rechtssachen T-443/08 und T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, Rn. 190.

- mit dem zweiten Vertrag wurde ein anderer Ausgleichsmechanismus für den Ausgleich für Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem Festland und Sardinien/Sizilien eingeführt (Erwägungsgrund 68);
 - mit dem zweiten Vertrag wurden neue Modalitäten für die Zahlung der Beihilfe an Trenitalia eingeführt (Erwägungsgrund 71), die im ersten Vertrag nicht enthalten waren.
- (293) Die in Erwägungsgrund 292 beschriebenen Elemente zeigen, dass die mit dem zweiten Vertrag eingeführten Änderungen nicht rein formaler oder administrativer Art waren. Durch diese Änderungen wurde die von Italien im Rahmen des ersten Vertrags gewährte Beihilfe wesentlich geändert. Daher gilt die Beihilfe im Rahmen des zweiten Vertrags nicht als bestehende Beihilfe im Sinne von Artikel 1 Buchstabe b Ziffer v der Verfahrensverordnung.
- (294) In Bezug auf den dritten Vertrag stellt die Kommission fest, dass inländische und grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste auf Unionsebene seit dem 1. Januar 2007 liberalisiert waren (Erwägungsgrund 23), d. h. vor der Unterzeichnung des dritten Vertrags. Die Kommission stellt ferner fest, dass sich der Anwendungsbereich des dritten Vertrags erheblich von dem des ersten und des zweiten Vertrags unterscheidet: alle Tarifpflichten wurden aufgegeben und die in früheren öffentlichen Dienstleistungsaufträgen vorgesehenen Dienstleistungsverpflichtungen wurden durch eine umfassende Dienstleistungsverpflichtung für den Schienengüterverkehr nach/von Süditalien ersetzt (siehe Abschnitt 3.2.3.1.1). Daher stellt der im Rahmen des dritten Vertrags gewährte Ausgleich in seiner Gesamtheit eine neue Beihilfe dar.

Tabelle 6

Schlussfolgerung zur Einstufung einer staatlichen Beihilfe als bestehende oder neue Beihilfe

Staatliche Beihilfen	Beurteilung der staatlichen Beihilfe
Erster Vertrag	<p>Keine Beihilfe: Ausgleich für a) grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste vor dem 15.3.2003; b) inländische Schienengüterverkehrsdienste vor dem 22.10.2003.</p> <p>Bestehende Beihilfe: Ausgleich für inländische Schienengüterverkehrsdienste ab dem 22.10.2003.</p> <p>Neue Beihilfen: Ausgleich für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste im transeuropäischen Schienengüternetz ab 15.3.2003.</p>
Zweiter Vertrag	Neue Beihilfen
Dritter Vertrag	Neue Beihilfen

8.3. Rechtmäßigkeit der Beihilfe

- (295) Gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV müssen die Mitgliedstaaten die Kommission von jeder beabsichtigten Einführung oder Umgestaltung von Beihilfen unterrichten und dürfen die beabsichtigten Maßnahmen nicht durchführen, bevor die Kommission einen abschließenden Beschluss erlassen hat, außer wenn die in Rede stehende Beihilfe von der Anmeldepflicht ausgenommen ist. Nach Artikel 1 Buchstabe f der Verfahrensverordnung stellen neue Beihilfen, die unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV durchgeführt werden, eine rechtswidrige Beihilfe dar.
- (296) Italien hat der Kommission keine dieser Maßnahmen mitgeteilt. Die Kommission wird daher prüfen, ob die Maßnahmen, die als neue Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV (siehe Erwägungsgründe 288 bis 294) einzustufen sind, nach den geltenden Beihilfavorschriften von der Anmeldepflicht freigestellt waren. Dies setzt voraus, dass im vorliegenden Fall zunächst die für eine solche Ausnahme geltenden Vorschriften für staatliche Beihilfen ermittelt werden.

8.3.1. *Relevanter Rechtsrahmen*

- (297) Wie in den Erwägungsgründen 30 bis 33 erläutert, wurden in der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 die anwendbaren Regeln für die mit dem Konzept des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen im Eisenbahnverkehr (sowohl für den Personen- als auch den Güterverkehr) festgelegt. Die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 regelte ferner die Gewährung von (nicht unter die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 fallenden) Beihilfen für den Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr. Beide Verordnungen wurden durch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 aufgehoben, die am 3. Dezember 2009 in Kraft trat. Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sah jedoch vor, dass die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 über einen Zeitraum von drei Jahren nach Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf Güterverkehrsdienste anwendbar blieb. Da Schienengüterverkehrsdienste nicht unter die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 fallen, sollte bei der Prüfung der Vereinbarkeit von Beihilfen, die für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Bereich des Schienengüterverkehrs gewährt werden, Artikel 93 AEUV angewandt werden. Diese Beihilfemaßnahmen werden seit dem 3. Dezember 2012 unmittelbar nach Artikel 93 AEUV geprüft.
- (298) In seinem Andersen-Urteil ⁽¹⁹⁰⁾, das den Personenverkehr betraf, wies der Gerichtshof bei seiner Entscheidung über die zeitliche Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 darauf hin, dass der maßgebliche Zeitpunkt für die Bestimmung der Rechtsvorschriften, die für die Beurteilung der Vereinbarkeit der im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gewährten Ausgleichsleistung im Landverkehrssektor anwendbar sind, der Zeitpunkt ist, an dem die Ausgleichsleistung gezahlt wurde. Der Gerichtshof verwies ebenfalls darauf, dass Beihilfen, die an ein Unternehmen des öffentlichen Verkehrs zu einem Zeitpunkt ausgezahlt wurden, zu dem die Verordnung Nr. 1191/69 noch in Kraft war, und die in dieser Verordnung genannten Voraussetzungen erfüllten, einen vor dem Inkrafttreten der Verordnung Nr. 1370/2007 endgültig abgeschlossenen Sachverhalt betrafen.
- (299) Die Kommission stellt fest, dass sowohl im Andersen-Urteil als auch in den anderen bisher ergangenen Urteilen der Gerichte der Europäischen Union zur zeitlichen Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 auf die Verordnung Nr. 1370/2007 Bezug genommen wird, da die in diesen Rechtssachen geprüften Verträge die Personenbeförderung auf Schiene und Straße betrafen.
- (300) Folglich muss die Kommission, wenn eine Beihilfe im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gezahlt wird, der zu dem Zeitpunkt geschlossen wurde, zu dem die Verordnung Nr. 1191/69 noch in Kraft war, diese Beihilfe anhand der Voraussetzungen prüfen, die in der Verordnung Nr. 1191/69 für den Ausgleich festgelegt sind, der zu dem Zeitpunkt gezahlt wurde, zu dem die Verordnung Nr. 1191/69 noch in Kraft war, d. h. vor dem Inkrafttreten der Verordnung Nr. 1370/2007 am 3. Dezember 2009 für Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße; und für einen Zeitraum von drei Jahren nach Inkrafttreten der Verordnung Nr. 1370/2007 für Schienengüter- und Straßengüterverkehrsdienste. Bei Maßnahmen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 1370/2007 fallen, muss die Kommission jedoch gemäß der Verordnung Nr. 1370/2007 und unter Beachtung der in dieser Verordnung vorgesehenen Regeln sowohl die Rechtmäßigkeit als auch die Vereinbarkeit der ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung ausgezahlten Beihilfen mit dem Binnenmarkt prüfen. ⁽¹⁹¹⁾ Bei Maßnahmen, die nicht unter die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 fallen, muss die Kommission die Vereinbarkeit der gewährten Ausgleichsleistung auf der Grundlage der zum Zeitpunkt der Zahlung der Ausgleichsleistung geltenden Vorschriften prüfen.
- (301) In Bezug auf Güterverkehrsdienste erinnert die Kommission daran, dass gemäß Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 über einen Zeitraum von drei Jahren nach ihrem Inkrafttreten (d. h. bis zum 3. Dezember 2012) weiterhin für Schienengüterverkehrsdienste galten. Daher ist die Kommission der Auffassung, dass im vorliegenden Fall für die Trenitalia bis zum 3. Dezember 2012 gewährten Beihilfen die Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 gelten. Für Beihilfen, die Trenitalia nach diesem Zeitpunkt ausgezahlt wurden, stellt Artikel 93 AEUV die anwendbare Rechtsgrundlage dar, da es kein anderes anwendbares Sekundärrecht für die Gewährung staatlicher Beihilfen für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Schienengüterverkehr gibt.
- (302) Die Kommission muss nun prüfen, ob diese beiden Rechtsgrundlagen (Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und Artikel 93 AEUV) eine Freistellung der Maßnahmen, auf die sie Anwendung finden, von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV vorsehen.

⁽¹⁹⁰⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 6. Oktober 2015, Kommission/Andersen, C-303/13P, ECLI:EU:C:2015:647, Rn. 51 bis 55.

⁽¹⁹¹⁾ Urteil vom 29. November 2018, Azienda riunite filovie ed autolinee S.r.l. (ARFEA)/Europäische Kommission, T-720/16, ECLI:EU:T:2018:853, Rn. 158.

8.3.2. *Befreiung von der Anmeldepflicht gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 für Beihilfen, die vor dem 3. Dezember 2012 an Trenitalia ausgezahlt wurden*

- (303) Artikel 17 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 sieht vor, dass „ein nach Maßgabe dieser Verordnung gezahlter Ausgleich“ von der Anmeldepflicht für staatliche Beihilfen ausgenommen ist.
- (304) Im Einklang mit den Grundsätzen, die der Gerichtshof im Andersen-Urteil⁽¹⁹²⁾ aufgestellt hat, ist die Kommission der Auffassung, dass Artikel 17 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 Ausgleichszahlungen abdeckt, die bis zum 3. Dezember 2012 für Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Schienengüterverkehr gezahlt wurden, die den in der genannten Verordnung festgelegten Bedingungen entsprechen.
- (305) In Artikel 1 Absatz 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 heißt es: „Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten können jedoch im Stadt-, Vorort- und Regionalpersonenverkehr Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Sinne des Artikels 2 beibehalten oder auferlegen. Die diesbezüglichen Bedingungen und Einzelheiten, einschließlich der Ausgleichsmethoden, sind in den Abschnitten II, III und IV festgelegt.“ Auch wenn in Artikel 1 Absatz 5 nur Personenbeförderungsleistungen genannt werden, bezieht sich die Definition der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes in Artikel 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 sowie Artikel 5 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 (der Teil von Abschnitt II ist) sowohl auf den Personen- als auch auf den Güterverkehr. Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 es den Mitgliedstaaten erlaubt, Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes auch für die Güterverkehrsdienste beizubehalten oder aufzuerlegen und für diese Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes einen Ausgleich zu gewähren.⁽¹⁹³⁾
- (306) Infolgedessen waren Beihilfen, die einem Betreiber für Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes zu einem Zeitpunkt gezahlt wurden, zu dem die Verordnung Nr. 1196/69 noch in Kraft war, und die Bedingungen der genannten Verordnung erfüllten, von der Anmeldepflicht befreit. Dagegen waren Beihilfen, die gezahlt wurden, als die Verordnung Nr. 1191/69 noch in Kraft war, aber nicht die Voraussetzungen dieser Verordnung erfüllten, nicht von der Anmeldepflicht befreit.⁽¹⁹⁴⁾ Daher war Italien nicht verpflichtet, die im Rahmen der drei öffentlichen Dienstleistungsaufträge an Trenitalia gezahlten Ausgleichszahlungen gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV anzumelden, solange diese Ausgleichsbeträge mit der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 im Einklang standen. Umgekehrt waren Beihilfen, die Trenitalia bis zum 3. Dezember 2012 gezahlt wurden und die nicht die Voraussetzungen der Verordnung Nr. 1191/69 erfüllten, nicht von der Anmeldepflicht befreit. Da Italien keine der geprüften Maßnahmen angemeldet hat, wird sich die Schlussfolgerung, zu der die Kommission hinsichtlich der Einhaltung der Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 der Trenitalia bis zum 3. Dezember 2012 gezahlten Beihilfen (siehe Erwägungsgründe 401 und 439) kommen wird, auch auf die Rechtmäßigkeit dieser Beihilfe auswirken.

8.3.3. *Ausnahme von der Anmeldepflicht nach Artikel 93 AEUV für Beihilfen, die Trenitalia nach dem 3. Dezember 2012 ausgezahlt wurden*

- (307) Artikel 93 AEUV sieht keine Ausnahme von der Pflicht der Mitgliedstaaten zur Anmeldung staatlicher Beihilfen bei der Kommission nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV vor.⁽¹⁹⁵⁾
- (308) Daher müsste Italien die nach dem 3. Dezember 2012 an Trenitalia gezahlten Beihilfen gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV bei der Kommission anmelden, was Italien nicht getan hat.

⁽¹⁹²⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 6. Oktober 2015, Kommission/Andersen, C-303/13P, ECLI:EU:C:2015:647, Rn. 52.

⁽¹⁹³⁾ Dieser Auslegung steht nicht entgegen, dass den Mitgliedstaaten mit der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs die Möglichkeit eingeräumt wurde, öffentliche Dienstleistungsaufträge für die Erbringung angemessener Verkehrsdienste zu schließen. Nach der Rechtsprechung (Urteil vom 3. April 2014, CTP — Compagnia Trasporti Pubblici S.p.A./Regione Campania und Provincia di Napoli, verbundene Rechtssachen C-516/12 bis C-518/12, ECLI:EU:C:2014:220; und Urteil des Gerichtshofs vom 6. Oktober 2015, Europäische Kommission/Andersen, C-303/13P, ECLI:EU:C:2015:647) sind öffentliche Dienstleistungsaufträge eine weitere Möglichkeit zur Regulierung der zu erbringenden Verkehrsdienstleistungen und können Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes enthalten.

⁽¹⁹⁴⁾ Siehe Urteil des Gerichts vom 11. Juli 2018, CSTP Azienda della Mobilità S.p.A./Kommission, T-186/15, ECLI:EU:T:2018:431, Rn. 120; und Urteil des Gerichtshofs vom 4. März 2020, CSTP Azienda della Mobilità S.p.A./Kommission, C-587/18P, ECLI:EU:C:2020:150, Rn. 51.

⁽¹⁹⁵⁾ Siehe Urteil des Gerichtshofs vom 24. Juli 2003, Altmark Trans GmbH und Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, Rn. 95 und Urteil des Gerichtshofs vom 7. Mai 2009, Antrop, C-504/07, ECLI:EU:C:2009:290, Rn. 23.

8.3.4. Schlussfolgerung

- (309) Die Ausgleichszahlungen im Rahmen des ersten Vertrags (sofern die Maßnahmen eine neue Beihilfe darstellten), des zweiten Vertrags und des dritten Vertrags bis zum 3. Dezember 2012 waren von der vorherigen Anmeldung freigestellt, sofern sie den einschlägigen Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 entsprachen. Daher wird sich die Schlussfolgerung, zu der die Kommission in Bezug auf die Einhaltung der Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 der Trenitalia bis zum 3. Dezember 2012 gezahlten Beihilfen kommen wird, auch auf die Rechtmäßigkeit dieser Beihilfe aus den in Erwägungsgrund 306 dargelegten Gründen auswirken.
- (310) Die Ausgleichszahlungen, die nach dem 3. Dezember 2012 im Rahmen des dritten Vertrags gezahlt wurden, mussten gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV bei der Kommission angemeldet werden. Da Italien sie nicht angemeldet hatte, stellten diese Ausgleichszahlungen eine rechtswidrige Beihilfe dar.

8.4. Vereinbarkeit der Beihilfen

8.4.1. Rechtsgrundlage der Bewertung

- (311) Artikel 93 AEUV ist unter dem Titel VI „Verkehr“ aufgeführt, dessen Bestimmungen ausschließlich für den Schienen-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr gelten. Artikel 93 AEUV lautet: „Mit diesem Vertrag vereinbar sind Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen.“
- (312) Die Maßnahmen bestanden in einem Ausgleich, der Trenitalia für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes für inländische und grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste gewährt wurde.
- (313) Artikel 93 AEUV erlaubt die Gewährung von Ausgleichsleistungen für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Bereich des Schienengüterverkehrs. Wie in den Erwägungsgründen 29 bis 33 dargelegt, sahen die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 die geltenden Regeln für die Bewertung der Vereinbarkeit von Ausgleichszahlungen für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes bis zur Aufhebung dieser Verordnungen durch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vor. Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 trat am 3. Dezember 2009 in Kraft; sie sah jedoch einen Zeitraum von drei Jahren vor, in dem die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 weiterhin für Güterverkehrsdienste galt (Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007).
- (314) Gemäß Artikel 9 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 konnten die Mitgliedstaaten unbeschadet der Artikel 93, 106, 107 und 108 AEUV weiterhin Ausgleichsleistungen für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes gewähren, die nicht unter die genannte Verordnung fielen.
- (315) Entgegen dem Vorbringen Italiens (Erwägungsgrund 139) sind die Gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen⁽¹⁹⁶⁾ im vorliegenden Fall nicht anwendbar. In diesen Leitlinien geht es um die Anwendung von Artikel 93 AEUV unter anderem in Bezug auf Beihilfen für die Koordinierung des Verkehrs. Diese Art von Beihilfen verfolgt ein anderes Ziel als die Beihilfen für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, da sie dazu dienen, die Mängel des Schienengüterverkehrs im Vergleich zu verschiedenen Verkehrsträgern (z. B. in Bezug auf externe Kosten) zu beheben. Die Kommission stellt fest, dass das Ziel der öffentlichen Dienstleistungsaufträge im vorliegenden Fall darin bestand, die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten auf italienischem Hoheitsgebiet unabhängig von einem etwaigen Koordinierungsbedarf im Verkehrsbereich zu gewährleisten. Insbesondere deckten die im Rahmen der öffentlichen Dienstleistungsaufträge vereinbarten Ausgleichszahlungen die Nettokosten der Trenitalia übertragenen Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, die unter keine der in den Gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen festgelegten Definitionen der beihilfefähigen Kosten fielen.
- (316) Bei der Bestimmung der anwendbaren Vorschriften für die Beurteilung der Vereinbarkeit von Beihilfen, die von den Mitgliedstaaten zur Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes gemäß Artikel 93 AEUV gewährt wurden, haben die Unionsgerichte entschieden, dass die Vereinbarkeit der Ausgleichszahlungen auf der Grundlage der zum Zeitpunkt der Auszahlung der Beihilfe geltenden Rechtsvorschriften zu beurteilen ist.⁽¹⁹⁷⁾

⁽¹⁹⁶⁾ Mitteilung der Kommission — Gemeinschaftliche Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen (Abl. C 184 vom 22.7.2008, S. 13).

⁽¹⁹⁷⁾ Urteil vom 6. Oktober 2015, C-303/13P, Jorgen Andersen, ECLI:EU:C:2015:647, Rn. 54; Urteil vom 11. Juli 2018, Buonotourist S.r.l./Kommission, T-185/15, ECLI:EU:T:2018:430, Rn. 216; Urteil vom 11. Juli 2018, CSTP Azienda della Mobilità S.p.A./Kommission, T-186/15, ECLI:EU:T:2018:431, Rn. 216; Urteil vom 29. November 2018, Aziende riunite filovie ed autolinee S.r.l. (ARFEA)/Kommission, T-720/16, ECLI:EU:T:2018:853, Rn. 132.

(317) Wie in Erwägungsgrund 313 dargelegt, wurden die Vorschriften für öffentliche Dienstleistungen im Schienengüterverkehr bis zum 3. Dezember 2012 in der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69, bis zum 3. Dezember 2009 in der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 und nach dem 3. Dezember 2012 in Artikel 93 AEUV festgelegt.

(318) Der Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 ist in Artikel 1 Absatz 1 wie folgt bestimmt:

„(1) Diese Verordnung gilt für Verkehrsunternehmen, die Verkehrsdienste auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs betreiben. Die Mitgliedstaaten können die Unternehmen, deren Tätigkeit ausschließlich auf den Betrieb von Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdiensten beschränkt ist, vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausnehmen.“

(319) Artikel 2 Absatz 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 enthält folgende Klarstellung:

„Tarifpflicht im Sinne dieser Verordnung ist die Verpflichtung der Verkehrsunternehmen zur Anwendung von behördlich festgesetzten oder genehmigten, mit dem kaufmännischen Interesse des Unternehmens nicht zu vereinbarenden Entgelten, die sich insbesondere bei bestimmten Gruppen von Reisenden, bestimmten Güterarten oder bestimmten Verkehrswegen aus der Auferlegung oder verweigerten Änderung von besonderen Tarifmaßnahmen ergeben.“

Unterabsatz 1 gilt weder für Verpflichtungen, die sich für alle Wirtschaftstätigkeiten aus allgemeinen preispolitischen Maßnahmen ergeben, noch für Verpflichtungen aus Maßnahmen, die auf dem Gebiet der allgemeinen Beförderungsentgelte und -bedingungen im Hinblick auf die Organisation des Verkehrsmarktes oder eines Teils des Verkehrsmarktes beschlossen werden.“

(320) Im vorliegenden Fall handelt es sich bei den im Rahmen der drei öffentlichen Dienstleistungsaufträge erbrachten Dienstleistungen (für die Italien Trenitalia einen Ausgleich gewährte) um inländische und grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste, die von Trenitalia, einem Verkehrsunternehmen, das Schienenverkehrsdienste durchführt, erbracht wurden. Der erste, zweite und dritte Vertrag betrafen daher ein Verkehrsunternehmen, das in den Sektoren tätig war, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 fallen.

(321) Was den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 betrifft, so heißt es in Artikel 1 dieser Verordnung, dass sie auf Beihilfen für den Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr anwendbar ist, soweit diese Beihilfen sich speziell auf Tätigkeiten in diesem Sektor beziehen. In Erwägungsgrund 10 dieser Verordnung heißt es: „Es muss daher präzisiert werden, in welchen Fällen und unter welchen Bedingungen die Mitgliedstaaten Koordinierungsmaßnahmen treffen oder mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundene Verpflichtungen auferlegen können, die die Gewährung von nicht unter die vorgenannten Verordnungen [(EWG) Nr. 1191/69] fallenden Beihilfen im Sinne von Artikel 77 des Vertrages [Artikel 93 AEUV] zur Folge haben“. Darüber hinaus heißt es in Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70: „Unbeschadet ... der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 ... treffen die Mitgliedstaaten nur in folgenden Fällen und unter den nachstehenden Voraussetzungen Koordinierungsmaßnahmen oder erlegen mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundene Belastungen auf, die die Gewährung von Beihilfen im Sinne von Artikel [93 AEUV] zur Folge haben“; diese sind in Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 aufgeführt. Dieser Artikel betraf insbesondere den „Ausgleich der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes [der] diesen Unternehmen vom Staat oder von öffentlich-rechtlichen Körperschaften auferlegt werden und - entweder Tarifpflichten, die in Artikel 2 Absatz 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 nicht enthalten sind, - oder aber Verkehrsunternehmen oder Verkehrstätigkeiten betreffen, die vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgeschlossen sind.“ Daraus folgt, dass die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 nur anwendbar war, wenn die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 nicht anwendbar war.

(322) Die Kommission stellt ferner fest, dass die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 im Gegensatz zur Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in keiner der einschlägigen Bestimmungen zur Regelung der Verträge genannt wurde.

(323) Schließlich hat Italien nicht erläutert, warum es die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 für auf die Maßnahmen anwendbar hielt.

(324) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 im vorliegenden Fall nicht anwendbar war, da die geprüften Maßnahmen in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 fielen. Italien kann sich daher nicht auf die letztgenannte Verordnung als alternative Rechtsgrundlage für die Beurteilung berufen (Erwägungsgründe 139, 158 und 195).

- (325) Daher wird die Kommission die Vereinbarkeit der im Rahmen des ersten Vertrags⁽¹⁹⁸⁾, des zweiten und des dritten Vertrags bis zum 3. Dezember 2012 gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 gezahlten Beihilfen und die Vereinbarkeit der im Rahmen des dritten Vertrags nach dem 3. Dezember 2012 gezahlten Beihilfen mit Artikel 93 AEUV prüfen.

8.4.1.1. Vereinbarkeit auf der Grundlage der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69

- (326) Nach Artikel 1 Absatz 4 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 können die Mitgliedstaaten öffentliche Dienstleistungsaufträge mit einem Verkehrsunternehmen schließen, „[u]m insbesondere unter Berücksichtigung sozialer, umweltpolitischer und landesplanerischer Faktoren eine ausreichende Verkehrsbedienug sicherzustellen oder um Sondertarife für bestimmte Gruppen von Reisenden anzubieten“.
- (327) Die für die öffentlichen Dienstleistungsaufträge geltenden Bestimmungen sind in Abschnitt V der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 aufgeführt. Dieser Abschnitt besteht aus einem einzigen Artikel (Artikel 14), in dem es heißt: „Ein Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes ist ein Vertrag, der zwischen den zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats und einem Verkehrsunternehmen abgeschlossen wird, um der Allgemeinheit ausreichende Verkehrsdienste zu bieten“, und es wird festgelegt, was dieser Vertrag abdecken kann⁽¹⁹⁹⁾ und muss⁽²⁰⁰⁾.
- (328) Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 baut auf dem Konzept „ausreichende Verkehrsdienste“ auf.⁽²⁰¹⁾ In diesem Zusammenhang stellt die Kommission fest, dass es den Mitgliedstaaten nach Artikel 1 Absatz 4 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 gestattet ist, mit einem Verkehrsunternehmen öffentliche Dienstleistungsaufträge zu schließen, um ausreichende Verkehrsdienste unter Berücksichtigung u. a. sozialer und ökologischer Faktoren zu gewährleisten.
- (329) Der Gerichtshof stellte klar, dass in der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 die Voraussetzungen abschließend aufgeführt sind, zu denen die Behörden der Mitgliedstaaten Beihilfen nach Artikel 93 AEUV gewähren konnten⁽²⁰²⁾, und dass die Vereinbarkeit von Ausgleichszahlungen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 fallen, nach den Bestimmungen dieser Verordnung zu beurteilen ist⁽²⁰³⁾.
- (330) In früheren Beschlüssen⁽²⁰⁴⁾ prüfte die Kommission die Vereinbarkeit von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen auf der Grundlage des genannten Artikels 14 in Verbindung mit den allgemeinen Grundsätzen, die sich aus dem Vertrag, der Rechtsprechung und der Entscheidungspraxis der Kommission in anderen Bereichen ergeben. Diese nach Artikel 106 Absatz 2 AEUV entwickelten Grundsätze setzen im Wesentlichen voraus, dass zum einen ein Betrauungsakt und zum anderen keine Überkompensation vorliegt⁽²⁰⁵⁾.

⁽¹⁹⁸⁾Nur der Teil der im Rahmen des ersten Vertrags gezahlten Ausgleichszahlungen, der eine neue Beihilfe darstellt, nämlich a) der grenzüberschreitende Schienengüterverkehr zwischen dem italienischen Hafen Triest und Ungarn, und b) die grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrsdienste über den Hafen Trieste Marittima.

⁽¹⁹⁹⁾Siehe Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69: „Ein Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes kann insbesondere folgendes umfassen: — Verkehrsdienste, die bestimmten Anforderungen an die Kontinuität, Regelmäßigkeit, Leistungsfähigkeit und Qualität genügen, — zusätzliche Verkehrsdienste — Verkehrsdienste zu besonderen Tarifen und Bedingungen, vor allem für bestimmte Personengruppen oder auf bestimmten Verkehrsverbindungen — eine Anpassung der Dienste an den tatsächlichen Bedarf“.

⁽²⁰⁰⁾Siehe Artikel 14 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 — „In einem Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes werden unter anderem folgende Punkte geregelt: a) die Einzelheiten des Verkehrsdienstes, vor allem die Anforderungen an Kontinuität, Regelmäßigkeit, Leistungsfähigkeit und Qualität; b) der Preis für die vertraglich vereinbarten Dienstleistungen, der die Tarifeinnahmen ergänzt oder die Einnahmen miteinschließt, sowie die Einzelheiten der finanziellen Beziehungen zwischen den beiden Parteien; c) Vertragszusätze und Vertragsänderungen, um insbesondere unvorhersehbare Veränderungen zu berücksichtigen; d) die Geltungsdauer des Vertrages; e) die Sanktionen bei Nichterfüllung des Vertrages.“

⁽²⁰¹⁾Urteil vom 17. September 1998, Kainuun Liikenne Oy, C-412/96, ECLI:EU:C:1998:415, Rn. 33 und 34.

⁽²⁰²⁾Urteil des Gerichtshofs vom 24. Juli 2003, Altmark Trans GmbH und Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, Rn. 108.

⁽²⁰³⁾Urteil des Gerichtshofs vom 7. Mai 2009, Antrop, C-504/07, ECLI:EU:C:2009:290, Rn. 32.

⁽²⁰⁴⁾Beschlüsse der Kommission in den Sachen N 332/2008, DK, Ausgleichszahlungen für Fernbusbetreiber für Rabatte für bestimmte Arten von Fahrgästen, die Fernbusdienste nutzen (ABl. C 46 vom 25.2.2009, S. 8); N 409/2008, CZ, N 410/2008 und N 411/2008, Erwerb und Modernisierung von Schienenfahrzeugen, Fahrzeugen für den Stadtverkehr und Fahrzeugen für den Regionalverkehr (ABl. C 106 vom 8.5.2009, S. 17); C 3/08, CZ, Ausgleichszahlungen für öffentliche Dienstleistungen für süd-mährische Busunternehmen (ABl. L 97 vom 16.4.2009, S. 14); C 16/2007, Österreich, Öffentlicher Dienstleistungsauftrag von Postbus im Kreis Lienz (ABl. L 306 vom 20.11.2009, S. 26); N 495/2007, CZ, Programm zur Beschaffung und Modernisierung von Schienenfahrzeugen (ABl. C 152 vom 18.6.2008, S. 21); N 350/2007, CZ, Erwerb von Bussen (ABl. C 140 vom 6.6.2008, S. 2).

⁽²⁰⁵⁾Siehe Mitteilung der Kommission — Rahmen der Europäischen Union für staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichszahlungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen (im Folgenden „DAWI-Rahmen“) (ABl. C 8 vom 11.1.2012, S. 15). Auch wenn der DAWI-Rahmen nicht auf den Landverkehr anwendbar ist (siehe Erwägungsgrund 8), kann er doch Hinweise zu einigen Grundsätzen geben, die dem DAWI zugrunde liegen.

- (331) Zum Vorliegen eines Betrauungsakts sieht die ständige Rechtsprechung vor, dass Unternehmen, die mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut sind, diese Aufgabe durch einen oder mehrere hoheitliche Akte übertragen worden sein muss, deren Form von jedem Mitgliedstaat festgelegt werden kann.⁽²⁰⁶⁾ Diese Rechtsakte müssen eine klare und genaue Beschreibung der Tätigkeiten enthalten, die unter den öffentlich Dienstleistungsauftrag fallen, und der Bedingungen, zu denen diese Tätigkeiten ausgeübt werden müssen. Die Betrauung muss vorliegen, bevor ein Ausgleich gezahlt wird.
- (332) In Bezug auf das Nichtvorliegen einer Überkompensation darf der Ausgleichsbetrag nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Nettokosten der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns zu decken.⁽²⁰⁷⁾ In früheren Beschlüssen hat die Kommission festgestellt, dass die Behörden durch die vorherige Festlegung einer Obergrenze für Ausgleichsleistungen grundsätzlich sicherstellten, dass künftige Ausgleichszahlungen die Verluste des mit der Erbringung der Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betrauten Betreibers nicht übersteigen konnten⁽²⁰⁸⁾.
- (333) Daraus folgt, dass die Kommission hinsichtlich der Anwendung von Artikel 1 Absatz 4 und Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 auf die öffentlichen Dienstleistungsaufträge im Schienengüterverkehr und der allgemeinen Grundsätze, die sich aus dem Vertrag ergeben, prüfen wird, ob
- der öffentliche Verkehrsdienst durch einen oder mehrere hoheitliche Akte einer Behörde betraut wurde;
 - der Gegenstand des öffentlichen Dienstleistungsauftrags unter Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 fällt;
 - in dem Betrauungsakt a) die Art der zu erbringenden Dienstleistung (d. h. die „ausreichende Verkehrsbedienungs“, die der Mitgliedstaat in Bezug auf Kontinuität, Regelmäßigkeit, Kapazität und Qualität ermittelt hat), b) der Preis der Dienstleistung und Einzelheiten der finanziellen Beziehungen zwischen den beiden Parteien, c) die Bestimmungen über Vertragszusätze und -änderungen, d) die Gültigkeitsdauer des Vertrags, e) die Sanktionen bei Nichteinhaltung des Vertrags festgehalten wurden,
 - der Ausgleichsbetrag nicht über das hinausging, was erforderlich war, um die bei der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes entstandenen Kosten unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns zu decken.

8.4.1.2. Vereinbarkeit der Beihilfe mit Artikel 93 AEUV

- (334) Für Güterverkehrsdienste ist nach dem 3. Dezember 2012 Artikel 93 AEUV als Rechtsgrundlage für die Feststellung der Vereinbarkeit von Beihilfen, die nicht unter die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 fallen, unmittelbar anwendbar.⁽²⁰⁹⁾ Diese Bestimmung stellt eine *lex specialis* im Verhältnis zu den allgemeinen Regeln für staatliche Beihilfen dar.⁽²¹⁰⁾

⁽²⁰⁶⁾ Im Urteil vom 21. März 1974, BRT und Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs (C-127/73, ECLI:EU:C:1974:25, Rn. 22), hat der Gerichtshof nämlich entschieden, dass ein Unternehmen, das sich auf Artikel 106 Absatz 2 AEUV beruft, um eine vom Vertrag abweichende Regelung für sich in Anspruch zu nehmen, von dem Mitgliedstaat tatsächlich mit Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut worden sein muss.

⁽²⁰⁷⁾ Siehe analog Urteil vom 11. Juli 2014, DTS Distribuidora de Televisión Digital/Kommission, T-533/10, ECLI:EU:T:2014:629, Rn. 117. Siehe auch C 16/2007, Österreich, Öffentlicher Dienstleistungsvertrag von Postbus im Bezirk Lienz (ABl. L 306 vom 20.11.2009, S. 26).

⁽²⁰⁸⁾ Siehe N 495/2007, CZ, Programm zur Beschaffung und Modernisierung von Schienenfahrzeugen (ABl. C 152 vom 18. Juni 2008, S. 21), Erwägungsgründe 80 und 81.

⁽²⁰⁹⁾ In der Bekanntmachung der Kommission über Auslegungsleitlinien zur Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (2023/C 222/01) wies die Kommission auf Folgendes hin „Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gilt nicht für Güterverkehrsdienste. Güterverkehrsdienste können nur dann als Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse eingestuft werden, wenn der betreffende Mitgliedstaat nachweist, dass ein echter Bedarf an solchen Dienstleistungen besteht, der vom Markt nicht oder nicht ausreichend gedeckt wird (siehe Abschnitt 2.2.3). Wenn Mitgliedstaaten Unterstützungsmaßnahmen für Schienengüterverkehrsdienste einführen wollen, die die im Altmarkt-Urteil festgelegten Voraussetzungen nicht erfüllen und staatliche Beihilfen darstellen, müssen sie diese Maßnahmen gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV der Kommission mitteilen.“

⁽²¹⁰⁾ Urteil vom 24. Juli 2003, Altmark, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, Rn. 34.

- (335) Staatliche Beihilfen, die die Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes im Schienengüterverkehr zusammenhängender Leistungen darstellen, können gemäß Artikel 93 AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden.⁽²¹¹⁾ Bei der Anwendung von Artikel 93 AEUV prüft die Kommission, ob keine Überkompensation vorliegt und ob die Beihilfe notwendig, angemessen und verhältnismäßig ist. Die Kommission prüft auch, ob die Beihilfe keine ungerechtfertigten Wettbewerbsverzerrungen verursacht.
- (336) Für die Zwecke der Bewertung der Ausgleichszahlungen, die Trenitalia im Rahmen des dritten Vertrags nach dem 3. Dezember 2012 gezahlt wurden, wendet die Kommission analog die für die Bewertung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse festgelegten Grundsätze an. Zu Artikel 106 Absatz 2 AEUV geht aus der Rechtsprechung⁽²¹²⁾ hervor, dass die folgenden Voraussetzungen erfüllt sein müssen. Erstens sollte es sich bei der in Rede stehenden Dienstleistung um eine echte Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse handeln. Zweitens muss das Unternehmen durch einen oder mehrere hoheitliche Akte mit der Erbringung einer echten Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse betraut sein. Drittens muss die Maßnahme verhältnismäßig sein. Schließlich darf die Abweichung von den Vertragsbestimmungen die Entwicklung des Handelsverkehrs nicht in einem Ausmaß beeinträchtigen, das den Interessen der Union zuwiderläuft.
- (337) Um die Vereinbarkeit von Beihilfen zur Erfüllung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen zu beurteilen, wird die Kommission daher nach Artikel 93 AEUV prüfen, ob
- die öffentliche Dienstleistung eine echte Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse ist;
 - die Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse durch einen oder mehrere hoheitliche Akte übertragen wurde;
 - die Höhe des Ausgleichs nicht über das hinausgeht, was erforderlich war, um die bei der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes entstandenen Kosten unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns zu decken;
 - die Verpflichtungen und die damit verbundenen Ausgleichszahlungen nicht zu unverhältnismäßigen Wettbewerbsverzerrungen führen.

8.4.2. Erster und zweiter Vertrag

- (338) Da die im Rahmen des ersten und des zweiten Vertrags gezahlten Ausgleichszahlungen vollständig vor dem 3. Dezember 2012 gezahlt wurden, wird die Vereinbarkeit der im Rahmen dieser Verträge gezahlten Beihilfen nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und den allgemeinen Grundsätzen, die sich aus dem AEUV ergeben (siehe Erwägungsgrund 333), geprüft.

8.4.2.1. Betrauung mit dem öffentlichen Verkehrsdienst

- (339) Im Hinblick auf den ersten Vertrag, der am 18. Oktober 2002 unterzeichnet wurde, betrifft die in diesem Abschnitt geprüfte Beihilfe den Ausgleich für die Anwendung von Tarifpflichten im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr von Trenitalia im transeuropäischen Schienengüternetz vom 15. März 2003 bis zum 31. Dezember 2003.
- (340) In Bezug auf den zweiten Vertrag weist die Kommission darauf hin, dass dieser am 27. März 2007 unterzeichnet wurde und sich auf den Zeitraum vom 1. Januar 2004 bis zum 31. Dezember 2006 erstreckte. Die Kommission weist darauf hin, dass Trenitalia vor der Unterzeichnung des zweiten Vertrags mit der Erbringung der im Rahmen dieses Vertrags genannten Dienstleistungen begonnen hat.

⁽²¹¹⁾ Siehe Urteil des Gerichtshofs vom 12. Oktober 1978, Kommission der Europäischen Gemeinschaften/Königreich Belgien, 156/77, ECLI:EU:C:1978:180, Rn. 10.

⁽²¹²⁾ Eine Zusammenfassung der nach Artikel 106 Absatz 2 zu erfüllenden Voraussetzungen findet sich z. B. im Urteil des Gerichts vom 24. September 2015, Viasat Broadcasting UK/Kommission, T-125/12, ECLI:EU:T:2015:687, Rn. 61.

- (341) Aus den in Abschnitt 8.3.1 „Relevanter Rechtsrahmen“ erläuterten Gründen ist nach Ansicht der Unionsgerichte der Zeitpunkt für die Bestimmung der Rechtsvorschriften, die für die Prüfung der Vereinbarkeit der im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Landverkehr gewährten Ausgleichszahlungen anwendbar sind, der Zeitpunkt, an dem der Ausgleich gezahlt wurde. Die Kommission stellt fest, dass die in diesem Abschnitt bewertete Beihilfe vollständig nach Unterzeichnung des entsprechenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags ausgezahlt wurde. Der Ausgleich im Rahmen des ersten Vertrags wurde in den Jahren 2003 und 2005 gezahlt (siehe Erwägungsgrund 61), und der Ausgleich im Rahmen des zweiten Vertrags wurde vollständig nach Unterzeichnung dieses Vertrags gezahlt (siehe Erwägungsgrund 75).⁽²¹³⁾ Dies bedeutet, dass zum Zeitpunkt der Zahlung der Ausgleichsleistungen die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes sowie die Bedingungen, zu denen die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes erfüllt werden mussten, und die Methode zur Berechnung des Ausgleichs bereits in einem Betrauungsakt festgelegt waren (der erste Vertrag in Bezug auf den Ausgleich für die Anwendung von Tarifpflichten für internationale Schienengüterverkehrsdienste von Trenitalia im transeuropäischen Schienengüternetz vom 15. März 2003 bis zum 31. Dezember 2003 und der zweite Vertrag in Bezug auf den Ausgleich für die im Rahmen dieses Vertrags festgelegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes). Daher zahlte Italien die Ausgleichszahlungen für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, die Trenitalia eindeutig genannt und bekannt waren.⁽²¹⁴⁾
- (342) Die Kommission ist daher der Auffassung, dass Italien angesichts der in diesem Abschnitt beschriebenen besonderen Umstände Trenitalia die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes für den Zeitraum des ersten und des zweiten Vertrags übertragen hat.

8.4.2.2. Der Gegenstand der öffentlichen Dienstleistungsaufträge fällt unter Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69.

- (343) Nach Artikel 14 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 kann ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag insbesondere Folgendes umfassen:
- Verkehrsdienste, die bestimmten Anforderungen an die Kontinuität, Regelmäßigkeit, Kapazität und Qualität genügen;
 - zusätzliche Verkehrsdienste;
 - Verkehrsdienste zu besonderen Tarifen und Bedingungen, vor allem für bestimmte Personengruppen oder auf bestimmten Verkehrsverbindungen;
 - eine Anpassung der Dienste an den tatsächlichen Bedarf.
- (344) Die Kommission stellt fest, dass die in Erwägungsgrund 343 aufgeführte Liste nach Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 nicht erschöpfend ist. Dies bedeutet jedoch nicht, dass der Ermessensspielraum der Mitgliedstaaten bei der Festlegung des Inhalts der öffentlichen Dienstleistungsaufträge nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 unbegrenzt war. Gemäß Artikel 14 Absatz 1 Unterabsatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 ist „[e]in Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes ... ein Vertrag, der zwischen den zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats und einem Verkehrsunternehmen abgeschlossen wird, um der Allgemeinheit ausreichende Verkehrsdienste zu bieten.“ Mit den in Artikel 14 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 aufgeführten Elementen soll eine Reihe von Anforderungen ermittelt werden, aufgrund derer Verkehrsdienste als „ausreichend“ eingestuft werden, sofern die öffentlichen Dienstleistungsaufträge auch die zwingenden Voraussetzungen des Artikels 14 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 erfüllen.

⁽²¹³⁾ Siehe Artikel 5 Absatz 4 des zweiten Vertrags und die Bilanz von Trenitalia für das Jahr 2007, S. 33. Hinsichtlich der ebenfalls im Jahr 2007 gezahlten Beihilfen für das Jahr 2005 sah Artikel 5 Absatz 5 des zweiten Vertrags die Zahlung an Trenitalia vor, vorbehaltlich der Prüfung des zertifizierten Jahresabschlusses 2005 durch das Ministerium, der dem Ministerium innerhalb von 30 Tagen nach Unterzeichnung des Vertrags zu übermitteln war. Die Genehmigung der Beihilfen für die Jahre 2006 und 2007, die ebenfalls teilweise im Jahr 2007 gezahlt wurden, erfolgte nach Artikel 9 des Gesetzesdekrets Nr. 159 vom 1. Oktober 2007. Diese Bestimmung ermöglichte es dem Ministerium für Wirtschaft und Finanzen, Trenitalia einen Ausgleich für die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes zu gewähren, die im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge erfüllt wurden.

⁽²¹⁴⁾ Dieser Umstand stellt einen Unterschied zu der Rechtssache Fallimento Traghetti del Mediterraneo dar (Urteil des Gerichtshofs vom 10. Juni 2010, Fallimento Traghetti del Mediterraneo S.p.A., C-140/09, ECLI:EU:C:2010:335), in der der Mitgliedstaat dem mit der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes betrauten Unternehmen einen Ausgleich gezahlt hatte, ohne diese Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes de facto oder de jure zu definieren. So bezahlte der Mitgliedstaat das Unternehmen, ohne vorab die Art der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, für die Ausgleichszahlungen gezahlt werden sollten, oder die Parameter für die Berechnung der mit den Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes verbundenen Kosten sowie die entsprechende Höhe der Ausgleichsleistung festgelegt zu haben.

- (345) Der erste Vertrag betraf Tarifpflichten, Betriebspflichten und die Verpflichtung zur Planung und Koordinierung von Nebentätigkeiten. Diese Arten von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes fallen unter die in Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 genannten Kategorien. Insbesondere fallen, wie nachstehend erläutert, die Tarifpflichten (siehe Erwägungsgründe 346 bis 352) sowie die Betriebspflichten (siehe Erwägungsgründe 353 bis 357) unter die Kategorie der „Verkehrsdienste zu besonderen Tarifen und Bedingungen, vor allem für bestimmte Personengruppen oder auf bestimmten Verkehrsverbindungen“. Was die Verpflichtung zur Planung und Koordinierung aller Nebentätigkeiten im Zusammenhang mit der Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des zweiten Vertrags betrifft, so ist die Kommission der Auffassung, dass diese Verpflichtung in die Kategorie der „zusätzlichen Verkehrsdienste“ fällt, die durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag gemäß Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 abgedeckt werden können.
- (346) Im Hinblick auf die Tarifpflichten betrifft der erste Vertrag für den Teil, der eine neue Beihilfe darstellt, die Verpflichtung von Trenitalia, i) zum einen grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste auf den Strecken zwischen dem Hafen Trieste und Ungarn und ii) zum anderen grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste über den Hafen Trieste Marittima zu erbringen. Darüber hinaus umfasst der zweite Vertrag die Verpflichtung von Trenitalia, Schienengüterverkehrsdienste zu bestimmten Preisen auf den inländischen Strecken iii) zwischen dem Festland und Sardinien und iv) über Entfernungen von mehr als 1 000 km zu erbringen.
- (347) Die Kommission ist der Auffassung, dass die unter den Ziffern i, iii und iv genannten Verpflichtungen in die Kategorie der „Verkehrsdienste zu besonderen Tarifen und Bedingungen, vor allem ... auf bestimmten Verkehrsverbindungen“, fallen, die durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 abgedeckt werden können. Diese Verpflichtungen erfüllten alle Voraussetzungen der Begriffe „zu besonderen Tarifen“ und „zu besonderen Bedingungen“, da der anwendbare Tarifnachlass und die davon betroffenen Strecken aufgeführt wurden.
- (348) Dagegen fällt die Tarifpflicht für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste über den Hafen Trieste Marittima aus folgenden Gründen unter keine der in Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 aufgeführten Kategorien.
- (349) Erstens sind weder im ersten noch im zweiten Vertrag die Bedingungen festgelegt, zu denen die grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrsdienste über den Hafen Trieste Marittima durchgeführt werden mussten. Beide Verträge bezogen sich vage auf grenzüberschreitende Strecken, die diesen Hafen durchqueren, mit Ausnahme derjenigen zwischen Ungarn und Italien, für die im Rahmen beider Verträge bereits unterschiedliche Tarifpflichten galten, ohne Angaben zum Umfang der betreffenden Strecken, zu ihrem Ausgangs- und Bestimmungsort (z. B. ob es sich um Strecken innerhalb oder außerhalb der Union handelte) oder zu der berücksichtigten Entfernung. Die Tarifpflicht umfasste alle „grenzüberschreitenden Strecken“, wobei der einzige Bezugspunkt die Tatsache ist, dass die Strecken über den Hafen Trieste Marittima führen. Wie von Italien erläutert (siehe Erwägungsgrund 125), wurde die Entgeltermäßigung nur für den inländischen Teil der Strecke gewährt, und nach den zertifizierten Jahresabschlüssen von Trenitalia wurde der Ausgleich ausschließlich auf der Grundlage der Anzahl der Wagen berechnet, die für Ein- oder Ausfahrten aus dem benachbarten österreichischen Schienennetz kommend, das vom österreichischen Betreiber Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) betrieben wurde, den Hafen Trieste Marittima passierten. Da weder eine Verbindung zwischen der Tarifpflicht und der tatsächlich von Trenitalia bedienten Strecke bestand noch eine besondere Bedingung neben der Tarifpflicht galt, ist die Kommission der Auffassung, dass die Tarifpflicht für die Beförderung über den Hafen Trieste Marittima nicht dem Begriff der „Verkehrsdienste zu besonderen Tarifen und Bedingungen“ entspricht, die von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen nach Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 abgedeckt sein können.
- (350) Zweitens kann diese Tarifpflicht durch keinen anderen der in Erwägungsgrund 343 genannten Gedankenstriche des Artikels 14 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 abgedeckt werden. Was den ersten Gedankenstrich „Verkehrsdienste, die bestimmten Anforderungen an die Kontinuität, Regelmäßigkeit, Kapazität und Qualität genügen,“ betrifft, so trug diese Tarifpflicht mangels besonderer Bedingungen für die Erbringung von grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrsdiensten über den Hafen Trieste Marittima nicht zur Erbringung von Verkehrsdiensten bei, die festgelegten Anforderungen hinsichtlich Kontinuität, Regelmäßigkeit, Kapazität und Qualität genügten. Was den zweiten Gedankenstrich betrifft, der die „zusätzlichen Verkehrsdienste“ betrifft, stellt diese Tarifpflicht keine zusätzliche Verkehrsleistung dar, da in den Verträgen nicht angegeben war, welcher Hauptverkehrsdienst die Tarifpflicht ergänzte. Der vierte Gedankenstrich, der die „Anpassung der Dienste an den tatsächlichen Bedarf“ betrifft, stellte keine Anpassung an eine tatsächliche Anforderung dar, da keiner der Verträge den fraglichen Bedarf vorsah.

- (351) Schließlich gibt es keinen Hinweis darauf, dass diese Tarifpflicht, auch wenn sie nicht unter die in Artikel 14 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 genannten Kategorien fiel, in jedem Fall erforderlich gewesen wäre, um „ausreichende Verkehrsdienste“ im Sinne von Artikel 14 Absatz 1 Unterabsatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 zu erbringen. Wie in Erwägungsgrund 326 erwähnt, können die Mitgliedstaaten nach Artikel 1 Absatz 4 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 mit einem Verkehrsunternehmen öffentliche Dienstleistungsaufträge schließen, „[u]m insbesondere unter Berücksichtigung sozialer, umweltpolitischer und landesplanerischer Faktoren eine ausreichende Verkehrsbedienung sicherzustellen“. Soziale oder ökologische Faktoren oder die Raumordnung spielten jedoch keine Rolle bei der Festlegung der Tarifpflichten für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste über den Hafen Trieste Marittima.
- (352) Aus diesen Gründen ist die Kommission der Auffassung, dass die Tarifpflicht für die Beförderung über den Hafen Trieste Marittima nicht in den Anwendungsbereich von Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 fällt. Da die Vereinbarkeit von Ausgleichszahlungen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 fallen, nach den Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 zu beurteilen ist, und die Voraussetzungen, unter denen die Mitgliedstaaten Beihilfen nach Artikel 93 AEUV gewähren konnten (siehe Erwägungsgrund 329), in dieser Verordnung erschöpfend aufgeführt sind, können Verpflichtungen, die nicht unter Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 fallen, nicht als mit der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 vereinbar angesehen werden.
- (353) Hinsichtlich der unter den zweiten Vertrag fallenden Betriebspflichten, insbesondere der Verpflichtung, Fährüberfahrten und Manövrierdienste für den Güterverkehr zwischen dem Festland und Sardinien/Sizilien durchzuführen, sowie der Verpflichtung, eine bestimmte Anzahl von Bahnhöfen in Sardinien und Sizilien zu betreiben, ist die Kommission der Auffassung, dass diese Verpflichtungen in die Kategorie der „Verkehrsdienste, die bestimmten Anforderungen an die Kontinuität, Regelmäßigkeit, Kapazität und Qualität genügen“ gemäß Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 fallen.
- (354) Erstens konnte Trenitalia die Erbringung dieser Dienstleistungen weder unterbrechen noch aussetzen.⁽²¹⁵⁾ In seinen Antwortschreiben vom 15. Februar 2018 wies Italien darauf hin, dass Trenitalia für alle Kunden, die diese beantragten, Schienengüterverkehrsdienste zu/von den im Vertrag genannten Bahnhöfen erbringen musste. Die Tatsache, dass Trenitalia die ständige Verfügbarkeit von Schienengüterverkehrsdiensten zu/von den genannten Bahnhöfen auf Sardinien und Sizilien gewährleisten musste, stellte die potenzielle Erbringung kontinuierlicher Schienengüterverkehrsdienste zu diesen Inseln sicher.
- (355) Was zweitens die Regelmäßigkeit der Dienstleistungen betrifft, stellt die Kommission fest, dass Trenitalia nach dem zweiten Vertrag verpflichtet war, Bahnhöfe auf Sardinien und Sizilien zu betreiben und Schienengüterverkehrsdienste nach den in Anhang 1 des zweiten Vertrags beschriebenen spezifischen Fahrplänen und Merkmalen der Bahnhöfe zu erbringen. Somit musste der Zugang zu dem Dienst allen potenziellen Nutzern regelmäßig garantiert werden.
- (356) Drittens war Trenitalia verpflichtet, die vom Vertrag erfassten Dienstleistungen mit den in Anhang 1 des Vertrags beschriebenen Merkmalen zu erbringen⁽²¹⁶⁾ und das Qualitätsniveau dieser Dienstleistungen aufrechtzuerhalten⁽²¹⁷⁾. In Anhang 1 sind die zu bedienenden Bahnhöfe auf Sardinien und Sizilien sowie die Betriebszeiten und die Art der zu erbringenden Dienstleistung⁽²¹⁸⁾ unter Berücksichtigung der Infrastrukturmerkmale der Bahnhöfe aufgeführt. Anhang 2 enthält die allgemeinen Bedingungen für den Schienengüterverkehr, die für alle Nutzer galten. Darüber hinaus musste Trenitalia folgende Anforderungen erfüllen:
- a) Planung und Koordinierung aller Nebentätigkeiten zur Erbringung dieser Dienstleistungen, wie z. B. planmäßige und außerplanmäßige Wartung und regelmäßige Fahrzeugüberholungen, optimale Sicherheitsbedingungen, administrative und kommerzielle Tätigkeiten zur Unterstützung der Dienstleistungsverwaltung (Artikel 3 Absatz 1 des zweiten Vertrags);

⁽²¹⁵⁾ Außer in Notfällen oder Umständen, die sich der Kontrolle des Unternehmens entziehen und die mit der üblichen Sorgfalt nicht vermeidbar sind, im Falle höherer Gewalt oder in den von den Behörden aus Gründen der öffentlichen Ordnung und Sicherheit vorgeschriebenen Fällen. In diesem Fall mussten jedoch etwaige Änderungen oder Unterbrechungen des Dienstes dem MIT unverzüglich mitgeteilt und die Dienste so bald wie möglich aufgenommen werden, vgl. Artikel 7 Absätze 1 und 4 des zweiten Vertrags.

⁽²¹⁶⁾ Artikel 2 Absatz 2 des zweiten Vertrags.

⁽²¹⁷⁾ Artikel 2 Absatz 4 des zweiten Vertrags. Trenitalia konnte die in Anhang 1 genannten Dienstleistungen nur mit vorheriger Genehmigung des MIT ändern (siehe Artikel 2 Absatz 5 des zweiten Vertrags). Ab 2006 konnten Trenitalia und das MIT vereinbaren, diejenigen Anlagen von den Dienstleistungsverpflichtungen im Rahmen dieses Vertrags auszunehmen, die 2005 eine Verringerung des Verkehrsaufkommens um 30 % oder mehr gegenüber 2004 oder einen erheblichen Anstieg ihrer mit dem Betrieb verbundenen finanziellen Belastungen verzeichneten (siehe Artikel 2 Absatz 7 des zweiten Vertrags). Die Kommission ist der Auffassung, dass diese Bestimmungen im Wesentlichen darauf abzielten, das wirtschaftliche Gleichgewicht des Vertrags zu wahren, und die Kontinuität der Dienste nicht beeinträchtigten.

⁽²¹⁸⁾ Z. B. Handhabung von Gefahrgütern, Transport lebender Tiere, Transport von Fahrzeugen.

- b) Erstellung eines Berichts über die Quantität und Qualität dieser Dienstleistungen, in dem unter anderem auf die Pünktlichkeit der Züge, die Dienstzuverlässigkeit, die Kundenrückmeldungen (Artikel 6 Absatz 1 des zweiten Vertrags) Bezug genommen wird, und die Verbesserung der Qualität der Dienstleistung für die Kunden, indem zumindest die in Artikel 6 Absatz 2 des zweiten Vertrags genannten Elemente (z. B. Verkehrsüberwachungsdienste, elektronischer Frachtbrief, Verkehrsstatistik, Kundendienstunterstützung) bereitgestellt werden.

- (357) Was schließlich die festgelegten Kapazitätsstandards des Dienstes betrifft, so ist die Kommission der Auffassung, dass Trenitalia zur Erfüllung der oben genannten Verpflichtungen die ständige Verfügbarkeit einer der Nachfrage der potenziellen Nutzer entsprechenden Schienengüterverkehrskapazität sicherstellen musste. Italien erklärte, dass Trenitalia durch den Vertrag nicht die Bereitstellung einer vorab festgelegten Mindest- oder Höchstkapazität vorgeschrieben wurde, um das System flexibel genug für Anpassungen an Nachfrageschwankungen zu halten.
- (358) Vor diesem Hintergrund ist die Kommission der Auffassung, dass die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes aus dem ersten Vertrag für den Teil, der eine neue Beihilfe darstellt, sowie aus dem zweiten Vertrag, unter Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 fallen, mit Ausnahme der Tarifpflichten für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr über den Hafen Trieste Marittima.
- (359) Zusammenfassend ist festzustellen, dass der erste und der zweite Vertrag in Bezug auf die Tarifpflichten für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr über den Hafen Trieste Marittima nicht mit Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 vereinbar waren. Daher stellt der im Rahmen des ersten und des zweiten Vertrags im Zusammenhang mit der genannten Tarifpflicht gezahlte Ausgleich eine mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbare Beihilfe dar.

8.4.2.3. Im Betrauungsakt angegebene Elemente

- (360) Artikel 14 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 lautet: „In einem Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes werden unter anderem folgende Punkte geregelt: a) die Einzelheiten des Verkehrsdienstes, vor allem die Anforderungen an Kontinuität, Regelmäßigkeit, Leistungsfähigkeit und Qualität; b) der Preis für die vertraglich vereinbarten Dienstleistungen, der die Tarifeinnahmen ergänzt oder die Einnahmen miteinschließt, sowie die Einzelheiten der finanziellen Beziehungen zwischen den beiden Parteien; c) Vertragszusätze und Vertragsänderungen, um insbesondere unvorhersehbare Veränderungen zu berücksichtigen; d) die Geltungsdauer des Vertrages; e) die Sanktionen bei Nichterfüllung des Vertrages.“
 - a) Art der zu erbringenden Dienstleistung (Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69)
- (361) Sowohl im ersten als auch im zweiten Vertrag waren die von Trenitalia zu erbringenden Schienengüterverkehrsdienste aufgeführt und die Bedingungen für diese Dienstleistungen ausführlich beschrieben. ⁽²¹⁹⁾
- (362) In Bezug auf die Tarifpflicht vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Art der Tarifpflicht im Fall der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem italienischen Hafen Triest und Ungarn und für Schienengüterverkehrsdienste auf den inländischen Strecken zwischen dem Festland und Sardinien und mit einer Entfernung von mehr als 1 000 km ordnungsgemäß ermittelt wurde. Sowohl nach dem ersten als auch nach dem zweiten Vertrag war Trenitalia nämlich verpflichtet, die auf bestimmten Strecken beförderten Güter zu den in diesem Vertrag festgelegten Preisen zu befördern. Diese ermäßigten Tarife waren für alle Nutzer der Dienstleistung gleich und mussten kontinuierlich und regelmäßig angewandt werden, unabhängig von der Menge der beförderten Güter oder etwaigen Effizienzvorteilen. In Bezug auf die Qualität der Dienste wurde Trenitalia in beiden Verträgen verpflichtet, die Standards im Hinblick auf die Sicherheit, die Pünktlichkeit der Züge, die Zuverlässigkeit der Dienstleistungen und das Feedback der Kunden aus dem Bericht zu erfüllen, der gemäß Artikel 7 des ersten Vertrags und gemäß Artikel 6 des zweiten Vertrags vorgeschrieben war.

⁽²¹⁹⁾ Anhang 4 des ersten Vertrags und Anhang 1 des zweiten Vertrags.

- (363) Dagegen gelten die gleichen Erwägungen nicht für die Tarifpflicht für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste über den Hafen Trieste Marittima, da die von der Tarifpflicht betroffenen Strecken nicht vorab definiert wurden, auch nicht im Hinblick auf den Ausgangs-/Bestimmungsort. Die Kommission stellt fest, dass die erbrachte Dienstleistung in Bezug auf die Anzahl der Güterwagen ermittelt wurde, die bei Ein- oder Ausfahrten über den Hafen Trieste Marittima fuhren, unabhängig von ihrem Ausgangs-/Bestimmungsort. Die Anzahl der in einem Hafen umgeschlagenen Güterwagen liefert für sich genommen keine Angaben zur Art der zu erbringenden Dienstleistung in Bezug auf Kontinuität, Regelmäßigkeit, Kapazität und Qualität. Dabei handelt es sich um Merkmale, die nur in Bezug auf vergleichbare Verkehrsdienste sinnvoll bewertet werden können, was nicht der Fall ist, wenn die Schienengüterverkehrsdienste keiner besonderen Bedingung unterliegen, z. B. in Bezug auf Ausgangs-/Bestimmungsorte, die sie vergleichbar machen könnten.
- (364) Für die unter den zweiten Vertrag fallenden Betriebspflichten gelten dieselben Überlegungen wie in den Erwägungsgründen 354 bis 357. Dies gilt insbesondere in Bezug auf die Verpflichtung, Fahrüberfahrten und Manövrierdienste für den Güterverkehr zwischen dem Festland und Sardinien/Sizilien durchzuführen, und die Verpflichtung, eine bestimmte Anzahl von Bahnhöfen auf Sardinien und Sizilien zu betreiben. Der zweite Vertrag enthielt alle erforderlichen Elemente, die Aufschluss über die Art der zu erbringenden Dienstleistungen in Bezug auf Kontinuität, Regelmäßigkeit, Kapazität und Qualität gaben. Gleiches gilt für die Verpflichtung zur Planung und Koordinierung aller Nebentätigkeiten im Zusammenhang mit der Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes nach dem zweiten Vertrag. Diese Nebenpflicht unterlag nämlich denselben Bedingungen in Bezug auf Kontinuität, Regelmäßigkeit, Kapazität und Qualität, die für die zugrunde liegenden Hauptverkehrsdienste galten.
- (365) Daraus ergibt sich Folgendes:
- Was die Tarifpflicht für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr über den Hafen Trieste Marittima betrifft, so wurde im ersten und im zweiten Vertrag die Art der Verkehrsdienste in Bezug auf Kontinuität, Regelmäßigkeit, Kapazität und Qualität nicht genannt; somit waren die Verträge nicht mit Artikel 14 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 vereinbar.
 - Was die Tarifpflichten für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem italienischen Hafen Triest und Ungarn, die unter den ersten und den zweiten Vertrag fallen, die Tarifpflichten für Schienengüterverkehrsdienste auf den inländischen Strecken zwischen dem Festland und Sardinien und den inländischen Strecken über 1 000 km, die unter den zweiten Vertrag fallen, sowie die Betriebspflichten im Rahmen des zweiten Vertrags angeht, so war die Art der Verkehrsdienste in beiden Verträgen im Hinblick auf Kontinuität, Regelmäßigkeit, Kapazität und Qualität hinreichend festgelegt. Diese Elemente waren geeignet, die Bereitstellung angemessener Schienengüterverkehrsdienste für die Öffentlichkeit sicherzustellen. Daher entsprachen der erste und der zweite Vertrag in Bezug auf diese Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes Artikel 14 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69.
- (366) Da im ersten und zweiten Vertrag die Art der Dienstleistung, die im Rahmen der Tarifpflicht für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr über den Hafen Trieste Marittima zu erbringen war, nicht ordnungsgemäß bestimmt war, entsprachen die im Rahmen des ersten und des zweiten Vertrags für diese Tarifpflicht gezahlten Ausgleichszahlungen nicht Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und stellen daher eine unvereinbare Beihilfe dar, ohne dass geprüft werden müsste, ob die übrigen Voraussetzungen des Artikels 14 Absatz 2 der genannten Verordnung erfüllt sind. Diese Schlussfolgerung greift der Feststellung nicht vor, dass der erste und der zweite Vertrag die übrigen Voraussetzungen des Artikels 14 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 erfüllten, wie in den Erwägungsgründen 367 bis 381 erläutert.
- b) Preis der unter den Vertrag fallenden Dienstleistungen (Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69)
- (367) Im ersten und zweiten Vertrag wurde die Höhe des Ausgleichs festgelegt, der Trenitalia für die Erbringung der Dienstleistungen zu zahlen war, d. h. der Preis der Dienstleistungen und die Berechnungsmethode. ⁽²²⁰⁾

⁽²²⁰⁾ Siehe Anhang 4 des ersten Vertrags sowie Artikel 2 und Anhang 1 des zweiten Vertrags.

- (368) Was die Tarifpflichten betrifft, so deckte der an Trenitalia zu zahlende Ausgleich die Differenz zwischen den erwarteten Einnahmen aus der Anwendung des Normaltarifs und dem vom Staat auferlegten Tarif ab (siehe Erwägungsgründe 54 bis 56).
- (369) Die Kommission stellt im Einzelnen Folgendes fest:
- Für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr zwischen dem Hafen Triest und Ungarn sahen der erste und der zweite Vertrag einen Preis vor, der der Differenz zwischen den tatsächlichen Einnahmen aus der Anwendung der Tarifpflicht (d. h. einem Rabatt von 15 % für Transitfahrten durch Österreich und von 50 % für Transitfahrten durch das ehemalige Jugoslawien (Slowenien und Kroatien)) und dem erwarteten Gewinn aus der Anwendung des Normaltarifs entsprach.
 - Für den Schienengüterverkehr über eine Entfernung von mehr als 1 000 km sah der zweite Vertrag einen Preis vor, der der Differenz zwischen den Beträgen, die sich aus der Anwendung des theoretischen Kilometerpreises und den tatsächlich erhaltenden Beträgen nach Anwendung des Kilometerpreises, der nach 1 000 km weiter sinkt, ergibt.
 - Was den Schienengüterverkehr zwischen dem Festland und Sardinien anbelangt, so war im Rahmen des zweiten Vertrags die Differenz zwischen den erwarteten Einnahmen aus der Anwendung des Normaltarifs und dem im Vertrag für den Verkehr nach/von Sardinien angegebenen Tarif einer der Faktoren, die bei der Quantifizierung des Ausgleichs berücksichtigt wurden, der auf der Grundlage der Gewinn- und Verlustrechnungen von Trenitalia berechnet wurde.
- (370) Was die Betriebspflichten im Rahmen des zweiten Vertrags betrifft (d. h. die Verpflichtung, den Schienengüterverkehr zwischen dem Festland und Sardinien/Sizilien durchzuführen, die Verpflichtung, eine bestimmte Anzahl von Bahnhöfen auf Sardinien/Sizilien zu betreiben, und die Verpflichtung, Nebentätigkeiten für die Erbringung der Schienengüterverkehrsdienste auszuüben) so wurde der Ausgleich auf der Grundlage der Gewinn- und Verlustrechnungen von Trenitalia berechnet.
- (371) Wie in den Erwägungsgründen 71 und 72 dargelegt, enthielt der zweite Vertrag besondere Bestimmungen über a) die Zahlung des Ausgleichs und b) die Rückzahlung von Beträgen, die über die jährliche tatsächliche Belastung von Trenitalia hinausgingen, die in der vom MIT geprüften zertifizierten Jahresabschlüssen angegeben war. Der Ausgleich durfte die in Artikel 4 Absatz 1 des Vertrags⁽²²¹⁾ genannten Höchstbeträge nicht überschreiten, mit der in Artikel 4 Absatz 2 des Vertrags vorgesehenen zusätzlichen Garantie, wonach „[d]er gewährte jährliche Gesamtausgleich in keinem Fall die tatsächliche finanzielle Belastung des Unternehmens für jedes Jahr des Dreijahreszeitraums 2004–2006 übersteigen [darf]“. Darüber hinaus gab es spezielle Bestimmungen für die Bezahlung der von Trenitalia nach Ablauf des Vertrags erbrachten Dienstleistungen (siehe Erwägungsgrund 74).
- (372) Die Kommission ist der Auffassung, dass der erste und der zweite Vertrag mit Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 im Einklang stehen, wonach in dem Vertrag der Preis der unter den Vertrag fallenden Dienstleistungen und die Einzelheiten der finanziellen Beziehungen zwischen den beiden Parteien anzugeben sind.
- c) Vorschriften für Vertragszusätze und Vertragsänderungen (Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69)
- (373) Nach dem ersten Vertrag hatte das MIT das Recht, die in diesem Vertrag vorgesehenen Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes und die entsprechende Methode zur Berechnung des Ausgleichs zu ergänzen oder zu ändern.⁽²²²⁾ Dagegen war Trenitalia berechtigt, die Erbringung der Dienstleistungen auszusetzen, wenn die genannten Zusätze/Änderungen oder erlassenen Rechtsvorschriften nicht mit der Verpflichtung zur Weiterführung der Dienste vereinbar waren.⁽²²³⁾ In jedem Fall war Trenitalia verpflichtet, dem MIT jede Änderung des Dienstes vorab mitzuteilen⁽²²⁴⁾ und konnte die Erbringung einiger oder aller im Rahmen des ersten Vertrags erbrachten Dienstleistungen mit einer Kündigungsfrist von mindestens 30 Tagen beenden⁽²²⁵⁾.

⁽²²¹⁾ D. h. 142 828 104 EUR für 2004 (einschließlich Mehrwertsteuer); 142 828 104 EUR für 2005 (einschließlich Mehrwertsteuer); 117 521 500 EUR für 2006 (einschließlich Mehrwertsteuer).

⁽²²²⁾ Nach Artikel 10 Absatz 1 des ersten Vertrags mussten solche Zusätze/Änderungen auf der Grundlage von Studien und Untersuchungen, unter Berücksichtigung des Liberalisierungsprozesses des Schienengüterverkehrsmarktes sowie auf der Grundlage von Studien und eingehenden Untersuchungen erfolgen.

⁽²²³⁾ Artikel 10 Absatz 4 des ersten Vertrags.

⁽²²⁴⁾ Artikel 10 Absatz 5 des ersten Vertrags.

⁽²²⁵⁾ Artikel 10 Absatz 2 des ersten Vertrags.

- (374) Was den zweiten Vertrag betrifft, so konnten Zusätze und Änderungen des Vertrags nur im Einvernehmen mit dem MIT erfolgen. Die in Anhang 1 des zweiten Vertrags genannten Dienstleistungen konnten von Trenitalia geändert werden, sofern das Ministerium dies mindestens 60 Tage im Voraus genehmigte⁽²²⁶⁾; darüber hinaus konnte die Zahl der ab 2006 zu bedienenden Bahnhöfe im Einvernehmen zwischen den Parteien unter bestimmten Bedingungen verringert werden.⁽²²⁷⁾ Zusätzlich konnten die Bedingungen und Mengen der den Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes unterliegenden Dienstleistungen von den Parteien überprüft werden, wenn die tatsächlich zur Verfügung stehenden Ausgleichsleistungen letztlich niedriger waren als die im Staatshaushalt zugewiesenen Beträge.⁽²²⁸⁾ Was schließlich die von Trenitalia über den Ablauf des Vertrags hinaus erbrachten Dienstleistungen angeht, war Trenitalia berechtigt, die Erfüllung der Verpflichtungen aus dem zweiten Vertrag auszusetzen, wenn Rechtsvorschriften erlassen wurden, die mit der Verpflichtung zur Weiterführung der Dienstleistungen unvereinbar waren.⁽²²⁹⁾
- (375) Auf dieser Grundlage ist die Kommission der Auffassung, dass der erste und der zweite Vertrag die Anforderung des Artikels 14 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 erfüllten, wonach in den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen Vorschriften für Zusätze und Änderungen des Vertrags aufgenommen werden mussten.
- d) Laufzeit des Vertrags (Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe d der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69)
- (376) Der erste Vertrag deckte den Zeitraum vom 1. Januar 2000 bis zum 31. Dezember 2001 ab und enthielt eine Kontinuitätsklausel (Artikel 10), mit der seine Gültigkeit bis zum Abschluss eines neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder bis zur Mitteilung der Kündigung des ersten Vertrags durch das MIT an Trenitalia verlängert wurde.
- (377) Der zweite Vertrag deckte den Zeitraum vom 1. Januar 2004 bis zum 31. Dezember 2006 ab und enthielt eine Kontinuitätsklausel (Artikel 12), mit der die Laufzeit bis zu einer Kündigung durch das MIT verlängert wurde. Eine solche Kündigung musste mindestens 90 Tage im Voraus erfolgen und konnte die Beendigung einiger oder aller Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, die Gegenstand des Vertrags waren, betreffen.
- (378) Die Kommission ist der Auffassung, dass der erste und der zweite Vertrag mit Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe d der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 im Einklang standen, wonach die Bestimmungen über die Laufzeit des Vertrags in den öffentlichen Dienstleistungsauftrag aufgenommen werden mussten.
- e) Strafen (Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe e der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69)
- (379) Im Falle der Nichteinhaltung des ersten Vertrags wurde Trenitalia für jeden Verstoß gegen eine Verpflichtung, die Trenitalia durch den Vertrag auferlegt wurde, mit einer Vertragsstrafe von bis zu 250 000 EUR belegt (siehe Erwägungsgrund 60).
- (380) Im Falle der Nichteinhaltung des zweiten Vertrags unterlag Trenitalia einem System von Sanktionen, die von dem zu zahlenden Ausgleich abzuziehen waren (siehe Erwägungsgrund 73). Erstens sah der zweite Vertrag eine spezifische Vertragsstrafe in Höhe von 50 000 EUR für die Nichteinhaltung jeder der folgenden Verpflichtungen vor: Verpflichtungen zur Qualität der Dienste, Verbindungsfrequenzen oder Zuweisung einer Mindestpersonaldecke für die Bahnhöfe, für die Dienstleistungsverpflichtungen galten⁽²³⁰⁾, einschließlich Verzögerungen bei der Übermittlung von Berichten über das Qualitätsniveau der unter den Vertrag fallenden Verkehrsdienste⁽²³¹⁾. Zweitens sah der zweite Vertrag eine allgemeine Vertragsstrafe in Höhe von 50 000 EUR für jede Nichterfüllung oder Unzulänglichkeit von Trenitalia in Bezug auf die übrigen vertraglichen Verpflichtungen vor.⁽²³²⁾ Darüber hinaus hatte das MIT die Möglichkeit, den Vertrag bei besonders schwerwiegenden Mängeln oder Unzulänglichkeiten zu kündigen.
- (381) Die Kommission ist der Auffassung, dass der erste und der zweite Vertrag mit Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe e der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 im Einklang standen, wonach die öffentlichen Dienstleistungsaufträge die Sanktionen bei Nichterfüllung des Vertrags abdecken müssen.

⁽²²⁶⁾ Artikel 2 Absatz 5 des zweiten Vertrags.

⁽²²⁷⁾ Artikel 2 Absatz 7 des zweiten Vertrags: Im Falle einer erheblichen Erhöhung oder Verringerung des Verkehrsaufkommens um mindestens 30 % zwischen 2004 und 2005 auf einer Strecke, für die eine Tarifpflicht gilt, konnten die Parteien beschließen, die Strecke aus den öffentlichen Dienstleistungen im Schienengüterverkehr herauszunehmen.

⁽²²⁸⁾ Artikel 4 Absatz 4 des zweiten Vertrags.

⁽²²⁹⁾ Artikel 12 Absatz 3 des zweiten Vertrags.

⁽²³⁰⁾ Artikel 9 Absätze 3 und 4 des zweiten Vertrags.

⁽²³¹⁾ Artikel 9 Absatz 2 des zweiten Vertrags.

⁽²³²⁾ Artikel 9 Absatz 5 des zweiten Vertrags.

8.4.2.4. Verhältnismäßigkeit des Ausgleichs

(382) Hinsichtlich der Höhe des Ausgleichs prüft die Kommission anhand der allgemeinen Grundsätze, die sich aus dem Vertrag ergeben, unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns, ob der Ausgleich nicht über das hinausgeht, was erforderlich war, um die Kosten der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes zu decken.

Erster Vertrag

(383) Gemäß dem ersten Vertrag wurden die Kosten für jede durch den Vertrag auferlegte Verpflichtung des öffentlichen Dienstes berechnet. Der Ausgleich deckte nur die Kosten ab, die bei der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes entstanden sind, ohne eine Gewinnspanne zu berücksichtigen. Anhang 4 des ersten Vertrags enthielt eine detaillierte Methode zur Berechnung der durch die einzelnen Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes verursachten Kosten, und diese Kosten wurden für das erste Vertragsjahr (2000) quantifiziert.

(384) Insbesondere im Hinblick auf die Tarifpflicht für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr zwischen dem Hafen Triest und Ungarn, wie in Erwägungsgrund 55 erläutert, entsprachen die Kosten den entgangenen Tarifeinnahmen. Sie wurden als Differenz zwischen den Normaltarifen, die Trenitalia ohne den Vertrag angewandt hätte, und den von Trenitalia tatsächlich angewandten niedrigeren Tarifen auf der Grundlage des Vertrags ermittelt. So wurden beispielsweise die von Trenitalia im Jahr 2000 aufgrund der genannten Tarifpflicht getragenen Kosten im ersten Vertrag wie folgt beziffert (Wert in italienischen Lire — ITL und Gegenwert in EUR):⁽²³³⁾

Tabelle 7

Methode zur Bestimmung des Ausgleichs im Rahmen des ersten Vertrags für die Beförderung zwischen dem Hafen Triest und Ungarn

	Hafen Triest–Ungarn (über Österreich)			Hafen Triest–Ungarn (über das ehemalige Jugoslawien)			C + F Gesamt-be- trag der ent-gan-genen Tarif-einnah- men
	A — Einnahmen aus ange-wandten Tarifen	B — Theoretische Einnahmen durch die Tarife	C =B-A Gesamt-betrag der entgangenen Tarif-einnahmen	D — Einnahmen aus angewandten Tarifen	E — Theoretische Einnahmen durch die Tarife	F = E-D Gesamt-betrag der entgangenen Tarif-einnahmen	
Italieni-sche Lire — ITL	908 061 000	1 068 307 000	1 60 246 000	822 460 065	1 644 920 130	822 460 065	982 706 065
Gegen-wert in EUR	468 974,37	551 734,52	82 760,15	424 765,17	849 530,35	424 765,17	507 525,33

(385) Die Kommission ist der Auffassung, dass die in den Erwägungsgründen 383 und 384 dargelegte Methode sicherstellte, dass sich der im Rahmen des ersten Vertrags an Trenitalia gezahlte Ausgleich auf die tatsächliche finanzielle Belastung beschränkte, die Trenitalia während der gesamten Vertragslaufzeit tatsächlich zu tragen hatte. Die Auferlegung von Tarifpflichten führte in der Tat zu einer Verringerung der Einnahmen von Trenitalia. Italien wandte daher die korrekte Methode an, indem es den Ausgleich als Differenz zwischen den Einnahmen aus den nach dem ersten Vertrag vorgeschriebenen Beförderungspreisen und den Einnahmen aus den Beförderungspreisen, die Trenitalia ohne diesen Vertrag verlangt hätte, festgelegt hat. Darüber hinaus verpflichteten die italienischen Behörden Trenitalia, die von einem unabhängigen Wirtschaftsprüfer zertifizierten Finanzkonten für die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Jahr 2001 vorzulegen (siehe Erwägungsgrund 58). Der Ausgleich für weitere Dienstmonate durfte ein Zwölftel des für 2001 festgesetzten jährlichen Ausgleichs nicht übersteigen (siehe Randnummer 59).

(386) Daraus folgt, dass der im Rahmen des ersten Vertrags gezahlte Ausgleich die Kosten im Zusammenhang mit der Erfüllung der in diesem Vertrag vorgesehenen Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes nicht überstieg.

⁽²³³⁾ Wechselkurs: 1 EUR = 1 936,27 ITL; 1 ITL = 0,000516457 EUR.

Der zweite Vertrag

- (387) Im zweiten Vertrag wurde weitgehend die im Rahmen des ersten Vertrags angewandte Methode für die Bestimmung des Ausgleichs beibehalten, der Trenitalia für die Tarifpflichten für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem Hafen Triest und Ungarn und für inländische Schienengüterverkehrsdienste über eine Entfernung von mehr als 1 000 km gewährt wurde. In Anhang 1 des zweiten Vertrags wurde die Methode zur Berechnung der durch die einzelnen Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes verursachten Kosten beschrieben und diese Kosten anhand des ersten Vertragsjahres (2004) quantifiziert. Der Ausgleich deckte nur die Kosten ab, die bei der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes entstanden sind, ohne eine Gewinnspanne zu berücksichtigen.
- (388) Die Tabellen 8 und 9 zeigen die Methode zur Ermittlung des Ausgleichs im Rahmen des zweiten Vertrags für die Tarifpflichten für a) den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr zwischen dem Hafen Triest und Ungarn und b) den Schienengüterverkehr über eine Entfernung von mehr als 1 000 km, insbesondere die von Trenitalia im Jahr 2004 getragenen Kosten.

Tabelle 8

Methode zur Bestimmung des Ausgleichs im Rahmen des zweiten Vertrags für die Beförderung zwischen dem Hafen Triest und Ungarn

Volle Wagen			Leere Wagen			C + F Gesamt-betrag der ent-gangenen Tarif-einnahmen (in EUR)
A — Einnahmen aus angewandten Tarifen (EUR)	B — Theoretische Einnahmen durch die Tarife (EUR)	C = B-A Gesamt-betrag der entgangenen Tarif-einnahmen (EUR)	D — Einnahmen aus angewandten Tarifen (EUR)	E — Theoretische Einnahmen durch die Tarife (EUR)	F = E-D Gesamt-betrag der entgangenen Tarif-einnahmen (EUR)	
73 318	146 637	73 318	28	56	28	73 346

Tabelle 9

Methode zur Ermittlung des Ausgleichs im Rahmen des zweiten Vertrags für Strecken über 1 000 km

A — Ange-wandter Durch-schnittstarif (EUR pro Tonnen-kilometer)	B — Durch-schnitt theoretischer Tarif (EUR pro Tonnen-kilometer)	C — Durch-schnittliche Entfernung (km)	D — Beförderte Tonnen	E = A*C*D Einnahmen aus angewandten Tarifen (in Mio. EUR)	F = B*C*D Theoretische Einnahmen durch die Tarife (in Mio. EUR)	G = F-E Gesamt-betrag der entgangenen Tarif-einnahmen (in Mio. EUR)
0,0619	0,0716	1 322	2 342 104	191,7	221,6	29,9

- (389) Wie beim ersten Vertrag ist die Kommission der Auffassung, dass diese Methode gewährleistete, dass sich der im Rahmen des zweiten Vertrags an Trenitalia gezahlte Ausgleich auf die tatsächliche finanzielle Belastung beschränkte, die Trenitalia während der gesamten Vertragslaufzeit aus denselben Gründen wie in Erwägungsgrund 385 dargelegt zu tragen hatte. Darüber hinaus zahlte Italien einen Ausgleich, der niedriger war als die Gesamtkosten, die sich aus der Anwendung dieser Tarifpflichten ergaben.
- (390) Die Kosten im Zusammenhang mit den Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Schienengüterverkehr zwischen dem Festland und Sardinien (sowohl die Tarifpflicht als auch die Dienstleistungsverpflichtung) ⁽²³⁴⁾ wurden auf der Grundlage der Gewinn- und Verlustrechnungen von Trenitalia entschädigt.

⁽²³⁴⁾ Es handelt sich um die folgenden Verpflichtungen: a) Durchführung von Fährüberfahrten und Manövrierdienste für den Güterverkehr zwischen dem Festland und Sardinien; b) Instandhaltung einer spezifischen Liste von Bahnhöfen und ihrer Einrichtungen für den Güterverkehr auf Sardinien; c) Planung und Koordinierung aller Nebentätigkeiten im Zusammenhang mit der Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten nach/von Sardinien.

- (391) Dieselbe Methode zur Berechnung des Ausgleichs auf der Grundlage der Gewinn- und Verlustrechnung von Trenitalia galt auch für die Verpflichtungen in Bezug auf den Verkehr von und nach Sizilien.
- (392) Der nach dieser Methode berechnete Ausgleich umfasste einen Gewinn, der sich aus den gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten und dem aufgewendeten Kapital von Trenitalia ergab.
- (393) Italien schätzte den Ausgleich für die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Schienengüterverkehr nach/von Sardinien und Sizilien, der im Rahmen des zweiten Vertrags zu zahlen war (siehe nachstehende Tabelle), auf der Grundlage der von Trenitalia im Jahr 2004 getragenen Kosten.

Tabella 10

Methode zur Ermittlung des Ausgleichs im Rahmen des zweiten Vertrags für die Beförderung nach/von Sardinien und Sizilien

(in EUR)

Gewinn- und Verlustrechnung von Trenitalia	Sardinien	Sizilien
A — Gesamteinnahmen	7 674 289	89 236 087
B — Gesamtkosten	35 481 686	179 404 951
A-B	[27 807 397]	[90 168 864]
C — Verzinsung des eingesetzten Kapitals	2 733 433	11 729 022
D — Steuer auf die Arbeitskosten	—	1 003 737
Gesamteinnahmen/Verlust (A-B-C-D)	[30 540 830]	[102 901 623]

- (394) Die Kommission stellt zunächst fest, dass die Kosten im Zusammenhang mit den Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes für Schienengüterverkehrsdienste von/nach Sardinien/Sizilien als Stückkosten pro Wagenkilometer berechnet wurden. Die Kommission ist der Auffassung, dass diese Messgröße im Schienengüterverkehr geeignet ist, um die Kosten des Gütertransports auf der Schiene zu schätzen, da sie es ermöglicht, die Kosten eines Wagens je gefahrenen Kilometer unabhängig von der Menge der beförderten Güter zu erfassen.⁽²³⁵⁾ Daher ermöglicht die Methode eine Schätzung der Durchschnittskosten der von Trenitalia für den Schienengüterverkehr nach/von Sardinien und Sizilien eingesetzten Güterwagen.
- (395) Zweitens konnten die italienischen Behörden die Mehrkosten im Zusammenhang mit der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes zwischen dem Festland und Sizilien/Sardinien auf der Grundlage einer spezifischen Gewinn- und Verlustrechnung schätzen, die alle Einnahmen und Kosten enthielt, die speziell diesen Diensten zugewiesen wurden. Ein unabhängiger Wirtschaftsprüfer überprüfte die Kostenverteilungsfaktoren sowie die Konten und Dienstleistungen, die Trenitalia tatsächlich erbrachte. Diese Elemente wurden auch von den italienischen Behörden und der Kommission überprüft (siehe Erwägungsgrund 71).
- (396) Schließlich geht aus den der Kommission von den italienischen Behörden vorgelegten Zertifizierungen hervor, dass der an Trenitalia für diese Dienstleistungen gezahlte Ausgleich die Kosten, die Trenitalia für die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes zwischen dem Festland und Sizilien/Sardinien getragen hat, nicht überstieg. Italien zahlte einen Ausgleich, der niedriger war als die Gesamtkosten, die sich aus der Anwendung dieser Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes ergaben. Aus diesem Grund muss nicht geprüft werden, ob der von den italienischen Behörden berechnete angemessene Gewinn angemessen war oder nicht, da Trenitalia bei der Erfüllung dieser Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes in jedem Fall keine Gewinne verzeichnete.

⁽²³⁵⁾ Der zweite Vertrag sah keine Verpflichtung zur Beförderung eines Mindestvolumens an Gütern oder bestimmten Arten von Gütern vor.

- (397) Was den Gesamtausgleich betrifft, der Trenitalia im Rahmen des zweiten Vertrags gezahlt wurde, so bestätigen die von Italien vorgelegten Daten, dass dieser Ausgleich die tatsächliche finanzielle Belastung von Trenitalia während der gesamten Vertragslaufzeit nicht überstieg. In Tabelle 3 ist der Gesamtbetrag der Nettokosten von Trenitalia im Rahmen des zweiten Vertrags und der Gesamtbetrag des Ausgleichs aufgeführt, der Trenitalia im Rahmen dieses Vertrags gewährt und gezahlt wurde. Aus diesen Daten geht hervor, dass Trenitalia nur für die tatsächlich erbrachten Dienstleistungen entschädigt wurde, die von einem unabhängigen Wirtschaftsprüfer zertifiziert und von den italienischen Behörden überprüft wurden (insbesondere lagen die in den Jahren 2004, 2005, 2006 und 2008 gezahlten Ausgleichszahlungen unter den in den Verträgen angegebenen Beträgen), und dass die Ausgleichszahlungen nicht die gesamten Nettokosten von Trenitalia decken konnten.
- (398) Der Umstand, dass die Kosten von Trenitalia pro Zugkilometer höher waren als die anderer Wettbewerber bzw. sogar höher als die durchschnittlichen Kosten pro Zugkilometer in Italien⁽²³⁶⁾, hat keinen Einfluss auf diese Schlussfolgerung. Erstens ist das Effizienzniveau eines Unternehmens kein relevantes Element, das bei der Beurteilung der Frage zu berücksichtigen ist, ob Italien Trenitalia für die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des zweiten Vertrags überkompensiert hat. Zweitens bezogen sich die Kosten pro Zugkilometer nicht auf die fraglichen Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, sondern die Gesamtkosten pro Zugkilometer von Trenitalia (sowohl kommerzielle Dienste als auch Dienste im Rahmen von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes). Das Gleiche gilt für die Durchschnittskosten pro in Italien geleisteten Zugkilometer, die den gesamten in Italien erbrachten Schienengüterverkehr betreffen. Daher bieten die von FerCargo vorgelegten Daten (siehe Erwägungsgrund 210) kein relevantes Vergleichselement für die Schätzung der Kosten für die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des zweiten Vertrags und zeigen nicht, dass Trenitalia für die Erfüllung dieser Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes zu hoch entschädigt wurde.
- (399) Darüber hinaus sah der zweite Vertrag ausdrücklich einen Rückforderungsmechanismus für den Fall einer Überkompensation vor. Nach Artikel 4 Absatz 3 des zweiten Vertrags war, wenn der gewährte Ausgleich die Kosten überstieg, die Trenitalia für die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des zweiten Vertrags tatsächlich getragen hatte, der entsprechende Betrag von dem zu zahlenden Ausgleich abzuziehen.
- (400) Vor diesem Hintergrund ist die Kommission der Auffassung, dass der Gesamtausgleich, den Trenitalia im Rahmen des ersten und des zweiten Vertrags erhalten hat, nicht über das zur Deckung der Nettokosten der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes erforderliche Maß hinausgeht und daher verhältnismäßig war.

8.4.2.5. Schlussfolgerung

- (401) Aus den oben genannten Gründen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass alle Verpflichtungen des ersten Vertrags (für den Teil, der eine neue Beihilfe darstellt) und des zweiten Vertrags (mit Ausnahme der Tarifpflicht für den grenzüberschreitenden Verkehr über den Hafen Trieste Marittima, siehe Erwägungsgründe 352 und 366) mit Artikel 1 Absatz 4 und Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 sowie den allgemeinen Grundsätzen des Vertrags im Einklang stehen. Daher stellt der Ausgleich, der Trenitalia im Rahmen des ersten und zweiten Vertrags gezahlt wurde, eine mit dem Binnenmarkt vereinbare staatliche Beihilfe dar (mit Ausnahme der Zahlungen im Zusammenhang mit der Tarifpflicht für den grenzüberschreitenden Verkehr über den Hafen Trieste Marittima, die als unvereinbare staatliche Beihilfe einzustufen sind).

8.4.3. Dritter Vertrag

- (402) Die Kommission stellt fest, dass die Bedingungen des dritten Vertrags am 29. Oktober 2010 vereinbart wurden (siehe Erwägungsgrund 95) und der Vertrag am 3. Dezember 2012 unterzeichnet wurde. Daher wurde der dritte Vertrag geschlossen, als die Verordnung Nr. 1191/69 noch anwendbar war (siehe Erwägungsgründe 300 und 301). Die Kommission stellt ferner fest, dass der Ausgleich im Rahmen des dritten Vertrags zwischen 2010 und 2016 gezahlt wurde. Vor dem Hintergrund der von den Unionsgerichten festgelegten Grundsätze (siehe Erwägungsgrund 316) wird die Vereinbarkeit der im Rahmen des dritten Vertrags gezahlten Beihilfen bis zum 3. Dezember 2012 auf der Grundlage der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und der allgemeinen Grundsätze, die sich aus dem Vertrag ergeben, und nach dem 3. Dezember 2012 gemäß Artikel 93 AEUV geprüft.

⁽²³⁶⁾ Siehe Erwägungsgrund 39 von SA.32603 (2011/N), Subventionsregelung „Ferrobonus“ für den kombinierten Verkehr (ABl. C 88 vom 24.3.2012, S. 1).

8.4.3.1. Vereinbarkeit der bis zum 3. Dezember 2012 geleisteten Zahlungen auf der Grundlage der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und der allgemeinen Grundsätze, die sich aus dem Vertrag ergeben

8.4.3.1.1. Betrauung mit dem öffentlichen Verkehrsdienst

- (403) Aus den vorgelegten Nachweisen ergibt sich, dass die italienischen Behörden und Trenitalia die Bedingungen des dritten Vertrags am 29. Oktober 2010 vereinbart haben und der Vertrag am 3. Dezember 2012 unterzeichnet wurde (Erwägungsgrund 95). Dieser Vertrag bezog sich auf den Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis 31. Dezember 2014.
- (404) Die Kommission stellt fest, dass Trenitalia am 1. Januar 2009, vor Unterzeichnung des dritten Vertrags (3. Dezember 2012), mit der Erbringung der in diesem Vertrag genannten Dienstleistungen begonnen hatte und dass Italien am 21. Dezember 2010 die ersten Ausgleichszahlungen vorgenommen hat (siehe Erwägungsgrund 102), also vor der Unterzeichnung des dritten Vertrags
- (405) Die Kommission stellt jedoch fest, dass Italien Nachweise dafür vorgelegt hat, dass alle wesentlichen Elemente des dritten Vertrags am 29. Oktober 2010 von Trenitalia und dem MIT vereinbart worden waren.
- (406) Wie in Erwägungsgrund 92 erläutert, sind der endgültige Entwurf des dritten Vertrags, der am 29. Oktober 2010 vom Generaldirektor des MIT zur Unterzeichnung durch den zuständigen Minister übermittelt wurde, und der dritte Vertrag, der am 3. Dezember 2012 unterzeichnet wurde, im Wesentlichen identisch. Sie enthalten identische Bestimmungen über die Art der zu erbringenden Dienstleistungen⁽²³⁷⁾, den Preis der Dienstleistungen⁽²³⁸⁾, die Regeln für Vertragszusätze und Vertragsänderungen⁽²³⁹⁾, die Gültigkeitsdauer des Vertrags (2009–2014)⁽²⁴⁰⁾ und Vertragsstrafen⁽²⁴¹⁾. Im Übrigen enthielt dieser Entwurf bereits alle Elemente, die sich auf die Berechnung des Ausgleichs beziehen.⁽²⁴²⁾ Zudem hat gerade dieser endgültige Entwurf des dritten Vertrags zur Annahme des Haushaltsgesetzes geführt, mit dem die italienischen Behörden ermächtigt wurden, Trenitalia am 21. Dezember 2010 Ausgleichszahlungen für die im Rahmen des dritten Vertrags erbrachten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes für das Jahr 2009 zu zahlen (siehe Erwägungsgrund 95).
- (407) Darüber hinaus wurden in dem von den Parteien am 29. Oktober 2010 vereinbarten Entwurf des dritten Vertrags klar und präzise die Art der zu erfüllenden Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes sowie die Bedingungen festgelegt, zu denen Trenitalia diese vor einer Zahlung zu erbringen hatte.
- (408) Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass Trenitalia zwischen dem 1. Januar 2009 und dem 29. Oktober 2010 die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes auf der Grundlage der Verhandlungen über den dritten Vertrag gemäß den Angaben der Behörden zur Art der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes und zu den Bedingungen für ihre Erfüllung durchgeführt hat. Auf der Grundlage der in Abschnitt 3.2.3.1 beschriebenen Fakten kann der Schluss gezogen werden, dass Trenitalia und das MIT bereits ab November 2008 den Umfang und die Art der zu erbringenden Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes intensiv erörtert haben. In dem zwischen den Parteien am 4. März 2009 ausgetauschten Vertragsentwurf (der zu diesem Zeitpunkt die sechste Fassung darstellte) wurden bereits die Kernelemente in Bezug auf den Umfang und die Art der zu erfüllenden Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes sowie die Bedingungen festgelegt, zu denen Trenitalia diese erfüllen würde (siehe Erwägungsgrund 88).⁽²⁴³⁾

⁽²³⁷⁾ Artikel 4, 5 und Anhang 1 des Entwurfs, später Artikel 4, 5 und Anhang 1 des dritten Vertrags.

⁽²³⁸⁾ Artikel 9 und Anhang 2 des Entwurfs, später Artikel 9 und Anhang 2 des dritten Vertrags.

⁽²³⁹⁾ Artikel 7, 8, Artikel 10 Absatz 2, Artikel 11 und Anhang 5 des Entwurfs, später Artikel 7, Artikel 8, Artikel 10 Absatz 2, Artikel 11 und Anhang 5 des dritten Vertrags.

⁽²⁴⁰⁾ Artikel 6 Absatz 1 des Entwurfs, später Artikel 6 Absatz 1 des dritten Vertrags.

⁽²⁴¹⁾ Artikel 13 und Anhang 3 des Entwurfs, später Artikel 13 und Anhang 3 des dritten Vertrags.

⁽²⁴²⁾ Insbesondere enthielt Anhang 2 des Entwurfs des dritten Vertrags in Verbindung mit den Vorschriften über die Methode zur Berechnung des Ausgleichs den Wirtschafts- und Finanzplan von Trenitalia, in dem der auf den Vertrag angewandte interne Erlössatz, die Betriebskosten, die Einnahmen und die Höhe der im Staatshaushalt zugewiesenen Mittel, die als Obergrenze für den Ausgleich verwendet wurden, aufgeführt waren; der Inhalt der endgültigen Fassung des Entwurfs des dritten Vertrags änderte sich vor dem förmlichen Abschluss dieses Vertrags am 3. Dezember 2012 nicht mehr.

⁽²⁴³⁾ Der Umfang des öffentlichen Dienstes umfasste eine Verpflichtung für Trenitalia, Schienengüterverkehrsdienste nach bestimmten Qualitätsstandards (insbesondere Pünktlichkeit) und auf Nachfrage aller Kunden von/nach Süditalien zu erbringen. Nur die genaue Anzahl der bereitgestellten Zugkilometer und die minimale finanzielle Effizienz, die für die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes erforderlich waren, wichen von der endgültigen Fassung des dritten Vertragsentwurfs ab.

- (409) Daher war Trenitalia sowohl 2009 als auch 2010 nicht ohne ein Mandat in Bezug auf den Umfang und die Art der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes tätig. Zwischen dem Entwurf des dritten Vertrags vom 4. März 2009 und dem Entwurf des dritten Vertrags vom 29. Oktober 2010 änderten sich nur die Mindestanzahl der zu bedienenden Zugkilometer und die für die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes erforderliche minimale finanzielle Effizienz. In diesem Zusammenhang weist die Kommission darauf hin, dass der Umfang dieser Bedingungen im Vertragsentwurf vom 29. Oktober 2010 gegenüber dem Vertragsentwurf vom 4. März 2009 eingeschränkt worden ist.⁽²⁴⁴⁾ Dies bedeutet, dass Trenitalia im Laufe des Jahres 2009 mehr Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes erfüllte, als die Parteien am 29. Oktober 2010 letztlich vereinbart hatten (siehe Erwägungsgrund 91). Darüber hinaus zahlte Italien nur einen Ausgleichsbetrag in Höhe der am 29. Oktober 2010 vereinbarten Zugkilometer (d. h. 11,9 Mio. Zugkilometer) und gemäß den im Entwurf des dritten Vertrags vom 29. Oktober 2010 festgelegten finanziellen Parametern, wobei die zusätzlichen Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, die Trenitalia im Jahr 2009 durchgeführt hatte, nicht berücksichtigt wurden.⁽²⁴⁵⁾ Zudem ist anzumerken, dass das MIT der Auffassung war, dass Trenitalia 2009 alle Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes gemäß den Anforderungen des am 29. Oktober 2010 vereinbarten Entwurfs des dritten Vertrags erfüllte, was bestätigt, dass Umfang und Art der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes für Trenitalia bereits 2009 de facto hinreichend klar und genau waren (siehe Erwägungsgrund 94).
- (410) Die Kommission ist daher der Auffassung, dass Italien Trenitalia mit der Durchführung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes für den Zeitraum betraut hat, der unter den dritten Vertrag mit Trenitalia fällt.

8.4.3.1.2. Gegenstand des öffentlichen Dienstleistungsauftrags

- (411) Mit dem dritten Vertrag wurde Trenitalia mit der Verpflichtung zur Durchführung von Schienengüterverkehrsdiensten nach und aus den südlichen Regionen Italiens (einschließlich Sizilien, aber nicht Sardinien) betraut. Insbesondere war Trenitalia verpflichtet, Schienengüterverkehrsdienste im konventionellen Vollzugverkehr oder im kombinierten Verkehr anzubieten, je nach Nachfrage der Nutzer in dem im Vertrag festgelegten geografischen Gebiet in Bezug auf die interregionalen Verbindungen.
- (412) Trenitalia war verpflichtet, diese Dienstleistungen für alle Marktteilnehmer zu erbringen, die sie nach den in Anhang 1 dieses Vertrags genannten Kriterien⁽²⁴⁶⁾ und innerhalb der jährlichen Zugkilometer (11,9 Mio.) — dem „geplanten Angebot“ — gemäß Artikel 4 Absatz 1 und Anhang 1 des dritten Vertrags für die Jahre 2009–2014 in Anspruch nahmen.⁽²⁴⁷⁾ Gemäß Artikel 11 des dritten Vertrags konnte das geplante Angebot von den Parteien für den Zeitraum 2012–2014 geändert werden; von dieser Klausel haben die Parteien jedoch keinen Gebrauch gemacht.
- (413) Mit dem dritten Vertrag wurden Trenitalia spezifische Qualitätsziele (in Bezug auf die Pünktlichkeit) auferlegt, die in Anhang 3 des Vertrags aufgeführt sind.⁽²⁴⁸⁾ Die Werte für die Qualitätsindikatoren aus Anhang 3 beruhten auf Methoden und Kriterien, die mit dem MIT vereinbart worden waren.⁽²⁴⁹⁾ Trenitalia musste dem MIT einen Jahresbericht über die erbrachte Dienstleistung und deren Qualität vorlegen, dem geeignete und vollständige Unterlagen über die tatsächlich erbrachten Leistungen und alle Informationen beigefügt waren, die für die Überprüfung der Einhaltung der vertraglichen Verpflichtungen, einschließlich der Qualitätsziele, erforderlich waren.⁽²⁵⁰⁾
- (414) Darüber hinaus war Trenitalia verpflichtet, alle mit der Erbringung dieser Dienstleistungen verbundenen Nebentätigkeiten zu planen und zu koordinieren, (z. B. planmäßige und außerplanmäßige Wartung sowie regelmäßige Inspektionen der Fahrzeuge, optimale Sicherheitsbedingungen sowie administrative und kommerzielle Tätigkeiten zur Unterstützung der Dienstleistungsverwaltung).⁽²⁵¹⁾

⁽²⁴⁴⁾Nach dem Entwurf vom 4. März 2009 musste Trenitalia mindestens 12,8 Mio. Zugkilometer bereitstellen, während diese Zahl im Vertragsentwurf vom 29. Oktober 2010 auf 11,9 Mio. Zugkilometer reduziert wurde.

⁽²⁴⁵⁾ 14 Mio. Zugkilometer, die 2009 tatsächlich erbracht wurden, abzüglich 11,9 Mio. Zugkilometer, vereinbart am 29. Oktober 2010 = 2,1 Mio. Zugkilometer, die von Trenitalia im Jahr 2009 bereitgestellt und nicht entschädigt wurden.

⁽²⁴⁶⁾ Insbesondere für alle Marktteilnehmer, die die unter Anhang 1 fallenden interregionalen Verbindungen der Schienengüterverkehrsdienste beantragten, mussten diese mit einem „Mindesteffizienzniveau“ erbracht werden, d. h. einen Unterschied zwischen den Kosten und Einnahmen pro Zugkilometer für den beantragten Dienst von mehr als 19 EUR pro Zugkilometer und von mehr als 73 % der Gesamtkosten. Diese Bestimmungen dienten im Wesentlichen der Wahrung des wirtschaftlichen Gleichgewichts des Vertrags und beeinträchtigten die Kontinuität der Dienstleistung nicht.

⁽²⁴⁷⁾ In Artikel 7 Absatz 3 des dritten Vertrags wird klargestellt, dass die Parteien gegenseitig anerkannt haben, dass das für die Jahre 2009–2014 geplante Angebot dem Anhang 1 des dritten Vertrags entspricht.

⁽²⁴⁸⁾ Artikel 4 Absatz 6 des dritten Vertrags.

⁽²⁴⁹⁾ Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a des dritten Vertrages.

⁽²⁵⁰⁾ Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c des dritten Vertrages.

⁽²⁵¹⁾ Artikel 4 Absatz 2 des dritten Vertrags.

- (415) Die Kommission stellt fest, dass der dritte Vertrag darauf abzielte, ein Mindestnetz von Dienstleistungen und nicht einzelne Verbindungen, d. h. eine minimale Präsenz eines über Süditalien verteilten Netzes von Linien und Verbindungen mit ihren Ausgangs-/Bestimmungsorten, sicherzustellen. Durch diese Verpflichtung, Dienste „auf Nachfrage“ zu erbringen, wurde sichergestellt, dass das Angebot an Schienengüterverkehrsdiensten die Nachfrage der Nutzer in Bezug auf Regelmäßigkeit und Kapazität widerspiegelte. Darüber hinaus sah der Vertrag besondere Qualitätsstandards für die Dienstleistung vor. ⁽²⁵²⁾
- (416) Vor diesem Hintergrund ist die Kommission der Auffassung, dass die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, die Gegenstand des dritten Vertrags sind, gemäß Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in die Kategorie „Verkehrsdienste, die bestimmten Anforderungen an die Kontinuität, Regelmäßigkeit, Kapazität und Qualität genügen“, fallen.

8.4.3.1.3. Im Betrauungsakt spezifizierte Elemente

- a) Art der zu erbringenden öffentlichen Dienstleistung (Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69)
- (417) Wie in den Erwägungsgründen 411 bis 416 erläutert, wurden im dritten Vertrag die Standards für Kontinuität, Regelmäßigkeit, Kapazität und Qualität der Trenitalia übertragenen Schienengüterverkehrsdienste festgelegt.
- (418) Die Kommission stellt fest, dass bei diesen Diensten unter anderem soziale und ökologische Faktoren berücksichtigt wurden. Wie in Erwägungsgrund 326 erwähnt, können die Mitgliedstaaten nach Artikel 1 Absatz 4 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 mit einem Verkehrsunternehmen öffentliche Dienstleistungsaufträge schließen, „[u]m insbesondere unter Berücksichtigung sozialer, umweltpolitischer und landesplanerischer Faktoren eine ausreichende Verkehrsbedienung sicherzustellen“. Wie Italien erläuterte (Erwägungsgrund 165), sollte mit dem dritten Vertrag sichergestellt werden, dass unter wirtschaftlich tragfähigen Bedingungen eine Alternative für den Schienenverkehr im Vergleich zum vorherrschenden Straßenverkehr angeboten wurde. Mit dem Vertrag wurde nicht nur ein verkehrspolitisches Ziel, sondern auch Ziele der Umwelt- und Raumordnungspolitik sowie des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts verfolgt. Er sollte den regionalen Zusammenhalt und das territoriale Gleichgewicht zwischen Nord- und Süditalien stärken und gleichzeitig eine nachhaltige Alternative zum Straßenverkehr bieten. Im dritten Vertrag wurden die von Trenitalia zu bedienenden Ausgangs- und Bestimmungsregionen im Rahmen der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes eindeutig genannt, was ausreicht, um davon auszugehen, dass die Anforderungen von Artikel 1 Absatz 4 und Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 erfüllt sind.
- (419) Aus diesen Gründen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Art der im Rahmen des dritten Vertrags zu erbringenden öffentlichen Verkehrsdienste im Einklang mit Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in Verbindung mit Artikel 1 Absatz 4 derselben Verordnung hinreichend definiert war.
- b) Preis der unter den Vertrag fallenden Dienstleistungen (Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69)
- (420) Im dritten Vertrag wurde die Höhe des Ausgleichs festgelegt, der Trenitalia für die Erbringung der Dienstleistungen gewährt wurde, d. h. der Preis der zu erbringenden Dienstleistungen und die Berechnungsmethode.
- (421) Der Höchstbetrag der jährlichen Ausgleichsleistung wurde unter Berücksichtigung der verfügbaren öffentlichen Mittel und der erwarteten Entwicklung der Kosten und Einnahmen Trenitalias während der Laufzeit des Vertrags festgelegt, die im Wirtschafts- und Finanzplan von Trenitalia (Anhang 2 des Vertrags) ausgewiesen sind. Der tatsächlich an Trenitalia gezahlte Ausgleich deckte die Differenz zwischen den Einnahmen aus dem Verkehr und den Kosten im Zusammenhang mit der Erfüllung der Verpflichtung des öffentlichen Dienstes ab, die im Nachhinein überprüft wurde (siehe Erwägungsgründe 99 und 100).

⁽²⁵²⁾ Anhang 3 des dritten Vertrags.

- (422) Der dritte Vertrag enthielt spezifische Vorschriften für die Zahlung des Ausgleichs (siehe Erwägungsgrund 99) und die Rückzahlung von Beträgen, die über die jährliche tatsächliche Belastung von Trenitalia hinausgingen und in den dem MIT übermittelten zertifizierten Abschlüssen ausgewiesen waren. In jedem Fall durfte der Ausgleich die in Artikel 9 Absatz 1 des Vertrags (für die Jahre 2009–2011) genannten oder gemäß Artikel 11 des Vertrags (für die Jahre 2012–2014) festgesetzten Höchstbeträge nicht überschreiten und sollte innerhalb der Grenzen der im öffentlichen Haushalt zugewiesenen Mittel gemäß Anhang 2 des Vertrags liegen. Die Kommission stellt fest, dass Trenitalia am 21. Dezember 2010 einen Ausgleich für die in den Jahren 2009 und 2010 erbrachten Dienstleistungen und nur bis zu der im Oktober 2010 vereinbarten Obergrenze von 11,9 Mio. Zugkilometer erhalten hat. ⁽²⁵³⁾
- (423) Die Kommission ist daher der Auffassung, dass der dritte Vertrag die in Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 geforderten Elemente enthielt, wonach in dem Vertrag der Preis der von ihm abgedeckten Dienstleistungen und die Einzelheiten zu den finanziellen Beziehungen zwischen den beiden Parteien anzugeben sind.
- c) Vorschriften für Vertragszusätze und Vertragsänderungen (Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69)
- (424) Vertragszusätze und Vertragsänderungen konnten nur im Einvernehmen zwischen den Parteien erfolgen.
- (425) Trenitalia musste dem MIT jede Änderung des geplanten Angebots aufgrund einer Verringerung oder einer Überschreitung von mehr als 1 % des Gesamtbetrags der im dritten Vertrag bereitgestellten Zugkilometer vorschlagen. ⁽²⁵⁴⁾ Das geplante Angebot konnte von den Parteien auch bei Abweichungen zwischen den geplanten und den angefallenen Betriebskosten von mehr als 10 % (Über- oder Unterschreitung) der in Anhang 2 genannten Gesamtkosten geändert werden, sofern diese Abweichung nicht auf das Verhalten von Trenitalia zurückzuführen war. ⁽²⁵⁵⁾ Unterbrechungen und Änderungen der Verkehrsdienste aufgrund von Ereignissen, die Trenitalia zuzurechnen waren, führten zu einer Kürzung des Ausgleichs im Verhältnis zu den nicht bereitgestellten Zugkilometern. ⁽²⁵⁶⁾ Falls erforderlich, konnten die Parteien innerhalb von sechs Monaten nach Registrierung des Vertrags beschließen, das geplante Angebot und die Bedingungen des wirtschaftlichen und finanziellen Gleichgewichts des Vertrags für den Zeitraum 2012–2014 zu aktualisieren; diese Aktualisierung musste der Formel in Anhang 5 des dritten Vertrags entsprechen. ⁽²⁵⁷⁾ Von dieser Klausel wurde nie Gebrauch gemacht.
- (426) Die Kommission ist der Auffassung, dass der dritte Vertrag mit Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 im Einklang steht, der die Aufnahme von Regeln für Vertragszusätze oder Vertragsänderungen in den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen erforderte.
- d) Laufzeit des Vertrags (Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe d der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69)
- (427) Der dritte Vertrag deckte den Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis zum 31. Dezember 2014 ab und enthielt eine Klausel (Artikel 6 Absatz 2) zur Verlängerung seiner Gültigkeit (unter denselben Bedingungen) um höchstens zwölf Monate, wenn das MIT dies spätestens sechs Monate vor Ablauf des Vertrags verlangte.
- (428) Die Kommission ist der Auffassung, dass die Gültigkeitsdauer des Vertrags gemäß Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe d der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 eindeutig festgelegt wurde.
- e) Strafen (Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe e der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69)
- (429) Im Falle der Nichteinhaltung des dritten Vertrags unterlag Trenitalia einem System von Sanktionen, die von dem zu zahlenden Ausgleich abzuziehen waren (siehe Erwägungsgrund 101).

⁽²⁵³⁾ Trenitalia erhielt keinen Ausgleich für die 2009 erbrachten Leistungen, die über diesen Schwellenwert hinaus erbracht wurden (14 Mio. Zugkilometer statt 11,9 Mio. Zugkilometer).

⁽²⁵⁴⁾ Artikel 7 Absätze 1 und 2 des dritten Vertrags.

⁽²⁵⁵⁾ Artikel 10 Absatz 2 des dritten Vertrags.

⁽²⁵⁶⁾ Artikel 8 Absatz 4 des dritten Vertrags.

⁽²⁵⁷⁾ Artikel 11 des dritten Vertrags. Anhang 5 enthielt eine spezifische Formel für die mögliche Änderung des wirtschaftlichen Gleichgewichts des Vertrags, um sicherzustellen, dass der Ausgleich in angemessenem Verhältnis zu den von Trenitalia getragenen Kosten stand.

- (430) Für den Fall eines Verstoßes gegen die vertraglichen Verpflichtungen sah Artikel 13 des dritten Vertrags je nach Schwere des Verstoßes unterschiedliche Sanktionen vor. In Artikel 13 Absätze 7 bis 14 sind die unterschiedlichen Sanktionsbeträge für bestimmte Verstöße festgelegt. Für jeden in den genannten Klauseln nicht ausdrücklich genannten Verstoß sah Artikel 13 Absatz 15 eine Sanktion in Höhe von höchstens 50 000 EUR vor. In Anhang 3 war eine spezifische Sanktion für die Nichteinhaltung der Qualitätsziele vorgesehen.
- (431) Die Kommission ist der Auffassung, dass die oben genannten Bestimmungen mit Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe e der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 im Einklang stehen, wonach die öffentlichen Dienstleistungsaufträge die Sanktionen bei Nichteinhaltung des Vertrags abdecken müssen.

8.4.3.1.4. Verhältnismäßigkeit des Ausgleichs

- (432) In Bezug auf die Höhe des Ausgleichs muss die Kommission prüfen, ob der Ausgleich nicht über das hinausgeht, was erforderlich war, um die bei der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes entstandenen Kosten unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns zu decken (siehe Erwägungsgrund 382).
- (433) Die Kommission stellt fest, dass Anhang 2 des dritten Vertrags detaillierte Tabellen über die von Trenitalia bei der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes getragenen Mehrkosten enthielt. Im Wirtschafts- und Finanzplan in Anhang 2 wurde der geplante Betrag für jede Art von Mehrkosten für jedes Jahr der Laufzeit des dritten Vertrags sowie ein Gesamthöchstbetrag des Ausgleichs für jedes Jahr der Laufzeit des dritten Vertrags angegeben.

Tabelle 11

Methode zur Berechnung des Ausgleichs im Rahmen des dritten Vertrags — Auszug aus dem Wirtschafts- und Finanzplan von Trenitalia in Anhang 2 des dritten Vertrags

(Mio. EUR)

		2009	2010	2011	2012	2013	2014
A1	Beihilfefähige Kapitalerstattungs- und Vergütungskosten	38,9	39,2	39,4	39,6	40,0	40,3
A2	Kapitalerstattung und Vergütungskosten	38,9	39,2	39,4	39,6	40,0	40,3
b1.1	Maut	32,9	32,9	32,9	32,9	32,9	32,9
b1.2	Zugverkehr	22,6	19,1	17,1	16,2	16,2	16,2
b1.3	Flottenmanagement	14,0	11,3	10,0	9,3	9,3	9,3
b1.4	Zugführung	58,1	47,0	39,8	36,7	36,7	36,7
b1.5	Rangieren und Zugbildung	56,6	42,1	36,5	33,8	33,8	33,8
b1.6	Wartung	32,7	26,4	22,8	21,1	21,1	21,1
b1.7	Vertriebskosten	6,1	4,9	4,2	3,9	3,9	3,9
b1.8	Personal (Industrie, Vertrieb und Support)	26,0	21,1	18,2	16,8	16,8	16,8

(Mio. EUR)

		2009	2010	2011	2012	2013	2014
b1.9	Nicht berücksichtigte Kosten	*	21,1	10,9	10,4	10,4	10,4
b1.10	Zinskosten für Abfindungen	*	*	3,7	3,7	3,7	3,7
b1.11	Steuer auf die Arbeitskosten	2,0	1,9	1,8	1,8	1,8	1,8
B1	Beihilfefähige Betriebskosten	251,1	227,9	197,9	186,5	186,5	186,5
b2	Nicht beihilfefähige Betriebskosten (wirtschaftlicher Grundsatz)	*	*	*	*	*	*
b3	Rückstellungen für Umstrukturierungskosten	*	*	*	*	*	*
b4	Abschreibungen von Vermögenswerten	*	*	*	*	*	*
B2	Einschließlich Betriebskosten	251,1	227,9	197,9	186,5	186,5	186,5
C1	BEIHILFEFÄHIGE KOSTEN INSGESAMT	290,0	267,0	237,3	226,2	226,5	226,8
C2	IN DIE VERGÜTUNG EINBEZOGENE GESAMTKOSTEN	290,0	267,0	237,3	226,2	226,5	226,8
d1	Einnahmen aus dem Verkehr	116,4	124,2	131,8	140,1	140,1	140,1
d2	Nebeneinnahmen						
d2	Vom Staat zu tragende Gebühren für Dienstleistungsaufträge	92,4	107,0	107,0	107,0	107,0	107,0
d4	Anreize für den kombinierten Verkehr	*	*	*	*	*	*
d5	Gebühren (Einbeziehung der Zuweisungen, ohne MwSt.)	*	*	*	*	*	*
d6	Von den Regionen zu tragende Gebühren für Dienstleistungsaufträge	*	*	*	*	*	*
d3	„C-Quote“ aus Vorjahren	5,9	0,6	*	*	*	*
D	GESAMTBETRAG DER EINNAHMEN	214,8	231,8	238,8	247,1	247,1	247,1

- (434) Zunächst geht aus Tabelle 11 hervor, dass alle darin *aufgeführten Kostenpositionen* unmittelbar mit der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des dritten Vertrags in Zusammenhang standen. Italien berücksichtigte alle beihilfefähigen Betriebskosten, die sich auf den direkten Betrieb der von Trenitalia erbrachten Schienengüterverkehrsdienste zur Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des dritten Vertrags beziehen. Italien berücksichtigte auch die von Trenitalia getragenen Kapitalkosten, insbesondere in Bezug auf die Amortisierung und Abschreibung der Vermögenswerte, die zur Erfüllung dieser Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes verwendet wurden. Darüber hinaus wurde in den jährlichen Zertifizierungen des unabhängigen Wirtschaftsprüfers festgestellt, dass Trenitalia die korrekten Parameter für die Zuweisung der Kosten verwendet hat, die unmittelbar mit den im Rahmen des dritten Vertrags erbrachten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes in Verbindung standen, und der Kosten, die im Zusammenhang mit dem Betrieb der gewerblichen Schienengüterverkehrstätigkeit des Frachtgeschäfts von Trenitalia standen (siehe Erwägungsgrund 100). Die Kommission überprüfte diese Zertifizierungen.
- (435) In Bezug auf die *Einnahmen* ist die Kommission der Auffassung, dass im Wirtschafts- und Finanzplan von Trenitalia alle relevanten Einnahmen berücksichtigt wurden, mit Ausnahme möglicher Nebeneinnahmen.⁽²⁵⁸⁾ Trenitalia verzeichnete während der Ausführung des dritten Vertrags tatsächlich Nebeneinnahmen, und diese Einnahmen hätten daher bei den Mehreinnahmen berücksichtigt werden müssen. Dennoch stellt die Kommission fest, dass selbst bei Berücksichtigung der Nebeneinnahmen, die während der Ausführung des dritten Vertrags tatsächlich verzeichnet wurden (ca. 6 Mio. EUR pro Jahr, d. h. 30 Mio. EUR während der Laufzeit des dritten Vertrags), die gesamten Mehreinnahmen im Wirtschafts- und Finanzplan von Trenitalia immer noch weit unter den projizierten Mehrkosten liegen würden (siehe Zeilen d1 und C2 in Tabelle 11). Die nicht erfolgte Berücksichtigung von Nebeneinnahmen in die Parameter zur Bestimmung der Höhe des Ausgleichs hat daher keinen Einfluss auf die Beurteilung der Verhältnismäßigkeit des Ausgleichs (in Tabelle 11 und Tabelle 12 als „Vom Staat zu tragende Gebühren für Dienstleistungsaufträge“ gekennzeichnet) gemäß dem dritten Vertrag, da dieser Ausgleich die Gesamtkosten nicht überstieg, die Trenitalia für die Erfüllung der im Rahmen des dritten Vertrags erbrachten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes zu tragen hatte. Aus Tabelle 12 geht hervor, dass Italien unter Berücksichtigung der entsprechenden Ausgleichszahlungen den Nettogesamtverlust für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des dritten Vertrags im Wirtschafts- und Finanzplan von Trenitalia auf 47,53 Mio. EUR geschätzt hat.

Tabelle 12

Prognostizierte Nettoergebnisse von Trenitalia im Rahmen des dritten Vertrags (Mio. EUR)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Insgesamt
<i>Beihilfefähige Kosten</i>	290,0	267,0	237,3	226,2	226,5	226,8	1 473,80
<i>Vom Staat zu tragende Gebühren für Dienstleistungsaufträge</i>	92,4	107,0	107,0	107,0	107,0	107,0	627,40
<i>Einnahmen aus dem Verkehr</i>	116,4	124,2	131,8	140,1	140,1	140,1	799,20
<i>Gesamteinnahmen</i>	214,8	231,8	238,8	247,1	247,1	247,1	1 426,27
Nettoergebnis	[75,30]	[35,53]	1,50	20,90	20,60	20,30	[47,53]

- (436) Zweitens stellt die Kommission fest, dass die nachträgliche Quantifizierung des an Trenitalia gezahlten Ausgleichs auf den tatsächlich von Trenitalia getragenen Kosten und der Höhe des eingesetzten Kapitals beruhte und auf den Betrag der im Staatshaushalt zugewiesenen Mittel begrenzt war. Wie aus Tabelle 13 hervorgeht, lag der Gesamtbetrag der im Rahmen des dritten Vertrags an Trenitalia gezahlten Beihilfen nicht über: a) dem Gesamtbetrag des im Wirtschafts- und Finanzplan veranschlagten und schließlich gewährten Ausgleichs; b) den im Wirtschafts- und Finanzplan veranschlagten Nettogesamtkosten von Trenitalia und den tatsächlich getragenen Kosten.

⁽²⁵⁸⁾ Nebeneinnahmen sind Erträge aus anderen Gütern oder Dienstleistungen als dem Kerngeschäft eines Unternehmens (in diesem Fall Schienengüterverkehrsdienste).

Tabelle 13

Ausgleich im Rahmen des dritten Vertrags

(Mio. EUR)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Insgesamt
<i>Geschätzter Ausgleich</i>	92,4	107,0	107,0	107,0	107,0	107,0	627,40
<i>Gewährter Ausgleich</i>	92,4	106,7	107,0	106,1	106,1	105,2	623,50
<i>Gezahlte Ausgleichsleistung</i>	92,4	106,6	102,5	106,0	103,6	101,0	612,10
<i>Prognostizierte Nettokosten Trenitalias</i>	290,0	267,0	237,3	226,2	226,5	226,8	1 473,80
<i>Tatsächlich getragene Nettokosten Trenitalias</i>	200,0	179,6	138,0	131,0	113,7	92,9	855,20

- (437) Vor diesem Hintergrund ist die Kommission der Auffassung, dass der Gesamtausgleich, den Trenitalia im Rahmen des dritten Vertrags erhalten hat, nicht über das zur Deckung der Nettokosten der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes erforderliche Maß hinausgeht und daher verhältnismäßig war. Dies bedeutet, dass auch der bis zum 3. Dezember 2012 gezahlte Ausgleich verhältnismäßig war.
- (438) Die Schlussfolgerung zur Verhältnismäßigkeit des Gesamtausgleichs, der im Rahmen des dritten Vertrags an Trenitalia gezahlt wurde, lässt die Beurteilung der anderen Voraussetzungen unberührt, die nach Artikel 93 AEUV erfüllt sein müssen, um die nach dem 3. Dezember 2012 gezahlten Ausgleichszahlungen für mit dem Binnenmarkt vereinbar zu erklären.

8.4.3.2. Schlussfolgerung

- (439) Aus diesen Gründen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass alle im dritten Vertrag enthaltenen Verpflichtungen mit Artikel 1 Absatz 4 und Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 sowie mit den allgemeinen Grundsätzen des Vertrags im Einklang stehen. Daher stellt der Ausgleich, der Trenitalia bis zum 3. Dezember 2012 im Rahmen des dritten Vertrags gezahlt wurde, eine mit dem Binnenmarkt vereinbare staatliche Beihilfe dar.

8.4.3.3. Vereinbarkeit der nach dem 3. Dezember 2012 gemäß Artikel 93 AEUV geleisteten Zahlungen

8.4.3.3.1. Vorliegen einer echten DAWI

- (440) Für die Beurteilung des Vorliegens einer echten Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse im Sinne von Artikel 93 AEUV ist zu prüfen, ob Italien bei der Definition der vom dritten Vertrag erfassten DAWI einen offensichtlichen Fehler begangen hat.
- (441) Diese Bewertung erfolgt unter Berücksichtigung der Urteile des Gerichts in den Rechtssachen Andersen⁽²⁵⁹⁾ und SNCM⁽²⁶⁰⁾, wobei jedoch die Besonderheiten des sektorspezifischen Rechtsrahmens berücksichtigt werden. In diesem Zusammenhang stellt die Kommission fest, dass der Ermessensspielraum der Mitgliedstaaten in Bezug auf die Festlegung von Inhalt und Umfang der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse im Schienengüterverkehr nicht durch Sekundärrecht auf Unionsebene eingeschränkt ist. Es wird auf Artikel 93 AEUV verwiesen, wonach Beihilfemaßnahmen mit dem Binnenmarkt vereinbar sind, wenn sie „der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen“.

⁽²⁵⁹⁾ Urteil vom 18. Januar 2017, Andersen/Kommission, T-92/11, RENV, ECLI:EU:T:2017:14, Rn. 69 und 70.

⁽²⁶⁰⁾ Urteil vom 1. März 2017, SNCM/Kommission T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, Rn. 134 und 135.

- (442) Daraus wird die Kommission eine kumulative Bewertung folgender Faktoren vornehmen:
1. der betreffende Verkehrsbedarf im Hinblick auf das legitime Ziel des Allgemeininteresses, das der betreffende Mitgliedstaat verfolgt (d. h. das Bestehen eines tatsächlichen Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen);
 2. inwieweit könnten die Marktkräfte allein diesen Bedarf decken (d. h. das Vorliegen eines Marktversagens, das die Beihilfe zur Erfüllung des oben genannten Bedarfs an Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes erforderlich macht);
 3. waren die öffentlichen Dienstleistungsaufträge im Hinblick auf das von dem betreffenden Mitgliedstaat verfolgte öffentliche Ziel die am wenigsten wettbewerbsverzerrenden Maßnahmen, um diesen Mangel zu beheben (d. h. die Geeignetheit der Beihilfe).

8.4.3.3.1.1. Tatsächlicher Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen

- (443) Italien zufolge zielte der dritte Vertrag darauf ab, den Schienengüterverkehr sicherzustellen, um den regionalen Zusammenhalt zwischen Nord- und Süditalien zu stärken. Italien argumentierte, dass die Beibehaltung einer zumindest minimalen Verkehrsträgeralternative für den Schienengüterverkehr in Süditalien von grundlegender Bedeutung für die Endnutzer und die gesamte Gemeinschaft sei, auch um eine massive Verlagerung des Verkehrs auf die Straße zu vermeiden (Erwägungsgrund 165).
- (444) Das Hauptziel, das Italien im vorliegenden Fall verfolgte, war der territoriale wirtschaftliche und soziale Zusammenhalt zwischen Nord- und Süditalien durch die Organisation eines interregionalen Schienengüterverkehrsdienstes. Zu diesem Zweck stellte Italien fest, dass in Süditalien ein Mindestnetz von Schienengüterverkehrsdiensten anstelle individueller Verbindungen sichergestellt werden musste. Dieses Netz sollte die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten nach/von Süditalien ermöglichen. Darüber hinaus sollte es einem umwelt- und raumordnungspolitischen Ziel dienen, indem ein sichereres und umweltfreundlicheres Güterverkehrssystem gefördert wurde.
- (445) Die Kommission ist der Auffassung, dass die von Italien festgelegten Ziele des territorialen wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts sowie der Umwelt- und Raumordnungspolitik legitim und nicht mit offensichtlichen Fehlern behaftet sind, da die Organisation interregionaler Schienengüterverkehrsdienste eine wichtige Rolle bei der Stärkung des regionalen Zusammenhalts spielen und gleichzeitig eine nachhaltige Alternative zum Straßenverkehr bieten kann.
- (446) Im Jahr 2008, zwei Jahre nachdem Trenitalias Wettbewerber ihre Tätigkeit in Süditalien aufgenommen hatten, war das Warenvolumen zwischen Nord- und Süditalien im Vergleich zum Verkehr in Norditalien relativ gering.⁽²⁶¹⁾ Wie von Italien angegeben, wurde dieses Volumen von den Behörden der Regionen Süditaliens als unzureichend angesehen (Erwägungsgrund 229) und würde angesichts des von Trenitalia angekündigten Plans, ihre defizitären Schienengüterverkehrsdienste ohne öffentliche Ausgleichsleistungen zu reduzieren, noch weiter zurückgehen (Erwägungsgrund 216).
- (447) Italien war der Ansicht, dass die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten in Süditalien mangels angemessener Unterstützungsmaßnahmen wahrscheinlich nicht mehr angeboten würde. Dies hätte sich negativ auf den regionalen Zusammenhalt ausgewirkt, da das Ungleichgewicht im Güterverkehr zwischen Nord- und Süditalien auch im Straßen-⁽²⁶²⁾ und Luftverkehr⁽²⁶³⁾ bestand. Aus diesen Gründen ist die Kommission der Auffassung, dass es selbst ohne eine öffentliche Konsultation genügend Anhaltspunkte dafür gibt, dass eine öffentliche Förderung des Schienengüterverkehrs erforderlich war. Diese Auffassung wurde auch dadurch bestätigt, dass intermodale Terminals und Plattformen hauptsächlich in Norditalien und nur wenige Anlagen in Süditalien vorhanden waren.

⁽²⁶¹⁾ Italien wies insbesondere nach, dass der Schienengüterverkehr in den Regionen Süditaliens 2008 nur 10 % des gesamten in Italien beförderten Güteraufkommens ausmachte, wobei sich 60 % davon auf die vier Regionen Norditaliens (Emilia Romagna, Lombardei, Piemont und Venetien) konzentrierten. Wie die FS-Gruppe in ihrer Stellungnahme (Erwägungsgrund 214) ausführte, stellten die Wettbewerber von Trenitalia nur einen sehr geringen Teil der ohnehin sehr begrenzten Schienengüterverkehrsdienste in Süditalien bereit.

⁽²⁶²⁾ Ohne den Schienenverkehr konnte der Straßenverkehr den Güterverkehrsbedarf Süditaliens nicht decken. Im Jahr 2007 machte der Straßengüterverkehr von Nord- nach Süditalien und umgekehrt nur weniger als 2,5 % des gesamten Güterkraftverkehrs aus. Im Jahr 2008 machte der Straßengüterverkehr 90 % des gesamten nationalen Güterverkehrs aus. Siehe Bericht über den Zustand der Verkehrsinfrastruktur in Italien, Uniontrasporti, Februar 2011.

⁽²⁶³⁾ Ohne den Schienenverkehr wäre der Luftverkehr nicht in der Lage, den Frachtbedarf Süditaliens zu decken. Der Luftfrachtverkehr konzentrierte sich im Wesentlichen auf die Regionen Norditaliens, wobei das Verkehrsaufkommen von den Flughäfen in Süditalien aus sehr gering war. Güter, die von Flughäfen in Süditalien aus befördert wurden, machten 2010 nur 3 % des nationalen Luftfrachtverkehrs aus.

- (448) Darüber hinaus vertrat Italien die Auffassung, dass der Schienengüterverkehr eine Verkehrsverlagerung auf den Straßenverkehr verhindern könnte, was Unfälle und Staus, insbesondere im Straßennetz in Süditalien, erhöhen könnte. In diesem Zusammenhang nimmt die Kommission die besonderen Umstände zur Kenntnis, die sich insbesondere aus der Inselverbindung zwischen Sizilien und dem Festland sowie aus dem Zustand von Teilen des Straßennetzes in einigen Regionen Süditaliens (z. B. in Kalabrien) ergeben, wie in der PWC-Studie hervorgehoben wurde (siehe Erwägungsgründe 235 bis 237). Eine Zunahme des Straßengüterverkehrs zwischen Nord- und Süditalien hätte möglicherweise nicht nur zu einer Zunahme der Umweltverschmutzung, sondern auch zu einer Erhöhung der Risiken für die Straßenverkehrssicherheit geführt. ⁽²⁶⁴⁾
- (449) Die Tatsache, dass sich der dritte Vertrag auf interregionale Verbindungen und nicht auf einzelne Streckenverbindungen konzentrierte, führt nicht dazu, dass der Umfang der DAWI mit dem Ziel des regionalen Zusammenhalts unvereinbar ist. Aus den nachstehend dargelegten Gründen (Erwägungsgründe 450 bis 452) ist die Kommission der Auffassung, dass der Ansatz der interregionalen Verbindungen aufgrund der Merkmale des Schienengüterverkehrs gerechtfertigt war und dem Ziel des regionalen Zusammenhalts nicht zuwiderlief.
- (450) Erstens ist der Eisenbahnverkehr netzgebunden organisiert und bedient mehrere Bahnhöfe auf derselben Strecke sowie mehrere Strecken auf derselben interregionalen Verbindung.
- (451) Zweitens handelt es sich bei den Endnutzern, insbesondere beim Güterverkehr, nicht nur um industrielle Marktteilnehmer, sondern auch um Speditionsunternehmen, die entsprechend dem Bedarf der Kunden Punkt-zu-Punkt-Verkehrsdienste anbieten. Daher hält es die Kommission im Interesse des territorialen Zusammenhalts für angemessen, sich auf die Schienengüterverkehrsdienste zu konzentrieren, die auf der Ebene der interregionalen Verbindungen und nicht auf einer niedrigeren Ebene erbracht werden.
- (452) Schließlich stellt die Kommission fest, dass mit den 11,9 Mio. Zugkilometern pro Jahr, die dem Umfang des Vertrags entsprechen, ein Gleichgewicht zwischen dem in den Erwägungsgründen 443 bis 445 ermittelten Transportbedarf und den Haushaltszwängen Italiens hergestellt werden sollte. Diese Zugkilometer bezogen sich auf das gesamte Hoheitsgebiet Italiens (unabhängig von den zu bedienenden Strecken), um das System flexibel genug zu halten, den größtmöglichen Güterverkehrsbedarf zu decken und eine möglichst große Reichweite zu gewährleisten. Italien zufolge war eine solche Flexibilität erforderlich, da sich die Nachfrage nach Schienengüterverkehr nicht nur von Region zu Region, sondern auch jährlich je nach Industrieproduktion unterscheidet.
- (453) In Anbetracht der vorstehenden Umstände kommt die Kommission zu dem Schluss, dass Italien ohne offensichtlichen Fehler die Notwendigkeit von Schienengüterverkehrsdiensten auf bestimmten interregionalen Verbindungen zur Verbesserung des territorialen Zusammenhalts definiert hat.

8.4.3.3.1.2. Fehlendes kommerzielles Angebot an Schienengüterverkehrsdiensten auf dem Markt

- (454) FerCargo brachte vor, dass ihre Mitglieder in Bezug auf Kontinuität, Regelmäßigkeit und Häufigkeit, Kapazität und Entgelte Dienstleistungen hätten gewährleisten können, die mit denen von Trenitalia vergleichbar seien (Erwägungsgrund 206). Im Gegensatz dazu argumentierte Italien, dass die Marktkräfte allein im Zeitraum 2008–2009 zum Zeitpunkt der Festlegung des geografischen Geltungsbereichs und des Umfangs des dritten Vertrags kein ausreichendes Volumen an Schienengüterverkehrsdiensten nach/aus den Regionen Süditaliens erbracht hätten.
- (455) Tabelle 14 enthält auf der Grundlage der von Italien vorgelegten Daten ⁽²⁶⁵⁾ das Angebot (Zugkilometer) der Wettbewerber von Trenitalia für die interregionalen Verbindungen, die 2008 und 2009 unter den dritten Vertrag fielen.

⁽²⁶⁴⁾ Das Straßennetz in Süditalien wies eine unausgewogene Dichte an Autobahnen auf, und einige dieser Autobahnen wurden zum Zeitpunkt der Vergabe des dritten Vertrags in großem Umfang modernisiert (Autobahn A3 zwischen Salerno und Reggio Calabria). In einigen Regionen (Molise, Basilikata und einem großen Teil Apuliens) gab es keine Autobahnen, sodass der Güterverkehr intensiver auf Nationalstraßen betrieben werden musste, wodurch sich das Risiko von Verkehrsüberlastung und Unfällen erhöhte (siehe Bericht über den Zustand der Verkehrsinfrastruktur in Italien, Uniontrasporti, Februar 2011).

⁽²⁶⁵⁾ Seite 44 und 58 der PWC-Studie 3.

Tabelle 14

	Verbindungen		2008		2009	
	Von	Nach	Wettbewerber	Angebot	Wettbewerber	Angebot
1.	Abruzzen	Abruzzen	<i>Linea, Rail One, Ferrovie Adriatico Sangritana</i>	3 800	<i>Ferrovie Adriatico Sangritana</i>	4 200
2.	Kalabrien	Kalabrien	<i>Rail Traction Company</i>	250	<i>Rail Traction Company</i>	300
3.	Kampanien	Kampanien	<i>NordCargo, Rail Traction Company</i>	900	<i>Rail Italia, Rail Traction Company</i>	6 300
4.	Molise	Molise	—	—	—	—
5.	Apulien	Apulien	<i>Linea, Rail One, Ferrovie Adriatico Sangritana</i>	1 000	<i>Ferrottramviaria, Ferrovie Adriatico Sangritana, GTS Rail, Linea, NordCargo</i>	7 100
6.	Sizilien	Sizilien	—	—	—	—
7.	Abruzzen	Basilikata	—	—	—	—
	Basilikata	Abruzzen	—	—	—	—
8.	Abruzzen	Kampanien	—	—	—	—
	Kampanien	Abruzzen	—	—	—	—
9.	Abruzzen	Kalabrien	—	—	—	—
	Kalabrien	Abruzzen	—	—	—	—
10.	Abruzzen	Molise	<i>Ferrovie Adriatico Sangritana</i>	350	—	—
	Molise	Abruzzen	<i>Ferrovie Adriatico Sangritana</i>	350	—	—
11.	Abruzzen	Apulien	<i>Rail One, Ferrovie Adriatico Sangritana</i>	810	<i>Ferrottramviaria, Ferrovie Adriatico Sangritana, NordCargo</i>	34 000
	Apulien	Abruzzen	<i>Rail One, Ferrovie Adriatico Sangritana,</i>	940	<i>Ferrottramviaria, Ferrovie Adriatico Sangritana, NordCargo</i>	34 100
12.	Abruzzen	Sizilien	—	—	—	—
	Sizilien	Abruzzen	—	—	—	—
13.	Basilikata	Kalabrien	—	—	—	—
	Kalabrien	Basilikata	—	—	—	—

	Verbindungen		2008		2009	
	Von	Nach	Wettbewerber	Angebot	Wettbewerber	Angebot
14.	Basilikata	Kampanien	—	—	—	—
	Kampanien	Basilikata	—	—	—	—
15.	Basilikata	Apulien	—	—	Linea	1 000
	Apulien	Basilikata	—	—	Linea	2 300
16.	Basilikata	Sizilien	—	—	—	—
	Sizilien	Basilikata	—	—	—	—
17.	Kalabrien	Kampanien	<i>Rail Traction Company</i>	90 900	<i>Rail Italia, Rail Traction Company</i>	89 600
	Kampanien	Kalabrien	<i>Rail Traction Company</i>	91 600	<i>Rail Italia, Rail Traction Company</i>	89 500
18.	Kalabrien	Apulien	—	—	—	—
	Apulien	Kalabrien	—	—	—	—
19.	Kalabrien	Sizilien	—	—	—	—
	Sizilien	Kalabrien	—	—	—	—
20.	Kampanien	Molise	—	—	—	—
	Molise	Kampanien	—	—	—	—
21.	Kampanien	Apulien	—	—	—	—
	Apulien	Kampanien	—	—	—	—
22.	Kampanien	Sizilien	—	—	—	—
	Sizilien	Kampanien	—	—	—	—
23.	Molise	Kalabrien	—	—	—	—
	Kalabrien	Molise	—	—	—	—
24.	Molise	Apulien	<i>Rail One</i>	200	<i>Ferrotramviaria</i>	400
	Apulien	Molise	—	—	<i>Ferrotramviaria</i>	400
25.	Molise	Sizilien	—	—	—	—
	Sizilien	Molise	—	—	—	—
26.	Apulien	Sizilien	—	—	—	—
	Sizilien	Apulien	—	—	—	—

	Verbindungen		2008		2009	
	Von	Nach	Wettbewerber	Angebot	Wettbewerber	Angebot
27.	Sizilien	Norden	—	—	—	—
	Norden	Sizilien	—	—	—	—
28.	Molise	Norden	—	—	—	—
	Norden	Molise	<i>Rail One</i>	700	—	—
29.	Apulien	Norden	<i>Rail One, Linea</i>	49 000	<i>Linea, NordCargo</i>	90 700
	Norden	Apulien	<i>Rail One, Linea</i>	51 500	<i>Linea, NordCargo</i>	108 000
30.	Kampanien	Norden	<i>NordCargo, Rail Traction Company</i>	187 100	<i>Compagnia Ferroviaria Italiana, NordCargo, Rail Italia, Rail Traction Company</i>	193 500
	Norden	Kampanien	<i>NordCargo, Rail Traction Company</i>	175 600	<i>Compagnia Ferroviaria Italiana, NordCargo, Rail Italia, Rail Traction Company</i>	185 100
31.	Kalabrien	Norden	—	—	—	—
	Norden	Kalabrien	—	—	—	—
32.	Basilikata	Norden	—	—	<i>Linea</i>	105 900
	Norden	Basilikata	—	—	<i>Linea</i>	92 000
33.	Abruzzen	Norden	<i>NordCargo, Linea, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana,</i>	113 800	<i>Ferrovia Adriatico Sangritana, NordCargo, Rail Traction Company</i>	179 800
	Norden	Abruzzen	<i>NordCargo, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana,</i>	116 400	<i>Ferrovia Adriatico Sangritana, Nordcargo</i>	178 100

(456) Die Kommission stellt fest, dass in den Jahren 2008-2009 auf 19 der 33 interregionalen Verbindungen (Hin- und Rückfahrt), die von Trenitalia im Rahmen des dritten Vertrags bedient werden sollten, keine Marktteilnehmer tätig waren. Die 19 Verbindungen, die weder 2008 noch 2009 von Wettbewerbern bedient wurden, waren: Molise/Molise, Sizilien/Sizilien, Abruzzen/Basilikata, Abruzzen/Kampanien, Abruzzen/Kalabrien, Abruzzen/Sizilien, Basilikata/Kalabrien, Basilikata/Kampanien, Basilikata/Sizilien, Kalabrien/Apulien, Kalabrien/Sizilien, Kampanien/Molise, Kampanien/Apulien, Kampanien/Sizilien, Molise/Kalabrien, Molise/Sizilien, Apulien/Sizilien, Sizilien/Norditalien und Kalabrien/Norditalien.

(457) Zu den übrigen 14 interregionalen Verbindungen (Hin- und Rückfahrt), auf denen die Wettbewerber von Trenitalia bereits in den Jahren 2008-2009 tätig waren, gehörten dagegen: Abruzzen/Abruzzen; Kalabrien/Kalabrien; Kampanien/Kampanien; Apulien/Apulien; Abruzzen/Molise; Abruzzen/Apulien; Basilikata/Apulien; Kalabrien/Kampanien; Molise/Apulien; Molise/Norditalien; Apulien/Norditalien; Kampanien/Norditalien; Basilikata/Norditalien; und Abruzzen/Norditalien.

Die 19 interregionalen Verbindungen, die 2008 und 2009 nur von Trenitalia bedient wurden

- (458) Bei den 19 interregionalen Verbindungen, die weder 2008 noch 2009 von Wettbewerbern bedient wurden, konnte nicht von einem raschen Markteintritt der Wettbewerber ausgegangen werden.
- (459) Zum einen verfügten die Wettbewerber damals nicht über die entsprechenden Sicherheitsbescheinigungen für den Betrieb dieser 19 interregionalen Verbindungen — mit Ausnahme der Verbindung Basilikata/Kalabrien (für die GTS ab dem 10. Dezember 2009 eine Bescheinigung besaß) ⁽²⁶⁶⁾ und der Verbindung Kampanien/Apulien (für die Compagnia Ferroviaria Italiana ab dem 29. Dezember 2009 eine Bescheinigung besaß) ⁽²⁶⁷⁾. Die genannten Bescheinigungen waren jedoch auf bestimmte Arten von Fracht beschränkt. ⁽²⁶⁸⁾ Da der vorherige Erwerb solcher Bescheinigungen für den Betrieb der Verbindung erforderlich war ⁽²⁶⁹⁾, musste jedes Eisenbahnunternehmen, das bereit war, seine Tätigkeit auf eine „neue“ Verbindung auszuweiten, einen konkreten Antrag bei der zuständigen nationalen Stelle stellen, die entsprechenden Kosten tragen und die Freigabe der Sicherheitsbescheinigung abwarten, bevor es den Betrieb aufnehmen konnte. ⁽²⁷⁰⁾
- (460) Zweitens garantierte der bloße Besitz der betreffenden Sicherheitsbescheinigung nicht die Erbringung der Dienstleistungen auf der Verbindung, da der Inhaber der Bescheinigung frei entscheiden konnte, welche Verbindungen er wann bedienen wollte. Wie die vorgelegten Daten in Tabelle 14 zeigen, waren die Wettbewerber, die auf einer interregionalen Verbindung tätig waren, in den Jahren 2008 und 2009 nicht unbedingt dieselben, und einige Verbindungen, die 2008 von Wettbewerbern bedient wurden, wurden 2009 nicht bedient (insbesondere Abruzzen/Molise und Norditalien/Molise). Darüber hinaus gibt es auf der Grundlage der von den Beteiligten und Italien vorgelegten Informationen keine Beweise (wie Interessenerklärungen, Geschäftspläne oder Pressemitteilungen), aus denen hervorgeht, dass die Wettbewerber von Trenitalia ohne den dritten Vertrag neue Schienengüterverkehrsdienste auf den 19 interregionalen Verbindungen eingeführt (oder bestehende Dienste erweitert) hätten.
- (461) Letztendlich schließt die Kommission aus, dass die Fähigkeit der Wettbewerber, Dienstleistungen auf den genannten 19 interregionalen Verbindungen zu erbringen, durch den zweiten Vertrag, der bis Ende 2008 in Kraft war, hätte beeinträchtigt werden können. Der zweite Vertrag sah lediglich Tarifpflichten und Betriebspflichten für den Schienengüterverkehr von/nach Sizilien und Sardinien vor. Erstens stellt die Kommission fest, dass Italien der Auffassung war, dass der dritte Vertrag geschlossen werden musste, da der zweite Vertrag ungeeignet war, um eine ausreichende Abdeckung Süditaliens und Verbindungen nach Norditalien zu gewährleisten (siehe Erwägungsgründe 80 bis 83). Zweitens waren bei Ablauf des zweiten Vertrags die Wettbewerber von Trenitalia auf den genannten Verbindungen mit Ausnahme der Verbindungen Kampanien/Apulien und Basilikata/Kalabrien nicht tätig. Der zweite Vertrag konnte sich jedoch nicht auf den kommerziellen Betrieb dieser beiden Verbindungen auswirken, da sie nicht in den Anwendungsbereich des zweiten Vertrags fielen. Die einzige Verpflichtung des öffentlichen Dienstes, die Trenitalia für Verbindungen nach/aus Süditalien auferlegt wurde, waren die Tarifpflichten für den Schienengüterverkehr über eine Entfernung von mehr als 1 000 km. Der Verkehr auf den Verbindungen zwischen Kampanien/Apulien sowie Apulien/Basilikata liegt jedoch deutlich unter diesem Schwellenwert.
- (462) Vor diesem Hintergrund und angesichts der besonderen Umstände und Merkmale dieser 19 interregionalen Verbindungen ist die Kommission der Auffassung, dass im Zeitraum 2008–2009, als der Geltungsbereich des dritten Vertrags festgelegt wurde, die 19 Verbindungen zwischen Regionen, die nicht von Wettbewerbern bedient wurden, von einem Marktversagen betroffen waren. Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Marktkräfte auf diesen 19 interregionalen Verbindungen allein nicht in der Lage waren, den Bedarf an öffentlichen Schienengüterverkehrsdiensten zu decken, die dem von Italien festgelegten Ziel von öffentlichem Interesse entsprachen, und dass die Beihilfe daher erforderlich war, um dieses Ziel zu erreichen.

⁽²⁶⁶⁾ GTS Rail hatte die Sicherheitsbescheinigung am 8. April 2008 beantragt. Informationen abrufbar unter www.ansf.gov.it (zuletzt abgerufen am 15.11.2023).

⁽²⁶⁷⁾ Compagnia Ferroviaria Italiana hatte die Sicherheitsbescheinigung am 31. Oktober 2008 beantragt. Informationen abrufbar unter www.ansf.gov.it (zuletzt abgerufen am 15.11.2023).

⁽²⁶⁸⁾ GTS Rail durfte keine Gefahrgüter auf der Verbindung Basilikata/Kalabrien befördern. Compagnia Ferroviaria Italiana durfte auf der Verbindung Kampanien/Apulien einige Gefahrgüter (z. B. Sprengstoffe und radioaktives Material) nicht befördern. Quelle: www.ansf.gov.it (zuletzt abgerufen am 15.11.2023).

⁽²⁶⁹⁾ Vgl. Artikel 10 des Dekrets von 2003 und Artikel 14 Absatz 1 des Gesetzesdekrets Nr. 162/2007.

⁽²⁷⁰⁾ Um die Sicherheitsbescheinigung zu erhalten, muss das Eisenbahnunternehmen die Einhaltung der spezifischen Anforderungen an den sicheren Verkehr auf der nationalen Eisenbahninfrastruktur nachweisen, die sich aus den zum Zeitpunkt der Ausstellung der Bescheinigung geltenden Sicherheitsvorschriften, technischen Normen und nationalen Normen ergeben. Laut einer von Confcommercio veröffentlichten Studie („Analisi e previsioni per il trasporto merci in Italia“, Oktober 2017, S. 27) dauerte die Erteilung der Bescheinigung in der Regel zwischen sechs Monaten und einem Jahr.

- (463) An dieser Schlussfolgerung ändert auch der schrittweise Markteintritt von Wettbewerbern auf diesen 19 interregionalen Verbindungen nichts, da die Beurteilung des Vorliegens eines Marktversagens zum Zeitpunkt der Betrauung mit den Dienstleistungen erfolgen muss. In jedem Fall haben sich die kommerziellen Tätigkeiten auf diesen Verbindungen während der gesamten Laufzeit des dritten Vertrags als äußerst marginal erwiesen, wie die PWC-Studie 3 bestätigt. Wie Italien erläuterte, musste im Rahmen der Schienengüterverkehrsdienste auf den 19 interregionalen Verbindungen Folgendes bewältigt werden:
- a) objektive Mängel der verfügbaren Eisenbahninfrastruktur in den betreffenden Gebieten, die den Einsatz spezifischer Schienenfahrzeuge erforderten;
 - b) höhere Manövrierkosten, die in der Regel mit dem konventionellen Transport verbunden sind, aufgrund der Kopplung/Entkopplung von Wagen; und
 - c) hohe Nachfragevolatilität und daraus resultierende Unmöglichkeit, sich auf konstante Verkehrsströme und Einnahmen zu verlassen. ⁽²⁷¹⁾
- (464) Insbesondere in Bezug auf Sizilien ist es auch wichtig, die zusätzlichen Infrastrukturgebühren, die für die Fährüberfahrt und die Manövierrdienste zu entrichten waren, sowie die Merkmale des Schienennetzes in Sizilien zu erwähnen, das nur mit einer sehr alten und spezifischen Art von Güterlokomotiven kompatibel war.

Die 14 interregionalen Verbindungen, auf denen die Wettbewerber von Trenitalia bereits in den Jahren 2008 und 2009 tätig waren

- (465) In Bezug auf die verbleibenden 14 interregionalen Verbindungen, auf denen die Wettbewerber von Trenitalia bereits in den Jahren 2008–2009 tätig waren ⁽²⁷²⁾, machten Italien und die FS-Gruppe geltend, dass das Angebot der Wettbewerber von Trenitalia nicht angemessen gewesen sei, weil es (in Bezug auf bediente Strecken, Richtung und Art des Dienstes) zu begrenzt und/oder instabil gewesen sei (Erwägungsgründe 214 und 230 bis 238). Trenitalias Wettbewerber hätten sich die besten Strecken herausgesucht, da sich ihr Angebot auf die rentabelsten Strecken konzentriert und hauptsächlich aus kombinierten Verkehrsdiensten bestanden habe. ⁽²⁷³⁾
- (466) Aus der PWC-Studie 3 geht hervor, dass das Angebot der Wettbewerber auf diesen Verbindungen nicht ausreichte, um die gesamte Nachfrage nach Diensten auf der interregionalen Verbindung in dem betreffenden Jahr zu decken. ⁽²⁷⁴⁾ Darüber hinaus boten Wettbewerber auf einigen interregionalen Verbindungen Schienengüterverkehrsdienste nur in eine Richtung ⁽²⁷⁵⁾ bzw. nur in eine Richtung in Bezug auf eine bestimmte Verkehrsart an ⁽²⁷⁶⁾, während Trenitalia Dienstleistungen in beide Richtungen erbringen musste. Ebenso war das Angebot der Wettbewerber von Trenitalia auf den Verbindungen Kampanien/Norditalien, Abruzzen/Norditalien, Kalabrien/Kampanien und Basilikata/Norditalien ausschließlich im Hinblick auf den kombinierten Schienenverkehr größer als das Angebot von Trenitalia, während Trenitalia auch konventionelle Verkehrsdienste anbieten musste. Schließlich waren die Wettbewerber auf einigen interregionalen Verbindungen nur auf einigen Strecken tätig ⁽²⁷⁷⁾, während Trenitalia alle Strecken bedienen musste, die auf der betreffenden interregionalen Verbindung verfügbar waren.
- (467) Die Kommission ist jedoch der Auffassung, dass diese Elemente nicht ausreichen, um ein Marktversagen auf den genannten 14 interregionalen Verbindungen nachzuweisen.

⁽²⁷¹⁾ Die Nachfrage der Nutzer nach Schienengüterverkehrsdiensten (berechnet als Summe aus dem Angebot von Trenitalia und dem Angebot der Wettbewerber) war nicht homogen, und diese interregionalen Verbindungen verzeichneten mehrere Jahre lang entweder keinen Verkehr oder Verkehr über Entfernungen von weniger als 1 000 Zugkilometern.

⁽²⁷²⁾ D. h. Abruzzen/Abruzzen; Kalabrien/Kalabrien; Kampanien/Kampanien; Apulien/Apulien; Abruzzen/Molise; Abruzzen/Apulien; Basilikata/Apulien; Kalabrien/Kampanien; Molise/Apulien; Molise/Norditalien; Apulien/Norditalien; Kampanien/Norditalien; Basilikata/Norditalien und Abruzzen/Norditalien.

⁽²⁷³⁾ Mit Ausnahme des Angebots aus den Abruzzen, wo die Wettbewerber auch einen sinnvollen Umfang an konventionellen Verkehrsdiensten anboten (die zum Großteil für die Automobilindustrie bestimmt waren).

⁽²⁷⁴⁾ Dies galt auch für Verbindungen wie Kampanien/Norditalien, Apulien/Norditalien, Abruzzen/Apulien und Abruzzen/Norditalien, wo der Anteil der Wettbewerber von Trenitalia zwischen 2008 und 2010 einen ansteigenden Trend aufwies.

⁽²⁷⁵⁾ So boten die Wettbewerber Trenitalias 2008 nur Dienstleistungen von Molise nach Apulien auf der Verbindung Molise/Apulien und nur von Norditalien nach Molise auf der Verbindung Molise/Norditalien an.

⁽²⁷⁶⁾ Dies war der Fall beim Verkehr von den Abruzzen nach Apulien auf der Verbindung Abruzzen/Apulien, bei dem es sich ausschließlich um konventionelle Transporte, hauptsächlich der Automobilindustrie, handelte.

⁽²⁷⁷⁾ Dies war eindeutig der Fall bei den Verbindungen Kampanien/Norditalien und Apulien/Norditalien.

- (468) Um das Vorliegen eines Marktversagens nachzuweisen, das die Aufnahme dieser 14 interregionalen Verbindungen in den dritten Vertrag rechtfertigte, hätte Italien nachweisen müssen, dass der Transportbedarf von den bereits auf dem Markt tätigen Betreibern ohne eine entsprechende Verpflichtung durch die Behörden nicht gedeckt werden konnte. Tatsächlich hat Italien zum Zeitpunkt der Betrauung mit dem dritten Vertrag das bestehende Marktangebot für diese Verbindungen nicht ausreichend berücksichtigt, um ein Marktversagen festzustellen.
- (469) Erstens zeigen die in der PWC-Studie 3 vorgelegten Daten, dass die Wettbewerber von Trenitalia in den Jahren 2009 und 2010 auf einigen dieser Verbindungen bereits eine höhere Anzahl von Zugkilometern als Trenitalia bedienten und dass die Zahl der angebotenen Dienste rasch zunahm. ⁽²⁷⁸⁾ Aus der PWC-Studie 3 geht hervor, dass die privaten Betreiber die Zahl der Zugkilometer zwischen 2007 und 2009 auf den meisten der 14 interregionalen Verbindungen, auf denen sie tätig waren, fast verdoppelt haben. Der Anstieg der Zugkilometer betraf auch einige der Nord-Süd-Verbindungen und trug damit zum Ziel des regionalen Zusammenhalts Italiens bei. ⁽²⁷⁹⁾ Italien hat nicht analysiert, ob dieses bestehende Marktangebot ausreichend zum Ziel des territorialen wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts zwischen Nord- und Süditalien beigetragen hat, wie in Erwägungsgrund 444 dargelegt. Darüber hinaus könnte die zunehmende Zahl von Schienengüterverkehrsdiensten, die von kommerziellen Betreibern zwischen 2007 und 2009 erbracht wurden, ein Zeichen für ihre Bereitschaft gewesen sein, ihre Geschäftstätigkeit auf den 14 interregionalen Verbindungen auszuweiten. In den Fällen, in denen sich das 2009 verzeichnete Verkehrsaufkommen der Wettbewerber als ausreichend erwiesen hat, um die im Jahr 2010 verzeichnete gesamte Nachfrage nach Schienengüterverkehrsdiensten zu decken ⁽²⁸⁰⁾, hätte Italien außerdem weiter prüfen müssen, ob die Dienste von Trenitalia tatsächlich erforderlich waren, um den Verkehrsbedarf auf diesen Verbindungen zu decken ⁽²⁸¹⁾.
- (470) Das Argument, dass private Betreiber nicht über die notwendigen Mittel verfügten, um den gesamten Anwendungsbereich des dritten Vertrags (11,9 Mio. Zugkilometer) abzudecken, ist unerheblich, da die Kapazität der privaten Betreiber für jede der 14 interregionalen Verbindungen hätte bewertet werden müssen, auf denen sie 2008 oder 2009 tätig waren. Der Geltungsbereich des dritten Vertrags hätte nämlich nach Berücksichtigung der Fähigkeit des Marktangebots, den Transportbedarf zu decken, festgelegt werden müssen.
- (471) Zweitens bedeutet die Tatsache, dass Wettbewerber nur einige Strecken auf einer interregionalen Verbindung bedienten, nicht zwangsläufig, dass die gesamte Verbindung zwischen Region unter einem Marktversagen litt. Wie in Erwägungsgrund 451 erwähnt, handelt es sich bei den Endnutzern des Schienengüterverkehrs nicht nur um industrielle Marktteilnehmer, sondern auch um Speditionsunternehmen, die entsprechend dem Bedarf der Kunden Punkt-zu-Punkt-Verkehrsdienste anboten. Italien hat nicht erläutert, warum aus der Sicht dieser Transportunternehmen eine oder mehrere Strecken auf derselben interregionalen Verbindung nicht substituierbar waren. Die Kommission ist der Auffassung, dass eine solche Rechtfertigung ein notwendiges Element gewesen wäre, da Italien selbst beschlossen hat, den Bedarf an öffentlichen Verkehrsmitteln auf der Ebene der interregionalen Verbindung und nicht auf der Ebene der einzelnen Strecken zu definieren.

⁽²⁷⁸⁾ Insbesondere auf der Verbindung Kampanien/Norditalien stellten die Wettbewerber von Trenitalia im Jahr 2009 für den kombinierten Schienengüterverkehr 374 300 Zugkilometer bereit, gegenüber 281 500 Zugkilometern, die von Trenitalia bereitgestellt wurden, und 621 200 Zugkilometer im Jahr 2010 im kombinierten Schienengüterverkehr gegenüber 253 100 Zugkilometern von Trenitalia. Auf der Verbindung Abruzzen/Norditalien stellten die Wettbewerber von Trenitalia im Jahr 2009 im kombinierten Schienengüterverkehr 57 300 Zugkilometer bereit, während Trenitalia keine Dienstleistungen erbrachte und im Jahr 2010 93 400 Zugkilometer im kombinierten Schienengüterverkehr gegenüber 50 900 Zugkilometern von Trenitalia. Auf der Verbindung Kalabrien/Kampanien stellten die Wettbewerber von Trenitalia im Jahr 2009 für den kombinierten Schienengüterverkehr 179 100 Zugkilometer bereit, gegenüber 46 900 Zugkilometern von Trenitalia. Das Angebot der Wettbewerber fiel 2010 auf 7 200 Zugkilometer gegenüber 20 100 Zugkilometern von Trenitalia. Auf der Verbindung Basilikata/Norditalien stellten die Wettbewerber von Trenitalia im Jahr 2009 im kombinierten Schienengüterverkehr 10 000 Zugkilometer und 1 000 Zugkilometer im Jahr 2010 im kombinierten Schienengüterverkehr bereit, während Trenitalia überhaupt keine Dienstleistungen erbrachte. Auf der Verbindung Abruzzen/Apulien lieferten die Wettbewerber Trenitalias im Jahr 2009 im konventionellen Schienengüterverkehr 30 500 Zugkilometer gegenüber 6 800 Zugkilometern von Trenitalia und 37 600 Zugkilometer im kombinierten Schienengüterverkehr gegenüber 1 200 Zugkilometern von Trenitalia. Im Jahr 2010 stellten die Wettbewerber von Trenitalia 58 600 Zugkilometer im konventionellen Schienengüterverkehr gegenüber 1 100 Zugkilometern von Trenitalia und 59 800 Zugkilometer im kombinierten Schienengüterverkehr bereit, während Trenitalia keinen kombinierten Schienengüterverkehr erbrachte.

⁽²⁷⁹⁾ Insbesondere auf den Strecken Kampanien/Norditalien, Apulien/Norditalien und Abruzzen/Norditalien.

⁽²⁸⁰⁾ Wie es beispielsweise bei der Verbindung Kalabrien/Kampanien der Fall war.

⁽²⁸¹⁾ Die von Italien vorgelegten Daten lassen nicht den Schluss zu, dass die Dienste von Trenitalia wirklich notwendig waren, um den Verkehrsbedarf auf diesen Verbindungen zu decken, da sie keinen umfassenden Überblick über die Entwicklung des Schienengüterverkehrs auf diesen Verbindungen geben. Insbesondere hat Italien das Verkehrsaufkommen von Trenitalia in den Jahren 2007 und 2008 auf diesen Verbindungen nicht angegeben, sondern nur das Gesamtaufkommen der Wettbewerber (ohne Unterscheidung zwischen konventionellem und kombiniertem Verkehr), vgl. PWC-Studie 3. Diese Daten hätten es ermöglicht, die Entwicklung des Verkehrsaufkommens der Wettbewerber gegenüber dem Verkehr von Trenitalia im Zeitraum 2007–2009 zu überprüfen und zu verstehen, ob dieser Trend Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes auf diesen Verbindungen im Jahr 2010 rechtfertigte.

(472) Drittens kann die Kommission das Argument Italiens nicht akzeptieren, dass das Angebot der Wettbewerber auf einigen interregionalen Verbindungen nicht stabil genug gewesen sei, um eine konstante Erbringung eines Mindestangebots an Diensten zu gewährleisten.⁽²⁸²⁾ Zunächst hätte der Zweck der Marktkonsultation gerade darin bestanden, festzustellen, ob Betreiber, die bereits kommerzielle Dienste auf bestimmten Strecken oder Netzen erbrachten, eine Ausweitung, Aufrechterhaltung oder Verringerung dieser Dienste ins Auge gefasst hätten, aber Italien hat die Notwendigkeit einer Marktkonsultation ausgeschlossen (siehe Erwägungsgrund 166). Zudem wurde im dritten Vertrag selbst keine bestimmte Strecke aufgeführt, die Trenitalia bedienen sollte, sondern es wurde Trenitalia allgemein die Verpflichtung auferlegt, interregionale Verbindungen (unabhängig von den innerhalb dieser Regionen betriebenen Strecken) „auf Nachfrage“ zu betreiben, die von jedem Endnutzer geäußert werden konnte. Das Argument, Wettbewerber hätten nur bestimmte Strecken bedienen können, ist daher unberücksichtigt zu lassen, da Trenitalia selbst im Rahmen des dritten Vertrags nicht verpflichtet war, alle Strecken innerhalb einer bestimmten Region zu bedienen. In jedem Fall stellt die Kommission fest, dass die angebliche Instabilität des Angebots der Wettbewerber auch mit den inhärenten Merkmalen der Nachfrage auf diesen interregionalen Verbindungen zusammenhängt, was es sehr schwierig machte, ein stabiles Mindestangebot an zu erbringenden Dienstleistungen für jede interregionale Verbindung zu ermitteln⁽²⁸³⁾. Schließlich zeichnete sich, wie aus Tabelle 15 hervorgeht, ein ähnlicher Verkehrstrend sowohl für das Angebot von Trenitalia als auch für das seiner Wettbewerber zwischen 2009 und 2010 auf den drei von Italien genannten interregionalen Verbindungen ab.

Tabelle 15

Schiengüterverkehr 2009

(Zugkilometer)

Interregionale Verbindungen	Wettbewerber		Trenitalia	
	Konventionell	Kombiniert	Konventionell	Kombiniert
Apulien/Norditalien	119 200	79 500	1 864 100	1 767 900
Kalabrien/Kampanien	—	179 100	264 800	46 900
Basilikata/Norditalien	187 900	10 000	380 500	—

Schiengüterverkehr 2010

(Zugkilometer)

Interregionale Verbindungen	Wettbewerber		Trenitalia	
	Konventionell	Kombiniert	Konventionell	Kombiniert
Apulien/Norditalien	80 900	497 400	1 439 700	1 279 700
Kalabrien/Kampanien	—	7 200	80 200	20 100
Basilikata/Norditalien	25 600	1 000	340 400	—

(473) Wie aus Tabelle 15 hervorgeht, verzeichnete Trenitalia dort, wo das Verkehrsaufkommen der Wettbewerber zurückging, denselben Abwärtstrend. Daher war die Entwicklung des Angebots der Wettbewerber von Trenitalia eher auf einen Rückgang der Nutzernachfrage als auf eine angebliche Instabilität des Angebots der Wettbewerber zurückzuführen. In jedem Fall ging auch das Angebot von Trenitalia in ähnlicher Weise zurück, sodass kein stabiles Angebot gewährleistet war.

⁽²⁸²⁾ Insbesondere die Verbindungen Apulien/Norditalien, Kalabrien/Kampanien und Basilikata/Norditalien, siehe Erwägungsgrund 235.

⁽²⁸³⁾ Diese Schwierigkeit wurde von Italien selbst anerkannt, als es beschloss, die Verpflichtung zur Erbringung von Dienstleistungen „auf Nachfrage“ und nicht die Verpflichtung zur Erbringung eines festen Leistungsumfangs aufzuerlegen.

- (474) Schließlich weist die Kommission darauf hin, dass Italien nicht nachgewiesen hat, dass die von Trenitalia erbrachten Dienstleistungen (im Vergleich zu den von den kommerziellen Betreibern angebotenen) besondere Merkmale aufwiesen, die ein Marktversagen rechtfertigten. Der dritte Vertrag hatte einen sehr großen Umfang, der nur auf die maximale Anzahl von Zugkilometern begrenzt war, für die Trenitalia Anspruch auf Ausgleich hatte. So waren die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes aus dem dritten Vertrag nicht auf den Transport bestimmter Güter auf den 14 interregionalen Verbindungen beschränkt, die die gewerblichen Betreiber nicht befördern konnten. Vielmehr konnte Trenitalia nach dem dritten Vertrag potenziell jede Art von Gütern befördern, die von den Kunden benötigt wurden. Nach der PWC-Studie 3 betrafen die von Trenitalia erbrachten Frachtbeförderungsleistungen hauptsächlich Güter, die in Containern befördert werden, was eine Art von Dienstleistung darstellt, die auch gewerbliche Betreiber hätten erbringen können. Im Rahmen des dritten Vertrags wurde nicht verlangt, dass die Waren nach bestimmten Standards befördert werden müssten, die gewerbliche Betreiber nicht erfüllen konnten, oder in bestimmten Zügen, die diese Betreiber nicht besaßen. Im dritten Vertrag wurde der Umfang der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes nicht auf bestimmte Güterverkehrsdienste beschränkt, und Italien hat nicht nachgewiesen, dass Trenitalia durch den dritten Vertrag auf den 14 interregionalen Verbindungen im Vergleich zu kommerziellen Betreibern mit bestimmten Frachtdiensten betraut wurde.
- (475) Die Tatsache, dass Trenitalia der Verpflichtung zur Pünktlichkeit⁽²⁸⁴⁾ und zur Gewährleistung eines ausreichenden Sicherheitsniveaus unterlag, ändert nichts an dieser Schlussfolgerung. Pünktlichkeit und Sicherheit sind Qualitätsstandards, die von allen Güterverkehrsunternehmen erwartet werden, und aus den Akten geht nicht hervor, dass die gewerblichen Betreiber nicht in der Lage waren, diese Standards zu erfüllen. Ebenso ist der Umstand, dass Trenitalia für diskriminierungsfreie Preise sorgen musste, im vorliegenden Fall unerheblich, da dieser Aspekt den von Trenitalia im Rahmen des dritten Vertrags angebotenen Dienstleistungen nicht per se ein besonderes Merkmal verleiht.
- (476) Aus den Elementen in den Erwägungsgründen 469 bis 475 ergibt sich, dass Italien nicht nachgewiesen hat, dass Trenitalia nur für die Dienstleistungen entschädigt wurde, die zur Behebung eines Mangels an Marktangeboten erbracht wurden. Angesichts des großen Umfangs des dritten Vertrags und der zunehmenden Präsenz kommerzieller Betreiber auf den 14 interregionalen Verbindungen hätte Italien weitere Marktforschungen, öffentliche Konsultationen oder andere geeignete Studien durchführen müssen, um das bestehende und geplante Marktangebot zu analysieren. In Bezug auf die 14 interregionalen Verbindungen kommt die Kommission daher zu dem Schluss, dass in Fällen, in denen Wettbewerber zum Zeitpunkt der Betrauung mit dem dritten Vertrag bereits präsent waren, der dritte Vertrag nicht nur die interregionalen Verbindungen abdeckte, die durch ein Marktversagen gekennzeichnet waren.
- (477) In Bezug auf die Verbindungen innerhalb Norditaliens, die unter den dritten Vertrag fallen, nimmt die Kommission die Klarstellung Italiens zur Kenntnis, dass es sich bei diesen Verbindungen lediglich um eine Fortführung der Nord-Süd-Verbindungen handelte, um die Verkehrsströme zu sammeln und zu optimieren (Erwägungsgrund 237). Wie Italien erläuterte, dienten diese Nebenanschlüsse zwei Zwecken:
- Sie ermöglichten Trenitalia die Neuzuweisung der Züge und Wagen oder von anderen erforderlichen Vermögenswerten aus Norditalien (wo der Schwerpunkt ihrer gewerblichen Schienengüterverkehrstätigkeit lag) zu den unter den dritten Vertrag fallenden interregionalen Verbindungen. Da der dritte Vertrag nicht vorsieht, dass Trenitalia feste Strecken bedienen sollte, sondern nach Bedarf Ad-hoc-Strecken auf den interregionalen Verbindungen, wies Trenitalia diesen interregionalen Verbindungen nicht dauerhaft Mittel zu, sondern positionierte je nach Nutzernachfrage die Mittel für diese Verbindungen neu. Diese Neupositionierung erfolgte auf den Verbindungen innerhalb Norditaliens, da sich die erforderlichen Mittel hauptsächlich in Norditalien befanden.
 - Darüber hinaus nutzte Trenitalia die Verbindungen innerhalb Norditaliens, um den Güterverkehr auf den anderen interregionalen Verbindungen zu optimieren. Dank dieser Verbindungen konnte Trenitalia alle auf den Verbindungen innerhalb Norditaliens abgeholt Güter zu demselben Endziel in Süditalien (und umgekehrt) befördern. Mit anderen Worten wurden die Verbindungen innerhalb Norditaliens auch als Nebenstrecken zu den 33 interregionalen Verbindungen genutzt, um das Gütervolumen auf diesen Verbindungen zu sammeln und damit den Beladefaktor so weit wie möglich zu optimieren.

⁽²⁸⁴⁾ Siehe Anhang 3 des dritten Vertrags.

- (478) Das Nichtvorhandensein oder Vorliegen eines Marktversagens auf diesen Verbindungen innerhalb Norditaliens hing daher letztlich davon ab, ob bei der spezifischen Nord-Süd-Verbindung, die mit der Verbindung innerhalb Norditaliens verbunden war, ein Marktversagen vorlag oder nicht.
- (479) Zusammenfassend erkennt die Kommission an, dass auf den 19 interregionalen Verbindungen (und den daran angeschlossenen Verbindungen innerhalb Norditaliens) ein deutlicher Mangel an Angeboten für kommerzielle Schienengüterverkehrsdienste vorlag, da keine Wettbewerber auf dem Markt tätig waren. Bei den übrigen 14 interregionalen Verbindungen (und den angeschlossenen Verbindungen innerhalb Norditaliens), die bereits zum Zeitpunkt der Betrauung mit dem dritten Vertrag von Wettbewerbern bedient wurden, hat Italien hingegen keine vollständige Analyse des tatsächlichen und potenziellen Marktangebots durchgeführt und somit nicht vorab das Vorliegen eines Marktversagens festgestellt. Da Italien diese Beurteilung im vorliegenden Fall nicht vorgenommen hat, liegen keine Nachweise dafür vor, dass die Beihilfe erforderlich war, um einen Bedarf an Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes zu decken. Daraus folgt, dass die Ausgleichszahlungen für Dienstleistungen, die auf diesen 14 interregionalen Verbindungen (und den angeschlossenen Verbindungen innerhalb Norditaliens) erbracht wurden, gemäß Artikel 93 AEUV nicht mit dem Binnenmarkt vereinbar sind.
- 8.4.3.3.1.3. Ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag war die am wenigsten wettbewerbsverzerrende Maßnahme zur Behebung des Marktversagens
- (480) Schließlich wird die Kommission prüfen, ob der dritte Vertrag die am wenigsten wettbewerbsverzerrende Maßnahme war, um das von Italien festgestellte Marktversagen im Hinblick auf das angestrebte Ziel des territorialen wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts zu beheben.
- (481) Italien argumentierte, dass die Liberalisierung des Marktes im Zeitraum 2008–2010 nicht ausgereift genug gewesen wäre, um ein ausreichendes Maß an Schienengüterverkehrsdiensten nach/aus Süditalien zu gewährleisten, selbst wenn es ein allgemeines Subventionssystem gegeben hätte.
- (482) Die Kommission ist der Auffassung, dass eine Beihilferegelung⁽²⁸⁵⁾ im Zeitraum 2008–2010 angesichts des begrenzten Wettbewerbs auf dem Markt nicht ausgereicht hätte, um die Versorgung aller Regionen Süditaliens im Schienengüterverkehr sicherzustellen. Eine solche Regelung, die allen Eisenbahnunternehmen offensteht, die bestimmte Voraussetzungen der Förderfähigkeit sowie die materiellen Voraussetzungen erfüllen, hätte möglicherweise die Kosten gesenkt, die Trenitalias Wettbewerber für die Erbringung der Dienste getragen haben, sie hätte aber nicht die Erbringung von Mindestleistungen auf allen interregionalen Verbindungen gewährleistet und damit das von Italien verfolgte Ziel des territorialen Zusammenhalts nicht erreicht. Das Verkehrsaufkommen der Wettbewerber war auf den 19 interregionalen Verbindungen, die durch ein Marktversagen gekennzeichnet waren, nicht vorhanden, und die Wettbewerber hätten in jedem Fall frei entscheiden können, ob sie auf Verbindungen zwischen Regionen expandieren wollten, die zuvor nicht bedient wurden.⁽²⁸⁶⁾
- (483) Darüber hinaus stellt die Kommission in Bezug auf die Möglichkeit, verschiedene Betreiber mit den Dienstleistungen zu betrauen und so ein Netz von Dienstleistungen im Rahmen eines einzigen öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu vermeiden, fest, dass der dritte Vertrag 33 interregionale Verbindungen (Hin- und Rückfahrt) betraf, die jeweils mehrere Strecken umfassten. Die Kommission stellt ferner fest, dass der Abschluss der verschiedenen öffentlichen Dienstleistungsaufträge (und die damit verbundenen Verwaltungskosten) sehr aufwendig hätte sein können. Darüber hinaus war Italien nicht verpflichtet, die öffentlichen Dienstleistungsaufträge für Schienengüterverkehrsdienste auszuschreiben, sondern konnte einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag direkt an einen einzigen Betreiber vergeben. Aus diesen Gründen hätte der Abschluss getrennter öffentlicher Dienstleistungsaufträge keine weniger wettbewerbsverzerrenden Auswirkungen auf den Markt gehabt.
- (484) Aus den vorstehenden Gründen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Betrauung von Trenitalia mit der Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten auf den 19 von einem Marktversagen betroffenen interregionalen Verbindungen (und den angeschlossenen Verbindungen innerhalb Norditaliens) geeignet war, das von Italien verfolgte Ziel des territorialen Zusammenhalts zwischen Nord- und Süditalien zu gewährleisten.

⁽²⁸⁵⁾ Ein solches System steht allen Eisenbahnunternehmen offen, die die darin festgelegten Voraussetzungen der Förderfähigkeit und die materiellen Voraussetzungen erfüllen. Siehe z. B. die von der Kommission in der Sache SA.45482 — Förderregelung für den Schienengüterverkehr — geprüfte Maßnahme.

⁽²⁸⁶⁾ Dem steht nicht entgegen, dass Italien 2015 die öffentlichen Dienstleistungsaufträge aufgegeben und eine Regelung zum Ausgleich der Tarife für den Zugang zur Infrastruktur und der externen Kosten im Zusammenhang mit der Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten eingeführt hat (Sache SA.45482 — Förderregelung für den Schienengüterverkehr und Beihilfesache SA.48759 — Verlängerung der Regelung für den Schienengüterverkehr). Diese Regelung beruhte auf einem anderen politischen Ziel, nämlich der Förderung intermodaler Güterverkehrsdienste im gesamten Staatsgebiet und nicht die Gewährleistung eines Mindestumfangs an Schienengüterverkehrsdiensten in Süditalien.

8.4.3.3.2. Betrauung mit dem öffentlichen Verkehrsdienst

- (485) Die Kommission stellt fest, dass, wie bereits in Erwägungsgrund 405 erwähnt, alle wesentlichen Elemente des dritten Vertrags bereits am 29. Oktober 2010 zwischen Trenitalia und dem MIT vereinbart worden waren und der Vertrag am 3. Dezember 2012 unterzeichnet wurde. Daher ist die Kommission der Auffassung, dass Italien Trenitalia mit der Durchführung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes für den vom dritten Vertrag abgedeckten Zeitraum betraut hat.

8.4.3.3.3. Ausschluss von Überkompensierung

- (486) Die Erwägungen, die bereits in den Erwägungsgründen 432 bis 437 in Bezug auf die Verhältnismäßigkeit der im Rahmen des dritten Vertrags bis zum 3. Dezember 2012 gezahlten Ausgleichszahlungen dargelegt wurden, gelten für die Ausgleichszahlungen, die im Zeitraum vom 4. Dezember 2012 bis zum 31. Dezember 2014 im Rahmen des dritten Vertrags gezahlt wurden, da dieselbe Methode zur Berechnung der Beihilfe angewandt wurde.
- (487) Insbesondere stellt die Kommission fest, dass der im Rahmen des dritten Vertrags gezahlte Ausgleich im Nachhinein auf der Grundlage der mit der Erbringung der Dienstleistungen verbundenen Kosten berechnet wurde, wie im Wirtschafts- und Finanzplan von Trenitalia im Anhang des dritten Vertrags vorgesehen (Erwägungsgrund 99). Der im Vertrag vorgesehene Gesamtausgleich war auf die tatsächliche finanzielle Belastung beschränkt, die der Betreiber während der gesamten Vertragslaufzeit getragen hat. Darüber hinaus liegt der im Zeitraum vom 3. Dezember 2012 bis zum 31. Dezember 2014 gezahlte Ausgleich rückblickend unter dem Betrag der Gesamtkosten, die das Unternehmen im selben Zeitraum für die Erbringung von Dienstleistungen verzeichnet hat (siehe Erwägungsgrund 436). Zudem lag er sogar unter dem im Wirtschafts- und Finanzplan von Trenitalia vorgesehenen Betrag.
- (488) Vor diesem Hintergrund ist die Kommission der Auffassung, dass der Gesamtausgleich, den Trenitalia im Rahmen des dritten Vertrags erhalten hat, nicht über das zur Deckung der Nettokosten der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes erforderliche Maß hinausgeht und daher verhältnismäßig war. Dies bedeutet, dass auch der nach dem 3. Dezember 2012 gezahlte Ausgleich verhältnismäßig war. Die Schlussfolgerung zur Verhältnismäßigkeit des Gesamtausgleichs, der im Rahmen des dritten Vertrags an Trenitalia gezahlt wurde, lässt die Beurteilung der anderen Voraussetzungen unberührt, die erfüllt sein müssen, damit die nach dem 3. Dezember 2012 gezahlten Ausgleichszahlungen als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden können.

8.4.3.3.4. Vermeidung übermäßiger negativer Auswirkungen auf den Wettbewerb

- (489) Die Kommission ist der Auffassung, dass der dritte Vertrag nicht geeignet war, den Wettbewerb auf den 19 von einem Marktversagen betroffenen interregionalen Verbindungen zu verfälschen. Erstens verfügten die Wettbewerber von Trenitalia für die meisten dieser Verbindungen nicht über die erforderliche Betriebsgenehmigung (siehe Erwägungsgrund 459). Zweitens stellt die Kommission fest, dass selbst unter der Annahme, dass sie in relativ kurzer Zeit die entsprechende Genehmigung erhalten hätten oder erlangen könnten, der dritte Vertrag sie nicht daran hinderte, in den Markt einzutreten, sondern lediglich eine kontinuierliche Erbringung von Dienstleistungen auf Strecken gewährleistete, die für die Marktteilnehmer nachweislich von geringem Interesse waren (siehe Erwägungsgründe 460 und 461). Schließlich gewährleistete der von Italien verfolgte On-Demand-Ansatz, dass das Angebot von Trenitalia die Nachfrage der Nutzer nicht überstieg.
- (490) In Bezug auf die 14 interregionalen Verbindungen, bei denen die Kommission feststellte, dass kein Marktversagen vorlag (siehe Erwägungsgrund 479), war der gezahlte Ausgleich geeignet, den Wettbewerb zu verfälschen, insbesondere angesichts der Tatsache, dass Wettbewerber auf diesen Strecken bereits zu dem Zeitpunkt tätig waren, zu dem Trenitalia und das MIT sich auf alle wesentlichen Elemente des dritten Vertrags geeinigt hatten, und dass die Wettbewerber ohne den dritten Vertrag ihre Dienste auf den bereits bedienten Verbindungen zwischen Regionen hätten erhöhen können.
- (491) In Bezug auf die Verbindungen innerhalb Norditaliens, die unter den dritten Vertrag fallen, stellt die Kommission fest, dass sie dazu bestimmt waren, die Verkehrsströme auf den Nord-Süd-Anschlüssen zusammenzuführen und zu optimieren, und somit Nebenverbindungen zu den interregionalen Verbindungen darstellten (Erwägungsgrund 237). Die Kommission ist der Auffassung, dass der dritte Vertrag den Wettbewerb nur im Hinblick auf die Verbindungen innerhalb von Norditalien verfälscht hat, die zu den 14 interregionalen Verbindungen gehören, bei denen Italien im Voraus kein Marktversagen festgestellt hat.

9. SCHLUSSFOLGERUNGEN

- (492) Der im Rahmen des ersten Vertrags gezahlte Ausgleich stellt keine staatliche Beihilfe dar, mit Ausnahme von: a) den Ausgleichszahlungen, die ab dem 22. Oktober 2003 für inländische Schienengüterverkehrsdienste gewährt wurden und eine bestehende Beihilfe darstellen; und b) den Ausgleichszahlungen, die ab dem 15. März 2003 für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem italienischen Hafen Triest und Ungarn sowie über den Hafen Trieste Marittima gewährt wurden, die eine neue Beihilfe darstellen. Diese neue Beihilfe, die nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und den allgemeinen Grundsätzen des Vertrags geprüft wurde, ist hinsichtlich der Beträge, die für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr zwischen dem italienischen Hafen Triest und Ungarn gezahlt wurden, als mit dem Binnenmarkt vereinbar anzusehen; in Bezug auf die Beträge, die im Zusammenhang mit dem grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr über den Hafen Trieste Marittima gezahlt wurden, ist die Beihilfe als rechtswidrige und mit dem Binnenmarkt unvereinbare Beihilfe einzustufen.

- (493) Die im Rahmen des zweiten Vertrags gezahlten Ausgleichszahlungen, die nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und den allgemeinen Grundsätzen des Vertrags geprüft wurden, sind mit dem Binnenmarkt vereinbar, mit Ausnahme der Beihilfe, die im Zusammenhang mit der Tarifpflicht für den Schienengüterverkehr über den Hafen Trieste Marittima gezahlt wurde und die als rechtswidrige unvereinbare staatliche Beihilfe einzustufen ist.

- (494) Was den dritten Vertrag betrifft, so gelten die bis zum 3. Dezember 2012 gezahlten Ausgleichszahlungen, die nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und den allgemeinen Grundsätzen des Vertrags bewertet wurden, als mit dem Binnenmarkt vereinbare staatliche Beihilfen. Die nach dem 3. Dezember 2012 auf der Grundlage des dritten Vertrags gezahlten Ausgleichszahlungen, deren Vereinbarkeit unmittelbar nach Artikel 93 AEUV geprüft wurde, stellen eine rechtswidrige Beihilfe dar, die teilweise als mit dem Binnenmarkt vereinbare Beihilfe und teilweise als unvereinbare Beihilfe einzustufen ist. Der Betrag, den Italien Trenitalia für Schienengüterverkehrsdienste auf den folgenden 19 interregionalen Verbindungen gezahlt hat, stellt eine rechtswidrige, mit dem Binnenmarkt vereinbare Beihilfe dar: Molise/Molise, Sizilien/Sizilien, Abruzzen/Basilikata, Abruzzen/Kampanien, Abruzzen/Kalabrien, Abruzzen/Sizilien, Basilikata/Kalabrien, Basilikata/Kampanien, Basilikata/Sizilien, Kalabrien/Apulien, Kalabrien/Sizilien, Kampanien/Molise, Kampanien/Apulien, Kampanien/Sizilien, Molise/Sizilien, Apulien/Sizilien, Sizilien/Norditalien, Kalabrien/Norditalien (und die angeschlossenen Verbindungen innerhalb Norditaliens). Der Betrag, den Italien Trenitalia für Schienengüterverkehrsdienste auf den folgenden 14 interregionalen Verbindungen gezahlt hat, stellt eine rechtswidrige, mit dem Binnenmarkt unvereinbare Beihilfe dar: Abruzzen/Abruzzen; Kalabrien/Kalabrien; Kampanien/Kampanien; Apulien/Apulien; Abruzzen/Molise; Abruzzen/Apulien; Basilikata/Apulien; Kalabrien/Kampanien; Molise/Apulien; Molise/Norditalien; Apulien/Norditalien; Kampanien/Norditalien; Basilikata/Norditalien; Abruzzen/Norditalien (und die angeschlossenen Verbindungen innerhalb Norditaliens). Im Hinblick auf diese 14 interregionalen Verbindungen, die auch von den Wettbewerbern von Trenitalia bedient wurden, hat Italien einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen, indem es davon ausging, dass der Markt ohne den dritten Vertrag nicht alle oder einen Teil der von Trenitalia im Rahmen des dritten Vertrags erbrachten Dienstleistungen hätte erbringen können.

Tabelle 16

Schlussfolgerungen zu den drei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen

Staatliche Beihilfen	Beurteilung der staatlichen Beihilfe
Erster Vertrag	<p>Keine Beihilfe: Ausgleich für a) grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste vor dem 15.3.2003; b) inländische Schienengüterverkehrsdienste vor dem 22.10.2003.</p> <p>Bestehende Beihilfe: Ausgleich für inländische Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem 22.10.2003 und dem 31.12.2003.</p> <p>Neue Beihilfen: Ausgleich für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste im transeuropäischen Schienengüternetz zwischen dem 15.3.2003 und dem 31.12.2003, davon:</p> <ul style="list-style-type: none"> — mit dem Binnenmarkt vereinbare Beihilfe: Ausgleich für die Erbringung grenzüberschreitender Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem italienischen Hafen Triest und Ungarn; — mit dem Binnenmarkt unvereinbare rechtswidrige Beihilfe: Ausgleich für die Erbringung von grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrsdiensten über den Hafen Trieste Marittima.

Staatliche Beihilfen	Beurteilung der staatlichen Beihilfe
Zweiter Vertrag	<p>Neue Beihilfen: Ausgleich für die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten, davon:</p> <ul style="list-style-type: none"> — mit dem Binnenmarkt vereinbare Beihilfe: Ausgleich für die Erbringung grenzüberschreitender Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem italienischen Hafen Triest und Ungarn und für die Erbringung nationaler Schienengüterverkehrsdienste (Tarifpflichten und Betriebspflichten); — mit dem Binnenmarkt unvereinbare rechtswidrige Beihilfe: Ausgleich für die Erbringung von grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrsdiensten über den Hafen Trieste Marittima.
Dritter Vertrag	<p>Neue Beihilfen: Ausgleich für die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten, davon:</p> <ul style="list-style-type: none"> — mit dem Binnenmarkt vereinbare Beihilfe: Beihilfen, die bis zum 3.12.2012 für die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten gezahlt wurden; — mit dem Binnenmarkt vereinbare rechtswidrige Beihilfen: Beihilfen, die nach dem 3.12.2012 für die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten auf den 19 in Erwägungsgrund 456 genannten interregionalen Verbindungen und den angeschlossenen Verbindungen innerhalb Norditaliens gezahlt wurden; — mit dem Binnenmarkt unvereinbare rechtswidrige Beihilfe: Beihilfen, die nach dem 3.12.2012 für die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten auf den 14 in Erwägungsgrund 457 genannten interregionalen Verbindungen und den angeschlossenen Verbindungen innerhalb Norditaliens gezahlt wurden.

10. RÜCKFORDERUNG

- (495) Nach dem AEUV und der ständigen Rechtsprechung der Unionsgerichte ist die Kommission befugt, zu entscheiden, ob der betroffene Mitgliedstaat eine Beihilfe, deren Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt durch die Kommission festgestellt wurde, umzugestalten oder aufzuheben hat.⁽²⁸⁷⁾ Ebenfalls aufgrund der ständigen Rechtsprechung der Unionsgerichte dient die einem Mitgliedstaat durch eine Entscheidung der Kommission auferlegte Verpflichtung zur Aufhebung einer mit dem Binnenmarkt unvereinbaren Beihilfe zur Wiederherstellung der früheren Lage.⁽²⁸⁸⁾
- (496) Die Gerichte der Europäischen Union stellten in diesem Zusammenhang fest, dass dieses Ziel erreicht ist, wenn der Empfänger den als rechtswidrige Beihilfe gewährten Betrag zurückgezahlt und dadurch den Vorteil, den er auf dem Markt gegenüber seinen Mitbewerbern besaß, verloren hat und die Lage vor der Zahlung der Beihilfe wiederhergestellt ist.⁽²⁸⁹⁾
- (497) Im Einklang mit der Rechtsprechung sieht Artikel 16 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2015/1589⁽²⁹⁰⁾ des Rates vor: „In Negativbeschlüssen hinsichtlich rechtswidriger Beihilfen entscheidet die Kommission, dass der betreffende Mitgliedstaat alle notwendigen Maßnahmen ergreift, um die Beihilfe vom Empfänger zurückzufordern.“
- (498) Da ein Teil des in den Erwägungsgründen 492 bis 494 genannten und an Italien gezahlten Ausgleichs unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV durchgeführt und als rechtswidrige und mit dem Binnenmarkt unvereinbare Beihilfe eingestuft wurde, muss er zurückgefordert werden, um die Situation wiederherzustellen, die vor ihrer Gewährung auf dem Binnenmarkt bestanden hat. Die zurückzufordernden Beträge sind seit dem Datum, an dem sie Trenitalia zur Verfügung gestellt wurden, und bis zur effektiven Wiedergewinnung mit Zinsen belastet.

⁽²⁸⁷⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 12. Juli 1973, Kommission/Deutschland, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, Rn. 13.

⁽²⁸⁸⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 21. März 1990, Belgien/Kommission, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, Rn. 66.

⁽²⁸⁹⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 17. Juni 1999, Belgien/Kommission, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, Rn. 64 und 65.

⁽²⁹⁰⁾ 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).

- (499) Keine Bestimmung des Unionsrechts verlangt von der Kommission, bei der Anordnung der Rückzahlung einer mit dem Binnenmarkt unvereinbaren Beihilfe den genauen Betrag der zu erstattenden Beihilfe festzusetzen. Es genügt, wenn der Beschluss der Kommission Angaben enthält, die es ihrem Adressaten ermöglichen, ohne übermäßige Schwierigkeiten diesen Betrag selbst zu bestimmen. ⁽²⁹¹⁾
- (500) Die Höhe der Trenitalia gewährten rechtswidrigen und mit dem Binnenmarkt unvereinbaren Beihilfen wird wie folgt berechnet:
- (501) Die rechtswidrige und mit dem Binnenmarkt unvereinbare Beihilfe, die Trenitalia im Rahmen des ersten und des zweiten Vertrags in Form von Ausgleichszahlungen für die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten über den Hafen Trieste Marittima zwischen dem 15. März 2003 und dem 31. Dezember 2008 gewährt wurde, wird als Differenz zwischen den tatsächlichen Einnahmen aus der Anwendung der Tarifpflicht und den Einnahmen berechnet, die Trenitalia aus der Anwendung des Normalsatzes erzielt hätte, multipliziert mit der Gesamtzahl der im Hafen Trieste Marittima umgeschlagenen Wagen.
- (502) Die rechtswidrige und mit dem Binnenmarkt unvereinbare Beihilfe, die Trenitalia im Rahmen des dritten Vertrags nach dem 3. Dezember 2012 für die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten auf den 14 in Erwägungsgrund 494 genannten interregionalen Verbindungen und den angeschlossenen Verbindungen innerhalb Norditaliens gewährt wurde, wird unter Berücksichtigung des Prozentsatzes der Zugkilometer, die von Trenitalia auf den 14 interregionalen Verbindungen (und den angeschlossenen Verbindungen innerhalb Norditaliens) bedient wurden, im Vergleich zu den Gesamtzugkilometern, die im Rahmen des dritten Vertrags nach dem 3. Dezember 2012 entschädigt wurden, berechnet.
- (503) Die Kommission stellt fest, dass die Frachtsparte von Trenitalia nach dem Einleitungsbeschluss einem erheblichen Umstrukturierungsprozess unterzogen wurde (siehe Erwägungsgründe 46 und 47). Im Jahr 2017 übertrug die FS-Gruppe, die alleinige Eigentümerin von Trenitalia ist, ihre gesamten Frachttätigkeiten auf ein neues Unternehmen namens „Mercitalia Group“ unter der ausschließlichen Kontrolle der FS-Gruppe. Dieser Umstrukturierungsprozess umfasste die Ausgliederung des Frachtgeschäfts von Trenitalia zugunsten von Mercitalia Rail.
- (504) Hat der Empfänger einer rechtswidrigen und mit dem Binnenmarkt unvereinbaren staatlichen Beihilfe seine Tätigkeiten ganz oder teilweise auf ein anderes Unternehmen übertragen, so kann die Verpflichtung zur Rückzahlung einer rechtswidrigen und mit dem Binnenmarkt unvereinbaren staatlichen Beihilfe auf das Unternehmen ausgedehnt werden, dem der Vorteil nach der Übertragung der Tätigkeiten tatsächlich zugutekommt (Nachfolgeunternehmen). ⁽²⁹²⁾ Darüber hinaus kann bei Fusionen oder anderen Formen der Unternehmensumstrukturierung die Verpflichtung zur Rückzahlung der Beihilfe an die überlebende Rechtsperson übergehen. ⁽²⁹³⁾
- (505) Die Kommission stellt fest, dass der Übergang des Frachtgeschäfts von Trenitalia auf Mercitalia Logistics im Wesentlichen eine Unternehmensumstrukturierung in Form einer konzerninternen Übertragung des Schienengüterverkehrsgeschäfts von Trenitalia auf Mercitalia Rail innerhalb der FS-Gruppe war, für die kein Preis gezahlt wurde. Die FS-Gruppe selbst stellte die Übertragung als Umstrukturierung ihres Frachtgeschäfts dar (siehe Erwägungsgrund 46). Wie die italienischen Behörden eingeräumt haben, wurde Mercitalia Rail als neue Eigentümerin der Frachtsparte von Trenitalia seit dem 1. Januar 2017 nach italienischem Recht Rechtsnachfolgerin von Trenitalia auf dem Schienengüterverkehrsmarkt.
- (506) Nach Randnummer 95 der Rückforderungsmittelteilung ist im Falle eines Zusammenschlusses oder einer anderen Form der Unternehmensorganisation der ursprüngliche Empfänger oder, wenn die Beihilfe nicht von diesem zurückgefordert werden kann, sein Rechtsnachfolger das Unternehmen, das verpflichtet ist, mit dem Binnenmarkt unvereinbare und rechtswidrige Beihilfen zurückzuzahlen.

⁽²⁹¹⁾ Urteil vom 18. Oktober 2007, Kommission/Frankreich, C-441/06, ECLI:EU:C:2007:616, Rn. 29 und die dort angeführte Rechtsprechung.

⁽²⁹²⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 21. März 1991, Italien/Kommission, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136, Rn. 57, und Mitteilung der Kommission — Bekanntmachung der Kommission über die Rückforderung rechtswidriger und mit dem Binnenmarkt unvereinbarer staatlicher Beihilfen (ABl. C 247 vom 23.7.2019, S. 1) (im Folgenden „Rückforderungsmittelteilung“), Rn. 89. Durch die Rückzahlung der Beihilfe muss der Beihilfeempfänger den Vorteil verlieren, den er zuvor auf dem Markt hatte; dadurch wird die Marktsituation von vor Gewährung der Beihilfe wiederhergestellt.

⁽²⁹³⁾ Rückforderungsmittelteilung, Rn. 95.

- (507) Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass alle nach diesem Beschluss für rechtswidrig und mit dem Binnenmarkt unvereinbar erklärten Beihilfen von Trenitalia als direkter Empfängerin dieser Beihilfe zurückgefordert werden oder, falls Italien nicht in der Lage sein sollte, die rechtswidrige und mit dem Binnenmarkt unvereinbare Beihilfe von Trenitalia zurückzufordern, vom Rechtsnachfolger von Trenitalia, Mercitalia Rail, zurückzufordern sind.
- (508) Diese Schlussfolgerung würde sich auch nicht ändern, selbst wenn man davon ausgeht, dass die Rechtsnachfolge, wie von den italienischen Behörden geltend gemacht, nicht zur Übertragung der Verbindlichkeiten auf Mercitalia Rail führte, die mit der rechtswidrigen und mit dem Binnenmarkt unvereinbaren Beihilfe, die Trenitalia vor der Ausgliederung gewährt wurde, verbunden waren (siehe Erwägungsgrund 198). Wie in den Erwägungsgründen 511 bis 517 erläutert, gilt Mercitalia Rail in jedem Fall auch als wirtschaftliche Nachfolgerin von Trenitalia auf dem Schienengüterverkehrsmarkt.
- (509) Nach Randnummer 89 der Rückforderungsmitteilung sollte, wenn im Verlauf der Umsetzung des Rückforderungsbeschlusses die Beihilfe nicht vom ursprünglichen Empfänger zurückgefordert werden kann und auf ein anderes Unternehmen übertragen wurde, der Mitgliedstaat die Rückforderung auf das Unternehmen ausdehnen, das nach der Übertragung der Tätigkeiten tatsächlich den Vorteil genießt, und sicherstellen, dass die Pflicht zur Rückzahlung der Beihilfe nicht umgangen wird. Eine solche Übertragung kann in Form des Verkaufs aller oder eines Teils seiner Vermögenswerte durch den Begünstigten erfolgen, wodurch die Tätigkeit nicht mehr von derselben juristischen Person ausgeübt wird.
- (510) Nach dem Urteil des Gerichtshofs vom 8. Mai 2003 in der Rechtssache Italien und SIM 2/Kommission⁽²⁹⁴⁾ wird die Beurteilung der wirtschaftlichen Kontinuität zwischen dem Beihilfeempfänger und dem Unternehmen, auf das seine Vermögenswerte übertragen wurden, anhand einer Reihe von Indikatoren vorgenommen. Die folgenden Faktoren können berücksichtigt werden, müssen jedoch nicht kumulativ erfüllt sein, um die wirtschaftliche Kontinuität zwischen zwei Unternehmen zu begründen:⁽²⁹⁵⁾ a) marktübliche Höhe des Verkaufspreises, b) der Gegenstand der Übertragung (Aktiva und Passiva, Belegschaft, gebündelte Vermögenswerte), c) Identität der Erwerber, d) der Zeitpunkt der Übertragung (nach dem Beginn der vorläufigen Beurteilung, nach der Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens oder nach dem abschließenden Beschluss) sowie e) die ökonomische Folgerichtigkeit der Transaktion.
- (511) Im vorliegenden Fall ist die Kommission der Auffassung, dass es mehrere Faktoren gibt, die zusammengenommen den Schluss zulassen, dass zwischen Trenitalia und Mercitalia Rail eine wirtschaftliche Kontinuität besteht.
- (512) Was erstens die Identität des Käufers betrifft, so blieben die übertragenen Tätigkeiten letztlich bei derselben Eigentümerin (Ferrovie dello Stato S.p.A.). Unstreitig stehen sowohl Trenitalia als auch Mercitalia Rail (letztere indirekt über Mercitalia Logistics) unter der Kontrolle der Ferrovie dello Stato S.p.A., der Holdinggesellschaft der FS-Gruppe.
- (513) Was zweitens die ökonomische Folgerichtigkeit und den Zweck des Geschäfts angeht, ist auch klar, dass das gesamte Geschäft als reine Unternehmensumstrukturierung innerhalb der FS-Gruppe konzipiert wurde (Erwägungsgrund 48). Mit dieser Umstrukturierung sollten die Frachtsparte von Trenitalia und die übrigen Schienengüterverkehrsgeschäfte der FS-Gruppe effizienter betrieben werden, indem sie einer einzigen Einheit (der Mercitalia-Gruppe) zugerechnet wurden.
- (514) Drittens ist unstreitig (vgl. Erwägungsgrund 47), dass Mercitalia Rail Trenitalia für die Übertragung des Frachtgeschäfts von Trenitalia keinen Preis gezahlt hat und dass die Übertragung in Form einer Herabsetzung des Stammkapitals von Trenitalia und einer proportionalen Erhöhung des Kapitals von Mercitalia in Höhe des Buchwerts des übertragenen Frachtgeschäfts von Trenitalia erfolgte. Daher war das Vorhaben nicht so strukturiert, dass die Übertragung der unvereinbaren Beihilfe von Trenitalia auf Mercitalia Rail verhindert worden wäre.

⁽²⁹⁴⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 8. Mai 2003, Italien und SIM 2 Multimedia SpA/Kommission, C-328/99 und C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

⁽²⁹⁵⁾ Diese Indikatoren wurden vom Gerichtshof in seinem Urteil vom 29. April 2021, Fortischem/Kommission, C-890/19P, ECLI:EU:C:2021:345, Rn. 59, bestätigt.

- (515) Viertens hat Mercitalia Rail, wie von den italienischen Behörden und der FS-Gruppe selbst in ihrem Jahresfinanzbericht 2017 (siehe Erwägungsgründe 46 und 47) angegeben, alle Vermögenswerte⁽²⁹⁶⁾ und laufenden Verträge des Frachtgeschäfts von Trenitalia übernommen. Mercitalia Rail übernahm insbesondere: a) alle von Trenitalia geschlossenen kommerziellen Verträge über die Güterverkehrstätigkeit sowie den Zugang zu allen Informationen und Einzelheiten der Güterverkehrskunden von Trenitalia; b) die gesamte Belegschaft und das gesamte Management des Frachtgeschäfts von Trenitalia (d. h. 3 117 Mitarbeiter und 15 Direktoren), die dieselben Vertragsbedingungen wie vor der Ausgliederung erhalten haben; c) sämtliche Lizenzen für gewerbliches und geistiges Eigentum im Zusammenhang mit den Güterverkehrstätigkeiten von Trenitalia; d) alle Leasingverträge im Zusammenhang mit Güterverkehrstätigkeiten (Fahrzeuge, Infrastruktur usw.) sowie Eigentumsrechte an zuvor im Eigentum von Trenitalia stehenden Vermögenswerten; und e) die Kapazität und die Zugangsrechte zu Eisenbahninfrastruktur und/oder Serviceeinrichtungen, über die Trenitalia in Italien und anderen Mitgliedstaaten verfügte. Die Übertragung umfasste auch einen relevanten Teil der Verbindlichkeiten von Trenitalia.⁽²⁹⁷⁾
- (516) Was schließlich den Zeitpunkt der Übertragung betrifft, so erfolgte die Unternehmensumstrukturierung nach der Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens, d. h. nachdem Trenitalia das Risiko einer Rückforderung bereits erkannt hatte.
- (517) Alle in den Erwägungsgründen 512 bis 516 genannten Elemente deuten auf eine wirtschaftliche Kontinuität zwischen Trenitalia und Mercitalia Rail in Bezug auf ihre Güterverkehrstätigkeit hin. Die italienischen Behörden haben nichts vorgetragen, was dieser Schlussfolgerung widersprechen könnte. Das Argument, Trenitalia habe nicht die Absicht gehabt, die potenziellen Verbindlichkeiten, die sich aus einer rechtswidrigen und mit dem Binnenmarkt unvereinbaren staatlichen Beihilfe ergäben, auf Mercitalia Rail zu übertragen, und der dritte Vertrag sei bereits abgelaufen, schließt nicht aus, dass Mercitalia Rail den Vorteil aus der rechtswidrigen und mit dem Binnenmarkt unvereinbaren Beihilfe erhält, die die Frachtsparte von Trenitalia erhalten hat. Der Umstand, dass die Sicherheitsbescheinigung von Trenitalia nicht Teil der Übertragung war, schließt für sich allein nicht aus, dass Mercitalia Rail in wirtschaftlicher Kontinuität mit Trenitalia arbeitet, und ist in jedem Fall darauf zurückzuführen, dass die neu gegründete Mercitalia Rail nach den geltenden Rechtsvorschriften⁽²⁹⁸⁾ ihre eigene Bescheinigung erwerben musste, um als Eisenbahnunternehmen auf dem Schienengüterverkehrsmarkt tätig sein zu können.
- (518) Angesichts der wirtschaftlichen Kontinuität zwischen Trenitalia und Mercitalia Rail in Bezug auf ihre Güterverkehrstätigkeit ist Letztere als wirtschaftliche Nachfolgerin von Trenitalia zu betrachten.
- (519) Wenn die rechtswidrige und mit dem Binnenmarkt unvereinbare Beihilfe von Trenitalia nicht zurückgefordert werden kann, sollte deshalb die Rückforderung auf Mercitalia Rail in ihrer Eigenschaft als Rechtsnachfolgerin oder in jedem Fall in ihrer Eigenschaft als wirtschaftlicher Nachfolgerin von Trenitalia ausgeweitet werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Ausgleichsleistungen, die Trenitalia im Rahmen des ersten Vertrags für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Zusammenhang mit der Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten gewährt wurden, stellen keine staatliche Beihilfe dar, soweit sie Folgendes betrafen: a) grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste im transeuropäischen Schienengüternetz, die vor dem 15. März 2003 erbracht wurden; und b) vor dem 22. Oktober 2003 erbrachte innerstaatliche Schienengüterverkehrsdienste.

⁽²⁹⁶⁾ Wie von den italienischen Behörden in ihren Antworten vom 11. April 2023 erläutert, umfassten die Vermögenswerte materielle Vermögenswerte (Gebäude, Anlagen, Ausrüstung, Schienenfahrzeuge), immaterielle Vermögenswerte (hauptsächlich Software im Zusammenhang mit den Managementsystemen der Sparte), Beteiligungen an Tochtergesellschaften, verbundenen Unternehmen und anderen Unternehmen, Lagerbestände (insbesondere Ersatzteile für die Wartung von Schienenfahrzeugen) sowie kurzfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

⁽²⁹⁷⁾ Wie von den italienischen Behörden in ihrem Schreiben vom 11. April 2023 erläutert, umfassten die übertragenen Verbindlichkeiten die Verbindlichkeiten der Sparte (im Wesentlichen in Form einer kurzfristigen Finanzierung durch die Muttergesellschaft Ferrovie dello Stato S.p.A.), Rückstellungen für Abfindungen und sonstige Leistungen für das Personal, Rückstellungen für Risiken und Aufwendungen, sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten und kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Dagegen umfasste die Übertragung, wie in Erwägungsgrund 198 erwähnt, keine Verbindlichkeiten, die sich aus der Feststellung ergeben könnten, dass Trenitalia vor der Ausgliederung rechtswidrige und mit dem Binnenmarkt unvereinbare Beihilfen für die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten gewährt wurden.

⁽²⁹⁸⁾ Siehe Fußnote [44].

Die Ausgleichsleistungen, die Trenitalia im Rahmen des ersten Vertrags für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Zusammenhang mit der Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten bis zum 31. Dezember 2003 gewährt wurden, stellen eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV dar, soweit sie Folgendes betrafen: a) ab dem 15. März 2003 durchgeführte grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste im transeuropäischen Schienengüternetz; und b) ab dem 22. Oktober 2003 erbrachte innerstaatliche Schienengüterverkehrsdienste.

Die Ausgleichsleistungen, die Trenitalia im Rahmen des zweiten Vertrags für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Zusammenhang mit der Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten gewährt wurden, stellen eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV dar.

Die Ausgleichsleistungen, die Trenitalia im Rahmen des dritten Vertrags für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Zusammenhang mit der Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten gewährt wurden, stellen eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV dar.

Artikel 2

Die staatliche Beihilfe, die Trenitalia im Rahmen des ersten Vertrags für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Zusammenhang mit der Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten gewährt wurde, stellt eine bestehende Beihilfe dar, soweit sie inländische Schienengüterverkehrsdienste betraf, die zwischen dem 22. Oktober 2003 und dem 31. Dezember 2003 erbracht wurden. Die staatliche Beihilfe, die Trenitalia im Rahmen des ersten Vertrags für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Zusammenhang mit der Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten gewährt wurde, stellt eine neue Beihilfe dar, soweit sie zwischen dem 15. März 2003 und dem 31. Dezember 2003 im transeuropäischen Schienengüternetz erbracht wurden.

Die Trenitalia im Rahmen des zweiten Vertrags für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Zusammenhang mit der Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten gewährte staatliche Beihilfe stellt eine neue Beihilfe dar.

Die Trenitalia im Rahmen des dritten Vertrags für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Zusammenhang mit der Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten gewährte staatliche Beihilfe stellt eine neue Beihilfe dar.

Artikel 3

Die staatliche Beihilfe, die Trenitalia im Rahmen des ersten Vertrags für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Zusammenhang mit der Erbringung grenzüberschreitender Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem italienischen Hafen Triest und Ungarn gezahlt wurde, ist mit dem Binnenmarkt vereinbar. Die staatliche Beihilfe, die Trenitalia im Rahmen des ersten Vertrags für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Zusammenhang mit der Erbringung grenzüberschreitender Schienengüterverkehrsdienste über den Hafen Triest Marittima gezahlt wurde, wurde unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV rechtswidrig gewährt und ist mit dem Binnenmarkt unvereinbar.

Die staatliche Beihilfe, die Trenitalia im Rahmen des zweiten Vertrags für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Zusammenhang mit der Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten gezahlt wurde, ist mit dem Binnenmarkt vereinbar, mit Ausnahme der staatlichen Beihilfe, die Trenitalia für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Zusammenhang mit der Erbringung von grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrsdiensten über den Hafen Triest Marittima gezahlt wurde und die unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV rechtswidrig durchgeführt wurde und mit dem Binnenmarkt unvereinbar ist.

Die staatliche Beihilfe, die Trenitalia im Rahmen des dritten Vertrags für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Zusammenhang mit der Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten gezahlt wurde, ist hinsichtlich der bis zum 3. Dezember 2012 gezahlten Beihilfen rechtmäßig, während sie in Bezug auf die nach dem 3. Dezember 2012 gezahlten Beihilfen rechtswidrig unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV durchgeführt wurde. Die Trenitalia im Rahmen des dritten Vertrags gezahlte staatliche Beihilfe ist mit dem Binnenmarkt vereinbar, mit Ausnahme der staatlichen Beihilfen, die nach dem 3. Dezember 2012 für Dienstleistungen auf den folgenden 14 interregionalen Verbindungen (einschließlich aller angeschlossenen Verbindungen innerhalb Norditaliens) gezahlt wurden: Abruzzen/Abruzzen, Kalabrien/Kalabrien, Kampanien/Kampanien, Apulien/Apulien, Abruzzen/Molise, Abruzzen/Apulien, Basilikata/Apulien, Kalabrien/Kampanien, Molise/Apulien, Molise/Norditalien, Apulien/Norditalien, Kampanien/Norditalien, Basilikata/Norditalien sowie Abruzzen/Norditalien, die mit dem Binnenmarkt unvereinbar sind.

Artikel 4

Italien fordert die in Artikel 3 genannten mit dem Binnenmarkt unvereinbaren Beihilfen von Trenitalia zurück oder, wenn sie nicht von Trenitalia zurückgefordert werden können, von der Nachfolgerin von Trenitalia, Mercitalia Rail.

Der Rückforderungsbetrag umfasst Zinsen, die von dem Tag, an dem die Beihilfen dem Empfänger zur Verfügung gestellt wurden, bis zur tatsächlichen Rückzahlung berechnet werden.

Die Zinsen werden gemäß Kapitel V der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 der Kommission ⁽²⁹⁹⁾ und Verordnung (EG) Nr. 271/2008 der Kommission ⁽³⁰⁰⁾ zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 nach der Zinseszinsformel berechnet.

Artikel 5

Die in Artikel 3 genannten mit dem Binnenmarkt unvereinbaren Beihilfen werden sofort in wirksamer Weise zurückgefordert.

Italien stellt sicher, dass dieser Beschluss innerhalb von vier Monaten nach seiner Bekanntgabe umgesetzt wird.

Artikel 6

Italien übermittelt der Kommission innerhalb von zwei Monaten nach Bekanntgabe dieses Beschlusses die folgenden Informationen:

- Gesamtbetrag der Beihilfen, den der Empfänger erhalten hat;
- Gesamtbetrag (Nennforderung und Zinsen), der vom Empfänger zurückzufordern ist;
- ausführliche Beschreibung der Maßnahmen, die getroffen wurden bzw. beabsichtigt sind, um diesem Beschluss nachzukommen;
- Unterlagen, die belegen, dass eine Rückzahlungsanordnung an den Empfänger ergangen ist.

Italien unterrichtet die Kommission über den Fortgang seiner Maßnahmen zur Umsetzung dieses Beschlusses, bis die Rückzahlung der in Artikel 3 genannten Beihilfe abgeschlossen ist. Auf Anfrage der Kommission legt Italien unverzüglich Informationen über die Maßnahmen vor, die getroffen wurden bzw. beabsichtigt sind, um diesem Beschluss nachzukommen. Ferner übermittelt Italien ausführliche Angaben über die Beihilfebeträge und die Zinsen, die vom Empfänger bereits zurückgezahlt wurden.

Artikel 7

Dieser Beschluss ist an die Italienische Republik gerichtet.

⁽²⁹⁹⁾ Verordnung (EG) Nr. 794/2004 der Kommission vom 21. April 2004 zur Durchführung der Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 140 vom 30.4.2004, S. 1).

⁽³⁰⁰⁾ Verordnung (EG) Nr. 271/2008 der Kommission vom 30. Januar 2008 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags (ABl. L 82 vom 25.3.2008, S. 1).

Die Kommission kann die Beihilfebeträge und die Rückforderungszinsen, die gemäß diesem Beschluss zurückzuzahlen sind, unbeschadet von Artikel 30 der Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates ⁽³⁰¹⁾ veröffentlichen.

Brüssel, den 24. November 2023

Für die Kommission
Didier REYNDERS
Mitglied der Kommission

⁽³⁰¹⁾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).



2024/2864

18.11.2024

BESCHLUSS (EU) 2024/2864 DER KOMMISSION

vom 24. November 2023

**über SA.32179 (2014/C) — Staatliche Beihilfemaßnahmen zugunsten von Trenitalia S.p.A. und FS
Logistica S.p.A. — Italien**

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2023) 7891)

(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 Unterabsatz 1,

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

nach Aufforderung der Beteiligten zur Stellungnahme gemäß den genannten Bestimmungen ⁽¹⁾ und unter Berücksichtigung ihrer Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

- (1) Am 29. Dezember 2010 ging bei der Kommission eine Beschwerde über die Gewährung einer mutmaßlichen staatlichen Beihilfe Italiens zugunsten von Trenitalia S.p.A. (im Folgenden „Trenitalia“) über Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. (im Folgenden „RFI“) ein. Trenitalia und RFI sind Tochtergesellschaften der Ferrovie dello Stato S.p.A. (im Folgenden „FS“) (siehe Abschnitt 2.1). Dem Beschwerdeführer zufolge umfassten bestimmte Übertragungen von Eisenbahninfrastrukturanlagen innerhalb der FS-Gruppe ⁽²⁾ von RFI auf andere Unternehmen dieser Gruppe eine Beihilfe. Die Beschwerde wurde unter der Nummer SA.32179 (2010/CP) registriert.
- (2) Am 11. Februar 2011 leitete die Kommission diese Beschwerde an die italienischen Behörden weiter und ersuchte um Auskünfte über die zu prüfenden Maßnahmen. Am 1. April 2011 antwortete Italien teilweise auf dieses Ersuchen. Am 14. Juni 2011 richtete die Kommission ein Erinnerungsschreiben an Italien, indem sie die fehlenden Informationen anforderte. Am 12. Juli 2011 übermittelte Italien weitere Informationen als Antwort auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 11. Februar 2011.
- (3) Am 24. November 2011 ersuchte die Kommission Italien erneut um Auskunft. Am 31. Januar 2012 übermittelte Italien die angeforderten Informationen. Am 8. Januar 2013 übermittelte Italien der Kommission zusätzliche Informationen.
- (4) Mit Schreiben vom 28. März 2014 setzte die Kommission Italien von ihrem Beschluss in Kenntnis, das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (AEUV) (im Folgenden „Einleitungsbeschluss“) in Bezug auf bestimmte Übertragungen von Vermögenswerten von RFI an Trenitalia und FS Logistica S.p.A. (im Folgenden „zu prüfende Maßnahmen“) einzuleiten.
- (5) Im Einleitungsbeschluss setzte die Kommission Italien ferner von ihrem Beschluss in Kenntnis, in Bezug auf eine Ausgleichsleistung, die Italien Trenitalia für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Schienengüterverkehr gewährt hat, das Verfahren nach Artikel 108 Absatz 2 AEUV einzuleiten (Sache SA.32953). Die beihilferechtliche Würdigung dieser Maßnahme ist Gegenstand eines gesonderten abschließenden Beschlusses der Kommission.

⁽¹⁾ ABl. C 156 vom 23.5.2014, S. 77.

⁽²⁾ In diesem Beschluss werden FS und die Unternehmen, die FS besitzt und kontrolliert, darunter RFI und Trenitalia, als „FS-Gruppe“ bezeichnet. Eine Beschreibung der Struktur der FS-Gruppe findet sich in Abschnitt 2 dieses Beschlusses sowie auf der offiziellen Website der FS-Gruppe, abrufbar unter: <https://fsitaliane.it/content/fsitaliane/en/fs-group/group-companies.html>.

- (6) Am 22. April 2014 beantragte Italien eine Verlängerung der Frist für die Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss, die die Kommission am 28. April 2014 gewährte. Am 21. Mai 2014 beantragte Italien eine weitere Verlängerung der Frist für die Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss, die die Kommission am folgenden Tag gewährte.
- (7) Der Eröffnungsbeschluss wurde am 23. Mai 2014 im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht⁽³⁾. Die Kommission forderte die Beteiligten auf, ihre Stellungnahmen zu den zu prüfenden Maßnahmen zu übermitteln.
- (8) Zwischen Juni und Juli 2014 gingen bei der Kommission Stellungnahmen zum Einleitungsbeschluss von Italien und drei Beteiligten ein. Italien übermittelte seine Stellungnahme am 24. Juni 2014. Am 13. Juni 2014 beantragte FerCargo, eine Vereinigung privater Schienengüterverkehrsunternehmen, eine Fristverlängerung für die Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss, die die Kommission gewährte; am 8. Juli 2014 übermittelte FerCargo eine Stellungnahme. Am 16. Juni 2014 beantragte FS eine Verlängerung der Frist für die Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss, die die Kommission gewährte; FS nahm am 23. Juli 2014 im Namen der FS-Gruppe Stellung. Die Gemeinschaft der europäischen Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (im Folgenden „GEB“) übermittelte am 19. Juni 2014 eine Stellungnahme.
- (9) Am 20. Juni und am 6. August 2014 übermittelte die Kommission Italien die Stellungnahmen der Beteiligten. Am 24. September 2014 beantragte Italien eine Verlängerung der Frist für seine Anmerkungen zu den Stellungnahmen der Beteiligten. Die Kommission gewährte diese Verlängerung am nächsten Tag. Am 20. November 2014 übermittelte Italien seine Anmerkungen zu den Stellungnahmen der Beteiligten. Am 4. November 2015 ergänzte Italien seine Anmerkungen durch zusätzliche Informationen.
- (10) Am 20. September 2017 übermittelte die Kommission ein Auskunftersuchen an Italien, auf das Italien am 16. und 30. November 2017 antwortete. Am 22. Dezember 2017 übersandte die Kommission ein neues Auskunftersuchen an Italien, auf das Italien am 31. Januar 2018 teilweise antwortete. Am 21. März 2018 fand eine Zusammenkunft zwischen Vertretern der Kommissionsdienststellen und der italienischen Behörden statt. Am 3. April 2018 übermittelte die Kommission ein zusätzliches Auskunftersuchen an Italien, auf das Italien am 23. Mai 2018 antwortete. Am 17. Dezember 2018 fand ein Treffen der Kommissionsdienststellen mit den italienischen Behörden statt, auf das ein zweites Treffen am 22. Januar 2019 folgte. Am 26. April und am 28. Juni 2019 legte Italien ergänzende Informationen vor.
- (11) Am 20. Dezember 2019 übermittelte die Kommission ein weiteres Auskunftersuchen an Italien, auf das Italien am 31. Januar 2020 antwortete.
- (12) Anfang 2020 brach die COVID-19-Pandemie aus, was zu einem erheblichen Schock für die Volkswirtschaften der Union führte und eine koordinierte wirtschaftliche Reaktion der Mitgliedstaaten und der Organe der Union erforderte, um die negativen Auswirkungen auf die Wirtschaft der Union abzumildern. Unter diesen außergewöhnlichen Umständen bemühte sich die Kommission, dringend auf Anmeldungen staatlicher Beihilfemaßnahmen, die im Zusammenhang mit dem COVID-19-Ausbruch gewährt wurden, zu reagieren und alle erforderlichen Verfahrenserleichterungen zu schaffen, um ein zügiges Genehmigungsverfahren durch die Kommission zu ermöglichen⁽⁴⁾. Während der COVID-19-Krise musste die Kommission den COVID-19-Beihilfemaßnahmen Vorrang einräumen⁽⁵⁾; infolgedessen hat sich der Abschluss des förmlichen Prüfverfahrens zu den zu prüfenden Maßnahmen sowie der Abschluss anderer Verfahren verzögert.

⁽³⁾ Siehe Fußnote 1.

⁽⁴⁾ Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, die Europäische Zentralbank, die Europäische Investitionsbank und die Euro-Gruppe – Die koordinierte wirtschaftliche Reaktion auf die COVID-19-Pandemie (COM(2020) 112 final vom 13. März 2020, Abschnitt 5).

⁽⁵⁾ Eine Liste der von der Kommission im Zusammenhang mit der COVID-19-Krise erlassenen Beschlüsse ist auf der Website der GD Wettbewerb unter folgendem Link abrufbar: https://competition-policy.ec.europa.eu/system/files/2023-05/State_aid_decisions_T_F_and_107_2b_107_3b_107_3c.pdf (zuletzt aufgerufen am 20. Oktober 2023).

- (13) Darüber hinaus hat Russland am 24. Februar 2022 eine militärische Aggression gegen die Ukraine eingeleitet. Die direkten und indirekten Auswirkungen der militärischen Aggression Russlands hatten wirtschaftliche Folgen für den gesamten Binnenmarkt. Diese Situation erforderte eine rasche Reaktion der Kommission, um die negativen sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen in der Union abzumildern. Unter diesen Umständen wurde die Kommission aufgefordert, umgehend auf Anmeldungen staatlicher Beihilfemaßnahmen zu reagieren, die im Zusammenhang mit der Krise in der Ukraine gewährt wurden ⁽⁶⁾. Im Laufe der Jahre 2022 und 2023 musste die Kommission der Prüfung dieser staatlichen Beihilfemaßnahmen Vorrang einräumen ⁽⁷⁾, wodurch sich der Abschluss des förmlichen Prüfverfahrens in Bezug auf die zu prüfenden Maßnahmen weiter verzögerte.
- (14) Am 17. Oktober 2023 verzichtete Italien ausnahmsweise auf seine Rechte gemäß Artikel 342 AEUV in Verbindung mit Artikel 3 der Verordnung Nr. 1 von 1958 ⁽⁸⁾ und willigte in die Annahme und Notifizierung des vorliegenden Beschlusses in Englisch ein.

2. BESCHREIBUNG DER FS-GRUPPE UND KONTEXT DER MARKTÖFFNUNG

2.1. Umstrukturierung der FS-Gruppe

- (15) Die Ferrovie dello Stato, die Società di Trasporti e Servizi per azioni (im Folgenden „alte FS“) war der vollständig vertikal integrierte italienische Eisenbahnbetreiber und die einzige juristische Einheit, die für den öffentlichen Schienenpersonen- und Güterverkehr zuständig war, bis die Umstrukturierung Ende der 1990er Jahre eingeleitet wurde. Die alte FS besaß sämtliche für die Erfüllung ihrer Aufgaben erforderlichen Vermögenswerte und befand sich zu 100 % im Eigentum des italienischen Ministeriums für Wirtschaft und Finanzen (im Folgenden „MEF“).
- (16) Zwischen 1998 und 2001 hat Italien die alte FS umstrukturiert, indem neue Tochtergesellschaften für verschiedene Geschäftsbereiche geschaffen wurden, auf die die alte FS ihr gesamtes Vermögen und ihre Tätigkeiten übertragen hat. Insbesondere gründete Italien eine neue Holdinggesellschaft, die zu 100 % vom MEF kontrolliert wird, nämlich FS, und alle in den verschiedenen Geschäftsbereichen tätigen Unternehmen besitzt und kontrolliert, darunter:
- a) Trenitalia, gegründet im Juni 2000, die mit der Erbringung von Eisenbahnverkehrsdiensten betraut wurde (die zuvor von den Abteilungen Personenbeförderung, Regionalverkehr und Fracht sowie von der Abteilung Schienenfahrzeugtechnik der alten FS erbracht wurden);
 - b) RFI, gegründet im Juli 2001, wurde alleinige Eigentümerin und Betreiberin der Eisenbahninfrastruktur. RFI besaß und verwaltete vorübergehend auch die Vermögenswerte, die Gegenstand der zu prüfenden Maßnahmen sind, bis diese Vermögenswerte anderen Unternehmen der FS-Gruppe zugewiesen wurden (siehe Abschnitt 3.1).

Trenitalia und RFI sowie die Holdinggesellschaft FS und die von ihr kontrollierten Unternehmen bilden die FS-Gruppe, die vollständig im Eigentum des MEF steht.

- (17) Im Zusammenhang mit der in Erwägungsgrund 16 genannten Umstrukturierung sollten alle für die Ausübung der jeweiligen Tätigkeiten erforderlichen Vermögenswerte auf Trenitalia und andere in Erwägungsgrund 18 genannte neu gegründete Unternehmen wie FS Logistica, aber auch andere Unternehmen, die nicht Gegenstand dieser Untersuchung sind, übertragen werden. Die Übertragung bestimmter Immobilien wurde jedoch durch rechtliche und technische Komplikationen behindert ⁽⁹⁾, die den Abschluss der Umstrukturierung verlangsamten.

⁽⁶⁾ Mitteilung der Kommission – Befristeter Krisenrahmen für staatliche Beihilfen zur Stützung der Wirtschaft infolge der Aggression Russlands gegen die Ukraine (ABl. C 131 I vom 24.3.2022, S. 1).

⁽⁷⁾ Eine Liste aller Beschlüsse, die die Kommission auf der Grundlage des Befristeten Krisenrahmens für staatliche Beihilfen zur Stützung der Wirtschaft infolge der Aggression Russlands gegen die Ukraine erlassen hat, ist auf dieser Website abrufbar: https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/temporary-crisis-and-transition-framework_en (zuletzt aufgerufen am 16. Oktober 2023).

⁽⁸⁾ Verordnung Nr. 1 zur Regelung der Sprachenfrage für die Europäische Atomgemeinschaft (ABl. 17 vom 6.10.1958, S. 385/58).

⁽⁹⁾ Italien weist insbesondere darauf hin, dass die erforderlichen Kataster-, Verwaltungs- und Buchführungsunterlagen im Zusammenhang mit den an Trenitalia zu übertragenden Vermögenswerten vor der Neuzuweisung gesammelt, kategorisiert und überprüft werden mussten. So behielt RFI, nachdem sie alle Infrastruktureinrichtungen von der alten FS erhalten hatte, ihr vorübergehendes Eigentum an ihnen, einschließlich der an Trenitalia und FS Logistica zu übertragenden Infrastruktureinrichtungen.

- (18) Italien zufolge genehmigte der Vorstand von FS im Rahmen des in Erwägungsgrund 16 genannten Umstrukturierungsprozesses der FS-Gruppe den Geschäftsplan 2007-2011 am 17. Mai 2007⁽¹⁰⁾. Vor dem Hintergrund erheblicher finanzieller Verluste der FS-Gruppe (über 2 Mrd. EUR im Jahr 2006) verabschiedete FS einen internen Umstrukturierungsplan, um die finanzielle Rentabilität der FS-Gruppe wiederherzustellen. Zusätzlich zu den Maßnahmen zur Kostensenkung beschloss die FS-Gruppe, ihre Betriebseinnahmen zu erhöhen, insbesondere durch die Rationalisierung der über die verschiedenen Unternehmen der FS-Gruppe verteilten Immobilien und Anlagen. Dies führte zur Gründung spezieller Tochtergesellschaften, auf die die für bestimmte Tätigkeiten verwendeten Vermögenswerte übertragen wurden:
- Logistikdienste; zu diesem Zweck wurde 2007 ein neuer Betreiber namens FS Logistica S.p.A. (im Folgenden „FS Logistica“) gegründet, um nach dem Vorbild anderer etablierter europäischer Betreiber (DB Schenker in Deutschland und Geodis im Besitz der SNCF in Frankreich) integrierte Logistikdienste anzubieten. Am 1. Januar 2017 wurde FS Logistica in Mercitalia Logistics S.p.A. (im Folgenden „Mercitalia Logistics“) umbenannt⁽¹¹⁾;
 - Mobilitätsdienste und Immobilienverwaltung; zu diesem Zweck wurde am 27. Februar 2008 eine neue Tochtergesellschaft namens FS Servizi Urbani S.p.A. gegründet, um den Wert der von FS gehaltenen Immobilien zu maximieren.
 - Ingenieurdienstleistungen auf ausländischen Märkten; diese Dienste wurden von Italferr S.p.A. angeboten.
- (19) Italien zufolge trug die Umsetzung des Geschäftsplans 2007-2011 zur Erholung der finanziellen Lage von FS bei (siehe Tabelle 1).

Tabelle 1

Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz- und Finanzdaten von FS

(in Mio. Euro)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Hauptdaten der Gewinn- und Verlustrechnung								
Betriebseinnahmen	6 703	7 685	7 816	7 491	7 985	8 265	8 228	8 329
Betriebskosten	(7 353)	(7 222)	(6 781)	(6 525)	(6 312)	(6 461)	(6 310)	(6 299)
Brutto-Betriebsmarge	(650)	463	1 035	966	1 673	1 804	1 918	2 030
Betriebsergebnis (EBIT)	(1 354)	(575)	106	143	507	664	719	818
Nettoeinkommen (Verlust)	(2 115)	(409)	16	44	129	285	381	460
Wichtigste Eigenkapital- und Finanzinformationen								
Nettoanlagekapital	45 461	42 757	45 420	45 948	46 483	45 178	45 804	45 834
Eigenkapital der Aktionäre	36 444	36 016	36 210	36 245	36 509	36 846	36 736	37 342
Nettofinanzierungsposition	9 017	6 741	9 210	9 703	9 974	8 332	9 068	8 492
Verbindlichkeiten/Kapital	0,25	0,19	0,25	0,27	0,27	0,23	0,25	0,23

⁽¹⁰⁾ In diesem Beschluss wird der Industrieplan 2007-2011 (in italienischer Sprache „Piano Industriale 2007-2011“) auch als „Geschäftsplan 2007-2011“ bezeichnet.

⁽¹¹⁾ Quelle: Jahresbericht 2017 der FS, S. 13 (Relazione finanziaria annuale).

(in Mio. Euro)

	2006	2007	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Technische Investitionen im Berichtszeitraum	7 263	6 864	6 096	5 250	4 143	3 808	3 891	3 895

Quelle: von den italienischen Behörden in ihrer Stellungnahme vom 23. Juli 2014 übermittelte Informationen

Anmerkung:

Die Daten für den Zeitraum 2007-2008 werden nach den nationalen Rechnungslegungsgrundsätzen des ITA GAAP dargestellt, während die Daten für den Zeitraum 2009-2013 auf den IFRS (International Financial Reporting Standards) basieren.

2.2. Beschreibung der von der Untersuchung der Kommission betroffenen FS-Tochtergesellschaften

- (20) Drei FS-Tochtergesellschaften (RFI, Trenitalia und FS Logistica) sind von den in Abschnitt 3 beschriebenen Maßnahmen betroffen.

2.2.1. RFI

- (21) RFI ist zuständig für den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur in Italien aufgrund einer 60-jährigen Konzession, die im Jahr 2000 durch ein Dekret des Ministeriums für Verkehr und Schifffahrt erteilt wurde⁽¹²⁾. Daher verfügt RFI über ein gesetzliches Monopol für den Bau, die Instandhaltung und den Betrieb der Eisenbahninfrastruktur, für die Eisenbahnsicherheit und die Zuweisung von Trassen an Eisenbahnunternehmen. Nach seiner Satzung kann RFI auch alle Tätigkeiten oder Geschäfte auf dem Markt durchführen, die für die Erfüllung ihrer Aufgaben als notwendig oder angemessen erachtet werden⁽¹³⁾.
- (22) Der wichtigste Vermögenswert des Unternehmens ist die Eisenbahninfrastruktur selbst. Die Haupttätigkeiten von RFI sind:
- Entwurf, Bau, Inbetriebnahme, Verwaltung und Instandhaltung der nationalen Eisenbahninfrastruktur sowie Verwaltung der Steuerungs- und Sicherheitssysteme für den Zugverkehr;
 - Förderung der Integration der Eisenbahninfrastruktur und der Zusammenarbeit mit anderen Eisenbahninfrastrukturbetreibern;
 - sonstige Aufgaben, die dem Infrastrukturbetreiber gemäß den einschlägigen Rechtsvorschriften übertragen werden, wie z. B. die Verwaltung des Zugangs zur Infrastruktur und zu Dienstleistungen und die Erhebung der von den Eisenbahnunternehmen zu entrichtenden Entgelte für die Nutzung der Schieneninfrastruktur.
- (23) Als italienischer Betreiber der Eisenbahninfrastruktur umfassen die von RFI erbrachten Dienstleistungen die Gewährung des Zugangs zur Eisenbahninfrastruktur für Eisenbahnunternehmen, die Instandhaltung und den Ausbau der Infrastruktur, die Gewährleistung der Einhaltung der Sicherheitsstandards und die Ausstellung von Sicherheitsbescheinigungen⁽¹⁴⁾.

⁽¹²⁾ Die alte FS wurde vom italienischen Staat mit dem Decreto del Ministro dei Trasporti e della Navigazione n. 138T vom 31. Oktober 2000 zum Infrastrukturbetreiber ernannt. Im Juli 2001 trat RFI als Nachfolgerin und Infrastrukturbetreiberin der alten FS an.

⁽¹³⁾ Zu diesen Aufgaben gehören: Erwerb bzw. Verkauf von Immobilien, Entwicklung von Handels-, Industrie- oder Finanztätigkeiten, die mit dem Unternehmenszweck verbunden sind; Erwerb von Anteilen an anderen Unternehmen, deren Zweck mit dem eigenen Zweck vergleichbar oder damit verbunden oder diesem dienlich ist, die Stellung von Sicherheiten und Garantien zugunsten Dritter usw.

⁽¹⁴⁾ Programmvertrag 2001-2007, Artikel 4.

- (24) Die Einnahmen von RFI bestehen hauptsächlich aus Einnahmen aus Infrastrukturdienstleistungen (Netznutzungsgebühren, Verkauf elektrischer Traktion, Fahrdienste und staatliche Beiträge zur Netzwartung). Die finanzielle Lage von RFI im Zeitraum 2006-2013 ist Tabelle 2 zu entnehmen:

Tabelle 2

Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz- und Finanzdaten von RFI

(in Mio. Euro)

	2006	2007 (*)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Hauptdaten der Gewinn- und Verlustrechnung								
Betriebseinnahmen	2 302	2 549	2 507	2 555	2 613	2 541	2 663	2 676
Betriebskosten	(2 413)	(2 427)	(2 454)	(2 397)	(2 345)	(2 302)	(2 287)	(2 159)
Brutto-Betriebsmarge	(111)	122	54	159	268	240	377	517
Betriebsergebnis (EBIT)	(161)	(175)	(119)	65	135	113	246	387
Nettoergebnis	(197)	17	39	9	92	98	160	270
Wichtigste Eigenkapital- und Finanzinformationen								
Nettoanlagekapital	34 489	32 474	33 452	34 077	36 720	35 413	35 343	35 350
Eigenkapital der Aktionäre	33 298	33 565	33 075	33 153	33 521	33 358	33 033	33 295
Nettofinanzierungsposition	1 191	(1 091)	377	924	3 199	2 054	2 310	2 055
Verbindlichkeiten/Kapital	0,04	(0,03)	0,01	0,03	0,10	0,06	0,07	0,06

Quelle: von den italienischen Behörden in ihrer Stellungnahme vom 23. Juli 2014 übermittelte Informationen

Anmerkung:

Die Daten für den Zeitraum 2006-2008 werden nach den nationalen Rechnungslegungsgrundsätzen des ITA GAAP dargestellt, während die Daten für den Zeitraum 2009-2013 auf den IFRS (International Financial Reporting Standards) basieren.

(*) Im Jahr 2008 wurde erstmals ein neuer Grundsatz in Bezug auf die Kosten für die Nutzung von Fahrzeugen (Abschreibung) angewandt. Somit wurden die Daten für 2007 auch in Bezug auf die Ausgliederung des „Schienenbahnhofs-/Manövriersektors“ an RFI vereinheitlicht.

2.2.2. Trenitalia

- (25) Trenitalia wurde 2000 als 100 %ige Tochtergesellschaft von FS gegründet. Zum Zeitpunkt der Annahme und Durchführung der zu prüfenden Maßnahmen sowie zum Zeitpunkt der Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens war Trenitalia sowohl im Schienenpersonen- als auch im Schienengüterverkehr tätig. Trenitalia ist derzeit der größte Eisenbahnbetreiber in Italien und betreibt Fern-, Nahverkehrs- und Regionalzüge für den Personenverkehr; seit Januar 2017 werden Güterverkehrsdienste von Mercitalia Rail erbracht.

- (26) Die Finanzlage Trenitalias im Zeitraum 2006-2013 ist Tabelle 3 zu entnehmen.

Tabelle 3

Gewinn- und Verlustrechnung, Bilanz und Finanzdaten von Trenitalia

(in Mio. Euro)

	2006	2007 (*)	2008	2009	2010	2011	2012	2013
Hauptdaten der Gewinn- und Verlustrechnung								
Betriebseinnahmen	4 931	5 517	5 772	5 759	5 708	5 708	5 498	5 498
Betriebskosten	(5 504)	(4 984)	(4 854)	(4 624)	(4 437)	(4 298)	(4 148)	(4 113)
Brutto-Betriebsmarge	(573)	533	919	1 136	1 270	1 411	1 350	1 385
Betriebsergebnis (EBIT)	(1 211)	(244)	187	315	342	496	418	432
Nettoergebnis	(1 989)	(263)	(42)	16	73	156	207	181
Wichtigste Eigenkapital- und Finanzinformationen								
Nettoanlagekapital	6 850	6 850	6 981	7 833	8 001	7 673	8 248	8 332
Eigenkapital der Aktionäre	925	1 173	1 169	1 529	1 657	1 819	1 913	2 091
Nettofinanzierungsposition	5 925	5 677	5 812	6 304	6 344	5 854	6 335	6 241
Verbindlichkeiten/Kapital	6,40	4,84	4,97	4,12	3,83	3,22	3,31	2,98

Quelle: von den italienischen Behörden in ihrer Stellungnahme vom 23. Juli 2014 übermittelte Informationen

Anmerkungen:

Die Daten für den Zeitraum 2006-2008 werden nach den nationalen Rechnungslegungsgrundsätzen des ITA GAAP dargestellt, während die Daten für den Zeitraum 2009-2013 auf den IFRS (International Financial Reporting Standards) basieren.

(*) Im Jahr 2008 wurde erstmals ein neuer Grundsatz in Bezug auf die Kosten für die Nutzung von Fahrzeugen (Abschreibung) angewandt. Somit wurden die Daten für 2007 auch in Bezug auf die Ausgliederung des „Schienenbahnhofs-/Manövrierektors“ an RFI vereinheitlicht.

- (27) Im Januar 2017 wurde die Frachttätigkeit von Trenitalia auf ein neu gegründetes Unternehmen Mercitalia Rail S.r.l. (im Folgenden „Mercitalia Rail“) übertragen, das vollständig von Mercitalia Logistics kontrolliert wird⁽¹⁵⁾. Über Mercitalia Logistics erbringt die FS-Gruppe sowohl konventionelle als auch kombinierte Güterverkehrsdienste in Italien und im Ausland.

2.2.3. FS Logistica

- (28) FS Logistica wurde 2007 aufgrund der Entscheidung von FS gegründet, alle in der FS-Gruppe durchgeführten Logistikaktivitäten bei einem einzigen speziellen Betreiber zusammenzufassen. Bis 2017 (als das Unternehmen in Mercitalia Logistics umbenannt wurde)⁽¹⁶⁾ erbrachte FS Logistica Logistikdienstleistungen im Güterverkehrssektor, darunter Schienenverkehr, intermodale Transportlösungen, Lagerung, Umschlag und alle damit verbundenen Immobiliengeschäfte. FS Logistica wurde nie als „Eisenbahnunternehmen“ im Sinne von Artikel 3 der Richtlinie 91/440/EWG des Rates⁽¹⁷⁾ eingestuft, da sie keine Zugantriebe durchführte.

⁽¹⁵⁾ Trenitalia übertrug ihre gesamten Vermögenswerte und Verbindlichkeiten im Zusammenhang mit Frachtdienstleistungen und Logistik auf Mercitalia Rail. Quelle: Trenitalia S.p.A. Jahresbericht 2017, S. 26 und S. 36 (Relazione finanziaria annuale).

⁽¹⁶⁾ Siehe Jahresbericht 2017 der FS zur Finanzkommunikation, S. 13.

⁽¹⁷⁾ Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25).

2.3. Hintergrund zur Liberalisierung des Schienenverkehrs in der Union und in Italien

2.3.1. In der Union

- (29) Auf Unionsebene wurde der Schienengüterverkehr in drei aufeinanderfolgenden Wellen liberalisiert.
- (30) Die erste Gesetzgebungsinitiative Anfang der 1990er-Jahre führte zur Annahme der Richtlinie 91/440/EWG des Rates, die die Mitgliedstaaten bis zum 1. Januar 1993 umsetzen mussten. Mit diesem Rechtsakt wurde die Liberalisierung des Schienenverkehrs eingeleitet, indem für internationale Gruppierungen und Eisenbahnunternehmen, die kombinierte grenzüberschreitende Güterverkehrsdienste⁽¹⁸⁾ erbringen, ein Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur eingeführt wurde, das mit dem Grundsatz der Trennung zwischen den Tätigkeiten des Infrastrukturbetriebs und des Verkehrs einherging. Dieser Grundsatz galt nicht für Strukturen, sondern für Funktionen, insbesondere die Rechnungsführung. Nach dieser Richtlinie konnte die Trennung durch die Schaffung getrennter Abteilungen innerhalb eines einzigen Unternehmens oder durch die Übertragung des Infrastrukturbetriebs an eine eigenständige Einheit erreicht werden. Diese rechtliche Entflechtung war jedoch nicht zwingend vorgeschrieben.
- (31) Die Richtlinie 91/440/EWG wurde durch die Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁽¹⁹⁾ geändert, die Teil des sogenannten „ersten Eisenbahnpakets“⁽²⁰⁾ war, das von den Mitgliedstaaten bis zum 15. März 2003 in nationales Recht umgesetzt werden musste. Gemäß Artikel 10 Absatz 3 der Richtlinie 91/440/EWG in der durch die Richtlinie 2001/12/EG geänderten Fassung wurde den Eisenbahnunternehmen ein nichtdiskriminierendes Zugangsrecht in Bezug auf folgende Arten von Diensten gewährt:
- grenzüberschreitende Güterverkehrsdienste im transeuropäischen Schienengüternetz – TERFN⁽²¹⁾;
 - grenzüberschreitende Güterverkehrsdienste im gesamten Schienennetz der Union ab dem 15. März 2008.
- (32) Zur Verbesserung der Sicherheit, Interoperabilität und Öffnung des Schienengüterverkehrsmarktes wurde die Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁽²²⁾ angenommen, die Teil des sogenannten „zweiten Eisenbahnpakets“⁽²³⁾ war. Mit dieser Richtlinie wurde ein Zugangsrecht für Eisenbahnunternehmen in Bezug auf folgende Arten von Diensten eingeführt:
- grenzüberschreitende Güterverkehrsdienste im gesamten Schienennetz der Union ab dem 1. Januar 2006 (unter Vorwegnahme der in der Richtlinie 2001/12/EG festgelegten Frist 15. März 2008);
 - alle Arten von Güterverkehrsdiensten (einschließlich Inlandsverkehr) ab dem 1. Januar 2007.
- (33) Infolgedessen wurde der Schienengüterverkehrsmarkt ab dem 15. März 2003 im transeuropäischen Schienengüternetz, ab dem 1. Januar 2006 für den grenzüberschreitenden Güterverkehr im gesamten Schienennetz der Union und ab dem 1. Januar 2007 für die Kabotage im Schienengüterverkehr für den Wettbewerb geöffnet. Daher wird davon ausgegangen, dass der Schienengüterverkehr auf Unionsebene seit dem 1. Januar 2007 sowohl für nationale als auch für grenzüberschreitende Dienste vollständig liberalisiert ist.

⁽¹⁸⁾ Der kombinierte Verkehr ist definiert als intermodaler Verkehr mit einer streng begrenzten Teilstrecke auf der Straße, siehe Artikel 1 der Richtlinie 75/130/EWG des Rates vom 17. Februar 1975 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr Schiene/Straße zwischen Mitgliedstaaten (ABl. L 48 vom 22.2.1975, S. 31).

⁽¹⁹⁾ 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).

⁽²⁰⁾ Dieses erste Eisenbahnpaket umfasste auch die 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) sowie die 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).

⁽²¹⁾ Ein Eisenbahnnetz von etwa 50 000 km gemäß Artikel 10a und Anhang I der Richtlinie 2001/12/EG, das in Italien die Häfen von Ancona, Bari, Brindisi, Civitavecchia, Genua, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Neapel, Piombino, Ravenna, Salerno, Savona, Taranto, Triest und Venedig umfasst.

⁽²²⁾ 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).

⁽²³⁾ Das zweite Eisenbahnpaket umfasste auch die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44), die 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 die Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahngentur (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 1).

- (34) Die Richtlinie 91/440/EWG in der durch die Richtlinien 2001/12/EG und 2004/51/EG geänderten Fassung wurde durch die Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates konsolidiert und mit Wirkung vom 17. Juni 2015 aufgehoben⁽²⁴⁾. Artikel 10 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU sieht Folgendes vor: „Eisenbahnunternehmen erhalten für alle Arten von Schienengüterverkehrsdiensten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in allen Mitgliedstaaten.“
- (35) Im Bereich des Schienen**personen**verkehrs wurde mit dem „dritten Eisenbahnpaket“ (durch die Richtlinie 2007/58/EG des Europäischen Parlaments und des Rates⁽²⁵⁾) der grenzüberschreitende Schienenpersonenverkehr mit Wirkung vom 1. Januar 2010 für den Wettbewerb geöffnet. Das „vierte Eisenbahnpaket“ hat den Schienenpersonenverkehr vollständig liberalisiert:
- Mit der Richtlinie (EU) 2016/2370 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽²⁶⁾ zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU wurde Eisenbahnunternehmen ab dem 1. Januar 2019 Zugang zu den nationalen Schienennetzen gewährt⁽²⁷⁾.
 - Mit der Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽²⁸⁾ wurde die Verpflichtung eingeführt, öffentliche Dienstleistungsaufträge ab dem 3. Dezember 2019 durch Wettbewerbsverfahren zu vergeben, wobei der Übergangszeitraum am 24. Dezember 2023 endete⁽²⁹⁾.

2.3.2. In Italien

- (36) Mit Inkrafttreten des Gesetzesdekrets Nr. 188 vom 8. Juli 2003⁽³⁰⁾ (im Folgenden „Gesetzesdekret Nr. 188/2003“), mit dem das erste Eisenbahnpaket in nationales Recht umgesetzt wurde, liberalisierte Italien am 22. Oktober 2003 den Schienengüterverkehr. In Bezug auf inländische Güterverkehrsdienste, die auf der nationalen Eisenbahninfrastruktur erbracht werden, gewährte Artikel 6 des Gesetzesdekrets Nr. 188/2003 Eisenbahnunternehmen, die das nationale Schienennetz nutzten, verschiedene Zugangsrechte, vorbehaltlich der Einhaltung bestimmter Anforderungen⁽³¹⁾ und der Gegenseitigkeit für im Ausland niedergelassene Eisenbahnunternehmen.

⁽²⁴⁾ Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32).

⁽²⁵⁾ 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).

⁽²⁶⁾ Richtlinie (EU) 2016/2370 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Richtlinie 2012/34/EU bezüglich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste und der Verwaltung der Eisenbahninfrastruktur (ABl. L 352 vom 23.12.2016, S. 1).

⁽²⁷⁾ Vgl. Artikel 3 der Richtlinie (EU) 2016/2370, der vorsieht, dass, selbst wenn die Richtlinie am 1. Januar 2019 in Kraft tritt, ihre Bestimmungen über den Zugang zu den Schienennetzen erst für den am 14. Dezember 2020 beginnenden Netzfahrplan gelten.

⁽²⁸⁾ Verordnung (EU) 2016/2338 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 14. Dezember 2016 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 hinsichtlich der Öffnung des Marktes für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste (ABl. L 354 vom 23.12.2016, S. 22).

⁽²⁹⁾ Siehe Artikel 1 Absatz 9 Buchstabe a.

⁽³⁰⁾ Decreto legislativo 8 luglio 2003, n. 188 – „Attuazione delle direttive 2001/12/CE, 2001/13/CE e 2001/14/CE in materia ferroviaria“ (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie Generale n. 170, 24 luglio 2003 – Supplemento ordinario n. 118). Das Gesetzesdekret 188/2003 ersetzt zwei Präsidialdekrete (Decreto del Presidente della Repubblica 8 luglio 1998, n. 277 – „Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 91/440/CEE relativa allo sviluppo delle ferrovie comunitarie“ – Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie generale n. 187, 12.8.1998) und Decreto del Presidente della Repubblica 16 marzo 1999, n. 146 – „Regolamento recante norme di attuazione della direttiva 95/18/CE, relativa alle licenze delle imprese ferroviarie, e della direttiva 95/19/CE, relativa alla ripartizione delle capacità di infrastruttura ferroviaria e alla riscossione dei diritti per l'utilizzo dell'infrastruttura“ – (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie generale n. 119, 24.5.1999), mit denen die Richtlinien 91/440/EG, 95/18/EG und 95/19/EG umgesetzt wurden.

⁽³¹⁾ Eisenbahnunternehmen, die inländischen Schienengüterverkehr in Italien betreiben wollten, mussten zusätzlich zu der nach Artikel 6 Absatz 1 des Gesetzesdekrets Nr. 188/2003 erforderlichen Eisenbahnbetriebserlaubnis eine besondere Genehmigung des Ministers für Infrastruktur und Verkehr (Artikel 6 Absatz 2 des Gesetzesdekrets Nr. 188/2003) im Sinne von Artikel 131 Absatz 1 des Gesetzes Nr. 388 vom 23. Dezember 2000 besitzen. Dieses Gesetz rechtfertigte die Notwendigkeit, eine solche Genehmigung vorzusehen, damit das Ministerium für Infrastruktur und Verkehr die Erhöhung der Eisenbahntarife eindämmen und die Wirtschaftlichkeit der Tätigkeiten des Eisenbahnverkehrs in Italien gewährleisten konnte.

- (37) Mit dem Gesetzesdekret Nr. 188/2003 wurde 2003 auch der italienische Markt für inländische Schienenpersonenverkehrsdienste teilweise ⁽³²⁾ geöffnet. Der Wettbewerb auf dem Markt blieb jedoch de facto für den gesamten inländischen Verkehr bis zur Öffnung des grenzüberschreitenden Schienenpersonenverkehrs für den Wettbewerb am 1. Januar 2010 und bis zum Eintritt von Italo – Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A. in den Markt der inländischen Hochgeschwindigkeitsverkehrsdienste auf der Schiene im Jahr 2012 beschränkt. Der Wettbewerb auf dem Markt blieb weitgehend geschlossen, da die meisten öffentlichen Dienstleistungsaufträge mit wenigen Ausnahmen direkt an Trenitalia vergeben wurden ⁽³³⁾.
- (38) Italien hat die Richtlinie 2004/51/EG durch das Gesetzesdekret Nr. 162 vom 10. August 2007 ⁽³⁴⁾ (in Kraft seit dem 23. Oktober 2007) in nationales Recht umgesetzt. Mit diesem Dekret wurde das Gesetzesdekret Nr. 188/2003 mit Wirkung vom 23. Oktober 2007 dahin gehend geändert, dass den Eisenbahnunternehmen Zugang zum italienischen Schienennetz unter gerechten, diskriminierungsfreien und transparenten Bedingungen für die Erbringung grenzüberschreitender Güterverkehrsdienste und spätestens ab dem 1. Januar 2007 Zugang zum Schienennetz für alle Arten von Schienengüterverkehrsdiensten gewährt wurde ⁽³⁵⁾.
- (39) Schließlich hat Italien die Richtlinie 2012/34/EU durch das Gesetzesdekret Nr. 112 vom 15. Juli 2015 ⁽³⁶⁾ (in Kraft seit dem 27. Juli 2015) in nationales Recht umgesetzt. Mit diesem Dekret wurde das Recht der Eisenbahnunternehmen auf Zugang zum Schienengüter- und Personenverkehrsmarkt unter gerechten, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen bestätigt, um den Wettbewerb im Eisenbahnsektor zu gewährleisten ⁽³⁷⁾.

3. BESCHREIBUNG DER GEPRÜFTEN MAßNAHMEN

3.1. Beschreibung der Vermögensübertragungen (im Folgenden „Vermögensübertragungen“ bzw. „Übertragungen von Vermögenswerten“ oder „Maßnahmen“)

- (40) Die zu prüfenden Maßnahmen betreffen die Übertragung von 31 Vermögenswerten von RFI auf Trenitalia im September 2009 sowie die Übertragung von zehn Vermögenswerten von RFI auf FS Logistica im Dezember 2007, von 42 Vermögenswerten im Dezember 2008 und von fünf Vermögenswerten im Juli 2011 zu den in diesem Unterabschnitt beschriebenen Bedingungen.
- (41) Die Beschlüsse über die Übertragung bestimmter Vermögenswerte der Eisenbahninfrastruktur von RFI auf Trenitalia wurden auf der Vorstandssitzung der FS vom 7. September 2009 gefasst und auf der Hauptversammlung von RFI und Trenitalia am 10. September 2009 gebilligt.
- (42) Die Vermögensübertragungen von RFI an Trenitalia erfolgten wie folgt:
- a) Das Stammkapital von RFI („capitale sociale e patrimonio“) wurde im September 2009 durch die Löschung von 621 106 000 Stammaktien im Wert von jeweils 1 EUR um 621 106 000 EUR verringert; das Stammkapital von Trenitalia wurde gleichzeitig durch die Ausgabe von 1 242 212 Stammaktien im Wert von jeweils 500 EUR (Nominalwert) um 621 106 000 EUR erhöht;
 - b) FS war sowohl vor als auch nach den unter Buchstabe a beschriebenen Änderungen des Stammkapitals von RFI und Trenitalia die einzige Aktionärin von Trenitalia und RFI.

⁽³²⁾ Die Öffnung unterlag einer Gegenseitigkeitsklausel für italienische Eisenbahnunternehmen, die 2007 aufgehoben wurde.

⁽³³⁾ Was das von RFI verwaltete Netz betrifft, so haben im Jahr 2019 nur zwei Regionen ihre Dienstleistungsaufträge im Wege einer Ausschreibung vergeben (Valle d'Aosta und Emilia Romagna), während die anderen Regionen Dienstleistungsaufträge im Wege der Direktvergabe erteilten (mit Ausnahme der Lombardei haben die übrigen 17 Regionen den Auftrag für 9 oder 15 Jahre an Trenitalia vergeben). Für den verbleibenden Teil der Infrastruktur, der sich aus historischen Gründen teilweise im Eigentum des Ministeriums für Infrastruktur und Verkehr, von Regionen, Provinzen, Gemeinden, privaten Einrichtungen und anderen öffentlichen Einrichtungen befindet, gelten besondere Regelungen (Quelle: Handbook on Railway Regulation: Concepts and Practice, herausgegeben von Matthias Finger und Juan Montero, Edward Elgar Publishing Limited, 2020, S. 70).

⁽³⁴⁾ Decreto legislativo 10 agosto 2007, n. 162 – „Attuazione delle direttive 2004/49/CE e 2004/51/CE relative alla sicurezza e allo sviluppo delle ferrovie comunitarie“ (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie generale n. 234, 8.10.2007).

⁽³⁵⁾ Artikel 25 Absatz 1 des Gesetzesdekrets Nr. 162 vom 10. August 2007 zur Änderung von Artikel 12 Absatz 1 des Gesetzesdekrets Nr. 188/2003.

⁽³⁶⁾ Decreto legislativo 15 luglio 2015, n. 112 – „Attuazione della direttiva 2012/34/UE del Parlamento europeo e del Consiglio, del 21 novembre 2012, che istituisce uno spazio ferroviario europeo unico“ (Gazzetta Ufficiale della Repubblica Italiana, Serie generale n. 170, 24.7.2015).

⁽³⁷⁾ Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c des Gesetzesdekrets Nr. 112 vom 15. Juli 2015.

- (43) Die Übertragungen bestimmter Eisenbahninfrastrukturanlagen von RFI auf FS Logistica wurden von den Hauptversammlungen von RFI und FS Logistica am 30. Oktober 2007, 26. November 2008 bzw. 20. Dezember 2010 genehmigt ⁽³⁸⁾.
- (44) Die Übertragungen der Vermögenswerte von RFI an FS Logistica erfolgten in Form von drei spezifischen Transaktionen in den Jahren 2007, 2008 und 2011:
- a) Das Stammkapital und die Vermögenswerte von RFI wurden verringert:
 - i) um 268 673 758 EUR am 21. Dezember 2007;
 - ii) um 151 786 267 EUR am 30. Dezember 2008;
 - iii) um 3 186 760 EUR am 6. Juli 2011;
 - b) das Stammkapital und die Vermögenswerte von FS Logistica wurden durch die Ausgabe von Stammaktien gleichzeitig um denselben Wert erhöht;
 - c) FS war sowohl vor als auch nach den unter den Buchstaben a und b beschriebenen Änderungen des Stammkapitals von RFI und Trenitalia die einzige Aktionärin von FS Logistica und von RFI.
- (45) In den Übertragungsbeschlüssen, die bei den in Erwägungsgrund 40 genannten Versammlungen genehmigt wurden, erfolgte die Formalisierung der von FS und ihren Tochtergesellschaften RFI, Trenitalia und FS Logistica seit 2007 getroffenen Managemententscheidungen ⁽³⁹⁾.
- (46) Die zu prüfenden Maßnahmen waren vom Aktionär von FS, d. h. vom italienischen Staat (genauer gesagt vom MEF), genehmigt worden. Am 7. Juli 2009 genehmigte Italien mit der Richtlinie des Premierministers ⁽⁴⁰⁾ (im Folgenden „Richtlinie von 2009“) ⁽⁴¹⁾ die Übertragung bestimmter Vermögenswerte der Eisenbahninfrastruktur, die mit öffentlichen Mitteln finanziert worden waren, von RFI auf Trenitalia und andere Unternehmen der FS-Gruppe, die im Schienengüterverkehr tätig sind. Insbesondere sah die Richtlinie von 2009 Folgendes vor:
- a) RFI war befugt, bestimmte Frachtanlagen (die nicht in Anhang 1 der Richtlinie von 2009 ⁽⁴²⁾ aufgeführt sind) frei an andere Unternehmen der FS-Gruppe, darunter Trenitalia, im Rahmen von Vermögenszuwachstransaktionen zu übertragen (Artikel 1) ⁽⁴³⁾;
 - b) RFI musste dem italienischen Ministerium für Infrastruktur und Verkehr einen Vorschlag vorlegen, in dem die funktionale Spezialisierung und die gebührenpflichtigen Dienstleistungen für jede der in Anhang 1 der Richtlinie von 2009 genannten Einrichtungen und Terminals aufgeführt sind (Artikel 1);
 - c) RFI musste dem italienischen Ministerium für Infrastruktur und Verkehr einen Plan vorlegen, in dem die Funktionen der einzelnen Instandhaltungsanlagen für Schienenfahrzeuge, die Eigentum von RFI sind, sowie die Verfügbarkeit der Anlagen für alle Eisenbahnunternehmen bzw. die vollständige Nutzung bestimmter Anlagen durch einige von ihnen angegeben sind (Artikel 2) ⁽⁴⁴⁾;
 - d) dass bestimmte Instandhaltungsanlagen für Schienenfahrzeuge, die von bestimmten Unternehmen in vollem Umfang genutzt wurden, auf andere Unternehmen der FS-Gruppe übertragen wurden, um die Instandhaltungskosten zu senken (Artikel 2).

⁽³⁸⁾ Der Rechtsakt zur Formalisierung der Übertragung wurde am 6. Juli 2011 angenommen.

⁽³⁹⁾ Am 19. September 2007 sandte der Geschäftsführer von FS, M. Moretti, ein Schreiben an die Führungskräfte der gesamten Gruppe (im Folgenden „Schreiben vom 19. September 2007“), um das Projekt der Neuzuweisung von Vermögenswerten als Teil der Umsetzung des Geschäftsplans 2007-2011 einzuleiten. Am 23. April 2008 genehmigte der FS-Vorstand die Einleitung der Vermögensallokation. Am 3. Juni 2008 wurde eine spezielle Taskforce eingesetzt, die den Prozess der Umverteilung von Vermögenswerten der FS-Gruppe steuern sollte.

⁽⁴⁰⁾ Auf Italienisch: „Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri“.

⁽⁴¹⁾ Direttiva del Presidente del Consiglio dei Ministri, d'intesa con il Ministero delle Infrastrutture e dei Trasporti e con il Ministro dell'Economia e delle Finanze, 7.7.2009.

⁽⁴²⁾ Anhang 1 der Richtlinie von 2009 enthält eine Liste der Güteranlagen und Terminals, die Eigentum von RFI sind.

⁽⁴³⁾ „Auch um die derzeit vom Staat getragenen Instandhaltungskosten zu senken, kann RFI nach dieser Richtlinie Frachtanlagen, die nicht in der Liste in Anhang 1 aufgeführt sind, im Rahmen einer Umstrukturierung und auch im Rahmen einer Kapitalisierung oder von Kapitalisierungsvorgängen frei auf andere Unternehmen der FS-Gruppe – darunter Trenitalia – übertragen bzw. diesen zuweisen.“ (frei übersetzt aus dem Italienischen).

⁽⁴⁴⁾ „Um die derzeit vom Staat getragenen Instandhaltungs- und Verwahrungskosten zu senken und das Kapital/die Kapitalisierung von Trenitalia durchzuführen, muss RFI dem Ministerium für Infrastruktur und Verkehr innerhalb von 60 Tagen nach Annahme dieser Richtlinie einen Plan vorlegen, der für jede dem Betreiber gehörende Instandhaltungsanlage für Schienenfahrzeuge zusätzlich zu jeder funktionalen Spezialisierung folgende Angaben enthält:

- a) dass sie allen Eisenbahnunternehmen, die Zugang zum Netz haben, zur Verfügung gestellt werden;
- b) dass sie nur von einigen von ihnen verwendet werden.

In jedem Fall erbringt der Infrastrukturbetreiber in den oben genannten Anlagen keine Dienstleistung, sondern beschränkt sich darauf, diese Anlagen zur Verfügung zu stellen.“ (frei übersetzt aus dem Italienischen).

- (47) Italien bestätigte die Liste und die Merkmale des übertragenen Vermögenswerts, wie in Erwägungsgrund 20 des Einleitungsbeschlusses beschrieben, und fügte hinzu, dass die Rechtsgrundlage für die Durchführung der Übertragungen nicht die Richtlinie von 2009, sondern das italienische Zivilgesetzbuch sei. In Tabelle 4 sind die Vermögensübertragungen von RFI an Trenitalia und FS Logistica zusammengefasst, die die zu prüfenden Maßnahmen darstellen.

Tabelle 4

Liste der von RFI an Trenitalia und FS Logistica übertragenen Vermögenswerte

Datum	Begünstigtes Unternehmen	Beschreibung	Wert
7. September 2009	Trenitalia	RFI übertrug elf Instandhaltungsanlagen für Schienenfahrzeuge zusammen mit 20 angrenzenden Grundstücken auf Trenitalia	Buchwert von 621 Mio. EUR ⁽¹⁾
21. Dezember 2007	FS Logistica	RFI übertrug zehn Güterterminals an FS Logistica	Buchwert von 268,7 Mio. EUR ⁽²⁾
30. Dezember 2008	FS Logistica	RFI übertrug 41 Immobilien in Italien an FS Logistica (z. B. Grundstücke, Lager, Räumlichkeiten, Fabriken und Frachtanlagen) sowie ihre 43,75 %ige Beteiligung an SGT ⁽³⁾	Buchwert von 151,8 Mio. EUR ⁽⁴⁾
6. Juli 2011	FS Logistica	RFI übertrug fünf Immobilien an FS Logistica (Anlagen, Flächen und Gebäude)	Buchwert von 3,2 Mio. EUR ⁽⁵⁾

Quelle: von den italienischen Behörden vorgelegte Informationen

⁽¹⁾ Quelle: RFI Jahresbericht 2009, S. 30 und 31 (Bilancio di esercizio) und Trenitalia, Jahresbericht 2009, S. 46 und 47 (Bilancio di esercizio).

⁽²⁾ Quelle: RFI Jahresbericht 2008, S. 27 (Bilancio di esercizio).

⁽³⁾ Società Gestione Terminali Ferro Stradali S.p.A., italienischer Betreiber im kombinierten Straßen-Schienen-Verkehr, zu 53,3 % im Eigentum von FS Logistica und zu 34,5 % im Eigentum von Hupac. Gemäß dem Rechtsakt vom 30. Dezember 2008 über die Eigentumsübertragung beläuft sich der Wert der 43,75 %igen Beteiligung an SGT auf 491 732 EUR.

⁽⁴⁾ Quelle: RFI Jahresbericht 2008, S. 27 (Bilancio di esercizio).

⁽⁵⁾ Quelle: RFI Jahresbericht 2010, S. 27 (Bilancio di esercizio) und FS Unternehmensbericht 2010, S. 65.

3.2. Beschreibung der auf Trenitalia übertragenen Vermögenswerte

- (48) Die im September 2009 auf Trenitalia übertragenen Vermögenswerte bestehen aus 31 Anlagen, insbesondere:
- elf Instandhaltungsanlagen, einschließlich Werkstätten, die von verschiedenen Abteilungen von Trenitalia genutzt werden, mit einer Gesamtfläche von 1,6 Mio. m²;
 - 20 „Nebenflächen“ in Verbindung mit bereits im Besitz von Trenitalia befindlichen Werkstätten mit einer Gesamtfläche von 0,6 Mio. m².
- (49) Die Nebenflächen sind im Wesentlichen die Grundstücke und Manövrierbereiche neben einer Werkstatt oder einem Gebäude und für die Nutzung dieser Werkstatt oder dieses Gebäudes erforderlich.
- (50) Was die Werkstätten und anderen technischen Anlagen betrifft, so hat Italien angegeben, dass sie verschiedene Fahrgastbereiche bedienen, wie in Tabelle 5 dargelegt.

Tabelle 5

Beschreibung der elf an Trenitalia übertragenen Instandhaltungsanlagen

Anlage Nr.	Gruppe von Vermögenswerten	2009 übertragene Fläche (m ²)	Betroffene Abteilung von Trenitalia
1.	Anlage Bari Centrale	130 000	Abteilung Personenfernverkehr
2.	Anlage Firenze Osmannoro	340 000	Regionale Fahrgastabteilung
3.	Anlage Firenze Romito	52 000	Regionale Fahrgastabteilung
4.	Anlage Genua Terralba	41 000	Regionale Fahrgastabteilung
5.	Anlage Napoli Smistamento	317 800	Abteilung Personenfernverkehr
6.	Anlage Messina	26 000	Regionale Fahrgastabteilung
7.	Anlage Roma Prenestina	105 130	Abteilung Personenfernverkehr
8.	Anlage Turin-Smistamento	225 000	Abteilung Personenfernverkehr
9.	Anlage Cervignano	117 940	Güterverkehr
10.	Anlage Triest	61 576	Regionale Fahrgastabteilung
11.	Anlage Verona	169 100	Güterverkehr
	INSGESAMT	1 585 546	

Quelle: von den italienischen Behörden übermittelte Informationen (in ihrer Stellungnahme vom 24. Juli 2014).

- (51) Neun der elf im Jahr 2009 an Trenitalia übertragenen Instandhaltungsanlagen wurden wie folgt genutzt:
- a) durch die Abteilung Personenfernverkehr (vier Anlagen mit einer Gesamtfläche von 0,8 Mio. m²);
 - b) durch die Regionale Fahrgastabteilung (fünf Anlagen mit einer Gesamtfläche von 0,5 Mio. m²).
- (52) Die anderen beiden Instandhaltungsanlagen mit einer Gesamtfläche von 0,3 Mio. m² wurden für die Instandhaltung der ersten Ebene der Schienenfahrzeuge der Frachtabteilung genutzt.
- (53) Zu den Komplexen mit den elf im Jahr 2009 übertragenen Instandhaltungsanlagen gehören auch die mit diesen Instandhaltungsanlagen verbundenen Zugangs- und Abstellgleise zum Abstellen von Fahrzeugen vor und nach der Instandhaltung. Einige dieser Instandhaltungsanlagen umfassen technische Bereiche, die für spezifische Arbeiten bestimmt sind, die in direkter Verbindung mit der Instandhaltung der ersten Ebene stehen, wie z. B. Zugwaschplattformen oder -tunnel, Bereiche für die Entleerung chemischer Toiletten und Inspektionsgruben für Fahrzeuge. Nach Angaben von FS hat Trenitalia bereits vor der Übertragung der Vermögenswerte im Zeitraum 2003-2008 erhebliche Investitionen in diese Anlagen getätigt, um die Effizienz der Instandhaltungsarbeiten zu verbessern ⁽⁴⁵⁾.
- (54) Zu den 20 Nebenflächen, die im Einzelnen in Tabelle 6 aufgeführt sind, gehören:
- a) verschiedene Arten von Bereichen, die an Instandhaltungsanlagen angrenzen, die bereits von Trenitalia hauptsächlich für den Personenfernverkehr (fünf Anlagen mit einer Gesamtfläche von 0,26 Mio. m²) und die Regionale Passagierabteilung (13 Anlagen mit einer Gesamtfläche von 0,35 Mio. m²) genutzt wurden;

⁽⁴⁵⁾ Insbesondere waren die Instandhaltungsdepots mit Blick auf die zugewiesenen Fahrzeugtypen modernisiert worden.

- b) bei den verbleibenden Komplexen handelt es sich um zwei kleine Flächen (von 22 500 m² und 14 000 m²), die an die Anlagen angrenzen, die vom Technischen Dienst für die Instandhaltung der zweiten Ebene von Personenwagen bzw. von der Frachtabteilung genutzt werden.

Tabelle 6

Beschreibung der auf Trenitalia übertragenen Nebenflächen

	Gruppe von Vermögenswerten	2009 übertragene Fläche (m ²)	Genutzt durch die Trenitalia-Abteilung
1.	Fabriano	19 100	Regionale Fahrgastabteilung
2.	Ancona	70 070	Regionale Fahrgastabteilung
3.	Sulmona	16 090	Regionale Fahrgastabteilung
4.	Lecce Surbo	39 815	Abteilung Personenfernverkehr
5.	Bologna Ravone	14 000	Regionale Fahrgastabteilung
6.	Pisa S. Ermete	8 100	Regionale Fahrgastabteilung
7.	Siena	4 140	Regionale Fahrgastabteilung
8.	Milano Martesana	46 000	Abteilung Personenfernverkehr
9.	Voghera	22 500	Abteilung Technik
10.	Milano Fiorenza	50 000	Regionale Fahrgastabteilung
11.	Napoli Centrale	45 300	Regionale Fahrgastabteilung
12.	Catania	50 065	Regionale Fahrgastabteilung
13.	Roma S. Lorenzo	53 500	Abteilung Personenfernverkehr
14.	Roma Smistamento	49 000	Regionale Fahrgastabteilung
15.	Turin Porta Nuova	10 992	Abteilung Personenfernverkehr
16.	Novara	8 500	Regionale Fahrgastabteilung
17.	Mestre	109 400	Abteilung Personenfernverkehr
18.	Trento	2 300	Regionale Fahrgastabteilung
19.	Bozen	9 600	Regionale Fahrgastabteilung
20.	Turin Orbassano	14 285	Güterverkehr
GESAMT		642 757	

Quelle: von den italienischen Behörden in ihrer Stellungnahme vom 24. Juli 2014 übermittelte Informationen

3.3. **Beschreibung der auf FS Logistica übertragenen Vermögenswerte**

(55) Wie in den Erwägungsgründen 18 und 28 dargelegt, beschloss die Holdinggesellschaft FS im Jahr 2007, das Stammkapital und die entsprechenden Vermögenswerte des Logistikbereichs (soweit sie Eigentum von RFI standen, aber im Logistikbereich verwendet wurden) auf ein spezielles Unternehmen (FS Logistica) zu übertragen. Tabelle 7 enthält die Liste der am 21. Dezember 2007 auf FS Logistica übertragenen Vermögenswerte, Tabelle 8 enthält die Liste der am 30. Dezember 2008 auf FS Logistica übertragenen Vermögenswerte und Tabelle 9 die Liste der am 6. Juli 2011 auf FS Logistica übertragenen Vermögenswerte.

Tabelle 7

Liste der am 21. Dezember 2007 an FS Logistica übertragenen Vermögenswerte

	KV-Terminals	Lagerhallen	Büroräume	Nebenflächen	Verbundene Bereiche	Aktienbesitz
1	Alessandria Smistamento	X	X	X	X	
2	Bari Ferruccio/Bari Lamasinata ⁽¹⁾	X	X	X	X	
3	Bologna S. Donato	X	X	X	X	
4	Brescia	X	X	X	X	
5	Marcianise – Maddaloni			X	X	
6	Milano Smistamento	X				
7	Novara	X	X	X		
8	Padova Campo di Marte	X	X	X	X	
9	Turin	X	X	X	X	
10	Verona	X	X	X	X	

Quelle: von den italienischen Behörden in ihrer Stellungnahme vom 24. Juli 2014 übermittelte Informationen

(¹) Keine verbundenen Bereiche im Terminal Bari Lamasinata.

Tabelle 8

Liste der am 30. Dezember 2008 an FS Logistica übertragenen Vermögenswerte

	KV-Terminals	Lagerhallen	Büroräume	Nebenflächen	Verbundene Bereiche	Aktienbesitz
1	Alessandria Smistamento	X	X	X	X	
2	Bari	X	X	X	X	

	KV-Terminals	Lagerhallen	Bürräume	Nebenflächen	Verbundene Bereiche	Aktienbesitz
3 Casalmaggiore		X	X	X		
4 Cassano D'Adda				X	X	
5 Castelguelfo				X		
6 Catania		X	X	X	X	
7 Cittadella			X	X	X	
8 Conegliano		X		X	X	
9 Fossano						
10 Genua		X	X	X		
11 Grisignano		X		X	X	
12 Indicatore			X	X		
13 Lamezia				X		
14 Legnago		X	X	X	X	
15 Livorno Bereich Palumbo				X		
16 Livorno Cantiere		X		X	X	
17 Lucca		X				
18 Marcianise Maddaloni	X					
19 Milano smistamento	X					
20 Moncalieri				X	X	
21 Mori		X		X	X	
22 Neapel			X	X		
23 Novara Boschetto				X	X	
24 Novi S. Bovo		X	X	X	X	
25 Ospitaletto TR		X	X	X	X	
26 Padova Interporto	X					

	KV-Terminals	Lagerhallen	Büroräume	Nebenflächen	Verbundene Bereiche	Aktienbesitz
27	Palermo Brancaccio	X	X	X	X	
28	Pomezia	X				
29	Pontirolo			X	X	
30	Prato Centrale	X	X	X	X	
31	Prosecco	X	X	X	X	
32	Ravenna			X		
33	Ravenna Sapir			X	X	
34	Rezzato	X	X	X	X	
35	Roma Smistamento	X	X	X	X	
36	Rovato	X	X	X	X	
37	S.Stefano Magra	X		X	X	
38	Siracusa	X	X	X	X	
39	Surbo	X	X	X	X	
40	Treviso scalo	X	X	X	X	
41	Verona Porta Nuova	X	X	X	X	
42	Partecipazione SGT S.p.A.					X

Quelle: von den italienischen Behörden in ihrer Stellungnahme vom 24. Juli 2014 übermittelte Informationen

Tabelle 9

Liste der am 6. Juli 2011 an FS Logistica übertragenen Vermögenswerte

	KV-Terminals	Lagerhallen	Büroräume	Nebenflächen	Verbundene Bereiche	Aktienbesitz
1	Lecco	X	X	X	X	
2	Novara Boschetto	X	X	X	X	
3	Ostiglia			X	X	
4	Piadena			X	X	
5	Rivalta Scrivia			X		

Quelle: von den italienischen Behörden in ihrer Stellungnahme vom 24. Juli 2014 übermittelte Informationen

- (56) Zum Zeitpunkt der Übertragungen besaß FS Logistica Logistikinfrastruktur, die über das italienische Hoheitsgebiet verstreut war und von drei verschiedenen Geschäftsbereichen betrieben wurde: „Verwaltung und Entwicklung von Immobilienvermögen“; „Multimodaler Verkehr und Logistik“; „Omnia express: Transport und Umzug“.
- (57) Zum Zeitpunkt der Übertragungen umfasste der Auftrag von FS Logistica die Konzeption, Implementierung, Inbetriebnahme, den Erwerb, Verkauf, die Verwaltung und Instandhaltung von Logistikstrukturen wie intermodalen Zentren, Logistikplattformen, Verteilerzentren, Terminals und Anlagen für den Umschlag und die Lagerung von Gütern oder intermodalen Transporteinheiten (ITU). FS Logistica erbrachte integrierte Logistikdienste (Lagerung; Auftragsbearbeitung und -verwaltung von den Produktionsstätten oder Lagern bis zu den Versandstellen). Sie verwaltete, verbesserte und entwickelte Immobiliengüter logistischer oder industrieller Art. Wie in Erwägungsgrund 28 dargelegt, wurde FS Logistica 2017 in Mercitalia Logistics umbenannt.

4. GRÜNDE FÜR DIE EINLEITUNG DES FÖRMLICHEN PRÜFVERFAHRENS

4.1. Vorliegen einer staatlichen Beihilfe

4.1.1. Staatliche Mittel

- (58) Im Einleitungsbeschluss (Erwägungsgrund 70) vertrat die Kommission die vorläufige Auffassung, dass die in Tabelle 4 genannten Vermögensübertragungen eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen. Die Kommission war zunächst der Auffassung, dass die zu prüfenden Maßnahmen staatliche Mittel betrafen und dem Staat zurechenbar waren. Um zu dieser Schlussfolgerung zu gelangen, stellte die Kommission fest, dass die Vermögenswerte von RFI auf Trenitalia und FS Logistica übertragen worden waren und dass es sich bei diesen drei Gesellschaften um 100%ige Tochtergesellschaften von FS handelte, deren Kapital vollständig vom italienischen Staat gehalten wurde. Die Kommission stellte ferner fest, dass der italienische Staat als 100%iger Aktionär von FS die Mitglieder ihres Verwaltungsrats ernannte und somit zum Zeitpunkt der fraglichen Transaktionen entscheidenden Einfluss auf die Geschäftsführung von RFI, einer 100%igen Tochtergesellschaft von FS, hatte.

4.1.2. Wirtschaftlicher Vorteil

- (59) Hinsichtlich des Vorliegens eines wirtschaftlichen Vorteils bezweifelte die Kommission, dass die zu prüfenden Maßnahmen zu Marktpreisen durchgeführt worden waren, da die italienischen Behörden keine Ex-ante-Bewertungen des Marktpreises der übertragenen Vermögenswerte vorgelegt hatten, die gezeigt hätten, dass RFI zum Zeitpunkt der Einführung der zu prüfenden Maßnahmen wie ein Marktteilnehmer gehandelt hatte⁽⁴⁶⁾. Die Kommission bezweifelte ferner, dass die fraglichen Transaktionen eine Neuzuweisung von Vermögenswerten innerhalb ein und derselben Unternehmensgruppe darstellten, die nicht den Beihilfavorschriften unterliegen. Die Kommission stellte fest, dass die sich aus der Richtlinie 91/440/EWG ergebende Verpflichtung zur getrennten Buchführung von Verkehrstätigkeiten und Infrastrukturbetrieb im Eisenbahnsektor dadurch gerechtfertigt ist, dass der Verkehr auf einem wettbewerbsorientierten Markt erfolgt. Dementsprechend vertrat die Kommission die Auffassung, dass eine unentgeltliche Neuzuweisung von Vermögenswerten zwischen Unternehmen derselben Unternehmensgruppe von einem Infrastrukturbetreiber auf einen Eisenbahnbetreiber einen wirtschaftlichen Vorteil für den Infrastrukturbetreiber schaffen kann, indem seine Wettbewerbsposition gegenüber der Stellung seiner Wettbewerber auf dem Markt verbessert wird⁽⁴⁷⁾.
- (60) Konkret stellte die Kommission vorläufig fest, dass die Vermögenswerte von Trenitalia und FS Logistica erheblich gestiegen waren, ohne dass diese Unternehmen für diese Vermögenswerte zahlen mussten. Außerdem konnte die übertragene Infrastruktur, die als ehemaliges Eigentum des Infrastrukturbetreibers an andere Eisenbahnunternehmen hätte verkauft werden können, nur von Trenitalia und FS Logistica genutzt werden. Die Kommission betonte, dass dieser Zugang zur Infrastruktur möglicherweise von besonderer Bedeutung für Instandhaltungsanlagen gewesen sei, da der Zugang zu und die Kosten der Instandhaltungsanlagen einen wichtigen Wettbewerbsfaktor auf dem Markt für Schienengüterverkehrsdienste darstellten.
- (61) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen kam die Kommission daher vorläufig zu dem Schluss, dass die zu prüfenden Maßnahmen Trenitalia und FS Logistica einen wirtschaftlichen Vorteil verschafften.

⁽⁴⁶⁾ Erwägungsgrund 61 des Einleitungsbeschlusses.

⁽⁴⁷⁾ Erwägungsgrund 62 des Einleitungsbeschlusses.

4.1.3. *Selektivität*

- (62) Im Einleitungsbeschluss vertrat die Kommission vorläufig die Auffassung, dass die zu prüfenden Maßnahmen selektiv waren, da offenbar nur Trenitalia und FS Logistica von ihnen profitierten.

4.1.4. *Verfälschung des Wettbewerbs und Auswirkungen auf den Handel*

- (63) Im Einleitungsbeschluss stellte die Kommission fest, dass die Schienengüterverkehrsdienste in Italien seit 2003 liberalisiert worden waren. Sie widerlegte auch die Behauptung Italiens, dass die zu prüfenden Maßnahmen als Teil der ursprünglichen Umstrukturierung der FS-Gruppe in den Jahren 2000-2001 anzusehen seien, die vor der Öffnung dieses Marktes stattgefunden habe, und dass die Neuzuweisung der Vermögenswerte im Jahr 2009 Werkstätten betreffe, die im Wesentlichen die Instandhaltung von Schienenfahrzeugen für den Personenverkehr durchgeführt hätten, ein Sektor, der erst ab dem 1. Januar 2010 auf Unionsebene liberalisiert wurde.
- (64) Die Kommission stellte fest, dass die italienischen Behörden keine Beweise dafür vorgelegt haben, dass zum Zeitpunkt der ursprünglichen Umstrukturierung der Jahre 2000-2001 bereits eine Entscheidung über die zwischen 2007 und 2011 übertragenen Vermögenswerte getroffen worden war und dass die zu prüfenden Maßnahmen offenbar infolge der Richtlinie von 2009 umgesetzt wurden⁽⁴⁸⁾. In Bezug auf die Behauptung Italiens, dass die Instandhaltungswerkstätten Personenschienenfahrzeuge gewartet hätten, wies die Kommission darauf hin, dass Italien nicht nachgewiesen hat, dass diese Vermögenswerte dem Personenverkehr zugewiesen worden sind, und dass Italien in jedem Fall nach der Liberalisierung des Personenverkehrsmarkts weiterhin Vermögenswerte übertragen hat, da die fragliche endgültige Übertragung im Jahr 2010 beschlossen und 2011 durchgeführt wurde⁽⁴⁹⁾.
- (65) Die Kommission vertrat daher die vorläufige Auffassung, dass die zu prüfenden Maßnahmen beschlossen wurden, als der italienische Schienengüterverkehrsmarkt für den Wettbewerb geöffnet war, sodass diese Maßnahmen geeignet waren, den Wettbewerb auf diesem Markt zu verfälschen. Da die wichtigsten Akteure auf dem italienischen Schienengüterverkehrsmarkt zum Zeitpunkt der Übertragungen auch auf internationaler Ebene tätig waren, kam die Kommission vorläufig zu dem Schluss, dass diese Maßnahmen den Handel innerhalb der Union beeinträchtigen⁽⁵⁰⁾.

4.1.5. *Vorläufige Schlussfolgerung*

- (66) Dementsprechend vertrat die Kommission vorläufig die Auffassung, dass die zu prüfenden Maßnahmen zugunsten von Trenitalia und FS Logistica staatliche Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen.

4.2. **Vereinbarkeit der Beihilfe**

- (67) Im Einleitungsbeschluss vertrat die Kommission die ursprüngliche Auffassung, dass keiner der in Artikel 93, Artikel 106 Absatz 2, Artikel 107 Absatz 2 oder Artikel 107 Absatz 3 AEUV vorgesehenen Gründe für die Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt in diesem Fall vorliegt.
- (68) Daher äußerte die Kommission Zweifel an der Vereinbarkeit der zu prüfenden Maßnahmen mit dem Binnenmarkt und forderte Italien auf, zu möglichen Vereinbarkeitsgründen Stellung zu nehmen.

5. STELLUNGNAHME ITALIENS

- (69) Italien macht zwei Hauptargumente geltend:
- Italien habe die sektorspezifischen Vorschriften der Union für vertikal integrierte Unternehmen eingehalten, insbesondere bei den Übertragungen von Vermögenswerten;
 - die in Tabelle 4 beschriebenen Maßnahmen, die Gegenstand der Untersuchung seien, stünden mit dem Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten im Einklang und beinhalteten keine staatlichen Beihilfen.

⁽⁴⁸⁾ Erwägungsgrund 67 des Einleitungsbeschlusses.

⁽⁴⁹⁾ Erwägungsgrund 68 des Einleitungsbeschlusses.

⁽⁵⁰⁾ Erwägungsgrund 69 des Einleitungsbeschlusses.

5.1. Übereinstimmung der Vermögensübertragungen mit den sektorspezifischen Vorschriften der Union

- (70) In Bezug auf das erste Argument macht Italien geltend, dass weder die Richtlinie 91/440/EWG in der geänderten Fassung noch die Richtlinie 2012/34/EU eine Verpflichtung zur betrieblichen Trennung des Eisenbahnverkehrs und des Infrastrukturbetriebs enthielten. Italien beruft sich auf zwei Urteile des Gerichtshofs (Rechtssachen C-556/10 ⁽⁷¹⁾ und C-369/11 ⁽⁷²⁾) und stellt fest, dass, wie es bereits im Verfahren in der Rechtssache C-556/10 geltend gemacht habe, „die vom Unionsgesetzgeber in Bezug auf die Funktionen der Erbringung von Eisenbahnverkehrsleistungen und des Betriebs der Infrastruktur angeordnete Trennungspflicht die Rechnungsführung betreffe“ ⁽⁷³⁾. Daher ist Italien der Auffassung, dass das Unionsrecht die Mitgliedstaaten nicht verpflichtet, eine Unternehmenstrennung zwischen den Unternehmen im Zusammenhang mit der Verwaltung der Infrastruktur und der Verkehrstätigkeit von Eisenbahnunternehmen einzuführen. Italien ist ferner der Auffassung, dass das Unionsrecht Eisenbahnunternehmen oder andere Personen (mit Ausnahme des Infrastrukturbetreibers) nicht daran hindert, Vermögenswerte zu besitzen, die gemäß Artikel 3 der Richtlinie 91/440/EWG als „Eisenbahninfrastruktur“ bezeichnet werden können.
- (71) Italien zufolge steht dieser Ansatz im Einklang mit den Grundsätzen der Rechtsvorschriften der Union für den Eisenbahnverkehr, nämlich dem Grundsatz der Geschäftsführung und organisatorischen Unabhängigkeit von Eisenbahngruppen im Einklang mit kommerziellen und marktwirtschaftlichen Grundsätzen (insbesondere den Artikeln 4 und 5 der Richtlinie 91/440/EWG). Auch in der Richtlinie 2012/34/EU werde die Freiheit integrierter Gruppen anerkannt, sich gegebenenfalls in Gruppen von Gesellschaften oder Abteilungen zu organisieren (siehe Artikel 7 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU) ⁽⁷⁴⁾.
- (72) Auf der Grundlage dieser Erwägungen macht Italien geltend, dass das Unionsrecht den Eisenbahnunternehmen uneingeschränkt die Freiheit einräume, Ressourcen und Vermögenswerte auf die juristischen Personen, die eine Gruppe bilden, aufzuteilen. Diese Aufteilungsfreiheit schließe die Möglichkeit ein, die verschiedenen Tätigkeiten unabhängig zu organisieren, entweder in mehreren Abteilungen innerhalb eines Unternehmens oder in mehreren Unternehmen innerhalb einer Gruppe. Diese Freiheit schließe die Möglichkeit ein, die interne Organisation von Unternehmen zu ändern, indem gegebenenfalls ihre Tätigkeiten und Vermögenswerte zwischen Bereichen oder Unternehmen umverteilt werden.
- (73) Italien argumentierte ferner, dass ein Eisenbahnunternehmen im Einklang mit den geltenden Unionsvorschriften eine Reihe von Vermögenswerten erhalten könne, die von anderen Unternehmen derselben Gruppe bereitgestellt werden, und möglicherweise Eigentümer dieser Vermögenswerte werden könne, unabhängig davon, ob sie ursprünglich einem anderen Unternehmen der Gruppe zugewiesen wurden. Darüber hinaus weist Italien darauf hin, dass nach den Unionsvorschriften das in Rede stehende Ermessen erst recht auch dann gelte, wenn die innerhalb einer Gruppe übertragenen Vermögenswerte nicht als „Infrastruktur“ eingestuft werden können.
- (74) Daher ist Italien der Auffassung, dass die im Einleitungsbeschluss genannten Maßnahmen Umstrukturierungen innerhalb der FS-Gruppe darstellten, die völlig legitim seien und mit dem weiten Ermessensspielraum vereinbar seien, der den Eisenbahngruppen durch das Unionsrecht bei der von ihnen für angemessen erachteten Organisation ihrer Struktur und Tätigkeit eingeräumt werde.
- (75) Italien macht geltend, dass im vorliegenden Fall die entsprechenden Umstrukturierungsmaßnahmen Anfang der 2000er Jahre begonnen, sich aber aufgrund mehrerer Hindernisse verzögert hätten (siehe Erwägungsgrund 17). Darüber hinaus verweist Italien auf die von FS vorgebrachten Argumente (siehe Abschnitt 6.1.1), um geltend zu machen, dass die betreffenden Vorgänge mit einem „wirtschaftlichen und industriellen Ansatz“ vereinbar seien. Nach Ansicht von FS und Italien sollten diese Transaktionen die Verteilung der Ressourcen der Gruppe auf die verschiedenen betroffenen Geschäftsbereiche optimieren.

5.2. Keine staatliche Beihilfe bei der Übertragung der Vermögenswerte

- (76) In Bezug auf die Übertragung der Vermögenswerte, die Gegenstand der Prüfung sind, macht Italien geltend, dass die kumulativen Voraussetzungen des Artikel 107 Absatz 1 AEUV, damit eine Maßnahme eine staatliche Beihilfe darstelle, nicht erfüllt seien.

⁽⁷¹⁾ Urteil vom 28. Februar 2013, Kommission/Deutschland, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116.

⁽⁷²⁾ Urteil vom 3. Oktober 2013, Kommission/Italien, C-369/11, ECLI:EU:C:2013:636.

⁽⁷³⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 28. Februar 2013, Kommission/Deutschland, C-556/10, ECLI:EU:C:2013:116, Rn. 49.

⁽⁷⁴⁾ Nach Angaben Italiens würde dies natürlich der Anforderung der Unabhängigkeit der „wesentlichen Funktionen“ gemäß Artikel 7 der Richtlinie 2012/34/EU unterliegen.

5.2.1. *Zurechenbarkeit*

- (77) In Bezug auf die Zurechenbarkeit zum italienischen Staat weist Italien darauf hin, dass FS in Bezug auf die Geschäftsführung gegenüber ihrem öffentlichen Aktionär (MEF) unabhängig sei und dass sie die zu prüfenden Maßnahmen ohne jegliche öffentliche Einmischung oder Beteiligung, mit voller wirtschaftlicher Autonomie und rein unternehmerischer Logik ergriffen habe. Italien beruft sich auf die Stardust Marine-Rechtsprechung⁽⁵⁵⁾.
- (78) Angesichts der Umstände des Falles vertritt Italien die Auffassung, dass die an den Vermögensübertragungen beteiligten Unternehmen der FS-Gruppe gegenüber dem öffentlichen Aktionär (MEF) unabhängig gehandelt hätten. Italien weist insbesondere darauf hin, dass die Richtlinie von 2009 die fehlende Zurechenbarkeit zum italienischen Staat nicht in Frage stelle: Die Richtlinie von 2009 sei „eine Rechtsvorschrift von allgemeiner Tragweite mit politischer Zielsetzung, die gemäß dem Gesetz Nr. 400/1988 erlassen wurde und als solche lediglich einen politischen Willen zum Ausdruck bringt, aber keine unmittelbaren Wirkungen entfaltet“⁽⁵⁶⁾. Nach Ansicht der italienischen Behörden würde der unverbindliche Charakter der Richtlinie von 2009 dadurch bestätigt, dass Artikel 1 dieser Richtlinie, der die Übertragung bestimmter Terminals und Frachtanlagen auf Trenitalia vorsehe, von FS oder RFI nie umgesetzt worden sei.

5.2.2. *Staatliche Mittel*

- (79) Italien macht geltend, dass sich die zu prüfenden Maßnahmen weder direkt noch indirekt auf die Mittel des Staatshaushalts ausgewirkt hätten, über die der Staat die tatsächliche Kontrolle habe. Italien fügt Folgendes hinzu:
- a) Bei den fraglichen Transaktionen handele es sich um gemeinsame Unternehmensausgliederungen innerhalb der FS-Gruppe: Daher seien sie ausschließlich innerhalb der FS-Gruppe beschlossen und umgesetzt worden und führten nur dort zu rechtlichen und wirtschaftlichen Auswirkungen;
 - b) als solche hätten diese Vorgänge in einer Neuuzuweisung von Vermögenswerten und Aktien bestanden, die bereits Teil der FS-Gruppe gewesen seien, und daher keinerlei Auswirkungen auf die Gesamtstruktur der FS-Gruppe gehabt, die nach den Transaktionen unverändert geblieben sei.

5.2.3. *Wirtschaftlicher Vorteil*5.2.3.1. *Allgemeine Erwägungen*

- (80) Italien zufolge sind die fraglichen Transaktionen im Einleitungsbeschluss zu Unrecht einem kostenlosen Kauf gleichgesetzt worden. Die Rechts- und Wirtschaftsnatur der von dem Verfahren betroffenen Vermögensübertragungen sei eine völlig andere. Italien zufolge handelt es sich dabei um Ausgliederungen innerhalb der FS-Gruppe, d. h. Umstrukturierungen, die innerhalb öffentlicher und privater Konzerne üblich seien und dem Gesellschaftsrecht der Union und der Mitgliedstaaten unterliegen. In Bezug auf Ausgliederungen weist Italien darauf hin, dass derartige Vorgänge auf Unionsebene durch die Richtlinie 82/891/EWG des Rates geregelt würden⁽⁵⁷⁾. Im Sinne dieser Richtlinie (vgl. Artikel 2)⁽⁵⁸⁾ umfasse der Begriff „Unternehmensausgliederung“ die Übertragung von Aktien des Unternehmens, das (im Zuge des Vorgangs) Vermögenswerte erhalte, auf die Aktionäre des Unternehmens, das das Vermögen verliere (im Rahmen dieses Vorgangs). Italien zufolge erfolgt die Übertragung der Vermögenswerte in

⁽⁵⁵⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 15. Mai 2002, Frankreich/Kommission, C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

⁽⁵⁶⁾ Urteil des Staatsrats vom 6. April 2011, erlassen in der Entscheidung RG Nr. 4639/2009 über den außerordentlichen Rechtsbehelf, der von verschiedenen Schienengüterverkehrsunternehmen gegen die Richtlinie von 2009 eingelegt wurde.

⁽⁵⁷⁾ Sechste Richtlinie 82/891/EWG des Rates vom 17. Dezember 1982 aufgrund von Artikel 54 Absatz 3 Buchstabe g des Vertrags betreffend die Spaltung von Aktiengesellschaften (ABl. L 378 vom 31.12.1982, S. 47).

⁽⁵⁸⁾ Italien zufolge regelt die Richtlinie 82/891/EWG Fragen des Gesellschaftsrechts. In Bezug auf die italienische Rechtsordnung weist Italien darauf hin, dass nach den Bestimmungen des Zivilgesetzbuchs, wenn ein und dieselbe Muttergesellschaft Eigentümerin des aufgespaltenen Unternehmens und des Unternehmens sei, auf die die Vermögenswerte übertragen würden, die Ausgliederung nach dem vereinfachten Verfahren erfolgen kann, das in den Artikeln 2506-ter und 2505 des Zivilgesetzbuchs vorgesehen sei. In diesem Fall fänden die Bestimmungen von Artikel 2501-ter Absatz 1 Nummer 3 (Aktientauschverhältnis und etwaige Barzahlungen), Nummer 4 (Verfahren für die Zuteilung von Aktien) und Nummer 5 (Beginn der Beteiligung an den Gewinnen im Zusammenhang mit den zugewiesenen Aktien) keine Anwendung, ebenso wenig die Bestimmungen der Artikel 2501-quinquies (Bericht der Verwaltungsbehörde) oder 2501-sexies (Sachverständigenbericht) des italienischen Zivilgesetzbuchs. Zusammenfassend sei festzustellen, dass die für die Übertragung der fraglichen Vermögenswerte verwendeten Verfahren keine Bewertung der übertragenen Vermögenswerte beinhalteten, da die Vermögenswerte im Eigentum der Gruppe verblieben seien (sie seien gerade auf der Grundlage des Buchwerts Eigentum einer anderen Gesellschaft innerhalb der Gruppe geworden), wobei der Muttergesellschaft neu ausgegebene Aktien entsprechend der Erhöhung des Gesellschaftsvermögens der begünstigten Tochtergesellschaft zugeteilt worden seien.

ähnlichen Fällen nie gegen Zahlung eines Preises, sondern durch die Zuteilung von Aktien an den Gesellschafter (und somit handele es sich nicht um Vermögensübertragungen gegen einen Preis, sondern gegen Aktien). Da die Transaktion lediglich die Durchführung einer internen Umstrukturierung darstelle, sei sie für die FS-Gruppe insgesamt neutral. Innerhalb ein und derselben Gruppe erfolge eine einfache Neupositionierung (bestimmter) Vermögenswerte von einem Standort auf einen anderen⁽⁵⁹⁾.

- (81) Italien zufolge sind die in Rede stehenden Vermögensübertragungen daher wirtschaftlich mit Umschichtungen zwischen internen Abteilungen eines einzigen Unternehmens identisch, umfassten keine neue Kapitalzuführung an die FS-Gruppe und beschränkten sich auf eine rein interne Umstrukturierung: Als solche gewährten sie keine Vorteile und stellten somit keine staatlichen Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV dar. Italien macht geltend, dass diese Einschätzung durch die eigene Praxis der Kommission bestätigt werde, insbesondere in den Rechtssachen *Banque Postale*⁽⁶⁰⁾ und *Chronopost*⁽⁶¹⁾, wie der Gerichtshof bestätigt habe⁽⁶²⁾.
- (82) Italien ergänzte seine ursprüngliche Stellungnahme durch drei Studien unabhängiger Sachverständiger, denen zufolge die Vermögensübertragungen den Marktbedingungen entsprachen und den begünstigten Unternehmen, nämlich FS Logistica und Trenitalia, als solchen keinen wirtschaftlichen Vorteil verschafften. In Abschnitt 5.2.3.2 werden die drei Studien vorgestellt.

5.2.3.2. Von Italien vorgelegte Studien unabhängiger Sachverständiger

1. Die PwC-Studie vom April 2019 über die Übertragung der Vermögenswerte auf Trenitalia und FS Logistica

- (83) In der Studie von PricewaterhouseCoopers⁽⁶³⁾ (im Folgenden „PwC“) vom April 2019 wird die Rentabilität der Vermögensübertragungen geschätzt, indem die jeweiligen Unternehmenswerte der drei an der Transaktion beteiligten Unternehmen (Trenitalia und FS Logistica, die Empfängerinnen, und RFI, die ursprüngliche Eigentümerin) in zwei Szenarien berechnet und verglichen wird: i) das tatsächliche Szenario (mit den Vermögensübertragungen) und ii) ein kontrafaktisches Szenario (ohne die Vermögensübertragungen). Die Ergebnisse zeigen, dass der Unternehmenswert der Empfängerinnen, nämlich Trenitalia und FS Logistica, im ersten Szenario höher ist als im zweiten Szenario, während bei der ursprünglichen Eigentümerin, nämlich RFI, das Gegenteil der Fall ist.
- (84) Der Unternehmenswert ist die Summe des Marktwerts von Eigen- und Fremdkapital und stellt somit den Wert des Unternehmens als Ganzes dar, d. h. sowohl aus Sicht der Gläubiger als auch der Aktionäre. In der Studie wird der Unternehmenswert anhand der Discounted-Cashflow-Methode geschätzt, die in der Berechnung des Gegenwartswerts der erwarteten „freien Zahlungsströme an das Unternehmen“ (free cash flows to the firm, im Folgenden „FCFF“) besteht⁽⁶⁴⁾.
- (85) Für jedes Szenario und jedes an den Übertragungen von Vermögenswerten beteiligte Unternehmen werden in der PwC-Studie vom April 2019 Prognosen der FCFF bis 2017 verwendet, wobei für die Zeit nach 2017 ein Endwert hinzugerechnet wird. Der Endwert, der dem Wert jedes an den Vermögensübertragungen nach 2017 beteiligten Unternehmen entspricht, ergibt sich aus der Anwendung der Gordon-Wachstumsformel⁽⁶⁵⁾. Die Gordon-Wachstumsformel geht von einer langfristigen Wachstumsrate der normalisierten FCFF aus. Die Normalisierung besteht darin, dass die Investitionsausgaben (im Folgenden „Capex“) mit den Abschreibungen gleichgesetzt werden, die Veränderungen des Nettoumlaufvermögens gleich Null sind und die gleiche Gewinnspanne wie im letzten Jahr des

⁽⁵⁹⁾ In diesem Zusammenhang weist Italien darauf hin, dass bestimmte Übertragungen auch Vermögenswerte betroffen hätten, die von anderen Unternehmen von FS an RFI zurückübertragen worden seien, nämlich die Übertragung von Teilen der Terminals Torino Orbassano und Maddaloni Marcanise, die bisher im Eigentum von FS Logistica gestanden hätten.

⁽⁶⁰⁾ Entscheidung der Kommission vom 21. Dezember 2005 über mutmaßliche staatliche Beihilfen Frankreichs für die Gründung und den Betrieb der Banque Postale, C(2005) 5421 (ABl. C 21 vom 28.1.2006, S. 4).

⁽⁶¹⁾ Entscheidung der Kommission vom 1. Oktober 1997 über angebliche Beihilfen Frankreichs zugunsten von SFMI-Chronopost, C(1997) 3146 (ABl. L 164 vom 9.6.1998, S. 37).

⁽⁶²⁾ Urteil vom 1. Juli 2008, *Chronopost/Ufex u. a.*, verbundene Rechtssachen C-341/06 P und C-342/06 P, ECLI:EU:C:2008:375.

⁽⁶³⁾ PricewaterhouseCoopers ist ein renommiertes Wirtschaftsberatungsunternehmen.

⁽⁶⁴⁾ Freie Zahlungsströme an das Unternehmen (FCFF) sind die Summe der betrieblichen Cashflows und der Kapitalanlagen. Nicht berücksichtigt werden Finanzierungs-Cashflows, d. h. Zinskosten, Dividenden, Schuldenzuflüsse und -abflüsse. Die FCFF als solche sind ein Maß für die Gewinne, die dem gesamten Unternehmen, d. h. sowohl den Gläubigern als auch den Aktionären, zufließen.

⁽⁶⁵⁾ Die Gordon-Wachstumsformel wird verwendet, um den Wert eines bestimmten Vermögenswerts zu bestimmen, wobei davon ausgegangen wird, dass die Vermögenswerte einen bestimmten Gewinn erzielen, der ständig zu einem bestimmten festen Satz wächst.

Nach der Gordon-Wachstumsformel ist $TV = NCF \times \frac{g}{WACC-g}$, wobei TV der Endwert, NCF der normalisierte Cashflow (siehe Erwägungsgrund 85), g die langfristige Wachstumsrate der Cashflows ist und WACC die gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten sind.

Planungszeitraums angenommen wird. Schließlich wird in der Studie für jedes Szenario der Unternehmenswert jedes an der Übertragung der Vermögenswerte beteiligten Unternehmens als Summe der Gegenwartswerte der FCFF und des Endwerts berechnet, wobei ein unternehmensspezifischer gewichteter Durchschnitt der Kapitalkosten ⁽⁶⁶⁾ (im Folgenden „WACC“) als Abzinsungssatz verwendet wird.

- (86) Die Differenz zwischen den Cashflows im Szenario mit und ohne Übertragungen stellt die Synergien dar, die die FS-Gruppe von den zu prüfenden Maßnahmen erwarten konnte. Was die Übertragungen von RFI an Trenitalia betrifft, so wird RFI durch diese Übertragungen ein Gewinn in Höhe der Mieten für die an Trenitalia vermieteten Vermögenswerte abzüglich der damit verbundenen Kosten, d. h. Grundsteuern und Abschreibungen, entzogen. Die entgangenen Gewinne von RFI kommen Trenitalia nach der Übertragung zu. Nach der Übertragung profitiert Trenitalia auch von der Rendite der Investitionen zur Verbesserung der Vermögenswerte, die nicht getätigt worden wären, wenn die RFI Eigentümerin dieser Vermögenswerte geblieben wäre (siehe z. B. Erwägungsgründe 98 und 99). Diese Investitionen zielen darauf ab, den Instandhaltungsprozess der Trenitalia-Fahrzeuge zu rationalisieren und umfassen unter anderem strukturelle Änderungen an den Instandhaltungswerkstätten, Änderungen ihres Aufbaus, Kosten für die Automatisierung und Anpassung an neue Arten von Schienenfahrzeugen. Insgesamt geht aus der Studie hervor, dass die Übertragung der Vermögenswerte es Trenitalia ermöglicht habe, zusätzliche Investitionen in Höhe von 205 Mio. EUR zu tätigen als im Szenario, in dem sich die Vermögenswerte im Besitz von RFI befinden. Diese zusätzlichen Investitionen hätten im Zeitraum 2010-2017 ⁽⁶⁷⁾ Einsparungen bei den Instandhaltungskosten in Höhe von insgesamt 382,55 Mio. EUR gegenüber dem Szenario, in dem RFI Eigentümerin der Vermögenswerte ist, erzielt. Daher besteht auf FS-Ebene die Synergie, die sich aus der Übertragung der Vermögenswerte von RFI auf Trenitalia ergibt, in der Rendite der Investitionen zur Verbesserung der Vermögenswerte.
- (87) Was die Übertragungen von RFI an FS Logistica betrifft, so wird RFI durch diese Übertragungen ein Gewinn in Höhe der Pacht für die an FS Logistica vermieteten Vermögenswerte abzüglich der damit verbundenen Kosten, d. h. Grundsteuern und Abschreibungen, entzogen. Gleichzeitig bringen die Übertragungen Vorteile für FS Logistica mit sich, die auf Investitionen zur Verbesserung der Vermögenswerte und höhere Einnahmen aus der Verpachtung dieser Vermögenswerte an den Markt zurückzuführen sind. Die Investitionen zielen darauf ab, die für die marktübliche Miete verfügbare Fläche zu erhöhen (z. B. außerordentliche Instandhaltung bestehender Vermögenswerte, Bau neuer Lager, Joint Ventures für den Bau neuer Terminals) und belaufen sich im Zeitraum 2010-2017 auf 38,2 Mio. EUR. Insgesamt geht aus der Studie hervor, dass die Vorteile für FS Logistica die Verluste von RFI mehr als ausgleichen, da erstere in der Lage ist, einen höheren Wert aus den übertragenen Vermögenswerten zu erzielen, da es sich um ein auf das Logistikgeschäft spezialisiertes Unternehmen handelt.
- (88) In der Studie wird festgestellt, dass sich der geschätzte Unternehmenswert im Szenario mit den Vermögensübertragungen zugunsten von Trenitalia und FS Logistica auf 4 639 Mio. EUR für Trenitalia, 82 Mio. EUR für FS Logistica und 2 206 Mio. EUR für RFI beläuft. Im kontrafaktischen Szenario (ohne die Übertragungen von Vermögenswerten) wird in der Studie ein Unternehmenswert von 4 315 Mio. EUR für Trenitalia, 56 Mio. EUR für FS Logistica und 2 234 Mio. EUR für RFI ermittelt. Zusammengenommen bestehen die Auswirkungen der Vermögensübertragungen in einer Erhöhung des Unternehmenswerts von Trenitalia um 325 Mio. EUR und von FS Logistica um 26 Mio. EUR sowie einer Verringerung des Unternehmenswerts von RFI um 28,3 Mio. EUR. Aus der Studie geht auch hervor, dass von der gesamten Verringerung des Unternehmenswerts von RFI (28,3 Mio. EUR) 16,4 Mio. EUR auf die Übertragung an Trenitalia und der Rest auf die Übertragungen an FS Logistica zurückzuführen sind ⁽⁶⁸⁾.
- (89) Insgesamt kommt die PwC-Studie vom April 2019 zu dem Schluss, dass der Anstieg des Unternehmenswerts für die Empfängerinnen (325 Mio. EUR für Trenitalia und 26 Mio. EUR für FS Logistica) infolge der Synergien, die sich aus den Vermögensübertragungen ergeben, den Verlust von RFI (28,3 Mio. EUR) übersteigt. Daraus folgt, dass der Unternehmenswert durch die zu prüfenden Maßnahmen auf der Ebene der FS-Gruppe um 322,7 Mio. EUR gestiegen ist.

⁽⁶⁶⁾ Die WACC werden als gewichteter Durchschnitt der Eigenkapitalkosten und der Fremdkapitalkosten nach Steuern ermittelt, wobei die Gewichtungen der Kapitalstruktur der an den Übertragungen beteiligten Unternehmen entsprechen.

⁽⁶⁷⁾ Sowohl bei Investitionen als auch Kosteneinsparungen handelt es sich um Summen für die Jahre 2010-2017 ohne Abzinsung.

⁽⁶⁸⁾ Mit anderen Worten, in der PwC-Studie vom April 2019 wird geschätzt, dass der Unternehmenswert von RFI 2 222,1 Mio. EUR in dem Szenario betragen hätte, in dem die Übertragungen von Vermögenswerten nur zugunsten von FS Logistica erfolgt wären, während der Unternehmenswert von RFI 2 217,6 EUR in dem Szenario betragen hätte, in dem die Übertragungen von Vermögenswerten nur zugunsten von Trenitalia erfolgt wären.

2. PwC-Studie vom Dezember 2019 über die Übertragung der Vermögenswerte auf Trenitalia

- (90) Die PwC-Studie vom Dezember 2019 ist eine weitere Bewertung der Rentabilität der Vermögensübertragungen von RFI an Trenitalia. Wie in der PwC-Studie vom April 2019 wird in der PwC-Studie vom Dezember 2019 die Rentabilität von RFI und Trenitalia in den Szenarien mit und ohne Übertragung der Vermögenswerte verglichen. Der Hauptunterschied zwischen den beiden Studien besteht darin, dass in der PwC-Studie vom Dezember 2019 die Rentabilität im Hinblick auf den Eigenkapitalwert und nicht auf den Unternehmenswert betrachtet wird. Während beim Unternehmenswert das Unternehmen als Ganzes betrachtet wird, d. h. der Wert, der sowohl den Schulden als auch den Aktionären zufließt, spiegelt der Eigenkapitalwert nur den Wert des Unternehmens aus Sicht der Aktionäre wider.
- (91) In der PwC-Studie vom Dezember 2019 wird der Eigenkapitalwert anhand des Equity-Modells (discounted cash flow to equity) geschätzt, das aus dem Gegenwartswert der den Aktionären zur Verfügung stehenden freien Zahlungsströme (FCFE) besteht. Diese Zahlungsströme sind die Summe der freien Zahlungsströme an das Unternehmen, die zur Berechnung des Unternehmenswerts (siehe Erwägungsgrund 84) verwendet werden, und der Finanzierungs-Cashflows, d. h. dem Gesamtbetrag der Mittelzuflüsse aus neuen Fremdfinanzierungen, abzüglich der Mittelabflüsse wie Zinsaufwendungen und Schuldentilgung⁽⁶⁹⁾. Die FCFE ermöglichen es somit, zu messen, wie viele Barmittel für eine potenzielle Dividendenausschüttung an die Aktionäre zur Verfügung stehen. Schließlich ergibt sich der Eigenkapitalwert aus der Berechnung des Gegenwartswerts der freien Zahlungsströme im Vergleich zum Eigenkapital unter Verwendung der Eigenkapitalkosten als Abzinsungssatz.
- (92) Sowohl für RFI als auch für Trenitalia sowie für beide Szenarien mit und ohne die Übertragung der Vermögenswerte werden in der PwC-Studie vom Dezember 2019 die freien Zahlungsströme für das Eigenkapital ermittelt, indem die prognostizierten Finanzierungs-Cashflows zu den freien Cashflows an das Unternehmen aus der Studie vom April 2019 addiert werden. Die PwC-Studie vom Dezember 2019 enthält auch einen Endwert des Eigenkapitals am Ende der Laufzeit des Geschäftsplans, d. h. 2018. Bei diesem Endwert handelt es sich um eine Anwendung der Gordon-Wachstumsformel, bei der ein kontinuierliches Wachstum der freien Zahlungsströme zum Eigenkapital in konstantem Tempo angenommen wird, ausgehend von einem normalisierten Niveau dieser Zahlungsströme. Die Normalisierung des freien Cashflows für das Unternehmen stimmt mit dem in der PwC-Studie vom April 2019 (Erwägungsgrund 85) berechneten Zahlungsstrom überein, während die Normalisierung der Finanzierungs-Cashflows darin besteht, die Finanzaufwendungen auf einen etwas niedrigeren Wert als im letzten Jahr der Laufzeit des Geschäftsplans und die Rückzahlungen und Emissionen von Schuldtiteln auf Null festzusetzen. Schließlich wird in der PwC-Studie vom Dezember 2019 der Eigenkapitalwert von RFI und Trenitalia als Gegenwartswert der freien Cashflows des jeweiligen Unternehmens zum Eigenkapital in jedem Szenario berechnet, wobei die Eigenkapitalkosten des jeweiligen Unternehmens als Abzinsungssatz herangezogen werden.
- (93) In der PwC-Studie vom Dezember 2019 wird der Wert des Eigenkapitals von Trenitalia und RFI im Szenario mit der Übertragung der Vermögenswerte auf 1 102,3 bzw. 3 813,7 Mio. EUR sowie auf 964,2 bzw. 3 830,4 Mio. EUR im kontrafaktischen Szenario geschätzt. Diese Schätzungen deuten darauf hin, dass die Übertragung der Vermögenswerte von RFI auf Trenitalia einen Wert für die Aktionäre auf Gruppenebene erzeugte, da sie zusätzliches Eigenkapital für Trenitalia in Höhe von 138,1 Mio. EUR generierte und sich das Eigenkapital bei RFI um nur 16,7 Mio. EUR verringerte. Daher enthält die PwC-Studie vom Dezember 2019 zusätzlich zur PwC-Studie vom April 2019 eine weitere Quantifizierung des Vorteils der Übertragung der Vermögenswerte von RFI auf Trenitalia aus Sicht der FS-Gruppe.

3. Die E.CA-Studie

- (94) Die von der Wirtschaftsberatungsgesellschaft E.CA durchgeführte E.CA-Studie⁽⁷⁰⁾ vom Juni 2019 ergänzt die beiden oben genannten Studien und bewertet die Validität der PwC-Studie vom April 2019. Darüber hinaus werden die wirtschaftlichen Gründe für die Übertragungen erläutert und die methodische Entscheidung der PwC-Studie vom April 2019 unterstützt.

⁽⁶⁹⁾ Die Finanzierungs-Cashflows bestehen aus Zinszahlungen ohne Steuern, Schuldentilgung und Emission von Schuldtiteln.

⁽⁷⁰⁾ E.CA ist eine renommierte Wirtschaftsberatungsgesellschaft, die von der FS-Gruppe beauftragt wurde, technisches Fachwissen im vorliegenden Fall bereitzustellen.

- (95) In der E.CA-Studie wird erläutert, warum die Methode des Unternehmenswerts im Vergleich zur Eigenkapitalwertmethode geeignet ist, die Effizienzgewinne, die sich aus den Übertragungen von Vermögenswerten ergeben, zu bestimmen. Der Grund dafür ist, dass sich die Methode des Unternehmenswerts auf die Einnahmen und Kosten konzentriert, die von dem Unternehmen insgesamt erwirtschaftet werden, d. h. wo die Effizienzgewinne entstehen. Im Gegensatz dazu verlangt die Eigenkapitalwertmethode Prognosen der Finanzierungs-Cashflows, von denen nicht erwartet wird, dass sie von den Effizienzmaßnahmen, die den Vermögensübertragungen zugrunde liegen, direkt beeinflusst werden. Die Wirtschaftsberatungsgesellschaft E.CA ist daher der Auffassung, dass es angemessener ist, die Methode des Unternehmenswerts anzuwenden, um die Rentabilität der Vermögensübertragungen zu bewerten.
- (96) In der E.CA-Studie vom Juni 2019 werden auch die Annahmen bewertet, die in der PwC-Studie vom April 2019 zu den WACC getroffen werden. Während sich die PwC-Studie vom April 2019 für die Schätzung des Unternehmenswerts auf einen einzigen WACC-Wert stützt, wird in der E.CA-Studie vom Juni 2019 für jedes an den Übertragungen von Vermögenswerten beteiligte Unternehmen eine Spanne von WACC-Werten erstellt, indem die zur Berechnung der WACC verwendeten Schlüsselparameter, nämlich der Beta-Wert, die Eigenkapitalrisikoprämie und der risikofreie Zinssatz, geändert werden ⁽⁷¹⁾.
- (97) Die E.CA-Studie vom Juni 2019 bestätigt die Ergebnisse der PwC-Studie vom April 2019 zu den Synergien, die sich aus den Übertragungen von Vermögenswerten ergeben. Darin wird festgestellt, dass die höchste Schätzung des Wertverlusts für RFI, die sich aus dem niedrigsten der WACC-Werte von RFI ergibt, 56 Mio. EUR beträgt, während sich die niedrigste Schätzung der Wertgewinne für Trenitalia und FS Logistica, die sich aus den höchsten der WACC-Werte dieser Unternehmen ergibt, auf 195 bzw. 24 Mio. EUR beläuft. Insgesamt würde sich die Wertschöpfung auf FS-Ebene selbst bei Heranziehung konservativer WACC-Werte auf mindestens 163 Mio. EUR belaufen ⁽⁷²⁾.
- (98) Schließlich veranschaulicht die E.CA-Studie vom Juni 2019 die Beweggründe für die Übertragungen von Vermögenswerten. Die Wirtschaftsberatungsgesellschaft E.CA ist der Auffassung, dass die Übertragungen von Vermögenswerten von RFI an Trenitalia und FS Logistica zu einer Dezentralisierung der Entscheidungsbefugnis über diese Vermögenswerte innerhalb der FS-Gruppe geführt haben. Nach der Wirtschaftstheorie ⁽⁷³⁾ ist es optimal, Entscheidungen über nicht strategische, relativ kleine und gewöhnliche Unternehmensinvestitionen, zu denen Tochtergesellschaften oder Abteilungsmanager wahrscheinlich bessere Informationen haben als ihre Vorgesetzten, zu dezentralisieren. Würden diese Entscheidungen auf zentraler Ebene getroffen, würden sie nicht zu einem optimalen Ergebnis führen. Der Grund dafür ist, dass die Abteilungsleiter keinen Anreiz hätten, ihre Informationen weiterzugeben, da ein Teil der Vorteile dieser Entscheidungen mit ihren Vorgesetzten geteilt würde.
- (99) In der E.CA-Studie vom Juni 2019 wird die Auffassung vertreten, dass für die Übertragungen von Vermögenswerten von RFI an Trenitalia und FS Logistica dieselbe Wirtschaftstheorie gilt. Die auf diese beiden Unternehmen übertragenen Vermögenswerte wurden für gewöhnliche Geschäftstätigkeiten genutzt, z. B. für Logistik- und Instandhaltungstätigkeiten, die nicht Teil der Kerntätigkeit von RFI waren. Daher kann nach Ansicht der Wirtschaftsberatungsgesellschaft E.CA vernünftigerweise davon ausgegangen werden, dass RFI nicht über den gleichen Informationsstand über die Verwendung dieser Vermögenswerte verfügte wie Trenitalia und FS Logistica. Laut E.CA impliziert die Wirtschaftstheorie (siehe Erwägungsgrund 98), dass Trenitalia und FS Logistica ohne die Übertragungen die in den Erwägungsgründen 86 und 87 beschriebenen Investitionen nicht oder nicht in gleicher Höhe getätigt hätten, da ein Teil der Vorteile RFI entstanden wäre. In der E.CA-Studie vom Juni 2019 wird auch die Auffassung vertreten, dass die FS-Gruppe grundsätzlich ein Verhandlungssystem hätte einrichten können, das Investitionen von RFI gegen eine Entschädigung durch Trenitalia und FS Logistica nach sich gezogen hätte, was zu derselben optimalen Investitionsstrategie hätte führen können wie die der Vermögensübertragungen. Der E.CA-Studie zufolge ist es jedoch vernünftigerweise zu erwarten, dass es zu Problemen bei der Auftragsvergabe, zu zeitlichen Unstimmigkeiten und Verzögerungen kommt und das Verhandlungssystem nicht zu einem optimalen Investitionsergebnis führt, es sei denn, die Vermögenswerte befinden sich im Eigentum des Agenten, der von diesen Investitionen profitieren würde.

⁽⁷¹⁾ Der Beta-Wert einer Aktie ist ein Maß für die Risikobeschaffenheit der Aktie und gibt an, wie stark sich die Rendite auf dem Aktienmarkt insgesamt ändert. Je höher der Beta-Wert, desto größer ist das Risiko einer Aktie. Die Eigenkapitalrisikoprämie ist die Differenz zwischen der Rendite auf einen Aktienindex und dem risikofreien Zinssatz. Der risikofreie Zinssatz ist die Rendite eines Vermögenswerts ohne Ausfallrisiko. Zur Bestimmung der Eigenkapitalkosten sind der risikofreie Zinssatz, der Beta-Wert und die Eigenkapitalrisikoprämie erforderlich.

⁽⁷²⁾ Diese Zahl ist das Ergebnis folgender Berechnung: 195 Mio. EUR + 24 Mio. EUR – 56 Mio. EUR.

⁽⁷³⁾ Siehe zum Beispiel: Aghion, P., Tirole, J., „Formal and real authority in organisations“, *Journal of political economy*, 1.2.1997, 105(1), S. 1 bis 29; Milton, H., Raviv, A., „Allocation of decision-making authority.“, *Review of Finance*, 9.3.2005, S. 353 bis 383.

- (100) Auf der Grundlage dieser Studien ist Italien der Auffassung, dass die Vermögensübertragungen den Marktbedingungen entsprochen hätten.

5.2.4. Verfälschung des Wettbewerbs

- (101) Italien macht geltend, dass die Liberalisierung der Schienenverkehrsmärkte auf Unionsebene 2007 für den Güterverkehr und 2010 für den Personenverkehr begonnen hat. Die Vorschriften über staatliche Beihilfen hätten erst nach diesen Zeitpunkten gegolten, und alle früheren Interventionen könnten nicht, sofern sie die übrigen Voraussetzungen des Artikels 107 Absatz 1 AEUV erfüllten, als „Beihilfe“, sondern allenfalls als „bestehende Beihilfe“ eingestuft werden. In diesem Zusammenhang weist Italien darauf hin, dass die Entscheidung über die Übertragungen von Vermögenswerten zwischen 2007 und 2011 bereits zum Zeitpunkt der Umstrukturierung der FS-Gruppe in den Jahren 2000-2001 getroffen worden sei, also zu einem Zeitpunkt, zu dem unstrittig ist, dass der Markt noch nicht liberalisiert war. Darüber hinaus erinnert Italien daran, dass fast alle 2009 übertragenen Vermögenswerte für den Schienenpersonenverkehr „zweckgebunden“ gewesen seien, der erst später liberalisiert wurde⁽⁷⁴⁾.
- (102) Italien verweist auch auf das Urteil in der Rechtssache Chronopost⁽⁷⁵⁾. Italien zufolge hat der Gerichtshof in dieser Rechtssache angeblich bestätigt, dass die Übertragungen von Vermögenswerten durch Unternehmenstätigkeiten innerhalb einer Gruppe den Wettbewerb nicht verfälschen oder zu verfälschen drohen.

6. STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN

6.1. FS

6.1.1. Bemerkungen zu den Übertragungsprozessen

- (103) FS unterstützt den in Abschnitt 5.2 zusammengefassten Standpunkt Italiens. FS fügt hinzu, dass die Entscheidung, die Vermögenswerte von RFI auf Trenitalia und FS Logistica zu übertragen, lange vor den tatsächlichen Zeitpunkten der Übertragung getroffen worden sei. FS fügt hinzu, dass die Art der übertragenen Vermögenswerte für die Verwaltung der italienischen Eisenbahninfrastruktur weder von Bedeutung noch notwendig gewesen sei. Nach Angaben von FS setzten sich die übertragenen Vermögenswerte zusammen aus: größeren Reparaturwerkstätten, Werkstätten und Lagerhäusern außerhalb des Bahngeländes; Grundstücke und Parkplätze außerhalb des Bahngeländes oder, wenn sie sich innerhalb dieser Grenzen befinden, die nicht für den Eisenbahnbetrieb benötigt wurden; Fahrgastgebäude; Dienstgebäude, sonstige Gebäude, die für den Eisenbahnbetrieb nicht von entscheidender Bedeutung sind, und sonstige Gebäude, die aufgrund ihres beabsichtigten Verwendungszwecks „nicht von Bedeutung“ sind (z. B. Kantinen und Berufsschulen).
- (104) FS macht geltend, dass sich die Übertragung der Vermögenswerte von RFI auf Trenitalia und FS Logistica im Rahmen des Verfahrens zur Neuuzuweisung von Vermögenswerten aufgrund rechtlicher und technischer Schwierigkeiten, insbesondere aus technischen Gründen und aus Gründen der amtlichen Katasteraufzeichnung, verzögert habe. Zum einen seien die Aktiva zwar seit 1999 in der Datenbank der Gesellschaft enthalten gewesen, doch seien Kontrollen vor Ort erforderlich gewesen, um die Größe dieser Vermögenswerte (einschließlich ihrer Katastergrenzen) und ihren Wert genau zu bestimmen, bevor sie den verschiedenen Geschäftsbereichen zugewiesen werden konnten. Dazu gehörten Instandhaltungswerkstätten, multifunktionale dynamische Anlagen, große Instandhaltungswerkstätten, bestimmte Güterterminals und andere Immobilien.
- (105) Zweitens sei der Prozess auch durch die Änderungen der Rechtsvorschriften in diesem Sektor auf Unionsebene verlangsamt worden: Innerhalb von sechs Jahren waren drei Pakete von Eisenbahnrichtlinien erlassen worden und durch jedes sei der rechtliche Rahmen und damit die Geschäftspläne und die Geschäftsführung der betreffenden Unternehmen erheblich verändert worden.
- (106) Diese Komplikationen seien zunächst dadurch gelöst worden, dass die Zuordnung der Vermögenswerte zu den verschiedenen Unternehmen, in denen die Gruppe organisiert war, vereinfacht worden sei. RFI habe einige Immobilien behalten, die nicht im Zentrum ihres Aufgabenspektrums als Infrastrukturbetreiber standen (siehe Erwägungsgründe 16 und 17). Folglich seien einige der in Erwägungsgrund 103 genannten Vermögenswerte, obwohl sie eindeutig mit den Transporten der neu gegründeten Trenitalia in Zusammenhang standen, zu diesem Zeitpunkt nicht Trenitalia zugewiesen worden, sondern seien vorübergehend im Eigentum von RFI verblieben.
- (107) Diese ursprüngliche Regelung sei jedoch als vorübergehend angesehen worden: Zum Zeitpunkt der Ausgliederung des Unternehmens im Jahr 2000 sei bereits vorgesehen gewesen, diese Vermögenswerte zu einem späteren Zeitpunkt neu zuzuweisen

⁽⁷⁴⁾ Siehe Erwägungsgrund 35.

⁽⁷⁵⁾ Siehe Fußnote 68.

- (108) FS ist der Auffassung, dass die Neuzuweisung von Vermögenswerten an den Verkehrsbetrieb bzw. das Infrastrukturmanagement eines der erklärten Ziele des Geschäftsplans 2007-2011 gewesen sei. Laut FS habe der im Mai 2007 veröffentlichte Geschäftsplan 2007-2011 eine Rationalisierung der Tätigkeiten vorgesehen, die unter anderem durch eine bessere Verwaltung von Immobilien erreicht werden sollte. Dies hätte die Wertschöpfung und die Entwicklung neuer Geschäftsbereiche ermöglicht, u. a. durch die Schaffung eines neuen Logistikbetreibers (FS Logistica) und eines Unternehmens, das auf die Entwicklung von Immobilien und die Erbringung integrierter Dienstleistungen für Städte und umliegende Gebiete (FS Sistemi Urbani) spezialisiert sei.
- (109) Die Übertragung von zehn Anlagen in verschiedenen Güterterminals an FS Logistica, die zu den im Geschäftsplan 2007-2011 aufgeführten Initiativen gehörte, baue auf der Gesamtbewertung des Güterverkehrsnetzes und einer zweifachen Analyse auf: Einerseits hätten die Übertragungen darauf abgezielt, die Zahl der Servicepunkte zu verringern, indem sie auf Anlagen mit besserer Betriebsleistung und angemessener technischer Ausrüstung konzentriert wurden; andererseits hätten die Übertragungen darauf abgezielt, Teile von Anlagen in die großen Güterterminals umzuverteilen, um die Sektoren zu ermitteln, die RFI bedienen, und die Teile, die für die Erfüllung ihrer Verpflichtungen im Rahmen der Konzession für den Infrastrukturbetrieb nicht mehr unbedingt erforderlich waren, wobei die Szenarien der Nachfrageprognose zu berücksichtigen wurden.
- (110) In Bezug auf Immobilien macht FS geltend, dass das mit den Übertragungen verfolgte Ziel darin bestehe, i) eine rentable Nutzung von Vermögenswerten (durch die Zuweisung an FS Logistica) zu erreichen, die andernfalls nicht rentabel entwickelt werden könnten; ii) wertvolle Flächen und Grundstücke zu entwickeln, die für andere Zwecke als den Güter- oder Personenverkehr auf der Schiene vorgesehen sind (die FS Sistemi Urbani zugewiesen worden wurden, das von dieser Untersuchung nicht betroffen ist); iii) Ressourcen zur Unterstützung von Unternehmensprogrammen zu schaffen.
- (111) Nach Ansicht von FS habe es sich bei der für die Übertragung dieser Vermögenswerte gewählten Methode, d. h. die partielle Ausgliederung⁽⁷⁶⁾, die die Ausgabe neuer Aktien im Falle von Kapitalerhöhungen (wie der in Abschnitt 3.1 erläuterte Vorgang in Bezug auf Trenitalia) bzw. die Übertragung von Aktien an neue Unternehmen (wie der in Abschnitt 3.3 genannte Vorgang in Bezug auf FS Logistica) umfasst, um typische gruppeninterne Umstrukturierungen gehandelt, die in der Geschäftswelt routinemäßig durchgeführt würden, um das organisatorische Profil eines Unternehmens zu optimieren, seine Effizienz und Leistung zu verbessern und letztlich die Wertschöpfung zu fördern. FS macht geltend, dass die fragliche Methode die Kapitalstruktur der FS-Gruppe wieder austariert habe, damit sie die im Geschäftsplan 2007-2011 vorgesehenen Investitionen ohne Zufuhr neuer Liquidität tätigen können.

6.1.2. Bemerkungen zu den geschäftlichen Gründen für die Übertragungen von Vermögenswerten

- (112) FS argumentiert, dass die Entwicklung von Eisenbahnsystemen in der Vergangenheit die Verfügbarkeit umfangreicher Flächen für die Unterbringung von Eisenbahnanlagen erfordert habe. Auf diesen Geländen seien neben Eisenbahngleisen, Rangierbahnhöfen und Rangierbahnen häufig Gebäude für unterschiedliche Zwecke im Zusammenhang mit dem Eisenbahnbetrieb errichtet worden: Instandhaltung von Fahrzeugen, Lager für Infrastruktur und Material für Schienenfahrzeuge, Materialprüfungsanlagen, Kohle- und Brennstoffdepots, Stromumspannwerke, Personenbahnhöfe, Frachtlager, Parkplätze und Zufahrtsrampen zu Frachtlagern, Schienenfahrzeugdepots, Servicegebäude für Eisenbahnpersonal (wie Kantinen, Umkleieräume, „Eisenbahnhotels“, Räumlichkeiten für soziale Zusammenkünfte, Personalunterkünfte). Diese Organisation habe die etablierten Eisenbahnunternehmen dazu veranlasst, im Laufe der Jahrzehnte einen großen Bestand an Immobilien anzusammeln. In der zweiten Hälfte des 20. Jahrhunderts hätten die Schließung vieler Eisenbahnstrecken und die Auslagerung mehrerer Dienstleistungen des Eisenbahnsektors zu einer Anhäufung von „Vermögenswerten, die nicht von Bedeutung waren“ bei den Eisenbahnunternehmen geführt. Die durch die Richtlinie 91/440/EWG bewirkte Trennung von Geschäftsführung und Buchführung hätten im Anschluss die Aufteilung aller Vermögenswerte dieser Unternehmen auf die verschiedenen Akteure erfordert, in die die etablierten Eisenbahnunternehmen aufgeteilt wurden.

⁽⁷⁶⁾ Ein Ausgliederungsprozess eines Unternehmens ist die Trennung eines oder mehrerer Teile der Geschäftstätigkeit eines Unternehmens von der Hauptgesellschaft, sodass es zu einem eigenen Unternehmen wird.

- (113) Folglich habe das Hauptziel des FS-Managements darin bestanden, die Vermögenswerte, die von den Unternehmen (RFI), in deren Eigentum sie sich befanden, nicht benötigt wurden, effizienter und ausgewogener zu verteilen. FS macht geltend, dass die Neuzuweisung und Übertragung der Instandhaltungswerkstätten an Trenitalia (durch die Ausgliederung im Jahr 2009) folgenden geschäftlichen Erwägungen entsprochen habe:
- a) die Verwaltung der Instandhaltungsdepots und ihrer Nebenflächen habe nicht zur normalen Geschäftstätigkeit von RFI gehört, die diese Anlagen nicht habe aufrüsten und verbessern können, um sie effizienter zu gestalten und auf die Bedürfnisse ihrer Nutzer (d. h. Trenitalia) abzustimmen;
 - b) die Übertragung des Eigentums an diesen Vermögenswerten auf Trenitalia, die für die Abwicklung des gesamten Instandhaltungsprozesses von Schienenfahrzeugen verantwortlich war, habe die Einleitung von Maßnahmen zur Rationalisierung und Umgestaltung des Netzes der Instandhaltungsanlagen im Einklang mit dem Geschäftsplan der Gruppe ermöglicht;
 - c) insbesondere die Optimierung des Netzes der Instandhaltungsdepots, seine Umstrukturierung und die Verringerung der Zahl der Zentren hätten Änderungen an der Gestaltung der in Betrieb befindlichen Instandhaltungsdepots notwendig gemacht, von denen einige erhebliche Investitionen erforderten;
 - d) die Transaktion habe zu einer ausgewogeneren Verteilung der Vermögenswerte auf die Unternehmen der Gruppe beigetragen.

Diese Übertragungen hätten zu einer höheren Vergütung des investierten Kapitals geführt und die Stellung der Gruppe in der Branche gestärkt. Darüber hinaus habe die Übertragung der Vermögenswerte Trenitalia eine bessere Ermittlung der Investitionsbereiche ermöglicht, die erforderlich gewesen seien, um ihre Dienstleistungen zu optimieren und die Investitionen zu steuern.

- (114) FS ist der Auffassung, dass die (Neu-)Zuweisung der Instandhaltungswerkstätten vollständig der Art und dem Zweck ähnlicher Transaktionen der Hauptkonkurrenten von FS in der Union entsprochen habe. FS führt einige Beispiele an, nämlich die Unternehmensumstrukturierungen, die im selben Zeitraum von den wichtigsten Eisenbahnkonzernen der Union durchgeführt wurden, insbesondere von der SNCF-Gruppe in Frankreich, RENFE in Spanien, der Deutsche-Bahn-Gruppe in Deutschland und der SNCB in Belgien. Laut FS seien diese Verfahren der Neuorganisation häufig in Form von Unternehmenstransaktionen durchgeführt worden, d. h. Ausgliederungen, von der gleichen Art wie die Übertragungen der FS-Gruppe. Darüber hinaus hätten die von anderen Eisenbahngruppen in der Union durchgeführten Unternehmensumstrukturierungen bestätigt, dass die Instandhaltungsanlagen direkt dem Schienenverkehrsunternehmen zugewiesen wurden oder seiner Kontrolle unterstanden und aus dem Vermögen des Infrastrukturbetreibers entfernt wurden.
- (115) Die Übertragungen von Immobilien an FS Logistica, bei der es sich nicht um ein Eisenbahnunternehmen handelt, stünden ebenfalls im Einklang mit der allgemeinen Geschäftsstrategie der Gruppe. Bei den auf FS Logistica übertragenen Vermögenswerten handele es sich um Teile von Frachtanlagen, Gebäuden und Grundstücken, die für logistische Tätigkeiten (Umschlag, Frachtlagerung und Lagerung) bestimmt seien und vollständig Teil der Tätigkeiten seien, die FS Logistica innerhalb der FS-Gruppe speziell zugewiesen seien. FS macht ferner geltend, dass sich die Übertragungen als wirtschaftlich effizient erwiesen hätten, wie die Verbesserung der Vergütung des in FS Logistica investierten Kapitals und die wichtigsten Wirtschaftsindikatoren des Unternehmens sowie die stetige Erhöhung der Betriebsmarge von FS Logistica (in Bezug auf die Immobilienverwaltung) zeigten.

6.1.3. Bemerkungen zur Einhaltung der EU-Vorschriften

- (116) Laut FS verlangten weder die Richtlinie 91/440/EWG in der geänderten Fassung noch die Richtlinie 2012/34/EU, dass Eisenbahnverkehrstätigkeiten und der Betrieb der Eisenbahninfrastruktur von getrennten Unternehmen ausgeübt werden.
- (117) Laut FS lasse der Rechtsrahmen der Union den Mitgliedstaaten die Freiheit, Struktur, Organisation und gruppeninterne Zuweisung von Vermögenswerten festzulegen; außerdem schränke er die Freiheit, die verschiedenen Tätigkeiten, Ressourcen und Vermögenswerte unter den verschiedenen Unternehmen einer Gruppe aufzuteilen, nicht ein. FS fügt hinzu, dass die durch die Unionsregelung eingeräumte Freiheit umso mehr gelte, als die Vermögenswerte, die Gegenstand gruppeninterner Übertragungen seien, nicht als „Infrastruktur“ anzusehen sind. Laut FS würden in Artikel 3 der Richtlinie 91/440/EWG Güterterminals oder Instandhaltungslager nicht als Eisenbahninfrastruktur eingestuft. Dementsprechend könne die FS-Gruppe das Verfahren der Neuzuweisung von Vermögenswerten nach eigenem Ermessen durchführen.

- (118) Darüber hinaus macht FS geltend, dass die Übertragung der Vermögenswerte durch Ausgliederung von RFI an Trenitalia und FS Logistica mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Kapitalgebers im Einklang stehe, wie es der Gerichtshof u. a. in seinen Urteilen vom 21. März 1991 in der Rechtssache C-303/88, *Eni-Lanerossi* ⁽⁷⁷⁾ und in der Rechtssache C-305/89, *Alfa Romeo* ⁽⁷⁸⁾, ausgeführt habe.
- (119) FS macht geltend, dass eine ordnungsgemäße Instandhaltung ein notwendiges Element für die Einhaltung der Bedingungen des Dienstleistungsvertrags zwischen Trenitalia und den italienischen Regionen sei ⁽⁷⁹⁾; dies bestätige, dass Instandhaltungsanlagen ein untrennbarer Bestandteil des Investitionsprogramms von Trenitalia seien.
- (120) FS fügt hinzu, dass die geplanten Instandhaltungsinvestitionen auf der Ebene der FS-Gruppe zu einer Verbesserung der Dienstleistungen sowie zu Umsatz- und Rentabilitätssteigerungen führen dürften. Zur Untermauerung dieser Aussage führt FS aus, dass die von FS erstellte Rentabilitätsanalyse eine vom Markt geforderte Rendite des investierten Kapitals von etwa 8 % für Trenitalia und von 5,5 % für RFI zeige, wie in der folgenden Tabelle dargestellt:

Tabelle 10

Vergleich der Rentabilität von Trenitalia und RFI im Jahr 2008

Trenitalia	2008 (in Mrd. EUR)	WACC	% NIC	Gewichtete WACC
NIC (investiertes Nettokapital) mittel-/langfristig	2,870	7,5 %	42 %	3,1 %
NIC regional	3,334	7,5 %	48 %	3,6 %
NIC Fracht	0,672	8,2 %	10 %	0,8 %
Investiertes Kapital	6,876			7,6 %
RFI	2008	WACC	% NIC	Gewichtete WACC
NIC konventionelles Netz	26,149	5,5 %	83 %	4,6 %
NIC Hochgeschwindigkeit/hohe Kapazität	5,181	5,5 %	17 %	0,9 %
Investiertes Kapital	31,330			5,5 %

Quelle: FS

- (121) Laut FS bestätigt diese differenzierte Rentabilität, dass das Zuweisungsverfahren sowohl aus strategischen als auch aus geschäftlichen Gründen und zur Erzielung einer höheren Rendite auf Gruppenebene durchgeführt worden waren.

6.1.4. *Bemerkungen zur Einhaltung des Gesellschaftsrechts und der Rechnungslegungsvorschriften*

- (122) FS macht geltend, dass die Ausgliederungstransaktionen von RFI an Trenitalia und FS Logistica Transaktionen zwischen Unternehmen „unter gemeinsamer Kontrolle“ darstellten, da beide vollständige Tochtergesellschaften von FS sind. Die in Rede stehenden Transaktionen seien durch die Übertragung der Vermögenswerte innerhalb der Gruppe zu ihrem Buchwert abgewickelt worden. Nach Ansicht von FS sei diese Wahl aus Sicht der Muttergesellschaft FS sowohl aus zivilrechtlicher als auch aus buchhalterischer Sicht völlig legitim.

⁽⁷⁷⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 21. März 1991, Italien/Kommission (im Folgenden „Eni-Lanerossi“), C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136.

⁽⁷⁸⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 21. März 1991, Italien/Kommission (im Folgenden „Alfa Romeo“), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142.

⁽⁷⁹⁾ Bei dem zwischen Trenitalia und den italienischen Regionen geschlossenen Dienstleistungsvertrag handelte es sich um einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag, in dem die Mengen, Qualitätsstandards, Entgelte und Betriebskriterien für die von Trenitalia innerhalb dieser Regionen zu erbringenden Dienste sowie die an Trenitalia zu zahlenden Ausgleichsleistungen festgelegt wurden.

6.2. Gemeinschaft der Europäischen Bahnen (GEB)

- (123) Laut GEB⁽⁸⁰⁾ sollten Eisenbahnunternehmen gemäß Artikel 4 der Richtlinie 91/440/EWG in ihrer Leitung und Verwaltung unabhängig vom Staat sein; insbesondere seien „Vermögenswerte, Haushalte und Konten von denen des Staates getrennt“. Laut GEB stehe es den Eisenbahnunternehmen gemäß Artikel 5 der genannten Richtlinie frei, unbeschadet der Verpflichtung zur getrennten Buchführung ihre interne Organisation festzulegen. Diese Bestimmung verlange nicht die Gründung zweier getrennter Gesellschaften, und die Richtlinie 91/440/EWG sei als *lex specialis* anzusehen, die Vorrang vor den wettbewerbsrechtlichen Vorschriften habe.
- (124) Laut GEB stehe es den Eisenbahnunternehmen gemäß den einschlägigen Richtlinien der Union frei, Vermögenswerte wie Instandhaltungsanlagen, Güterterminals und andere Immobilien, die nicht unter die Definition der Eisenbahninfrastruktur in den Richtlinien der Union (Artikel 3 der Richtlinie 91/440/EWG und Artikel 3 der Richtlinie 2012/34/EU) fielen, innerhalb ihrer Organisation und auf eigene Entscheidung zuzuweisen. Aus Branchensicht würden in der überwiegenden Mehrheit der Mitgliedstaaten Instandhaltungswerkstätten für Schienenfahrzeuge in der Regel von einem Eisenbahnunternehmen genutzt. In Bezug auf die Übertragung der Vermögenswerte innerhalb derselben Gruppe öffentlicher Unternehmen vertritt die GEB schließlich die Auffassung, dass der Gerichtshof im Urteil *France Telecom* vom 19. März 2013⁽⁸¹⁾ klargestellt habe, dass der Begriff der staatlichen Beihilfe eine Prüfung erfordert, ob weder eine Verringerung des Staatshaushalts noch ein zusätzliches finanzielles Risiko für den Staatshaushalt vorliegt. Bei einer Übertragung der Vermögenswerte innerhalb einer aus mehreren öffentlichen Unternehmen bestehenden Gruppe seien diese beiden Voraussetzungen stets erfüllt.

6.3. FerCargo

- (125) Wie in Erwägungsgrund 8 dargelegt, vertritt FerCargo mehrere italienische Eisenbahnunternehmen, die Schienengüterverkehrsdienste anbieten⁽⁸²⁾.

6.3.1. Zu den Vermögensübertragungen

- (126) FerCargo weist darauf hin, dass die zu prüfenden Maßnahmen nicht leicht rückverfolgbar seien. In den Jahresberichten von RFI würden Anzahl und Art der auf Trenitalia und FS Logistica übertragenen Vermögenswerte unzureichend dargestellt.
- (127) FerCargo fügt hinzu, dass die übertragenen Vermögenswerte entgegen dem Vorbringen der italienischen Behörden für die Erbringung der im Mindestzugangspaket enthaltenen Dienste und den Gleiszugang zu den Serviceeinrichtungen unerlässlich seien, die die Eisenbahnunternehmen gemäß Artikel 5 und Anhang 2 der Richtlinie 2001/14/EG von den Mitgliedstaaten verlangen könnten⁽⁸³⁾. Artikel 20 des Gesetzesdekrets Nr. 188/2003, mit dem diese Richtlinie in nationales Recht umgesetzt wurde, sehe ausdrücklich vor, dass internationale Unternehmensvereinigungen und Eisenbahnunternehmen Anspruch auf Zugang zu Güterterminals, Rangierbahnhöfen, Zugkopplungseinrichtungen, Lagereinrichtungen für Fahrzeuge und Güter, Instandhaltungs- und andere technische Anlagen unter nichtdiskriminierenden Bedingungen haben und diese nutzen können.

⁽⁸⁰⁾ Laut ihrer Website www.cer.be vereint die GEB fast 70 Eisenbahnunternehmen, ihre nationalen Verbände sowie Infrastrukturbetreiber und Fahrzeugleasinggesellschaften. Die GEB-Mitglieder repräsentierten 71 % der Länge des europäischen Schienennetzes, 76 % des europäischen Güterverkehrs und 92 % des Schienenpersonenverkehrs in Europa.

⁽⁸¹⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 19. März 2013, *Bouygues und Bouygues Télécom/Kommission u. a. und Kommission/Frankreich* (im Folgenden „*France Telecom*“), verbundene Rechtssachen C-399/10 P und C-401/10 P, ECLI:EU:C:2013:175.

⁽⁸²⁾ Captrain Italia, Compagnia Ferroviaria Italiana, FuoriMuro, GTS General Transport Service, Hupac, Interporto Servizi Cargo, InRail, Linea S.r.l., OceanoGate Italia, Rail Cargo Italia, Rail Traction Company, SBB Cargo Italia.

⁽⁸³⁾ Gemäß Anhang 2 der Richtlinie 2001/14/EG umfasst das Mindestzugangspaket:

- a) die Bearbeitung von Anträgen auf Zuweisung von Fahrwegkapazität;
- b) das Recht zur Nutzung zugewiesener Fahrwegkapazität;
- c) die Nutzung von Weichen und Abzweigungen;
- d) die Zugsteuerung einschließlich der Signalisierung, Regelung, Abfertigung und der Übermittlung und Bereitstellung von Informationen über Zuggbewegungen;
- e) alle anderen Informationen, die zur Durchführung oder zum Betrieb des Verkehrsdienstes, für den Kapazität zugewiesen wurde, erforderlich sind.

Artikel 13 des Gesetzesdekrets Nr. 188/2003 sehe vor, dass der Infrastrukturbetreiber einen Jahresbericht mit dem Titel „Prospetto Informativo della Rete“ (im Folgenden „PIR“) veröffentlicht, in dem die wesentlichen Anlagen aufgeführt sind, zu denen Eisenbahnunternehmen nach Unionsrecht und nationalem Recht Zugang erhalten sollen.

- (128) FerCargo zufolge wiesen die PIR für die Jahre 2008, 2009 und 2010 einen drastischen Rückgang dieser wesentlichen Anlagen von 108 auf 71 zwischen 2008 und 2009 aus, was sich aus der Richtlinie von 2009 ergebe. Aus den von Trenitalia veröffentlichten technischen Unterlagen gehe jedoch hervor, dass einige der Vermögenswerte, die übertragen wurden und folglich für andere Eisenbahnunternehmen nicht zur Verfügung stehen, nach wie vor für die Geschäftspartner von Trenitalia als technisch in Gebrauch gelten ⁽⁸⁴⁾.
- (129) FerCargo ist der Auffassung, dass die Vorschriften über staatliche Beihilfen auf die zu prüfenden Maßnahmen anwendbar sind. Erstens sei die Maßnahme nach der Öffnung des Güterverkehrsmarkts durchgeführt worden. Zweitens macht FerCargo geltend, dass alle Kriterien für das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe erfüllt seien:
- a) *staatliche Mittel und Zurechenbarkeit*: die übertragenen Vermögenswerte seien stets von RFI selbst genutzt worden, um Zugang zu wesentlichen Einrichtungen zu gewähren. FerCargo stellt fest, dass die Maßnahmen dem italienischen Staat zuzurechnen seien, der 100 % des Kapitals von FS hält und kontrolliert, alle Mitglieder des FS-Vorstands ernannt und den Prozess der Vermögensübertragung sowie die Tätigkeiten von RFI als Infrastrukturbetreiber beaufsichtigt hat. FerCargo zufolge ist RFI ein öffentliches Unternehmen im Sinne der Richtlinie 2006/111/EG der Kommission ⁽⁸⁵⁾;
 - b) *wirtschaftlicher Vorteil*: die zu prüfenden Maßnahmen verschafften den Tochtergesellschaften von FS (Trenitalia und FS Logistica) einen wirtschaftlichen Vorteil, da sie eine unentgeltliche Übertragung von Vermögenswerten auf diese Unternehmen zur Folge gehabt hätten. FerCargo bezweifelt, dass es sich bei den zu prüfenden Maßnahmen lediglich um eine gruppeninterne (und damit wirtschaftlich neutrale) Umstrukturierung handelt: nach Artikel 1 Absatz 2 der Richtlinie von 2009 habe diese Neuorganisation im Rahmen der Kapitalerhöhung von FS stattgefunden, während die Übertragung der Instandhaltungsanlagen in Artikel 2 ausdrücklich mit der Notwendigkeit begründet worden sei, das Kapital von Trenitalia aufzustocken. Schließlich hält FerCargo die Rechtsprechung *Banque Postale* ⁽⁸⁶⁾ für irrelevant, da es in jener Rechtssache um die Gründung einer neuen Gesellschaft auf der Grundlage von Vermögenswerten gehe, die bereits bei La Poste für die Erbringung von Finanzdienstleistungen vorgesehen gewesen seien. Die von RFI als Infrastrukturbetreiber eingesetzten Vermögensübertragungen an Trenitalia und andere FS-Gesellschaften entsprächen vielmehr einem „Geschenk“, das der Erhöhung des Kapitals dieser Unternehmen gedient habe;
 - c) *Selektivität*: Begünstigte der Vermögensübertragungen seien nur die Tochtergesellschaften von FS;
 - d) *Wettbewerbsverfälschung*: FerCargo zufolge haben die zu prüfenden Maßnahmen den Wettbewerb in mehrfacher Hinsicht verfälscht. Erstens sei konkurrierenden Eisenbahnunternehmen der Zugang zu wichtigen Einrichtungen (z. B. Grenzeinrichtungen in Ventimiglia und Triest) verwehrt worden, ohne zuvor von Italien zu der Liste der an Trenitalia zu übertragenden Einrichtungen konsultiert worden zu sein; zweitens habe die Kapitalerhöhung Trenitalia einen besseren Zugang zu Bankfinanzierungen ermöglicht, insbesondere für Projekte außerhalb des Schienengüterverkehrs (z. B. Finanzierung des Hochgeschwindigkeitsverkehrs und Erwerb von ETR-1000-Triebzügen ⁽⁸⁷⁾); drittens habe RFI angesichts der neuen Organisation wesentlicher Einrichtungen infolge der Übertragung der Vermögenswerte die Organisation des Zugmanövrierens auf Kosten der mit Trenitalia konkurrierenden Eisenbahnunternehmen erheblich geändert. FerCargo fügt hinzu, dass die Anlagen nicht auf die Tochtergesellschaften der FS-Gruppe hätten übertragen werden dürfen, sondern ausgeschrieben hätten werden müssen. FerCargo zufolge hätten die Übertragungen von Anlagen an Unternehmen der FS-Gruppe, die mit anderen Eisenbahnunternehmen im Wettbewerb stehen, zu wettbewerbswidrigem Verhalten und zu einer ineffizienten Verwaltung dieser Anlagen geführt.

⁽⁸⁴⁾ Einheitliche Entfernungstabelle für den grenzüberschreitenden Güterverkehr: Liste der Bahnhöfe – Liste der Annahme-/Lieferstellen (Prontuario unificato delle distanze per il traffico merci internazionale: Lista delle Stazioni – lista dei punti ferroviari di presa in carico/consegna), erstellt von Trenitalia, 1. Juli 2010, S. 27, 28 und 29.

⁽⁸⁵⁾ 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).

⁽⁸⁶⁾ Siehe Erwägungsgrund 81.

⁽⁸⁷⁾ ETR 1000 ist ein Hochgeschwindigkeitszug, der von Trenitalia im Personenverkehrssegment eingesetzt wird.

7. BEMERKUNGEN ITALIENS ZU DEN STELLUNGNAHMEN DRITTER

7.1. Stellungnahme zum Vorbringen von FerCargo

- (130) Italien vertritt die Auffassung, dass sich die Stellungnahme von FerCargo hauptsächlich auf die Verwaltung von Frachtanlagen beziehe und daher nicht der beihilferechtlichen Kontrolle unterliege. Italien ist der Auffassung, dass FerCargo keine entscheidenden Anhaltspunkte für das Vorliegen einer staatlichen Beihilfe vorbringe und den Ermessensspielraum, den das Unionsrecht öffentlichen Unternehmen hinsichtlich ihrer internen Organisation einräumt, falsch ausgelegt habe.
- (131) Italien fügt hinzu, dass das Kriterium der Zurechenbarkeit nicht erfüllt sei: FS sei eine vom Staat in rechtlicher, organisatorischer und funktioneller Hinsicht völlig getrennte Unternehmensstruktur. Daher seien auch ihre Vermögenswerte und ihre Konten vom Staatshaushalt getrennt; die zu prüfenden Maßnahmen seien von FS und nicht vom Staat beschlossen worden; diese Maßnahmen führten nicht zu einer Übertragung staatlicher Mittel an FS.
- (132) Italien erklärt, dass die Übertragungen von Vermögenswerten FS keinen wirtschaftlichen Vorteil verschafft hätten: nach der Chronopost-Rechtsprechung⁽⁸⁸⁾ seien Transfers, die im Rahmen einer teilweisen gruppeninternen Spaltung durchgeführt werden, aus beihilferechtlicher Sicht irrelevant. Mit diesen Vorgängen habe das Unternehmen in seiner Gesamtheit Vermögenswerte von einem Unternehmen in einem anderen innerhalb der Gruppe neu positioniert, die Anzahl und der Gesamtwert der Vermögenswerte innerhalb der Gruppe seien jedoch unverändert geblieben, ohne der FS-Gruppe einen wirtschaftlichen Vorteil zu verschaffen. Italien vertritt die Auffassung, dass die zu prüfenden Maßnahmen eine typische Geschäftsmaßnahme darstellten, die darauf abgezielt habe, die Organisation des Unternehmens zu optimieren, um seine Effizienz und Leistungsfähigkeit zu verbessern und letztlich die Wertschöpfung zu fördern.
- (133) In Bezug auf die Art der übertragenen Vermögenswerte erklärt Italien, dass die Neuzuweisung von Vermögenswerten innerhalb von FS bestimmte Vermögenswerte betreffe, die bereits seit ihrer Gründung im Portfolio von Trenitalia hätten sein sollen (Instandhaltungsanlagen), d. h. Vermögenswerte, die für den Infrastrukturbetrieb nicht mehr relevant waren. Zu den angeblichen Auswirkungen, die die Übertragungen auf den Betrieb der von FerCargo vertretenen Eisenbahnunternehmen gehabt hätten, stellt Italien Folgendes fest:
- a) es seien keine Frachtdepots und Terminals an Trenitalia übertragen worden;
 - b) der Abbau von Einrichtungen, die anderen Eisenbahnunternehmen offen stehen, sei nicht in der von FerCargo beschriebenen Weise erfolgt. Wie aus der PIR-Ausgabe vom Dezember 2009 und den nachfolgenden verfügbaren Ausgaben hervorgehe, sei die Referenzliste der wesentlichen Einrichtungen, die anderen Eisenbahnunternehmen zur Verfügung gestellt werden, viel weiter gefasst als die von FerCargo beschriebene;
 - c) alle von FerCargo genannten Anlagen seien in den PIR von 2009, 2010 und den Folgejahren enthalten, was bedeute, dass sie (im Gegensatz zu den Behauptungen von FerCargo) Trenitalia wie allen anderen Eisenbahnunternehmen zur Verfügung gestellt wurden;
 - d) schließlich gebe es Belege dafür, dass bestimmte Eisenbahnunternehmen, die auch Mitglieder von FerCargo sind, 2010-2013 in mehreren Anlagen tätig gewesen seien, die FerCargo nach den Übertragungen von Vermögenswerten für unzugänglich hielt.

8. WÜRDIGUNG DER MAßNAHMEN

8.1. Vorliegen einer Beihilfe

- (134) Nach 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“.
- (135) Damit eine Maßnahme als staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV angesehen werden kann, müssen daher die folgenden vier Kriterien erfüllt sein: i) Sie muss vom Staat oder aus staatlichen Mitteln gewährt werden, ii) sie muss einem Unternehmen einen Vorteil verschaffen, iii) sie muss selektiv sein, d. h. bestimmte Unternehmen oder Produktionszweige begünstigen und iv) sie muss den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

⁽⁸⁸⁾ Siehe Erwägungsgrund 81.

- (136) Nach ständiger Rechtsprechung könnte das Eingreifen öffentlicher Stellen in das Kapital eines Unternehmens, gleich in welcher Form, eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen, wenn die Voraussetzungen dieses Artikels erfüllt sind ⁽⁸⁹⁾.
- (137) Ein Vorteil im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV ist jedweder wirtschaftliche Vorteil, den ein Unternehmen unter normalen Marktbedingungen, d. h. ohne staatliches Eingreifen, nicht erlangt hätte ⁽⁹⁰⁾.
- (138) Ein Vorteil wird jedoch nicht gewährt, wenn ein Mitgliedstaat nach dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten handelt („Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten“) ⁽⁹¹⁾.
- (139) Italien macht geltend, dass die zu prüfenden Maßnahmen dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten entsprechen, sodass kein Vorteil gewährt worden sei und die Maßnahmen daher keine staatliche Beihilfe darstellten. Die Kommission wird daher in den Abschnitten 8.1.1.1 und 8.1.1.2 prüfen, ob Italien im Einklang mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten gehandelt hat.

8.1.1.1. Anwendbarkeit des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten

- (140) Die Kommission wird die Anwendbarkeit des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten prüfen, um festzustellen, ob der Staat bei der Entscheidung über die zu prüfenden Maßnahmen als Behörde und nicht als Wirtschaftsbeteiligter gehandelt hat. Zunächst wird die Kommission prüfen, ob das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten überhaupt auf die von FS ergriffenen Maßnahmen zur Übertragung der Vermögenswerte anwendbar ist.
- (141) Die Kommission stellt fest, dass das Vorliegen von Gründen der öffentlichen Ordnung für sich genommen nicht ausreicht, um die Anwendbarkeit des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten auszuschließen. Darüber hinaus beschloss FS im vorliegenden Fall, die Vermögenswerte auf der Grundlage des in den Erwägungsgründen 18 und 19 genannten Geschäftsplans 2007-2011 von RFI auf Trenitalia und FS Logistica ⁽⁹²⁾ zu übertragen. Dieser Geschäftsplan zielte darauf ab, die Verwaltung der FS-Gruppe zu rationalisieren und einen Wert zu schaffen, der unter anderem durch eine bessere Verwaltung von Immobilien erzielt werden sollte (siehe Erwägungsgrund 108).

8.1.1.1.1. Italien hat nicht als Behörde gehandelt

- (142) Die Kommission erinnert daran, dass der Gerichtshof die Auffassung vertreten hat, dass die Anwendbarkeit des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten letztendlich davon abhängt, ob der Staat in seiner Eigenschaft als Wirtschaftsbeteiligter und nicht in seiner Eigenschaft als Träger öffentlicher Gewalt einem Unternehmen einen wirtschaftlichen Vorteil verschafft hat ⁽⁹³⁾. Staatliche Interventionen, die hoheitliche Pflichten des Staates erfüllen sollen, können nicht mit den Interventionen eines marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers verglichen werden ⁽⁹⁴⁾.
- (143) Um festzustellen, ob die zu prüfenden Maßnahmen die Ausübung hoheitlicher Befugnisse darstellen, muss die Kommission Folgendes prüfen: i) ihre Art und ihren Zweck, ii) den Kontext, in dem sie ergriffen wurden, iii) das verfolgte Ziel und iv) die Vorschriften, denen sie unterliegen.

8.1.1.1.2. Art und Zweck der Maßnahmen

- (144) Im vorliegenden Fall bestehen die zu prüfenden Maßnahmen in den Übertragungen von Vermögenswerten mit dem Ziel, die Nutzung der Vermögenswerte der FS-Gruppe zu rationalisieren, um die Rentabilität der FS-Gruppe zu erhöhen ⁽⁹⁵⁾.

⁽⁸⁹⁾ Urteil des Gerichtshofs vom 14. September 1994, Spanien/Kommission, C-278/92 bis C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, Rn. 20 und die dort angeführte Rechtsprechung; und Urteil des Gerichtshofs vom 8. Mai 2003, Italien und SIM 2 Multimedia/Kommission, C-399/00 und C-328/99, ECLI:EU:C:2003:252, Rn. 36 und die dort angeführte Rechtsprechung.

⁽⁹⁰⁾ 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 vom 29. April 1999, Spanien/Kommission, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, Rn. 41, und Urteil vom 19. Dezember 2019, Arriva Italia u. a., C-385/18, ECLI:EU:C:2019:1121, Rn. 46 und die dort angeführte Rechtsprechung.

⁽⁹¹⁾ Die Begriffe „marktwirtschaftlich handelnder Kapitalgeber“ und „marktwirtschaftlich handelnder Wirtschaftsbeteiligter“ können austauschbar verwendet werden; sie sind beschrieben in der Bekanntmachung der Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. C 262 vom 19.7.2016, S. 1), Rn. 73-82.

⁽⁹²⁾ Vgl. Abschnitt 3.

⁽⁹³⁾ Zu Investitionen vgl. das Urteil vom 5. Juni 2012, Kommission/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, Rn. 79-82 und 87.

⁽⁹⁴⁾ Urteil des Gerichts vom 15. Dezember 2009, EDF/Kommission, T-156/04, ECLI:EU:T:2009:505, Rn. 228.

⁽⁹⁵⁾ Siehe Erwägungsgründe 112 bis 115.

8.1.1.1.3. Zum verfolgten Ziel und zum Kontext der Maßnahmen

- (145) In Bezug auf das verfolgte Ziel ist hervorzuheben, dass weder der Inhalt des Geschäftsplans 2007-2011 noch der Kontext, in dem die Übertragungen beschlossen wurden, auf politische Ziele hindeuten, die der Entscheidung von FS zugrunde liegen würden, die zu prüfenden Maßnahmen durchzuführen.
- (146) Insbesondere weisen die zu prüfenden Maßnahmen und der entsprechende Geschäftsplan 2007-2011 nicht auf Gemeinwohlziele hin: es wird weder auf die besonderen Rechte verwiesen, die RFI als nationaler Eisenbahninfrastrukturbetreiber innehat, noch auf die Rechte, die Trenitalia im Rahmen der an das Unternehmen vergebenen öffentlichen Dienstleistungsaufträge besitzt. Die zu prüfenden Maßnahmen beziehen sich auch nicht auf das Ziel von öffentlichem Interesse, die Anbindung und die „territoriale Kontinuität“ innerhalb Italiens zu gewährleisten.
- (147) Umgekehrt wurden die zu prüfenden Maßnahmen unter der Leitung der Holding der FS-Gruppe, FS, die als einzige Aktionärin auftrat, beschlossen und durchgeführt und ausschließlich von finanziellen Erwägungen bestimmt.
- (148) FS hat den Umstrukturierungsprozess ab 2007 eingeleitet und vorangetrieben. Dieser Prozess begann mit der Annahme des von FS beschlossenen Geschäftsplans 2007–2011 (siehe Erwägungsgrund 18). Die Annahme dieses Geschäftsplans führte zur Annahme und anschließenden Umsetzung der zu prüfenden Maßnahmen, die in Abschnitt 3.1 dieses Beschlusses beschrieben sind. Wie in Erwägungsgrund 18 dargelegt, wurde der Geschäftsplan 2007-2011 im Zusammenhang mit erheblichen finanziellen Verlusten der FS-Gruppe (über 2 Mrd. EUR) angenommen und war für die Organisation der internen Umstrukturierung zur Wiederherstellung der finanziellen Rentabilität von entscheidender Bedeutung. Zusätzlich zu Kostensenkungsmaßnahmen beschloss FS, die Zuweisung der auf die verschiedenen Unternehmen der FS-Gruppe verstreuten Immobilien und Anlagen zu rationalisieren. Dieser Prozess führte zur Gründung spezieller Tochtergesellschaften, auf die die für bestimmte Tätigkeiten verwendeten Vermögenswerte übertragen wurden.
- (149) Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass die verschiedenen Schritte des Entscheidungsprozesses, die zur Annahme der in Erwägungsgrund 40 dargelegten Einzelentscheidungen über die Übertragung der Vermögenswerte geführt haben, dasselbe Ziel verfolgen, nämlich die Rationalisierung der Zuweisung der Vermögenswerte im Hinblick auf eine Steigerung der Rentabilität und Effizienz der FS-Gruppe:
- a) FS leitete mit Schreiben vom 19. September 2007 das Projekt der Zuweisungen der Vermögenswerte im Rahmen des Geschäftsplans 2007–2011 (Erwägungsgrund 18) ein, in dem auf die Unternehmensumstrukturierung und das Reorganisationsverfahren Bezug genommen wird ⁽⁹⁶⁾.
 - b) Am 23. April 2008 genehmigte der FS-Vorstand die Einleitung der Neuzuweisung von Vermögenswerten. Der FS-Vorstand übte seine Aufsicht über die strategischen Entscheidungen aus, die durch seinen Investitionsausschuss getroffen werden mussten ⁽⁹⁷⁾. Nach dem Protokoll der Sitzung des FS-Vorstands fand an diesem Tag Folgendes statt: „Das vorrangige Ziel der Vermögensübertragung ist es, unter anderem durch die Nutzung spezieller Unternehmensstrukturen, wie FS Logistica und FS Sistemi Urbani, die Wertsteigerung oder bessere Nutzung von Vermögenswerten zu ermöglichen, die nicht eng mit den spezifischen Tätigkeiten des Infrastrukturbetreibers (RFI) oder des Eisenbahnunternehmens (Trenitalia) verbunden sind.“ Aus dem Protokoll dieser Vorstandssitzung geht hervor, dass dieses Ziel durch eine „strategische Analyse und Bewertung der von den Eigentümergeellschaften ermittelten ‚verfügbaren‘ Vermögenswerte durch die Holdinggesellschaft erreicht wird. Innerhalb der Holdinggesellschaft gewährleistet der Investitionsausschuss die strategische Gültigkeit der Zuweisung der Vermögenswerte insgesamt und entscheidet über die am besten geeignete Vermögenszuweisung.“
 - c) FS setzte die am 23. April 2008 getroffene Entscheidung über das strategische Management um und stellte eine multidisziplinäre Taskforce auf, die die Aufgabe hatte, eine angemessene Vermögensübertragung vorzuschlagen, wobei der Schwerpunkt auf der finanziellen Rentabilität der Neuzuweisung der Vermögenswerte lag. Die Taskforce verfolgt folgende Leitprinzipien ⁽⁹⁸⁾ bei den Vorschlägen der Vermögensübertragung: i) Ermittlung der Vermögenswerte, die auf ein anderes Unternehmen übertragen werden könnten, durch jedes operative Unternehmen der FS-Gruppe; ii) strategische Bewertung durch FS, die über die am besten geeignete Vermögensübertragung entscheidet und iii) Vorbereitung und Durchführung der spezifischen Maßnahmen zur Übertragung der Vermögenswerte auf Ebene der operativen Unternehmen.

⁽⁹⁶⁾ Siehe Erwägungsgrund 45. In dem Schreiben heißt es: „Im Rahmen des umfassenderen Umstrukturierungs- und Neuorganisationsprozesses im Zuge der Entwicklung der Gruppe beruhen die im Geschäftsplan 2007-2011 festgelegten Ziele unter anderem auf der Maximierung der Effizienz bei der Nutzung aller Vermögenswerte, die sich im Eigentum der Gruppe befinden. Insbesondere in Bezug auf das Grundstücksvermögen setzt diese Zuweisung voraus, dass jedes Unternehmen der [FS-]Gruppe rasch alle nichtgewerblichen, nichtsektorspezifischen oder sektorspezifischen Vermögenswerte ermittelt, die nicht mehr der dem einzelnen Unternehmen übertragenen Aufgabe dienen.“

⁽⁹⁷⁾ Siehe Erwägungsgrund 45.

⁽⁹⁸⁾ Siehe Protokoll der Vorstandssitzung von RFI vom 24. November 2008.

(150) Daher wurden die tatsächlichen Entscheidungen zur Genehmigung der zu prüfenden Maßnahmen von FS zusammen mit ihren Tochtergesellschaften getroffen ⁽⁹⁹⁾. Konkret wurden diese Entscheidungen im September 2009 in Bezug auf Trenitalia (siehe Erwägungsgründe 41 und 42) und im Oktober 2007, November 2008 und Dezember 2010 in Bezug auf FS Logistica gefasst (siehe Erwägungsgründe 43 und 44). Dieses Ergebnis wird durch den Erlass der Richtlinie von 2009 nicht infrage gestellt. Die Kommission stellt fest, dass einige dieser Entscheidungen vor dem Erlass der Richtlinie von 2009 getroffen wurden. Darüber hinaus sah die Richtlinie von 2009 keine spezifischen Maßnahmen vor, es wurden keine genauen Vermögenswerte aufgeführt, die übertragen werden sollten, und es wurden auch keine konkreten finanziellen Einzelheiten zu diesen Maßnahmen angegeben. In den Artikel 1 und 2 der Richtlinie von 2009 wird lediglich auf das allgemeine Ziel verwiesen, die Struktur der FS-Gruppe zu rationalisieren und es der FS und ihren Tochtergesellschaften zu überlassen, über die genauen zu treffenden Maßnahmen zu entscheiden und diese umzusetzen ⁽¹⁰⁰⁾.

(151) Die Kommission stellt ferner fest, dass Italien drei Studien ⁽¹⁰¹⁾ vorgelegt hat, die auf Daten und Informationen beruhen, die zum Zeitpunkt der Entscheidung über die Übertragung der Vermögenswerte verfügbar waren, und auf Entwicklungen, die vorhersehbar waren. Mit diesen Studien soll die Rentabilität rekonstruiert werden, die FS als Aktionärin von den Vermögensübertragungen erwarten konnte. Wie in Abschnitt 8.1.1.2 erläutert und dargelegt, zeigen diese Studien, dass jeder private Kapitalgeber, der sich in der gleichen Lage wie FS befunden hätte, diese Übertragungen vorgenommen hätte, da die Übertragung der Vermögenswerte an Trenitalia und FS Logistica zu einer Erhöhung des Eigenkapitalwerts dieser Unternehmen geführt hätte, die über dem Verlust des Eigenkapitals gelegen hätte, der durch den Abzug der Vermögenswerte bei RFI entstanden wäre.

8.1.1.1.4. Schlussfolgerung zur Anwendbarkeit des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten

(152) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass FS in ihrer Eigenschaft als Investorin/Aktionärin gehandelt hat und dass das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten im vorliegenden Fall anwendbar ist.

8.1.1.2. Anwendung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten

8.1.1.2.1. Methodischer Ansatz

(153) Die Kommission muss prüfen, ob die zu untersuchenden Maßnahmen den normalen Marktbedingungen entsprachen, d. h. ob ein gewinnorientierter privater Marktteilnehmer, der sich in der gleichen Lage befunden hätte wie FS, solche Maßnahmen durchgeführt hätte.

(154) Um zu beurteilen, ob die Vermögensübertragungen marktkonform waren, nimmt die Kommission die Perspektive einer Holdinggesellschaft ein, die entscheiden muss, ob sie einer Tochtergesellschaft Eigenkapital zuführt. Der Grund dafür ist, dass die Übertragungen der Vermögenswerte durch das Abtrennen der Vermögenswerte von RFI und ihre Zuweisung an die begünstigten Unternehmen (Trenitalia und FS Logistica) zu einer Erhöhung des Eigenkapitals der begünstigten Unternehmen und zu einer Verringerung des Eigenkapitals des ursprünglichen Eigentümers der Vermögenswerte führen. Konkret besteht die Anwendung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten darin, die Nettogewinne der Holdinggesellschaft FS als Aktionärin zu berechnen, d. h. die Wertsteigerung des Eigenkapitals der begünstigten Unternehmen (Trenitalia und FS Logistica) mit dem Wertverlust des Eigenkapitals von RFI infolge der Übertragungen von Vermögenswerten zu vergleichen und zu beurteilen, ob das Ergebnis der Übertragungen für FS als alleinige Aktionärin all dieser Unternehmen in Bezug auf den Gesamtwert des Eigenkapitals dieser Unternehmen insgesamt positiv ist.

⁽⁹⁹⁾ Siehe Erwägungsgründe 40 bis 45.

⁽¹⁰⁰⁾ In Artikel 1 der Richtlinie von 2009 heißt es: „Um die Instandhaltungslast, die derzeit vollständig vom Staat getragen wird, zu verringern, wird RFI ermächtigt, die nicht in der Liste in Anhang 1 aufgeführten Frachtdpots auf andere Unternehmen der FS-Gruppe – einschließlich Trenitalia – im Rahmen von Umstrukturierungen oder Transaktionen zur Kapitalerhöhung/Vermögenssteigerung frei zu übertragen.“

In Artikel 2 der Richtlinie von 2009 heißt es: „Um die Instandhaltungs- und Verwahrungslast, die derzeit vollständig vom Staat getragen wird, zu verringern und die Vermögenswerte von Trenitalia zu steigern/eine Kapitalerhöhung durchzuführen, legt RFI dem Ministerium für Infrastruktur und Verkehr innerhalb von 60 Tagen nach Erlass dieser Richtlinie einen Plan vor, in dem für jede dem Betreiber gehörende Instandhaltungsanlage für Fahrzeuge deren funktionale Spezialisierung angegeben wird, sofern vorhanden.“

⁽¹⁰¹⁾ Siehe Abschnitt 5.2.3.2.

- (155) Im Einleitungsbeschluss äußerte die Kommission Bedenken hinsichtlich des potenziellen wirtschaftlichen Vorteils, der sich aus den Übertragungen an die begünstigten Unternehmen ergeben könnte, da diese die Vermögenswerte ohne Gegenleistung erhielten (Erwägungsgrund 59). Die Übertragungen führten zwar nicht zu Barzahlungen der Empfänger, die Kommission stellt jedoch fest, dass die Vermögensübertragungen einer Kapitalzuführung in Form von Sachleistungen zugunsten der begünstigten Unternehmen gleichkommen. Somit könnten die Vorteile der Vermögensübertragungen sich in Form höherer Gewinne zeigen, die der Aktionärin der begünstigten Gesellschaften, d. h. FS, zufließen.
- (156) Die Kommission ist zwar der Auffassung, dass die Vermögensübertragungen einer Kapitalzuführung in Form von Sachleistungen ähneln, stellt aber auch fest, dass diese Vermögenswerte bereits von Tochtergesellschaften der FS-Gruppe genutzt wurden. Auf diese Weise trugen sie bereits zur Geschäftstätigkeit der FS-Gruppe und letztlich zur Wertschöpfung innerhalb der FS-Gruppe bei. Die Übertragung dieser Vermögenswerte von einer Tochtergesellschaft der FS-Gruppe auf eine andere war eine Entscheidung, mit der der Wert der FS-Gruppe erhöht werden sollte, indem die Effizienz ihrer Geschäftstätigkeit im Vergleich zum Status-quo-Szenario verbessert wurde, ohne dass sich das Eigentum an den Vermögenswerten (sie bleiben innerhalb der Gruppe) änderte. Daher betrachtet die Kommission ein solches Szenario als das relevante kontrafaktische Szenario, um die Vereinbarkeit der zu untersuchenden Maßnahmen mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten zu beurteilen (siehe Abschnitt 8.1.1.2.2). Insgesamt ist für die Anwendung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten von Bedeutung, ob FS zum Zeitpunkt der Entscheidung über die Übertragungen von Vermögenswerten Grund zu der Annahme hatte, dass es sich im Vergleich zum Status-quo-Szenario um eine rentable Entscheidung auf Ebene der FS-Gruppe handelte (siehe auch Erwägungsgrund 154).
- (157) In den folgenden Unterabschnitten (8.1.1.2.2 bis 8.1.1.2.4) wird die Kommission das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten anwenden, um die zu untersuchenden Maßnahmen auf der Grundlage der einschlägigen Nachweise zu bewerten, die in den in Abschnitt 5.2.3.2 beschriebenen Studien vorgelegt wurden. Die Kommission wird prüfen, ob die zu untersuchenden Maßnahmen mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten im Einklang stehen.

8.1.1.2.2. Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten

- (158) In diesem Abschnitt wird die Kommission das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten auf der Grundlage der Daten der PwC-Studien vom April und Dezember 2019 anwenden⁽¹⁰²⁾. Für die Anwendung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten werden die Nettogewinne der Holdinggesellschaft (FS) als Aktionärin berechnet, da die Vermögensübertragungen eine Veränderung des Eigenkapitals der begünstigten Unternehmen und der ursprünglichen Eigentümerin der übertragenen Vermögenswerte zur Folge haben (siehe Erwägungsgrund 154). Die Kommission wird sich auf das Eigenkapital statt auf den Unternehmenswert stützen, da es einem privaten Investor, der einer Tochtergesellschaft Eigenkapital zuführt, nicht um die Erhöhung des Wertes des Unternehmens an sich, sondern um die Wertsteigerung seiner eigenen Beteiligung am Kapital des Unternehmens geht (siehe Erwägungsgrund 160).
- (159) Um das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten aus Sicht der Holdinggesellschaft (FS) als Aktionärin anzuwenden (Erwägungsgrund 154), wird die Kommission die Wertsteigerung des Eigenkapitals der die Vermögenswerte übernehmenden Tochtergesellschaften (Trenitalia und FS Logistica) mit dem Wertverlust des Eigenkapitals der Tochtergesellschaft vergleichen, der diese Vermögenswerte entzogen wurden (RFI)⁽¹⁰³⁾. Die Übertragungen von Vermögenswerten entsprechen dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten, wenn die Wertsteigerung des Eigenkapitals der Tochtergesellschaften, die die Vermögenswerte erhalten, größer als oder zumindest gleich dem Wertverlust des Eigenkapitals der Tochtergesellschaft ist, die ursprünglich Eigentümerin dieser Vermögenswerte war. Daher wird im vorliegenden Fall davon ausgegangen, dass die zu prüfenden Maßnahmen das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten erfüllen, wenn die beiden folgenden Bedingungen erfüllt sind:
- a) der Wert des Eigenkapitals der begünstigten Unternehmen, nämlich FS Logistica und Trenitalia, ist positiv;
 - b) die Wertsteigerung des Eigenkapitals auf der Ebene der begünstigten Unternehmen ist größer oder kompensiert zumindest den Wertverlust des Eigenkapitals auf der Ebene von RFI, der ursprünglichen Eigentümerin der Vermögenswerte.
- (160) Zusammengefasst bedeuten die in Erwägungsgrund 159 Buchstaben a und b genannten Bedingungen, dass die Übertragungen von Vermögenswerten dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten genügen, wenn sie nicht zu einem Wertverlust des Eigenkapitals auf Ebene der FS-Gruppe führen. Ein solcher Wertverlust des Eigenkapitals würde in zwei Szenarien eintreten.

⁽¹⁰²⁾ Die E.CA-Studie enthält keine eigene Bewertung der Übertragungen. Vielmehr wird darin die Gültigkeit der PwC-Studie vom April 2019 bewertet, indem die Sensitivität gegenüber alternativen Annahmen auf der Grundlage der Finanzprognosen der PwC-Studie vom April 2019 untersucht werden.

⁽¹⁰³⁾ Es sei darauf hingewiesen, dass das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten für die Übertragungen zugunsten von FS Logistica und Trenitalia getrennt angewendet wird. Bei jeder dieser Übertragungen werden bei der Anwendung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten alle übertragenen Vermögenswerte gemäß den Abschnitten 3.2 und 3.3 berücksichtigt.

- (161) Das erste ist das Szenario, in dem der Wert des Eigenkapitals der begünstigten Unternehmen negativ ist, weil ihre Schulden höher sind als der Wert ihres Vermögens. In einem solchen Szenario würden alle zusätzlichen Vermögenswerte, die auf diese Unternehmen übertragen werden, zumindest teilweise für Rückzahlungen an Gläubiger verwendet. Daher ist ein positiver Eigenkapitalwert der begünstigten Unternehmen (d. h. die Erfüllung der in Erwägungsgrund 159 Buchstabe a genannten Bedingung) erforderlich, um nachzuweisen, dass die Übertragungen der Vermögenswerte mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten im Einklang stehen, da dadurch sichergestellt wird, dass die Vorteile der übertragenen Vermögenswerte der Aktionärin dieser Unternehmen (nämlich FS) und nicht den Unternehmen selbst als Gläubiger zugutekommen.
- (162) Das zweite Szenario, in dem ein Verlust an Eigenkapital eintreten würde und damit der Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten nicht erfüllt wäre, liegt vor, wenn die begünstigten Unternehmen die Vermögenswerte schlechter nutzen als die ursprüngliche Eigentümerin und eine geringere Rendite für diese Vermögenswerte erzielen. In diesem Szenario würden die Vermögensübertragungen die Gewinne und damit den Eigenkapitalwert auf Gruppenebene verringern. Damit die Übertragungen der Vermögenswerte dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten entsprechen, dürfen sie daher nicht Wert vernichten (d. h. Erfüllung der in Erwägungsgrund 159 Buchstabe b genannten Bedingung). In diesem Szenario ist das Bestehen von Synergien, d. h. höhere Erträge aus der Übertragung der Vermögenswerte an die begünstigten Unternehmen, anstatt sie bei der ursprünglichen Eigentümerin zu belassen, ein zusätzliches Argument, das die Rentabilitätsanreize, die den Übertragungen von Vermögenswerten zugrunde liegen, verdeutlicht.
- (163) Die Kommission stellt fest, dass in der PwC-Studie vom April 2019 der Unternehmenswert der an den Übertragungen von Vermögenswerten beteiligten Unternehmen geschätzt wird. Wie in der E.CA-Studie (siehe Abschnitt 5.2.3.2 Unterabschnitt c) dargelegt, ist der Unternehmenswert eine geeignete Messgröße, um zu beurteilen, ob die in den Erwägungsgründen 86 und 87 beschriebenen Investitionen, die durch die Übertragungen von Vermögenswerten ermöglicht werden, rentabel sind. Der Grund dafür ist, dass diese Investitionen dem Unternehmen insgesamt Vorteile bringen, nicht spezifisch den Gläubigern oder den Aktionären. Entscheidend im Rahmen des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten ist jedoch die Perspektive der Holdinggesellschaft (FS) als Aktionärin (siehe Erwägungsgründe 158 und 159). Die Kommission ist der Auffassung, dass eine private Holdinggesellschaft, die einer Tochtergesellschaft Eigenkapital zuführt (d. h. der Maßstab für die Bewertung des Verhaltens der FS-Holding im vorliegenden Fall – siehe Erwägungsgrund 154), eher an der Wertsteigerung ihrer eigenen Beteiligung am Kapital der Tochtergesellschaft als an der Erhöhung des Unternehmenswerts⁽¹⁰⁴⁾ der Tochtergesellschaft an sich interessiert ist. Der Wert einer solchen Beteiligung hängt sowohl vom Unternehmenswert der Tochtergesellschaft als auch vom Betrag der Verbindlichkeiten der Tochtergesellschaft ab. Selbst wenn der Unternehmenswert der Tochtergesellschaft infolge der Eigenkapitalzufuhr steigt, kann eine solche Erhöhung daher eher den Gläubigern als der Holdinggesellschaft zugutekommen, wenn die Schulden höher sind als der Unternehmenswert. Daher ist die Kommission der Auffassung, dass der Unternehmenswert insgesamt nicht direkt für die Anwendung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten herangezogen werden kann; die geeignete Messgröße ist vielmehr der Eigenkapitalwert der begünstigten Tochtergesellschaften sowie der der ursprünglichen Eigentümerin der Vermögenswerte.
- (164) Die Kommission stellt fest, dass es in der Praxis möglich sein kann, den Wert des Eigenkapitals durch Abzug des Buchwerts der Nettoschulden vom Unternehmenswert zu berechnen, wenn der Buchwert der Schulden eine gute Annäherung an den Marktwert darstellt⁽¹⁰⁵⁾. Der Buchwert der Schulden kann als gute Näherung an ihren Marktwert angesehen werden, wenn der Zinssatz, den ein Unternehmen für die (neuen und bestehenden) Schulden zahlt, die aktuelle Bonität dieses Unternehmens widerspiegelt. So liegt beispielsweise der Marktwert der Verbindlichkeiten eines Unternehmens unter seinem Buchwert, wenn sich die Kreditwürdigkeit des Unternehmens im Vergleich zum Zeitpunkt der Schuldenaufnahme verschlechtert, da der Markt für alle neuen Verbindlichkeiten dieses Unternehmens einen höheren Zinssatz verlangen würde. Die Kommission wird in den Erwägungsgründen 165 und 168 die Plausibilität der Annahme prüfen, dass der Marktwert der Schulden sowohl für FS Logistica als auch für Trenitalia unter dem Buchwert der Schulden liegt.
- (165) In Bezug auf die Übertragung der Vermögenswerte auf Trenitalia stellt die Kommission fest, dass sich Trenitalia zu dem Zeitpunkt, zu dem die Beschlüsse über die Übertragung der Vermögenswerte gefasst wurden, in einer finanziellen Notlage befand, obwohl es sich nicht um ein Unternehmen in Schwierigkeiten im Sinne der Rettungs- und Umstrukturierungsleitlinien⁽¹⁰⁶⁾ handelte. In der Tat hatte Trenitalia in den fünf Jahren vor der Übertragung der Vermögenswerte⁽¹⁰⁷⁾ Verluste gemeldet, hatte finanzielle Schwierigkeiten und bedurfte einer Kapitalerhöhung. Bei Unternehmen, die sich in dieser Situation befinden, wird der Marktwert ihrer Schulden oft durch den Buchwert der Schulden zu hoch eingeschätzt, da die künftigen Cashflows im Zusammenhang mit Schulden risikoreicher sind und daher einen niedrigeren Gegenwartswert haben (siehe Erwägungsgrund 164). Daher wäre es nicht angemessen, den

⁽¹⁰⁴⁾ Der Unternehmenswert eines Unternehmens ist die Summe des Wertes seines Eigenkapitals und seiner Verbindlichkeiten oder entsprechend der Wert, der sich aus dem Einsatz des Unternehmensvermögens ergibt.

⁽¹⁰⁵⁾ Der Marktwert eines Schuldtitels ist der Gegenwartswert der mit diesem Schuldtitel verbundenen künftigen Zahlungsströme (nämlich Schuldentilgungen und Zinssätze), der unter Verwendung eines Abzinsungssatzes berechnet wird, der das Risiko dieses Instruments und die Kreditwürdigkeit des Schuldners widerspiegelt.

⁽¹⁰⁶⁾ Mitteilung der Kommission – Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung nichtfinanzieller Unternehmen in Schwierigkeiten (Abl. C 249 vom 31.7.2014, S. 1).

⁽¹⁰⁷⁾ Trenitalia verzeichnete ein negatives Nettoeinkommen (in Mio. EUR): – 18,7 im Jahr 2003, – 327,7 im Jahr 2004, – 631,7 im Jahr 2005, – 1 989,4 im Jahr 2006 und – 402,6 im Jahr 2007. Quellen: CapitalIQ, FS.

Wert des Eigenkapitals von Trenitalia zu berechnen, indem der Buchwert der Nettoschulden vom Unternehmenswert abgezogen wird. Bei Unternehmen wie Trenitalia dürfte der Buchwert der Schulden zum Zeitpunkt der Entscheidung über die Übertragung der Vermögenswerte höher gewesen sein als ihr Marktwert, was zu einer Unterschätzung des Eigenkapitalwerts und somit zu einer möglicherweise falschen Schlussfolgerung hinsichtlich der Nichtmarktkonformität der Vermögensübertragung führt.

- (166) Daher wird die Kommission die PwC-Studie vom Dezember 2019 heranziehen, um die Marktkonformität der Übertragung der Vermögenswerte von RFI an Trenitalia zu bewerten. Wie in Abschnitt 5.2.3.2 dargelegt, wird in dieser Studie der Wert des Eigenkapitals von RFI und Trenitalia anhand eines Eigenkapitalmodells (discounted cash flow to equity) geschätzt. Anders als bei der in Erwägungsgrund 164 genannten Methode erfordert das Eigenkapitalmodell explizite Prognosen der Finanzierungs-Cashflows, d. h. der Emission von Schuldtiteln, der Schuldentilgung und der Zinskosten. Im Vergleich zu der in Erwägungsgrund 164 genannten Methode ist das Eigenkapitalmodell für ein Unternehmen, das wie Trenitalia Verluste meldet, besser geeignet, da die Annahme, dass der Marktwert der Schulden zum Zeitpunkt der Entscheidungen über die Übertragung der Vermögenswerte dem Buchwert entspricht, nicht plausibel ist.
- (167) Wie in Erwägungsgrund 93 dargelegt, wird in der PwC-Studie vom Dezember 2019 im Szenario mit den Vermögensübertragungen ein positiver Wert des Eigenkapitals für Trenitalia geschätzt, der um 138,1 Mio. EUR höher liegt als im Szenario ohne diese Übertragungen. Der geschätzte Eigenkapitalwert von RFI ist ebenfalls positiv; dieser Wert liegt um 16,7 Mio. EUR unter dem Szenario ohne die Übertragung der Vermögenswerte. Insgesamt geht aus diesen Schätzungen hervor, dass infolge der Übertragung der Vermögenswerte von RFI auf Trenitalia auf Ebene der FS-Gruppe ein Nettowertzuwachs des Aktienwerts in Höhe von 121,4 Mio. EUR (138,1 Mio. EUR minus 16,7 Mio. EUR) erzielt wurde.
- (168) In Bezug auf die Übertragung der Vermögenswerte auf FS Logistica hält die Kommission die in Erwägungsgrund 164 genannten Annahmen für RFI und FS Logistica für plausibel. Der Grund dafür ist, dass es sich bei diesen Unternehmen zum Zeitpunkt der Entscheidung über die Übertragung der Vermögenswerte um Unternehmen handelte, die sich in einer stabilen bzw. Wachstumsphase befanden. In diesem Fall ist die Berechnung des Eigenkapitalwerts anhand der in Erwägungsgrund 164 genannten Methode konservativ, da die zur Finanzierung des Unternehmenswachstums wahrscheinlich erforderlichen Fremdkapitalzuflüsse nicht berücksichtigt werden.
- (169) Um das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten auf die Übertragungen von Vermögenswerten von RFI an FS Logistica anzuwenden, berechnet die Kommission daher den Eigenkapitalwert der beiden Unternehmen, indem sie den Buchwert ihrer Nettoschulden von ihrem Unternehmenswert abzieht, wie er in der PwC-Studie vom April 2019 geschätzt wurde.
- (170) Diese Berechnungen zeigen, dass die Übertragungen von Vermögenswerten von RFI an FS Logistica zu einer Erhöhung des Eigenkapitalwerts der FS-Gruppe um 14,1 Mio. EUR führte. Diese Erhöhung ergibt sich aus einer Wertschöpfung von 26 Mio. EUR⁽¹⁰⁸⁾ durch FS Logistica und einem Eigenkapitalverlust von 11,9 Mio. EUR von RFI⁽¹⁰⁹⁾. Die Kommission stellt fest, dass dieses Ergebnis auf den höheren Unternehmenswert im Szenario mit den Vermögensübertragungen im Vergleich zu dem Szenario zurückzuführen ist, in dem die Vermögenswerte bei RFI verbleiben (siehe Erwägungsgrund 88). Die Gründe dafür sind: i) Der Eigenkapitalwert von FS Logistica wird als Differenz zwischen dem Unternehmenswert und dem Buchwert seiner Nettoschulden berechnet, und ii) der Buchwert der Nettoschulden bleibt im tatsächlichen und kontrafaktischen Szenario unverändert. Insgesamt bestätigt dieses Ergebnis, dass die Übertragungen von Vermögenswerten von RFI an FS Logistica marktkonform ist, da davon ausgegangen wurde, dass sie zu einer allgemeinen Erhöhung des Eigenkapitals der FS-Gruppe führen würde.

⁽¹⁰⁸⁾ Der Eigenkapitalwert von FS Logistica ist die Differenz zwischen seinem Unternehmenswert (d. h. 82 Mio. EUR im Szenario mit den Vermögensübertragungen und 56 Mio. EUR im Szenario ohne Übertragungen – siehe Erwägungsgrund 88) und seinen Nettoschulden in Höhe von 12,7 Mio. EUR (Quelle: Bilanz von FS Logistica). Dies führt zu einem Eigenkapitalwert von 69,3 Mio. EUR im Szenario mit den Vermögensübertragungen und 43,3 Mio. EUR im Szenario ohne Übertragung der Vermögenswerte, was einer Erhöhung des Eigenkapitalwerts von FS Logistica um 26 Mio. EUR aufgrund der Übertragungen entspricht.

⁽¹⁰⁹⁾ Der Eigenkapitalwert von RFI ist die Differenz zwischen dem Unternehmenswert (d. h. 2 222,1 Mio. EUR im Szenario mit den Vermögensübertragungen und 2 234 Mio. EUR im Szenario ohne Übertragungen – siehe Erwägungsgrund 88) und seinen Nettoschulden in Höhe von - 1 091 Mio. EUR (Quelle: Bilanz von RFI). Dies führt zu einem Eigenkapitalwert von 3 313,1 Mio. EUR im Szenario mit den Vermögensübertragungen und 3 325 Mio. EUR im Szenario ohne Übertragungen, was einen Rückgang des Eigenkapitalwerts von RFI um 11,9 Mio. EUR aufgrund der Übertragung der Vermögenswerte auf FS Logistica bedeutet.

- (171) Die in den Erwägungsgründen 167 und 170 berechneten Werte deuten darauf hin, dass der Eigenkapitalwert der begünstigten Unternehmen positiv ist und auch infolge der Vermögensübertragungen gestiegen ist, da die begünstigten Unternehmen die Vermögenswerte besser nutzen können (siehe Erwägungsgründe 86 und 87). Diese Feststellungen zeigen, dass die beiden in Erwägungsgrund 159 dargelegten Bedingungen für die Erfüllung des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten erfüllt sind. Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass diese Feststellungen die Schlussfolgerung stützen, dass die Erhöhung des Eigenkapitals der begünstigten Unternehmen und der Verlust des Eigenkapitalwerts von RFI zu einem positiven Nettoeffekt auf Ebene der FS-Gruppe führten. Wie in Erwägungsgrund 159 dargelegt, ist eine solche Erhöhung des Eigenkapitalwerts auf Ebene der FS-Gruppe ein zusätzliches Indiz dafür, dass sich FS bei der Entscheidung, die Übertragungen von Vermögenswerten durchzuführen, wie ein Marktteilnehmer verhalten hat.
- (172) Um schließlich zu dem Schluss zu gelangen, dass die untersuchten Vermögenswert-Maßnahmen dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten entsprechen, muss die Kommission die Glaubwürdigkeit der Studien, die zu diesen Ergebnissen geführt haben, bewerten. Daher wird die Kommission in Abschnitt 8.1.1.2.3 die Annahmen, die den PwC-Studien vom April und Dezember 2019 zugrunde liegen, kritisch bewerten und abschließend feststellen, ob die Vermögensübertragungen mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten im Einklang stehen.

8.1.1.2.3. Prüfung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten: Analyse der Validität und Sensitivität

- (173) In diesem Abschnitt wird die Kommission die Methoden und Annahmen bewerten, die den PwC-Studien vom April und Dezember 2019 zugrunde liegen. In Bezug auf die Methoden stellt die Kommission fest, dass in den PwC-Studien vom April und Dezember 2019 bekannte und häufig verwendete Methoden zur Schätzung des Unternehmens- bzw. des Eigenkapitalwerts eines Unternehmens verwendet werden. Daher hält es die Kommission für vernünftig und angemessen, den Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten auf diese Methoden zu stützen.
- (174) Die Annahmen, die den PwC-Studien vom April und Dezember 2019 zugrunde lagen, beziehen sich auf die Kriterien, die zur Schätzung der Höhe des Eigenkapitals der an den Vermögensübertragungen beteiligten Unternehmen herangezogen wurden. Insbesondere stellt die Kommission fest, dass die PwC-Studien vom April und Dezember 2019 auf **Finanzprognosen** beruhen und bestimmte Annahmen zu **Bewertungsparametern** (d. h. Abzinsungssatz und Endwert) enthalten. Die Kommission wird beides in diesem Abschnitt noch prüfen.
- (175) In Bezug auf die **Finanzprognosen** macht Italien geltend, dass sie – nach dem Zeitpunkt der Vermögensübertragungen – auf der Grundlage der zum Zeitpunkt der Übertragung der Vermögenswerte verfügbaren Managementpositionen und Informationen sowie der vorhersehbaren Entwicklungen rekonstruiert worden seien. Die Kommission hat diese Behauptung bewertet, indem sie interne Unterlagen der FS-Gruppe prüfte und eingehend untersuchte, wie der Prozess der nachträglich rekonstruierten Finanzprognosen generiert wurde.
- (176) Die Kommission hat festgestellt, dass diese Prognosen für die ersten Prognosejahre auf internen Geschäftsplänen beruhen. Konkret enthält der Geschäftsplan 2007-2011 vom 17. Mai 2007 ⁽¹¹⁰⁾ Finanzprognosen für Trenitalia und RFI für den Zeitraum 2008-2011. In Tabelle 11 werden die Ertrags- und Gewinnprognosen (gemäß EBITDA, d. h. Gewinn vor Zinsen, Steuern und Abschreibungen) des Geschäftsplans 2007-2011 mit denen der PwC-Studie vom Dezember 2019 (Daten in Mio. EUR) verglichen.

Tabelle 11

Vergleich zwischen EBITDA und Ertragsprognosen im Rahmen des Geschäftsplans 2007-2011 und der PwC-Studie vom Dezember 2019, die für die Prüfung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten herangezogen wurde

Unternehmen	Hochrechnung	Quelle	2008	2009	2010	2011
Trenitalia	Einnahmen	Geschäftsplan 2007-2011	6 048	6 481	7 171	8 110
		PwC-Studie vom Dezember 2019	5 772	5 834	5 923	5 995
	EBITDA	Geschäftsplan 2007-2011	710	1 208	1 681	2 319
		PwC-Studie vom Dezember 2019	919	1 046	1 246	1 388
RFI	Einnahmen	Geschäftsplan 2007-2011	2 888	3 003	3 185	3 424
		PwC-Studie vom Dezember 2019	2 507	2 363	2 788	2 945
	EBITDA	Geschäftsplan 2007-2011	224	304	423	565
		PwC-Studie vom Dezember 2019	54	- 101	359	503

⁽¹¹⁰⁾ Siehe Erwägungsgrund 18.

Sowohl für Trenitalia als auch für RFI geht aus Tabelle 11 hervor, dass die Prognosen in der PwC-Studie vom Dezember 2019 sowohl für die Erträge als auch für den Gewinn (EBITDA) niedriger sind als im Geschäftsplan 2007-2011⁽¹¹¹⁾. Aus diesem Grund betrachtet die Kommission die Prognosen der PwC-Studie vom Dezember 2019 als konservativ, da niedrigere Einnahmen und Gewinne einen niedrigeren Eigenkapitalwert des Unternehmens bedeuten.

- (177) Für die Jahre 2011 bis 2018 stützen sich die PwC-Studien vom April und Dezember 2019 auf Annahmen, die auf den zum Zeitpunkt der Entscheidungen über die Übertragung der Vermögenswerte verfügbaren Informationen und Managementstrategien und den vorhersehbaren Entwicklungen beruhen. Insbesondere stellt die Kommission fest, dass die Schuldenrückzahlungen in der PwC-Studie vom Dezember 2019 mit der Art der Verbindlichkeiten im Einklang stehen, die in den letzten vor den Übertragungen von Vermögenswerten verfügbaren Bilanzen gemeldet wurden. In Bezug auf die Erträge wird in der PwC-Studie vom Dezember 2019 ein Rückgang in den Jahren 2013-2015 prognostiziert, um dem Markteintritt und der erwarteten Expansion eines Wettbewerbers auf dem italienischen Hochgeschwindigkeitsbahnmarkt Rechnung zu tragen⁽¹¹²⁾. Die Kommission hält dies für eine vernünftige Annahme, die zu einem konservativeren Eigenkapitalwert führt als die Annahme konstanter oder steigender Erträge im Zeitraum 2013-2015.
- (178) Die Kommission stellt fest, dass zu den Kriterien für die Schätzung des Eigenkapitalwerts der an den Übertragungen von Vermögenswerten beteiligten Unternehmen (siehe Erwägungsgrund 173) die **Bewertungsannahmen**, die den PwC-Studien vom April und Dezember 2019 zugrunde lagen, nämlich der Abzinsungssatz und der Endwert, gehören. In Bezug auf die PwC-Studie vom April 2019 stellt die Kommission fest, dass die WACC und die Eigenkapitalkosten, d. h. die Abzinsungssätze zur Ermittlung des Unternehmens- und Eigenkapitalwerts, im Einklang mit der Marktpraxis und der Finanztheorie bestimmt wurden⁽¹¹³⁾. Die Kommission hält auch die Methode zur Berechnung des Endwerts für angemessen, da sie auf der üblichen Gordon-Wachstumsformel beruht⁽¹¹⁴⁾.
- (179) Die Kommission stellt fest, dass die Abzinsungssätze und der Endwert weitere Annahmen zu bestimmten Parametern erfordern.
- (180) In Bezug auf Abzinsungssätze werden in Tabelle 12 die Parameter für die Schätzung der WACC und der Eigenkapitalkosten angegeben, d. h. die relevanten Abzinsungssätze für die Bewertung der Vermögensübertragungen zugunsten von FS Logistica bzw. Trenitalia⁽¹¹⁵⁾. Zur Schätzung dieser Parameter verwendet Italien die relevanten Markt-⁽¹¹⁶⁾ und Unternehmensdaten⁽¹¹⁷⁾, die zum Zeitpunkt der Entscheidungen über die Übertragung der Vermögenswerte verfügbar waren. Da die Abzinsungssätze auf der Grundlage von Daten aus geeigneten Markt- und Unternehmensquellen zum Zeitpunkt der Entscheidung über die Übertragung der Vermögenswerte berechnet werden, hält die Kommission deren Wert für angemessen.

Tabelle 12

Parameter zur Bestimmung der Eigenkapitalkosten und der WACC

Formel	Parameter	Übertragung RFI – FS Logistica		Übertragung RFI – Trenitalia	
		RFI	FS Logistica	RFI	Trenitalia (*)
H=A+B*C+D	Eigenkapitalkosten	11,97 %	12,17 %	11,62 %	11,70 %
A	Risikofreier Zinssatz	5,17 %	4,66 %	4,65 %	4,40 %
B	Beta-Faktor	0,8	0,9	0,81	1,32

⁽¹¹¹⁾ Die einzige Ausnahme bildet der Wert des EBITDA im Jahr 2008. In den vier Jahren, auf die sich der Plan bezieht, liegt die Summe der jährlichen EBITDA-Werte in der PwC-Studie vom Dezember 2019 allerdings 1,3 Mrd. EUR unter dem Geschäftsplan 2007-2011.

⁽¹¹²⁾ Das Unternehmen Nuovo Trasporto Viaggiatori S.p.A wurde im Dezember 2006 vor den Übertragungen von Vermögenswerten gegründet.

⁽¹¹³⁾ Die WACC werden als gewichteter Durchschnitt der Eigenkapitalkosten und der Fremdkapitalkosten nach Steuern ermittelt, wobei die Gewichtungen der Kapitalstruktur der an den Übertragungen beteiligten Unternehmen entsprechen. Die Eigenkapitalkosten sind die Summe aus dem risikolosen Zinssatz, der Länderrisikoprämie und dem Produkt aus Aktien-Beta und Eigenkapitalrisikoprämie. Die Fremdkapitalkosten setzen sich aus der Summe des risikofreien Zinssatzes und der Fremdkapitalprämie zusammen, die das Risiko der an der Transaktion beteiligten Unternehmen widerspiegelt.

⁽¹¹⁴⁾ Siehe Erwägungsgründe 85 und 92.

⁽¹¹⁵⁾ Wie in Erwägungsgrund 166 erläutert, stützt sich die Kommission bei der Bewertung der **Vermögensübertragungen von RFI an Trenitalia** auf die PwC-Studie vom Dezember 2019. Zur Schätzung des Eigenkapitalwerts von RFI und Trenitalia wird in dieser Studie ein Eigenkapitalmodell verwendet, bei dem die Eigenkapitalkosten der relevante Abzinsungssatz sind (siehe Abschnitt 5.2.3.2, Unterabschnitt b). Bei den **Übertragungen von Vermögenswerten von RFI an FS Logistica** berücksichtigte die Kommission, wie in Erwägungsgrund 169 erläutert, die in der PwC-Studie vom April 2019 vorgelegten Daten. In dieser Studie wird der Unternehmenswert von RFI und FS Logistica anhand eines Modells für den diskontierten Cashflow des Unternehmens geschätzt, bei dem die WACC der relevante Abzinsungssatz sind (siehe Abschnitt 5.2.3.2 Unterabschnitt a).

⁽¹¹⁶⁾ Insbesondere die italienischen Staatsanleihsätze, Beta- und Fremdkapitalaufschläge vergleichbarer Unternehmen zur Schätzung des risikofreien Zinssatzes, des Beta-Werts und der Fremdkapitalkosten der an den Vermögensübertragungen beteiligten Unternehmen.

⁽¹¹⁷⁾ Insbesondere das Fremd-Eigenkapital-Verhältnis, das verwendet wird, um die Gewichtung von Fremd- und Eigenkapital in den WACC der an den Vermögensübertragungen beteiligten Unternehmen zu schätzen.

Formel	Parameter	Übertragung RFI – FS Logistica		Übertragung RFI – Trenitalia	
		RFI	FS Logistica	RFI	Trenitalia (*)
C	Eigenkapitalrisikoprämie ⁽¹¹⁸⁾	8,43 %	8,43 %	5,24 %	5 %
D	Zusatzprämie	0,00 %	0,00 %	2,73 %	0,66 %
$I=(A+E)*(1-F)$	Fremdkapitalkosten	4,33 %	4,66 %		
E	Fremdkapitalrisikoprämie	0,80 %	1,74 %		
F	Abgabensatz	27,50 %	27,50 %		
G	$D/(D+E)$	0,0 %	8,26 %		
$J=(1-F)*G+F*H$	WACC	11,74 %	11,57 %		

(*) *Beta und Zusatzprämie sind Durchschnittswerte der Abteilungen Fracht und Passagiere.

(181) Was den Endwert betrifft, so hängt dieser von dem Abzinsungssatz, den die Kommission in Erwägungsgrund 180 bewertet hat, und der langfristigen Wachstumsrate der Gewinne ab. In Bezug auf Letztere wird in den PwC-Studien vom April und Dezember 2019 von einer Wachstumsrate von 2 % für die drei an den Übertragungen von Vermögenswerten beteiligten Unternehmen ausgegangen, was dem Inflationsziel der Europäischen Zentralbank entspricht ⁽¹¹⁹⁾. Die Kommission hält eine solche Annahme für angemessen, da sie der Marktpraxis entspricht ⁽¹²⁰⁾.

(182) Um ihre Bewertung der Parameter der PwC-Studien vom April und Dezember 2019 zu untermauern, hat die Kommission auch die Sensitivität der Ergebnisse des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeitrags anhand alternativer Annahmen überprüft. Mit der Sensitivitätsanalyse soll ermittelt werden, welche Werte der Abzinsungssätze und der langfristigen Wachstumsrate das Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeitrags negativ ausfallen lassen würden. Wie in Erwägungsgrund 162 dargelegt, stellt die Kommission fest, dass die zu prüfenden Maßnahmen auch im Extremszenario ohne Synergien mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeitrags im Einklang stehen würden, d. h. wenn die Vermögenswerte die gleichen Erträge erwirtschaften und daher unabhängig von ihrem Eigentum gleich sind, sofern der Eigenkapitalwert der begünstigten Unternehmen positiv ist. Daher wird die Kommission die kritischen Werte der Abzinsungssätze und der langfristigen Wachstumsrate bestimmen, d. h. die Werte dieser Parameter in einem Szenario, in dem die Übertragungen von Vermögenswerten nicht mehr rentabel sind, weil der Wert der Eigenkapitalgewinne auf der Ebene der begünstigten Unternehmen niedriger ist als die Eigenkapitalverluste auf der Ebene von RFI. Anschließend wird die Kommission prüfen, ob diese kritischen Werte vernünftige Alternativen zu den Parametern darstellen, die in den PwC-Studien vom April und Dezember 2019 angenommen wurden. Wie in den Erwägungsgründen 183 bis 186 erläutert, stellt die Kommission fest, dass die kritischen Werte keine vernünftigen Alternativen sind, um die Validität der beiden Studien zu bewerten.

(183) In Bezug auf den Endwert stellt die Kommission fest, dass je höher die langfristige Wachstumsrate in der Gordon-Wachstumsformel ist, desto höher ist der Wert des Eigenkapitals in den Szenarien mit und ohne Übertragungen von Vermögenswerten und desto höher ist der Verlust des Eigenkapitals von RFI und die Zunahme des Eigenkapitals der begünstigten Unternehmen ⁽¹²¹⁾. In Anbetracht der Tatsache, dass in den PwC-Studien vom April und Dezember 2019 positive Auswirkungen der Vermögensübertragungen auf die Gewinne auf Ebene der FS-Gruppe geschätzt werden (Erwägungsgrund 171), muss das kritische Niveau der langfristigen Wachstumsrate,

⁽¹¹⁸⁾ In den Spalten „Übertragung RFI – FS Logistica“ ist die Eigenkapitalrisikoprämie für Italien spezifisch, d. h. sie beinhaltet die Länderrisikoprämie Italiens.

⁽¹¹⁹⁾ Siehe z. B. <https://www.ecb.europa.eu/mopo/html/index.en.html#:~:text=We%20take%20decisions%20on%20monetary,inflation%20at%20our%202%25%20target.>

⁽¹²⁰⁾ Siehe z. B. <https://corporatefinanceinstitute.com/resources/valuation/what-is-terminal-growth-rate/>, Abschnitt 3.

⁽¹²¹⁾ Die Auswirkung der langfristigen Wachstumsrate auf die Differenz des Eigenkapitalwerts im Szenario mit und ohne Übertragungen von Vermögenswerten ist im Vergleich zu den Auswirkungen auf den Eigenkapitalwert in jedem Szenario zweitrangig. Der Grund dafür ist, dass die Veränderung des Eigenkapitalwerts auf die unterschiedliche langfristige Rentabilität der Unternehmen in den beiden Szenarien, auf die die langfristige Wachstumsrate angewandt wird, zurückzuführen ist. Die langfristige Wachstumsrate als solche ist in beiden Szenarien gleich.

bei der diese Gewinne wegfallen, für die begünstigten Unternehmen niedriger und für RFI höher sein als in diesen Studien angenommen. Bei Beibehaltung der in den Studien angenommenen langfristigen Wachstumsraten der begünstigten Unternehmen von 2 % schätzt die Kommission die kritischen langfristigen Wachstumsraten von RFI wie folgt ⁽¹²²⁾:

- a) in Bezug auf die Übertragungen von Vermögenswerten von RFI auf FS Logistica eine Rate von 9 % anstelle von 2 %, wie in den Studien angenommen;
- b) in Bezug auf die Übertragung der Vermögenswerte von RFI auf Trenitalia eine Rate von 10,9 % statt 2 %, wie in den Studien angenommen.

Die Kommission betrachtet die kritischen langfristigen Wachstumsraten von RFI aus mindestens zwei Gründen als unangemessen hoch. Erstens sind sie höher als die Parameter, die üblicherweise in der Marktpraxis verwendet werden, um die langfristige Wachstumsrate zu berechnen, nämlich die erwartete Wachstumsrate des italienischen Bruttoinlandsprodukts und das Inflationsziel der Europäischen Zentralbank (Erwägungsgrund 181). Zweitens würden sie, selbst wenn diese hohen langfristigen Wachstumsraten erreichbar wären, höhere Investitionsausgaben erfordern als in den PwC-Studien vom April und Dezember 2019 angenommen. Diese Studien gehen davon aus, dass Investitionsausgaben in Höhe der Abschreibungen eine langfristige Wachstumsrate von 2 % stützen können. Um eine Wachstumsrate von 9 % bis 10,9 % zu stützen, wären vermutlich höhere Investitionsausgaben erforderlich. Solche höheren Investitionsausgaben würden den Endwert verringern, was den Effekt einer angenommenen höheren Wachstumsrate ausgleichen würde. Insgesamt betrachtet die Kommission die Ergebnisse der PwC-Studien vom April und Dezember 2019, die sich auf eine langfristige Wachstumsrate von RFI von 2 % anstelle von 9 % (für die Übertragung an FS Logistica) und 10,9 % (für die Übertragung an Trenitalia) stützten, als valide.

- (184) In Bezug auf die Abzinsungssätze weist die Kommission darauf hin, dass eine Erhöhung ihres Niveaus gegenteilige Auswirkungen der Erhöhung der langfristigen Wachstumsrate hat. Je höher der Abzinsungssatz ist, desto niedriger ist der Wert des Eigenkapitals in den Szenarien mit und ohne die Übertragungen von Vermögenswerten, und desto niedriger sind auch der Verlust des Eigenkapitals von RFI und die Erhöhung des Eigenkapitals der begünstigten Unternehmen ⁽¹²³⁾. Daher muss die kritische Höhe der Abzinsungssätze, damit die Übertragungen von Vermögenswerten nicht mehr rentabel sind, nach derselben Logik wie in Erwägungsgrund 183 für die begünstigten Unternehmen höher und für RFI niedriger sein als in den PwC-Studien vom April und Dezember 2019 angenommen.
- (185) Die Kommission betrachtet die für die begünstigten Unternehmen, nämlich FS Logistica und Trenitalia, angenommenen Abzinsungssätze als konservative Schätzungen. Der Grund dafür ist, dass diese Abzinsungssätze höher sind als der Wert, der sich aus ihrer Lehrbuchdefinition ergibt (siehe Fußnote 119), da sie zusätzliche Parameter enthalten. Insbesondere die WACC zur Bewertung der Übertragungen von RFI auf FS Logistica beziehen die italienische Länderrisikoprämie mit ein, indem der Zinssatz für italienische Staatsanleihen als risikofreier Zinssatz angenommen wird und die Eigenkapitalrisikoprämie um eine länderspezifische Risikoprämie ergänzt wird, wobei es ausreichen würde, nur eines dieser beiden Elemente zu berücksichtigen. In Bezug auf die Eigenkapitalkosten, die bei der Bewertung der Übertragung von RFI auf Trenitalia zugrunde gelegt wurden, umfasst dies eine zusätzliche Risikoprämie (siehe Tabelle 12), die in der Lehrbuchdefinition der Eigenkapitalkosten (siehe Fußnote 119) nicht enthalten ist. Da dieser Ansatz bereits eine Obergrenze der WACC für die begünstigten Unternehmen darstellt, wird die Kommission die in Erwägungsgrund 183 genannte Sensitivitätsanalyse nur aus Sicht von RFI durchführen, indem sie den kritischen Abzinsungssatz so bestimmt, dass ihre Eigenkapitalverluste den Eigenkapitalgewinnen der begünstigten Unternehmen entsprechen. Die Kommission schätzt diese kritischen Abzinsungssätze wie folgt ⁽¹²⁴⁾:
- a) in Bezug auf die Übertragung der Vermögenswerte von RFI auf FS Logistica ein WACC von 6,8 % statt 11,74 %, wie in den Studien angenommen;

⁽¹²²⁾ Zur Schätzung des kritischen Werts der **langfristigen Wachstumsrate von RFI** verwendet die Kommission dieselben Finanzprognosen sowie dieselben Werte der anderen relevanten Parameter, die in den PwC-Studien vom April und Dezember 2019 ermittelt wurden, um den Eigenkapitalwert von RFI zu schätzen. Darüber hinaus ändert die Kommission keine der Parameter und Finanzprognosen, die den Eigenkapitalwert von Trenitalia und FS Logistica bestimmen. Daher bleiben diese Werte gleich denen der PwC-Studien vom April und Dezember 2019. Der kritische Wert der langfristigen Wachstumsrate von RFI ist die Lösung für eine Gleichung mit dem Eigenkapitalwert von RFI auf der einen Seite, der nur von einem unbekanntem Parameter (d. h. der langfristigen Wachstumsrate) abhängt, und dem Wert des Eigenkapitals von Trenitalia/FS Logistica auf der anderen Seite (d. h. den in den PwC-Studien vom April und Dezember 2019 geschätzten Werten).

⁽¹²³⁾ Ein höherer Abzinsungssatz verringert den Gegenwartswert der Cashflow-Verluste und -Gewinne, die RFI bzw. den begünstigten Unternehmen entstehen. Darüber hinaus wird der anhand der Gordon-Wachstumsformel berechnete Endwert reduziert.

⁽¹²⁴⁾ Zur Schätzung des kritischen Werts des **Abzinsungssatzes** von RFI verwendet die Kommission dieselben Finanzprognosen sowie dieselben Werte der anderen relevanten Parameter, die in den PwC-Studien vom April und Dezember 2019 ermittelt wurden, um den Eigenkapitalwert von RFI zu schätzen. Darüber hinaus ändert die Kommission keine der Parameter und Finanzprognosen, die den Eigenkapitalwert von Trenitalia und FS Logistica bestimmen. Daher bleiben diese Werte gleich denen der PwC-Studien vom April und Dezember 2019. Der kritische Wert des Abzinsungssatzes von RFI ist die Lösung einer Gleichung mit dem Eigenkapitalwert von RFI auf der einen Seite, der nur von einem unbekanntem Parameter (d. h. dem Abzinsungssatz) abhängt, und dem Wert des Eigenkapitals von Trenitalia/FS Logistica auf der anderen Seite (d. h. den in den PwC-Studien vom April und Dezember 2019 geschätzten Werten).

- b) in Bezug auf die Übertragung der Vermögenswerte von RFI auf Trenitalia Eigenkapitalkosten von 3,4 % statt 11,62 %, wie in den Studien angenommen.

Die Kommission hält solche kritischen Werte der WACC und der Eigenkapitalkosten aus folgenden Gründen für unangemessen niedrig. In Bezug auf die Eigenkapitalkosten schätzt die Kommission eine Untergrenze von 7 %, was deutlich über den kritischen Eigenkapitalkosten von 3,4 % liegt. Entsprechend der Marktpraxis wird diese Schätzung der Untergrenze auf der Grundlage der in Fußnote 119 wiedergegebenen Methode berechnet und geht von einem risikolosen Zinssatz (zuzüglich Länderrisikoprämie) von 4,4 %⁽¹²⁵⁾, einer Eigenkapitalrisikoprämie von 4,79 %⁽¹²⁶⁾ und einem Beta-Wert von 0,54 aus⁽¹²⁷⁾. In Bezug auf die WACC stützt sich die Kommission auf einen Wert von 6,87 %. Dieser Wert liegt sehr nahe an den kritischen WACC von 6,8 % unter Buchstabe a, wurde jedoch unter konservativer Annahme einer Fremdkapitalprämie von 0 % geschätzt⁽¹²⁸⁾. Unter der Annahme alternativer WACC-Werte auf der Grundlage von Marktdaten, die zum Zeitpunkt der Entscheidungen über die Übertragung der Vermögenswerte verfügbar waren, stellt die Kommission daher fest, dass die Übertragungen von Vermögenswerten mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten im Einklang stehen.

- (186) Insgesamt betrachtet die Kommission die dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten zugrunde liegenden Finanzprognosen und Bewertungsannahmen als glaubwürdig und gut begründet. Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass die Ergebnisse der Prüfung des Grundsatzes des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten gegenüber alternativen konservativen Bewertungsannahmen valide sind.

8.1.1.2.4. Schlussfolgerung zur Anwendbarkeit des Kriteriums des marktwirtschaftlich handelnden Wirtschaftsbeteiligten

- (187) Insgesamt bestätigen die von der Kommission vorgenommene Bewertung der Methodik, der Finanzprognosen und der Parameter der PwC-Studien vom April und Dezember 2019 sowie die Validitätsprüfung der zugrunde liegenden Annahmen und der darin enthaltenen Ergebnisse, dass die Übertragungen von Vermögenswerten von RFI an FS Logistica und Trenitalia marktkonform sind.

- (188) Da die Vermögensübertragungen von RFI an Trenitalia und FS Logistica den Marktbedingungen entsprachen, kommt die Kommission zu dem Schluss, dass jeder private Wirtschaftsteilnehmer, der ausschließlich nach Rentabilitätsmotiven entscheidet, solche Übertragungen vorgenommen hätte. Daraus folgt, dass die zu prüfenden Maßnahmen Trenitalia und FS Logistica keinen wirtschaftlichen Vorteil im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV verschafften.

8.1.1.3. Schlussfolgerung zum Vorliegen einer Beihilfe

- (189) Wie in Erwägungsgrund 188 dargelegt, ist die Kommission der Auffassung, dass die Vermögensübertragungen von RFI an Trenitalia und FS Logistica keinen wirtschaftlichen Vorteil zugunsten von Trenitalia und FS Logistica mit sich bringen. Da die Voraussetzungen des Artikels 107 Absatz 1 AEUV kumulativ sind, braucht daher nicht geprüft zu werden, ob es sich bei diesen Übertragungen um staatliche Mittel handelt, ob sie dem italienischen Staat zuzurechnen sind, ob sie selektiv sind, ob sie den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen und ob sie den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen.

9. SCHLUSSFOLGERUNG

- (190) Wie in Erwägungsgrund 189 dargelegt, kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Übertragungen von Vermögenswerten von RFI an Trenitalia und FS Logistica keinen wirtschaftlichen Vorteil für Trenitalia und FS Logistica bedeuten und daher keine staatliche Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV darstellen —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Maßnahme, die in der Übertragung von 31 Vermögenswerten von Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. auf Trenitalia S.p.A. im September 2009 besteht, stellt keine staatliche Beihilfe zugunsten von Trenitalia S.p.A. im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

⁽¹²⁵⁾ Zinssatz für italienische Staatsanleihen mit zehnjähriger Laufzeit (Durchschnitt Oktober-Dezember 2007).

⁽¹²⁶⁾ Quelle: Länderrisikoprämien von Prof. Damodaran, abrufbar unter <https://pages.stern.nyu.edu/~adamodar/pc/archives/ctryprem07.xls>. Answath Damodaran ist Professor für Finanzen an der Stern School of Business und führender Sachverständiger für die Bewertung von Eigenkapital und anderen Vermögenswerten.

⁽¹²⁷⁾ Hebelwirkung angepasster Beta-Werte von gleichwertigen Infrastrukturmanagementunternehmen. Quelle: E.CA-Studie, S. 38 und 39.

⁽¹²⁸⁾ Bei der Berechnung, die in Fußnote 119 erläutert wird, werden auch Eigenkapitalkosten von 7 % (d. h. die untere Grenze der in Erwägungsgrund 185 geschätzten Eigenkapitalkosten) und die Kapitalstruktur von RFI als Gewichtung der Eigenkapital- und Fremdkapitalkosten (siehe Tabelle 12) zugrunde gelegt.

Artikel 2

Die Maßnahmen, die in der Übertragung von zehn Vermögenswerten im Dezember 2007, von 42 Vermögenswerten im Dezember 2008 und von fünf Vermögenswerten im Juli 2011 von Rete Ferroviaria Italiana S.p.A. auf FS Logistica S.p.A. bestehen, stellen keine staatliche Beihilfe zugunsten von FS Logistica S.p.A. im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV dar.

Artikel 3

Dieser Beschluss ist an die Italienische Republik gerichtet.

Brüssel, den 24. November 2023

Für die Kommission
Didier REYNDERS
Mitglied der Kommission



DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2024/2887 DER KOMMISSION

vom 15. November 2024

**zur Festlegung der technischen Angaben des Datensatzes für das Ad-hoc-Thema für 2026
„Beschäftigung auf digitalen Plattformen“ im Bereich Arbeitskräfte gemäß der Verordnung
(EU) 2019/1700 des Europäischen Parlaments und des Rates**

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2019/1700 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 10. Oktober 2019 zur Schaffung eines gemeinsamen Rahmens für europäische Statistiken über Personen und Haushalte auf der Grundlage von Einzeldaten aus Stichprobenerhebungen, zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 808/2004, (EG) Nr. 452/2008 und (EG) Nr. 1338/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates sowie zur Aufhebung der Verordnung (EG) Nr. 1177/2003 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EG) Nr. 577/98 des Rates⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 7 Absatz 1,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Damit die korrekte Durchführung der Stichprobenerhebung im Bereich Arbeitskräfte gewährleistet ist, ist es erforderlich, die technischen Angaben des Datensatzes für das Ad-hoc-Thema für 2026 „Beschäftigung auf digitalen Plattformen“ zu spezifizieren.
- (2) Die in dieser Verordnung vorgesehenen Maßnahmen entsprechen der Stellungnahme des mit Artikel 7 der Verordnung (EG) Nr. 223/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽²⁾ eingesetzten Ausschusses für das Europäische Statistische System —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die technischen Angaben des Datensatzes für das Ad-hoc-Thema für 2026 „Beschäftigung auf digitalen Plattformen“ im Bereich Arbeitskräfte sind im Anhang festgelegt.

⁽¹⁾ ABl. L 261 I vom 14.10.2019, S. 1.

⁽²⁾ Verordnung (EG) Nr. 223/2009 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. März 2009 über europäische Statistiken und zur Aufhebung der Verordnung (EG, Euratom) Nr. 1101/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates über die Übermittlung von unter die Geheimhaltungspflicht fallenden Informationen an das Statistische Amt der Europäischen Gemeinschaften, der Verordnung (EG) Nr. 322/97 des Rates über die Gemeinschaftsstatistiken und des Beschlusses 89/382/EWG, Euratom des Rates zur Einsetzung eines Ausschusses für das Statistische Programm der Europäischen Gemeinschaften (ABl. L 87 vom 31.3.2009, S. 164).

Artikel 2

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 15. November 2024

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN

ANHANG

Beschreibung des technischen Formats der für das Ad-hoc-Thema für 2026 „Beschäftigung auf digitalen Plattformen“ im Bereich Arbeitskräfte zu erhebenden Variablen und zu verwendende Codierung.

Thema	Einzelthema	Kennung der Variable	Bezeichnung der Variable	Codes	Labels	Filter	Filterlabels	Mindestsatz an Variablen	Art der Variable
3d. Erwerbsbeteiligung	Beschäftigung auf digitalen Plattformen	DPWORK	Tätigkeitsbereich der wichtigsten bezahlten Arbeit auf digitalen Plattformen in den letzten 12 Monaten	01	Tätigkeiten des Verkaufs von Waren	AGE = 15-64	Personen im Alter von 15 bis 64 Jahren	Nicht zutreffend	Erfasst
				02	Zustelldienste (Beförderung ausschließlich von Waren)				
				03	Taxidienstleistungen (Personenbeförderung)				
				04	Tätigkeiten der Vermietung von Unterkünften				
				05	IT-Dienstleistungen				
				06	Medizinische Dienstleistungen				
				07	Reinigung und handwerkliche Leistungen				
				08	Erstellung von Inhalten wie Videos oder Texten gegen Bezahlung				
				09	Sonstige Arbeit auf digitalen Plattformen				
				10	Keine Arbeit auf digitalen Plattformen in den letzten 12 Monaten				
				Leer	Keine Angabe				
		99	Nicht zutreffend						
		DPINTENS	Intensität der bezahlten Arbeit auf digitalen Plattformen in den letzten 12 Monaten	1	Einmalige Tätigkeit	DPWORK = 01-09	Personen, die in den letzten 12 Monaten Arbeit auf digitalen Plattformen verrichtet haben		
				2	Gelegentlich, d. h. mehrmals im Jahr				
				3	Ungefähr jeden Monat				
				4	Ungefähr jede Woche				
				Leer	Keine Angabe				
				9	Nicht zutreffend				

Thema	Einzelthema	Kennung der Variable	Bezeichnung der Variable	Codes	Labels	Filter	Filterlabels	Mindestsatz an Variablen	Art der Variable
		DPHRSW	Durchschnittliche Anzahl der bezahlten Arbeitsstunden pro Monat auf digitalen Plattformen in den letzten 12 Monaten	1 2 3 4 5 6 Leer 9	Weniger als 1 Stunde 1 bis 9 Stunden 10 bis 19 Stunden 20 bis 49 Stunden 50 bis 99 Stunden 100 Stunden und länger Keine Angabe Nicht zutreffend	DPWORK = 01-09	Personen, die in den letzten 12 Monaten Arbeit auf digitalen Plattformen verrichtet haben		
		DPINC	Anteil des Gesamteinkommens von digitalen Plattformen am persönlichen Gesamteinkommen in den letzten 12 Monaten	1 2 3 4 Leer 9	Weniger als ein Viertel Mehr als ein Viertel und weniger als die Hälfte Mehr als die Hälfte und weniger als drei Viertel Drei Viertel oder mehr Keine Angabe Nicht zutreffend	DPHRSW = 2-6	Personen, die mindestens 1 bezahlte Stunde auf (einer oder mehreren) digitalen Plattform(en) gearbeitet haben		
		DPMR	Hauptgrund für bezahlte Arbeit auf digitalen Plattformen in den letzten 12 Monaten	1 2 3 4 5 6 Leer 9	Einzig verfügbares Stellenangebot Flexibilität der Arbeitsorganisation Möglichkeit für Zusatzeinkommen Für die Zwecke des eigenen Unternehmens Spezifisch gewünschte Arbeit, die hauptsächlich oder ausschließlich auf Plattformen möglich ist Anderer Grund Keine Angabe Nicht zutreffend	DPHRSW = 2-6	Personen, die mindestens 1 bezahlte Stunde auf (einer oder mehreren) digitalen Plattform(en) gearbeitet haben		

Thema	Einzelthema	Kennung der Variable	Bezeichnung der Variable	Codes	Labels	Filter	Filterlabels	Mindestsatz an Variablen	Art der Variable
		DPASG	Im Rahmen der wichtigsten bezahlten Arbeit auf digitalen Plattformen in den letzten 12 Monaten ausgeführte Aufträge	1	Von der Plattform oder App zugewiesene Aufgaben	DPHRSW = 2-6	Personen, die mindestens 1 bezahlte Stunde auf (einer oder mehreren) digitalen Plattform(en) gearbeitet haben		
				2	Aus den Angeboten der Plattform oder App oder Kundenanfragen ausgewählte Aufgaben				
				3	Auf eigene Initiative angebotene oder hochgeladene Aufgaben				
				Leer	Keine Angabe				
				9	Nicht zutreffend				
		DPREJ	Möglichkeit zur Ablehnung von Aufgaben im Rahmen der wichtigsten bezahlten Arbeit auf digitalen Plattformen in den letzten 12 Monaten	1	Konnte Aufgaben überhaupt nicht ablehnen, da sonst Entlassung oder Ausschluss von der Plattform oder App drohen	DPHRSW = 2-6	Personen, die mindestens 1 bezahlte Stunde auf (einer oder mehreren) digitalen Plattform(en) gearbeitet haben		
				2	Konnte Aufgaben ablehnen, aber mit Folgen (z. B. Verlust des Zugangs zu gewinnbringenden Aufgaben oder Herabstufung in Ranglisten)				
				3	Konnte Aufgaben ohne Folgen ablehnen				
				Leer	Keine Angabe				
				9	Nicht zutreffend				
		DPHSET	Entscheidungsbe-fugnis darüber, wann die Arbeitsstunden im Rahmen der wichtigsten bezahlten Arbeit auf digitalen Plattformen in den letzten 12 Monaten geleistet wurden	1	Arbeitszeiten vollständig oder überwiegend von der Plattform, der App oder den Kunden festgelegt	DPHRSW = 2-6	Personen, die mindestens 1 bezahlte Stunde auf (einer oder mehreren) digitalen Plattform(en) gearbeitet haben		
				2	Arbeitszeiten innerhalb von der Plattform, der App oder den Kunden definierten Grenzen überwiegend selbst festgelegt				
				3	Arbeitszeiten vollständig selbst festgelegt				
				Leer	Keine Angabe				
				9	Nicht zutreffend				

Thema	Einzelthema	Kennung der Variable	Bezeichnung der Variable	Codes	Labels	Filter	Filterlabels	Mindestsatz an Variablen	Art der Variable
		DPPSET	Entscheidungsbe- fugnis bei der Preisfestsetzung im Rahmen der wichtigsten bezahlten Arbeit auf digitalen Plattformen in den letzten 12 Monaten	1 2 3 4 5 Leer 9	Fester Preis, der von der Plattform, der App oder den Kunden festgesetzt wird Preispanne, die von der Plattform, der App oder den Kunden vorgegeben wird Verhandlung des Preises mit der Plattform, der App oder den Kunden Selbst festgesetzter Preis Von anderem Beteiligten festgesetzter Preis Keine Angabe Nicht zutreffend	DPHRSW = 2-6	Personen, die mindestens 1 bezahlte Stunde auf (einer oder mehreren) digitalen Plattform(en) gearbeitet haben		
		DPINSCOV	Zugang zu bezahltem Urlaub oder zu Lohnfortzahlung im Krankheitsfall	1 2 3 4 Leer 9	Ja, Zugang als Arbeitnehmer der Plattform oder App Ja, Zugang über andere Quellen als die Plattform oder App Nein Weiß nicht Keine Angabe Nicht zutreffend	DPINTENS = 3-4	Personen, die in den letzten 12 Monaten ungefähr jeden Monat oder jede Woche Arbeit auf digitalen Plattformen verrichtet haben		
		DPMAIN	Bezahlte Arbeit auf digitalen Plattformen als Haupt-, Zweit- oder sonstige Erwerbstätigkeit in der Bezugswoche	1 2 3 4 Leer 9	Haupttätigkeit während der Bezugswoche Nebentätigkeit während der Bezugswoche Zusätzliche Tätigkeit während der Bezugswoche Für die Bezugswoche nicht angegeben Keine Angabe Nicht zutreffend	DPWORK = 01-09	Personen, die in den letzten 12 Monaten Arbeit auf digitalen Plattformen verrichtet haben		



2024/2890

18.11.2024

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2024/2890 DER KOMMISSION

vom 11. November 2024

mit Durchführungsbestimmungen zur Verordnung (EU) 2024/1143 des Europäischen Parlaments und des Rates hinsichtlich der Aufnahme einer garantiert traditionellen Spezialität in das Unionsregister der garantiert traditionellen Spezialitäten („Seneno meso“ (g. t. S.))

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2024/1143 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. April 2024 über geografische Angaben für Wein, Spirituosen und landwirtschaftliche Erzeugnisse und über garantiert traditionelle Spezialitäten und fakultative Qualitätsangaben für landwirtschaftliche Erzeugnisse sowie zur Änderung der Verordnungen (EU) Nr. 1308/2013, (EU) 2019/787 und (EU) 2019/1753 und zur Aufhebung der Verordnung (EU) Nr. 1151/2012⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 64 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Antrag Sloweniens auf Eintragung der garantiert traditionellen Spezialität „Seneno meso“, der vor dem Datum des Inkrafttretens der Verordnung (EU) 2024/1143 bei der Kommission eingegangen war, wurde gemäß Artikel 50 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EU) Nr. 1151/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates⁽²⁾ im *Amtsblatt der Europäischen Union*⁽³⁾ veröffentlicht.
- (2) Bei der Kommission ist kein Einspruch gemäß Artikel 61 der Verordnung (EU) 2024/1143 eingegangen, der gemäß Artikel 90 Absatz 6 der genannten Verordnung für den Antrag auf Eintragung gilt.
- (3) Die garantiert traditionelle Spezialität „Seneno meso“ sollte daher in das Unionsregister der garantiert traditionellen Spezialitäten aufgenommen werden —

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die garantiert traditionelle Spezialität „Seneno meso“ (g. t. S.) wird in das Unionsregister der garantiert traditionellen Spezialitäten gemäß Artikel 65 der Verordnung (EU) 2024/1143 aufgenommen.

⁽¹⁾ ABl. L, 2024/1143, 23.4.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/1143/oj>.

⁽²⁾ Verordnung (EU) Nr. 1151/2012 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 über Qualitätsregelungen für Agrarerzeugnisse und Lebensmittel (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2012/1151/oj>).

⁽³⁾ ABl. C, C/2024/3977, 25.6.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/C/2024/3977/oj>.

Artikel 2

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 11. November 2024

*Für die Kommission,
im Namen der Präsidentin,
Janusz WOJCIECHOWSKI
Mitglied der Kommission*



2024/2894

18.11.2024

BESCHLUSS (GASP) 2024/2894 DES RATES

vom 18. November 2024

zur Änderung des Beschlusses (GASP) 2023/1532 über restriktive Maßnahmen angesichts der militärischen Unterstützung des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine sowie bewaffneter Gruppen und Organisationen im Nahen Osten und in der Region des Roten Meeres durch Iran

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Europäische Union, insbesondere auf Artikel 29,

auf Vorschlag des Hohen Vertreters der Union für Außen- und Sicherheitspolitik,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Der Rat hat am 20. Juli 2023 den Beschluss (GASP) 2023/1532 ⁽¹⁾ angenommen.
- (2) Der Rat hat am 14. Oktober 2024 den Beschluss (GASP) 2024/2698 ⁽²⁾ angenommen, mit dem der Beschluss (GASP) 2023/1532 geändert und bestimmte iranische Fluggesellschaften in die Liste aufgenommen wurden.
- (3) In seinen Schlussfolgerungen vom 21. und 22. März 2024 erklärte der Europäische Rat, dass die Union bereit wäre, rasch und in Abstimmung mit internationalen Partnern zu reagieren, unter anderem mit neuen und umfangreichen restriktiven Maßnahmen gegen Iran, sollte Iran ballistische Flugkörper und damit zusammenhängende Technologie an Russland zur Verwendung gegen die Ukraine weitergeben, nachdem es dem russischen Regime bereits Drohnen geliefert hat, die bei den unerbittlichen Angriffen auf die Zivilbevölkerung in der Ukraine eingesetzt werden. Darüber hinaus erklärte der Europäische Rat, dass Russlands Zugang zu sensiblen Gütern und Technologien mit Bedeutung für den Kampfeinsatz so weit wie möglich eingeschränkt werden muss, unter anderem indem auf Einrichtungen in Drittländern abgezielt wird, die die Umgehung von Sanktionen ermöglichen. Der Europäische Rat forderte den Hohen Vertreter der Union für Außen- und Sicherheitspolitik (im Folgenden „Hoher Vertreter“) und die Kommission auf, weitere Sanktionen gegen Belarus, Nordkorea und Iran auszuarbeiten.
- (4) In einer Erklärung des Hohen Vertreters im Namen der Union verurteilte die Union am 13. September 2024 die kürzlich erfolgte Weitergabe ballistischer Raketen aus iranischer Herstellung an Russland aufs Schärfste; diese Weitergabe wird als eine unmittelbare Bedrohung für die europäische Sicherheit und eine erhebliche materielle Eskalation in Bezug auf die Bereitstellung iranischer UAV und Munition, die Russland in seinem rechtswidrigen Angriffskrieg gegen die Ukraine einsetzt, erachtet. Die Union wird rasch und in Abstimmung mit internationalen Partnern reagieren, einschließlich mit neuen und umfangreichen restriktiven Maßnahmen gegen Iran; dies beinhaltet unter anderem die Benennung von Personen und Einrichtungen, die an Irans Programmen für ballistische Raketen und Drohnen beteiligt sind; die Union erwägt in diesem Zusammenhang auch restriktive Maßnahmen in Bezug auf den iranischen Luftfahrtsektor.
- (5) Russland setzt zur Unterstützung seines Angriffskriegs gegen die Ukraine, der die Souveränität, Unabhängigkeit und territoriale Unversehrtheit der Ukraine verletzt, in Iran hergestellte UAV ein, auch gegen Zivilisten und zivile Infrastruktur. Das staatlich geförderte Programm des Iran für die Entwicklung und Herstellung von UAV trägt daher zu Verstößen gegen die Charta der Vereinten Nationen und Grundprinzipien des Völkerrechts bei.
- (6) Das iranische Flugkörperprogramm, das sich auf staatseigene und private Unternehmen stützt und iranische Forschungskapazitäten nutzt, wird vom Ministerium für Verteidigung und Logistik der Streitkräfte Irans und vom Korps der Islamischen Revolutionsgarde durchgeführt, die beide restriktiven Maßnahmen der Union unterliegen.
- (7) Die Verbringung von in Iran hergestellten UAV und Flugkörpern und damit zusammenhängenden Technologien und Komponenten an Russland und an nichtstaatliche bewaffnete Gruppen im Nahen Osten und darüber hinaus ist ein zentraler Anlass zur Sorge. Iran hat in Iran hergestellte UAV und Flugkörper und damit zusammenhängende Technologien und Komponenten nach Russland verbracht, einschließlich unter Einsatz von Schiffen und Häfen.

⁽¹⁾ Beschluss (GASP) 2023/1532 des Rates vom 20. Juli 2023 über restriktive Maßnahmen angesichts der militärischen Unterstützung des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine durch Iran sowie bewaffneter Gruppen und Organisationen im Nahen Osten und in der Region des Roten Meeres durch Iran (Abl. L 186 vom 25.7.2023, S. 20).

⁽²⁾ Beschluss (GASP) 2024/2698 des Rates vom 14. Oktober 2024 zur Änderung des Beschlusses (GASP) 2023/1532 über restriktive Maßnahmen angesichts der militärischen Unterstützung des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine sowie bewaffneter Gruppen und Organisationen im Nahen Osten und in der Region des Roten Meeres durch Iran (Abl. L, 2024/2698, 14.10.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2024/2698/oj>).

- (8) Angesichts der sehr ernststen Lage und als Reaktion auf die militärische Unterstützung des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine durch Iran, insbesondere die Lieferung von UAV und Flugkörpern durch Iran an Russland, die den Frieden und die Sicherheit untergräbt und eine unmittelbare Bedrohung für die europäische Sicherheit darstellt, ist es angebracht, weitere restriktive Maßnahmen zu verhängen. Diese Maßnahmen werden fortlaufend überprüft und können im Lichte der Entwicklungen vor Ort ausgesetzt oder widerrufen oder durch andere restriktive Maßnahmen ergänzt werden.
- (9) In diesem Zusammenhang sollten eine Person und vier Organisationen in die im Anhang I des Beschlusses (GASP) 2023/1532 enthaltene Liste der natürlichen und juristischen Personen, Organisationen und Einrichtungen, die restriktiven Maßnahmen unterliegen, aufgenommen werden.
- (10) Es ist angebracht, die Kriterien für die Aufnahme in die Liste zu ändern und bestimmte gezielte Ausnahmen vom Einfrieren von Vermögenswerten vorzusehen.
- (11) Darüber hinaus ist es angezeigt, die Ausfuhr, die Verbringung, die Lieferung oder den Verkauf von Komponenten, die bei der Entwicklung und Herstellung von Flugkörpern verwendet werden, aus der Union nach Iran zu verbieten.
- (12) Es ist außerdem angezeigt, die Ausfuhr, die Verbringung, die Lieferung oder den Verkauf weiterer Komponenten, die bei der Entwicklung und Herstellung von UAV verwendet werden, aus der Union nach Iran zu verbieten.
- (13) Es ist angebracht, das unmittelbare oder mittelbare Tätigen von Transaktionen mit Häfen und Schleusen zu verbieten, einschließlich des Zugangs zu deren Anlagen oder der Erbringung von Dienstleistungen, die sich im Eigentum oder unter der Kontrolle von in diesem Beschluss aufgeführten natürlichen oder juristischen Personen, Organisationen und Einrichtungen befinden oder von diesen betrieben werden oder für die Verbringung iranischer UAV, Flugkörper oder damit zusammenhängender Technologien oder Komponenten nach Russland zur Unterstützung seines Angriffskriegs gegen die Ukraine verwendet werden. Darüber hinaus ist es angezeigt, den Anwendungsbereich des Zugangsverbots zu Häfen für Schiffe zu präzisieren und eine Freistellung hinzuzufügen.
- (14) In diesem Zusammenhang sollten zwei Häfen in die Liste der Häfen und Schleusen in Anhang II des Beschlusses (GASP) 2023/1532 aufgenommen werden.
- (15) Für die Durchführung bestimmter Maßnahmen ist ein weiteres Tätigwerden der Union erforderlich.
- (16) Der Beschluss (GASP) 2023/1532 sollte daher entsprechend geändert werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Beschluss (GASP) 2023/1532 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 1 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Es ist verboten, Güter und Technologien mit oder ohne Ursprung in der Union, die zur Fähigkeit Irans, unbemannte Luftfahrzeuge (UAV) oder Flugkörper herzustellen, beitragen könnten, unmittelbar oder mittelbar an natürliche oder juristische Personen, Organisationen oder Einrichtungen in Iran oder zur Verwendung in Iran zu verkaufen, zu liefern, zu verbringen oder auszuführen.

Die Durchfuhr von in Unterabsatz 1 genannten Gütern und Technologien, die aus der Union ausgeführt werden, durch das Hoheitsgebiet Irans ist verboten.“

2. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 1a

- (1) Es ist verboten, unmittelbar oder mittelbar Transaktionen mit Häfen und Schleusen zu tätigen, die
 - a) sich im Eigentum oder unter der Kontrolle von in Anhang I aufgeführten natürlichen oder juristischen Personen, Organisationen oder Einrichtungen befinden oder von diesen betrieben werden
 - b) sich im Eigentum oder unter der Kontrolle einer juristischen Person, Organisation oder Einrichtung, deren Anteile zu mindestens 50 % unmittelbar oder mittelbar von einer der in Anhang I aufgeführten Organisationen gehalten werden, befinden oder von dieser betrieben werden oder

- c) sich im Eigentum oder unter der Kontrolle einer natürlichen oder juristischen Person, Organisation oder Einrichtung, die im Namen oder auf Anweisung einer der unter Buchstabe a oder b genannten Organisationen handelt, befinden oder von dieser betrieben werden oder
- d) für die Verbringung iranischer UAV oder Flugkörper oder damit zusammenhängender Technologien oder Komponenten nach Russland zur Unterstützung seines Angriffskriegs gegen die Ukraine verwendet werden,

gemäß der Auflistung in Anhang II.

(2) Absatz 1 findet keine Anwendung, wenn ein Schiff, das Hilfe benötigt, einen Notliegeplatz sucht, bei einem Nothafenanlauf aus Gründen der maritimen Sicherheit oder zur Rettung von Menschenleben auf See oder für humanitäre Zwecke, bei der dringenden Abwendung oder Eindämmung eines Ereignisses, das voraussichtlich schwerwiegende und wesentliche Auswirkungen auf die Gesundheit und Sicherheit von Menschen oder die Umwelt haben wird, oder bei der Bewältigung von Naturkatastrophen.“

3. Artikel 2 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Die Mitgliedstaaten ergreifen die erforderlichen Maßnahmen, um zu verhindern, dass natürliche Personen in ihr Hoheitsgebiet einreisen oder durch ihr Hoheitsgebiet durchreisen,

- a) die für das iranische Programm für UAV und Flugkörper verantwortlich sind, dieses unterstützen oder daran beteiligt sind,
- b) die iranische UAV oder Flugkörper oder damit zusammenhängende Technologien oder Komponenten an Folgende liefern, verkaufen oder anderweitig an ihrer Verbringung beteiligt sind:
 - i) Russland zur Unterstützung seines Angriffskriegs gegen die Ukraine,
 - ii) bewaffnete Gruppen und Organisationen, die Frieden und Sicherheit im Nahen Osten und in der Region des Roten Meeres untergraben,
 - iii) natürliche oder juristische Personen, Organisationen oder Einrichtungen, die gegen die Resolution 2216 (2015) des Sicherheitsrats der Vereinten Nationen verstoßen, oder
- c) die mit den unter Buchstabe a oder b genannten natürlichen Personen verbunden sind,

gemäß der Auflistung in Anhang I.“

4. Artikel 3 wird wie folgt geändert:

a) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Sämtliche Gelder und wirtschaftlichen Ressourcen, die sich im Besitz oder im Eigentum, in der Verfügungsgewalt oder unter der Kontrolle von natürlichen oder juristischen Personen, Organisationen oder Einrichtungen befinden,

- a) die für das iranische Programm für UAV und Flugkörper verantwortlich sind, dieses unterstützen oder daran beteiligt sind,
- b) die iranische UAV oder Flugkörper oder damit zusammenhängende Technologien oder Komponenten an Folgende liefern, verkaufen oder anderweitig an ihrer Verbringung beteiligt sind:
 - i) Russland zur Unterstützung seines Angriffskriegs gegen die Ukraine,
 - ii) bewaffnete Gruppen und Organisationen, die Frieden und Sicherheit im Nahen Osten und in der Region des Roten Meeres untergraben,
 - iii) natürliche oder juristische Personen, Organisationen oder Einrichtungen, die gegen die Resolution 2216 (2015) des Sicherheitsrats der Vereinten Nationen verstoßen, oder
- c) die mit den unter Buchstabe a oder b genannten natürlichen oder juristischen Personen, Einrichtungen oder Organisationen verbunden sind,

gemäß der Auflistung in Anhang I, werden eingefroren.“

b) Die folgenden Absätze werden eingefügt:

„(9a) Die Absätze 1 und 2 gelten nicht für Gelder oder wirtschaftliche Ressourcen, die benötigt werden für

a) humanitäre Zwecke, die Evakuierung oder Rückbeförderung von Personen oder Initiativen zur Bereitstellung von Unterstützung für Opfer von Natur- oder Nuklearkatastrophen oder von Chemieunfällen,

b) die Durchführung von Flügen, die für die Teilnahme an Sitzungen erforderlich sind, die darauf abzielen, eine Lösung für die militärische Unterstützung des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine und bewaffneter Gruppen und Organisationen im Nahen Osten und in der Region des Roten Meeres durch Iran zu finden, oder die der Unterstützung der mit den restriktiven Maßnahmen verfolgten politischen Ziele dienen,

c) Notlandungen, Notstarts oder Notüberflüge oder

d) Reisen von Mitgliedern diplomatischer Vertretungen oder von Konsularstellen von Mitgliedstaaten in Iran oder von internationalen Organisationen, die nach dem Völkerrecht Immunität genießen, zu amtlichen Zwecken.

(9b) Natürliche und juristische Personen, Organisationen und Einrichtungen unterrichten die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem sie ansässig, angesiedelt, niedergelassen oder eingetragen sind, über die Bereitstellung von Geldern oder wirtschaftlichen Ressourcen gemäß Absatz 9a innerhalb von zwei Wochen nach ihrer Bereitstellung. Der betreffende Mitgliedstaat unterrichtet die anderen Mitgliedstaaten und die Kommission über alle gemäß dem vorliegenden Absatz erhaltenen Informationen innerhalb von zwei Wochen nach deren Erhalt.

(9c) Abweichend von den Absätzen 1 und 2 dieses Artikels können die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats die Bereitstellung bestimmter Gelder oder wirtschaftlicher Ressourcen für die unter den Eintragsnummern 10, 11 und 12 in Anhang I dieses Beschlusses aufgeführten Einrichtungen unter den von den zuständigen Behörden für angemessen erachteten Bedingungen genehmigen, nachdem sie festgestellt haben, dass diese Gelder oder wirtschaftlichen Ressourcen für Bodenabfertigungsdienste im Sinne von Artikel 3 Nummer 23 der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) erforderlich sind.

(9d) Abweichend von den Absätzen 1 und 2 können die zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats die Freigabe bestimmter eingefrorener Gelder oder wirtschaftlicher Ressourcen oder die Zurverfügungstellung bestimmter Gelder oder wirtschaftlicher Ressourcen unter ihnen angemessen erscheinenden Bedingungen genehmigen, nachdem sie festgestellt haben, dass die Gelder oder wirtschaftlichen Ressourcen für die Behandlung kritischer und eindeutig festgelegter Fragen der Flugsicherheit und nach vorheriger Konsultation der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit erforderlich sind.

(*) Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1).“

c) Absatz 10 erhält folgende Fassung:

„(10) Der betreffende Mitgliedstaat unterrichtet die anderen Mitgliedstaaten und die Kommission über jede nach den Absätzen 8, 9, 9c und 9d erteilte Genehmigung innerhalb von zwei Wochen nach der Erteilung.“

5. Der Anhang wird gemäß dem Anhang des vorliegenden Beschlusses geändert.

6. Anhang II wird gemäß dem Anhang dieses Beschlusses angefügt.

Artikel 2

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Geschehen zu Brüssel am 18. November 2024.

Im Namen des Rates

Der Präsident

J. BORRELL FONTELLES

ANHANG

1. Der Anhang des Beschlusses (GASP) 2023/1532 wird wie folgt geändert:

a) Der Titel des Anhangs erhält folgende Fassung:

„ANHANG I

Liste der natürlichen und juristischen Personen, Organisationen und Einrichtungen gemäß den Artikeln 2 und 3“.

b) Unter „A. Natürliche Personen“ wird folgender Eintrag angefügt:

	Namen (Transliteration in das lateinische Alphabet)	Namen	Angaben zur Identität	Gründe für die Aufnahme in die Liste	Datum der Aufnahme in die Liste
„20.	Mohammad Reza KHIABANI	محمدرضا مدرس خیابانی (persische Schreibweise)	Position(en): Direktor von IRISL Staatsangehörigkeit: iranisch Geschlecht: männlich Verbundene Organisationen: Islamic Republic of Iran Shipping Lines (IRISL)	Mohammad Reza Khiabani ist Direktor der von der EU mit Sanktionen belegten Islamic Republic of Iran Shipping Lines (IRISL), des nationalen Verfrachters Irans. Seit Jahren sind Schiffe der IRISL an der Verschiffung militärischer Fracht beteiligt. Die von der EU mit Sanktionen belegte Islamic Revolutionary Guard Corps Navy (IRGCN, Marine des Korps der Islamischen Revolutionsgarde) wandelt Containerschiffe im Eigentum der IRISL-Gruppe in Drohnenräger um. Die IRGCN ist Teil des IRGC und umfasst eine Abteilung für unbemannte Luftfahrzeuge (UAV) und eine Abteilung für Flugkörper. Die IRGCN ist an dem UAV-Programm und dem Flugkörperprogramm Irans sowie an der Verbringung von Flugkörpern Irans an bewaffnete Gruppen und Organisationen, die den Frieden und die Sicherheit im Nahen Osten und in der Region des Roten Meeres untergraben, beteiligt. Daher ist Mohammad Reza Khiabani in seiner Position als Direktor der IRISL mit der IRGCN verbunden.“	18.11.2024

c) Unter „B. Juristische Personen, Organisationen und Einrichtungen“ werden folgende Einträge aufgenommen:

	Namen (Transliteration in das lateinische Alphabet)	Namen	Angaben zur Identität	Gründe für die Aufnahme in die Liste	Datum der Aufnahme in die Liste
„17.	MG Flot LLC		<p>Anschrift: Apartment 1, ul Lenina, Akhty, 18D, 368730, Russia</p> <p>Art der Einrichtung: Schiffahrtsgesellschaft</p> <p>Registrierungsnummer: IMO 6016988</p>	<p>MG Flot LLC ist eine russische Schiffahrtsgesellschaft, deren Schiffe an der Verschiffung iranischer militärisch relevanter Güter, einschließlich Komponenten unbemannter Luftfahrzeuge (UAV), nach Russland beteiligt sind.</p> <p>Schiffe von MG Flot LLC, einschließlich des Frachtschiffs Rasul Gamzatov (IMO: 8861058, MMSI: 273157300), haben von Iran hergestellte Waffen und Munition, einschließlich UAV-Komponenten, über das Kaspische Meer transportiert, um russische Truppen, die in der Ukraine kämpfen, mit Nachlieferungen zu versorgen.</p> <p>Daher ist MG Flot LLC an der Verbringung von UAV oder Flugkörpern oder damit zusammenhängenden Technologien oder Komponenten Irans nach Russland zur Unterstützung seines Angriffskriegs gegen die Ukraine beteiligt.</p>	18.11.2024
18.	VTS Broker LLC		<p>Anschrift: Office 19, ul Dzerzhinskogo, 72B, Astrakhan, 414015, Russia</p> <p>Art der Einrichtung: Schiffahrtsgesellschaft</p> <p>Registrierungsnummer: IMO 5122966</p>	<p>VTS Broker LLC ist eine russische Schiffahrtsgesellschaft, deren Schiffe an der Verschiffung iranischer militärisch relevanter Güter, einschließlich Komponenten unbemannter Luftfahrzeuge (UAV), nach Russland beteiligt sind.</p> <p>Schiffe von VTS Broker LLC, einschließlich des Frachtschiffs Musa Jalil (IMO: 8846814, MMSI: 273353660), haben von Iran hergestellte Waffen und Munition, einschließlich UAV-Komponenten, über das Kaspische Meer transportiert, um russische Truppen, die in der Ukraine kämpfen, mit Nachlieferungen zu versorgen.</p> <p>Daher ist VTS Broker LLC an der Verbringung von UAV oder Flugkörpern oder damit zusammenhängenden Technologien oder Komponenten Irans nach Russland zur Unterstützung seines Angriffskriegs gegen die Ukraine beteiligt.</p>	18.11.2024

	Namen (Transliteration in das lateinische Alphabet)	Namen	Angaben zur Identität	Gründe für die Aufnahme in die Liste	Datum der Aufnahme in die Liste
19.	Arapax LLC		<p>Anschrift: Apartment 6, ul Savushkina, 2, Astrakhan, 414056, Russia</p> <p>Art der Einrichtung: Schiffahrtsgesellschaft</p> <p>Registrierungsnummer: IMO 6189893</p>	<p>Arapax LLC ist eine russische Schiffahrtsgesellschaft, deren Schiffe an der Verschiffung iranischer militärisch relevanter Güter, einschließlich Komponenten unbemannter Luftfahrzeuge (UAV), nach Russland beteiligt sind.</p> <p>Schiffe von Arapax LLC, einschließlich des Frachtschiffs Begey (IMO: 8943210, MMSI: 273421560), haben von Iran hergestellten Waffen und Munition, einschließlich UAV-Komponenten, über das Kaspische Meer transportiert, um russische Truppen, die in der Ukraine kämpfen, mit Nachlieferungen zu versorgen.</p> <p>Daher ist Arapax LLC an der Verbringung von UAV oder Flugkörpern oder damit zusammenhängenden Technologien oder Komponenten Irans nach Russland zur Unterstützung seines Angriffskriegs gegen die Ukraine beteiligt.</p>	18.11.2024
20.	Islamic Republic of Iran Shipping Lines (IRISL)	<p>گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (persische Schreibweise)</p>	<p>Ort der Registrierung: Iran</p> <p>Verbundene Personen: Mohammad Reza Khiabani (Direktor)</p> <p>Verbundene Organisationen: Islamic Revolutionary Guard Corps Navy (IRGCN)</p>	<p>Shipping Lines (IRISL) ist der nationale Verfrachter Irans.</p> <p>Seit Jahren sind dessen Schiffe an der Verschiffung militärischer Fracht beteiligt. Die von der EU mit Sanktionen belegte Islamic Revolutionary Guard Corps Navy (IRGCN) wandelt Containerschiffe im Eigentum der IRISL in Drohnenträger um.</p> <p>Die IRGCN ist Teil des IRGC und umfasst eine Abteilung für unbemannte Luftfahrzeuge (UAV) und eine Abteilung für Flugkörper. Die IRGCN ist an dem UAV-Programm und dem Flugkörperprogramm Irans sowie an der Verbringung von Flugkörpern Irans an bewaffnete Gruppen und Organisationen, die den Frieden und die Sicherheit im Nahen Osten und in der Region des Roten Meeres untergraben, beteiligt.</p> <p>Daher ist die IRISL mit der von der EU mit Sanktionen belegten IRGCN verbunden.</p>	18.11.2024“

2. Folgender Anhang wird angefügt:

„ANHANG II

Liste der Häfen und Schleusen gemäß Artikel 1a

	Name	Gründe für die Aufnahme in die Liste	Geltungsbeginn
1.	Amirabad Port, Iran	Artikel 1a Absatz 1 Buchstabe d: verwendet für die Verbringung iranischer UAV oder Flugkörper oder damit zusammenhängender Technologien oder Komponenten nach Russland zur Unterstützung seines Angriffskriegs gegen die Ukraine	18.11.2024
2.	Anzali Port, Iran	Artikel 1a Absatz 1 Buchstabe d: verwendet für die Verbringung iranischer UAV oder Flugkörper oder damit zusammenhängender Technologien oder Komponenten nach Russland zur Unterstützung seines Angriffskriegs gegen die Ukraine	18.11.2024“



2024/2896

18.11.2024

DURCHFÜHRUNGSVERORDNUNG (EU) 2024/2896 DES RATES

vom 18. November 2024

zur Durchführung der Verordnung (EU) 2023/1529 über restriktive Maßnahmen angesichts der militärischen Unterstützung des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine sowie bewaffneter Gruppen und Organisationen im Nahen Osten und in der Region des Roten Meeres durch Iran

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf die Verordnung (EU) 2023/1529 des Rates vom 20. Juli 2023 über restriktive Maßnahmen angesichts der militärischen Unterstützung des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine sowie bewaffneter Gruppen und Organisationen im Nahen Osten und in der Region des Roten Meeres durch Iran ⁽¹⁾, insbesondere Artikel 7 Absatz 1,

auf Vorschlag des Hohen Vertreters der Union für Außen- und Sicherheitspolitik,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Am 20. Juli 2023 hat der Rat die Verordnung (EU) 2023/1529 angenommen.
- (2) In seinen Schlussfolgerungen vom 21. und 22. März 2024 erklärte der Europäische Rat, dass die Union bereit wäre, rasch und in Abstimmung mit internationalen Partnern zu reagieren, unter anderem mit neuen und umfangreichen restriktiven Maßnahmen gegen Iran, sollte Iran ballistische Flugkörper und damit zusammenhängende Technologie an Russland zur Verwendung gegen die Ukraine weitergeben, nachdem es dem russischen Regime bereits Drohnen geliefert hat, die bei den unerbittlichen Angriffen auf die Zivilbevölkerung in der Ukraine eingesetzt werden. Darüber hinaus erklärte der Europäische Rat, dass Russlands Zugang zu sensiblen Gütern und Technologien mit Bedeutung für den Kampfeinsatz so weit wie möglich eingeschränkt werden muss, unter anderem indem auf Einrichtungen in Drittländern abgezielt wird, die die Umgehung von Sanktionen ermöglichen. Der Europäische Rat forderte den Hohen Vertreter der Union für Außen- und Sicherheitspolitik (im Folgenden „Hoher Vertreter“) und die Kommission auf, weitere Sanktionen gegen Belarus, Nordkorea und Iran auszuarbeiten.
- (3) In einer Erklärung des Hohen Vertreters im Namen der Union verurteilte die Union am 13. September 2024 die kürzlich erfolgte Weitergabe ballistischer Raketen aus iranischer Herstellung an Russland aufs Schärfste; diese Weitergabe wird als eine unmittelbare Bedrohung für die europäische Sicherheit und eine erhebliche materielle Eskalation in Bezug auf die Bereitstellung iranischer UAV und Munition, die Russland in seinem rechtswidrigen Angriffskrieg gegen die Ukraine einsetzt, erachtet. Die Union wird rasch und in Abstimmung mit internationalen Partnern reagieren, einschließlich mit neuen und umfangreichen restriktiven Maßnahmen gegen Iran; dies beinhaltet unter anderem die Benennung von Personen und Einrichtungen, die an Irans Programmen für ballistische Raketen und Drohnen beteiligt sind; die Union erwägt in diesem Zusammenhang auch restriktive Maßnahmen in Bezug auf den iranischen Luftfahrtsektor.
- (4) Russland setzt zur Unterstützung seines Angriffskriegs gegen die Ukraine, der die Souveränität, Unabhängigkeit und territoriale Unversehrtheit der Ukraine verletzt, in Iran hergestellte UAV ein, auch gegen Zivilisten und zivile Infrastruktur. Das staatlich geförderte Programm des Iran für die Entwicklung und Herstellung von UAV trägt daher zu Verstößen gegen die Charta der Vereinten Nationen und Grundprinzipien des Völkerrechts bei.
- (5) Das iranische Flugkörperprogramm, das sich auf staatseigene und private Unternehmen stützt und iranische Forschungskapazitäten nutzt, wird vom Ministerium für Verteidigung und Logistik der Streitkräfte Irans und vom Korps der Islamischen Revolutionsgarde durchgeführt, die beide restriktiven Maßnahmen der Union unterliegen.
- (6) Die Verbringung von in Iran hergestellten UAV und Flugkörpern und damit zusammenhängenden Technologien und Komponenten an Russland und an nichtstaatliche bewaffnete Gruppen im Nahen Osten und darüber hinaus ist ein zentraler Anlass zur Sorge. Iran hat in Iran hergestellte UAV und Flugkörper und damit zusammenhängende Technologien und Komponenten nach Russland verbracht, einschließlich unter Einsatz von Schiffen und Häfen.
- (7) Angesichts der sehr ernsten Lage sollten eine Person und vier Organisationen in die im Anhang III der Verordnung (EU) 2023/1529 enthaltene Liste der natürlichen und juristischen Personen, Organisationen und Einrichtungen, die restriktiven Maßnahmen unterliegen, aufgenommen werden.
- (8) Die Verordnung (EU) 2023/1529 sollte daher entsprechend geändert werden —

⁽¹⁾ ABl. L 186 vom 25.7.2023, S. 1.

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Anhang III der Verordnung (EU) 2023/1529 wird gemäß dem Anhang der vorliegenden Verordnung geändert.

Artikel 2

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

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

Geschehen zu Brüssel am 18. November 2024.

Im Namen des Rates

Der Präsident

J. BORRELL FONTELLES

ANHANG

Anhang III der Verordnung (EU) 2023/1529 wird wie folgt geändert:

1. Unter „A. Natürliche Personen“ werden folgende Einträge angefügt:

	Namen (Transliteration in das lateinische Alphabet)	Namen	Angaben zur Identität	Gründe für die Aufnahme in die Liste	Datum der Aufnahme in die Liste
„20.	Mohammad Reza KHIABANI	محمدرضا مدرس خیابانی (persische Schreibweise)	Position(en): Direktor von IRISL Staatsangehörigkeit: iranisch Geschlecht: männlich Verbundene Organisationen: Islamic Republic of Iran Shipping Lines (IRISL)	Mohammad Reza Khiabani ist Direktor der von der EU mit Sanktionen belegten Islamic Republic of Iran Shipping Lines (IRISL), des nationalen Verfrachters Irans. Seit Jahren sind Schiffe der IRISL an der Verschiffung militärischer Fracht beteiligt. Die von der EU mit Sanktionen belegte Islamic Revolutionary Guard Corps Navy (IRGCN, Marine des Korps der Islamischen Revolutionsgarde) wandelt Containerschiffe im Eigentum der IRISL-Gruppe in Drohnen Träger um. Die IRGCN ist Teil des IRGC und umfasst eine Abteilung für unbemannte Luftfahrzeuge (UAV) und eine Abteilung für Flugkörper. Die IRGCN ist an dem UAV-Programm und dem Flugkörperprogramm Irans sowie an der Verbringung von Flugkörpern Irans an bewaffnete Gruppen und Organisationen, die den Frieden und die Sicherheit im Nahen Osten und in der Region des Roten Meeres untergraben, beteiligt. Daher ist Mohammad Reza Khiabani in seiner Position als Direktor der IRISL mit der IRGCN verbunden.	18.11.2024“

2. Die folgenden Einträge werden in Abschnitt „B. Juristische Personen, Organisationen und Einrichtungen“ aufgenommen:

	Namen (Transliteration in das lateinische Alphabet)	Namen	Angaben zur Identität	Gründe für die Aufnahme in die Liste	Datum der Aufnahme in die Liste
„17.	MG Flot LLC		<p>Anschrift: Apartment 1, ul Lenina, Akhty, 18D, 368730, Russia</p> <p>Art der Einrichtung: Schiffahrtsgesellschaft</p> <p>Registrierungsnummer: IMO 6016988</p>	<p>MG Flot LLC ist eine russische Schiffahrtsgesellschaft, deren Schiffe an der Verschiffung iranischer militärisch relevanter Güter, einschließlich Komponenten unbemannter Luftfahrzeuge (UAV), nach Russland beteiligt sind.</p> <p>Schiffe von MG Flot LLC, einschließlich des Frachtschiffs Rasul Gamzatov (IMO: 8861058, MMSI: 273157300), haben von Iran hergestellte Waffen und Munition, einschließlich UAV-Komponenten, über das Kaspische Meer transportiert, um russische Truppen, die in der Ukraine kämpfen, mit Nachlieferungen zu versorgen.</p> <p>Daher ist MG Flot LLC an der Verbringung von UAV oder Flugkörpern oder damit zusammenhängenden Technologien oder Komponenten Irans nach Russland zur Unterstützung seines Angriffskriegs gegen die Ukraine beteiligt.</p>	18.11.2024
18.	VTS Broker LLC		<p>Anschrift: Office 19, ul Dzerzhinskogo, 72B, Astrakhan, 414015, Russia</p> <p>Art der Einrichtung: Schiffahrtsgesellschaft</p> <p>Registrierungsnummer: IMO 5122966</p>	<p>VTS Broker LLC ist eine russische Schiffahrtsgesellschaft, deren Schiffe an der Verschiffung iranischer militärisch relevanter Güter, einschließlich Komponenten unbemannter Luftfahrzeuge (UAV), nach Russland beteiligt sind.</p> <p>Schiffe von VTS Broker LLC, einschließlich des Frachtschiffs Musa Jalil (IMO: 8846814, MMSI: 273353660), haben von Iran hergestellte Waffen und Munition, einschließlich UAV-Komponenten, über das Kaspische Meer transportiert, um russische Truppen, die in der Ukraine kämpfen, mit Nachlieferungen zu versorgen.</p> <p>Daher ist VTS Broker LLC an der Verbringung von UAV oder Flugkörpern oder damit zusammenhängenden Technologien oder Komponenten Irans nach Russland zur Unterstützung seines Angriffskriegs gegen die Ukraine beteiligt.</p>	18.11.2024

	Namen (Transliteration in das lateinische Alphabet)	Namen	Angaben zur Identität	Gründe für die Aufnahme in die Liste	Datum der Aufnahme in die Liste
19.	Arapax LLC		<p>Anschrift: Apartment 6, ul Savushkina, 2, Astrakhan, 414056, Russia</p> <p>Art der Einrichtung: Schiffahrtsgesellschaft</p> <p>Registrierungsnummer: IMO 6189893</p>	<p>Arapax LLC ist eine russische Schiffahrtsgesellschaft, deren Schiffe an der Verschiffung iranischer militärisch relevanter Güter, einschließlich Komponenten unbemannter Luftfahrzeuge (UAV), nach Russland beteiligt sind.</p> <p>Schiffe von Arapax LLC, einschließlich des Frachtschiffs Begey (IMO: 8943210, MMSI: 273421560), haben von Iran hergestellten Waffen und Munition, einschließlich UAV-Komponenten, über das Kaspische Meer transportiert, um russische Truppen, die in der Ukraine kämpfen, mit Nachlieferungen zu versorgen.</p> <p>Daher ist Arapax LLC an der Verbringung von UAV oder Flugkörpern oder damit zusammenhängenden Technologien oder Komponenten Irans nach Russland zur Unterstützung seines Angriffskriegs gegen die Ukraine beteiligt.</p>	18.11.2024
20.	Islamic Republic of Iran Shipping Lines (IRISL)	<p>گروه کشتیرانی جمهوری اسلامی ایران (persische Schreibweise)</p>	<p>Ort der Registrierung: Iran</p> <p>Verbundene Personen: Mohammad Reza Khiabani (Direktor)</p> <p>Verbundene Organisationen: Islamic Revolutionary Guard Corps Navy (IRGCN)</p>	<p>Shipping Lines (IRISL) ist der nationale Verfrachter Irans.</p> <p>Seit Jahren sind dessen Schiffe an der Verschiffung militärischer Fracht beteiligt. Die von der EU mit Sanktionen belegte Islamic Revolutionary Guard Corps Navy (IRGCN) wandelt Containerschiffe im Eigentum der IRISL in Drohnenträger um.</p> <p>Die IRGCN ist Teil des IRGC und umfasst eine Abteilung für unbemannte Luftfahrzeuge (UAV) und eine Abteilung für Flugkörper. Die IRGCN ist an dem UAV-Programm und dem Flugkörperprogramm Irans sowie an der Verbringung von Flugkörpern Irans an bewaffnete Gruppen und Organisationen, die den Frieden und die Sicherheit im Nahen Osten und in der Region des Roten Meeres untergraben, beteiligt.</p> <p>Daher ist die IRISL mit der von der EU mit Sanktionen belegten IRGCN verbunden.</p>	18.11.2024“



2024/2897

18.11.2024

VERORDNUNG (EU) 2024/2897 DES RATES

vom 18. November 2024

zur Änderung der Verordnung (EU) 2023/1529 über restriktive Maßnahmen angesichts der militärischen Unterstützung des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine sowie bewaffneter Gruppen und Organisationen im Nahen Osten und in der Region des Roten Meeres durch Iran

DER RAT DER EUROPÄISCHEN UNION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 215,

gestützt auf den Beschluss (GASP) 2024/2894 des Rates vom 18. November 2024 zur Änderung des Beschlusses (GASP) 2023/1532 über restriktive Maßnahmen angesichts der militärischen Unterstützung des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine sowie bewaffneter Gruppen und Organisationen im Nahen Osten und in der Region des Roten Meeres durch Iran ⁽¹⁾,

auf gemeinsamen Vorschlag des Hohen Vertreters der Union für Außen- und Sicherheitspolitik und der Europäischen Kommission,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Am 20. Juli 2023 hat der Rat den Beschluss (GASP) 2023/1532 ⁽²⁾ und die Verordnung (EU) 2023/1529 ⁽³⁾ über restriktive Maßnahmen angesichts der militärischen Unterstützung des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine sowie bewaffneter Gruppen und Organisationen im Nahen Osten und in der Region des Roten Meeres durch Iran angenommen.
- (2) Am 18. November 2024 hat der Rat den Beschluss (GASP) 2024/2894 angenommen, mit dem der Beschluss (GASP) 2023/1532 geändert wurde. Angesichts der anhaltenden militärischen Unterstützung des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine durch Iran und insbesondere der Lieferung von unbemannten Luftfahrzeugen (UAV) und Flugkörpern durch Iran an Russland werden mit dem Beschluss (GASP) 2024/2894 weitere restriktive Maßnahmen verhängt.
- (3) Mit den Maßnahmen wird ein Verbot der Ausfuhr, des Verkaufs, der Verbringung oder der Lieferung weiterer Komponenten, die bei der Entwicklung und Herstellung von UAV verwendet werden, und von Komponenten, die bei der Entwicklung und Herstellung von Flugkörpern verwendet werden, aus der Union nach Iran eingeführt.
- (4) Darüber hinaus wird mit den Maßnahmen ein Transaktionsverbot eingeführt, mit dem Transaktionen mit Häfen und Schleusen verboten werden, die sich im Eigentum oder unter der Kontrolle von in der Liste aufgeführten natürlichen oder juristischen Personen, Organisationen und Einrichtungen befinden oder von diesen betrieben werden oder für die Verbringung iranischer UAV, Flugkörper oder damit zusammenhängender Technologien oder Komponenten nach Russland zur Unterstützung seines Angriffskriegs gegen die Ukraine verwendet werden. Dies schließt den Zugang zu Anlagen der in der Liste aufgeführten Häfen und Schleusen und die Erbringung von Dienstleistungen für Schiffe ein. Eine Freistellung zur Gewährleistung der maritimen Sicherheit ist vorgesehen.
- (5) Außerdem sollten die Kriterien für die Aufnahme in die Liste geändert und gezielte Ausnahmen vorgesehen werden.
- (6) Die in der vorliegenden Verordnung vorgesehenen Maßnahmen fallen in den Geltungsbereich des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union. Daher sind für ihre Umsetzung, insbesondere zur Gewährleistung ihrer einheitlichen Anwendung in allen Mitgliedstaaten, Rechtsvorschriften auf Ebene der Union erforderlich.
- (7) Diese Verordnung sollte am Tag ihrer Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft treten, um die Wirksamkeit der darin festgelegten Maßnahmen nicht zu gefährden.
- (8) Die Verordnung (EU) 2023/1529 sollte daher entsprechend geändert werden —

⁽¹⁾ ABL L, 2024/2894, 18.11.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2024/2894/oj>.

⁽²⁾ Beschluss (GASP) 2023/1532 des Rates vom 20. Juli 2023 über restriktive Maßnahmen angesichts der militärischen Unterstützung des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine sowie bewaffneter Gruppen und Organisationen im Nahen Osten und in der Region des Roten Meeres durch Iran (ABL L 186, 25.7.2023, S. 20, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dec/2023/1532/oj>).

⁽³⁾ Verordnung (EU) 2023/1529 des Rates vom 20. Juli 2023 über restriktive Maßnahmen angesichts der militärischen Unterstützung des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine sowie bewaffneter Gruppen und Organisationen im Nahen Osten und in der Region des Roten Meeres durch Iran (ABL L 186, 25.7.2023, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2023/1529/oj>).

HAT FOLGENDE VERORDNUNG ERLASSEN:

Artikel 1

Die Verordnung (EU) 2023/1529 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 2 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Es ist verboten, in Anhang II aufgeführte Güter und Technologien mit oder ohne Ursprung in der Union, die zur Fähigkeit Irans, unbemannte Luftfahrzeuge (UAV) oder Flugkörper herzustellen, beitragen könnten, unmittelbar oder mittelbar an natürliche oder juristische Personen, Organisationen oder Einrichtungen in Iran oder zur Verwendung in Iran zu verkaufen, zu liefern, zu verbringen oder auszuführen.

Die Durchführung von in Unterabsatz 1 genannten Gütern und Technologien, die aus der Union ausgeführt werden, durch das Hoheitsgebiet Irans ist verboten.“

2. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 2a

(1) Es ist verboten, unmittelbar oder mittelbar Transaktionen mit in Anhang IV aufgeführten Häfen und Schleusen zu tätigen.

(2) Anhang IV umfasst Häfen und Schleusen, die

- a) sich im Eigentum oder unter der Kontrolle von in Anhang III aufgeführten natürlichen oder juristischen Personen, Organisationen oder Einrichtungen befinden oder von diesen betrieben werden,
- b) sich im Eigentum oder unter der Kontrolle einer juristischen Person, Organisation oder Einrichtung, deren Anteile zu mindestens 50 % unmittelbar oder mittelbar von einer der in Anhang III aufgeführten Organisationen gehalten werden, befinden oder betrieben werden
- c) sich im Eigentum oder unter der Kontrolle einer natürlichen oder juristischen Person, Organisation oder Einrichtung, die im Namen oder auf Anweisung einer der unter Buchstabe a oder b genannten Organisationen handelt, befinden oder betrieben werden oder
- d) für die Verbringung iranischer UAV oder Flugkörper oder damit zusammenhängender Technologien oder Komponenten nach Russland zur Unterstützung seines Angriffskriegs gegen die Ukraine verwendet werden.

(3) Absatz 1 findet keine Anwendung, wenn ein Schiff, das Hilfe benötigt, einen Notliegeplatz sucht, bei einem Nothafenanlauf aus Gründen der maritimen Sicherheit oder zur Rettung von Menschenleben auf See oder für humanitäre Zwecke, bei der dringenden Abwendung oder Eindämmung eines Ereignisses, das voraussichtlich schwerwiegende und wesentliche Auswirkungen auf die Gesundheit und Sicherheit von Menschen oder die Umwelt haben wird, oder bei der Bewältigung von Naturkatastrophen.“

3. Artikel 3 Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Sämtliche Gelder und wirtschaftlichen Ressourcen, die sich im Besitz oder im Eigentum, in der Verfügungsgewalt oder unter der Kontrolle von natürlichen oder juristischen Personen, Organisationen oder Einrichtungen befinden,

- a) die für das iranische Programm für UAV und Flugkörper verantwortlich sind, dieses unterstützen oder daran beteiligt sind,
- b) die iranische UAV oder Flugkörper oder damit zusammenhängende Technologien oder Komponenten an Folgende liefern, verkaufen oder anderweitig an ihrer Verbringung beteiligt sind:
 - i) Russland zur Unterstützung seines Angriffskriegs gegen die Ukraine,
 - ii) bewaffnete Gruppen und Organisationen, die Frieden und Sicherheit im Nahen Osten und in der Region des Roten Meeres untergraben,
 - iii) natürliche oder juristische Personen, Organisationen oder Einrichtungen, die gegen die Resolution 2216 (2015) des Sicherheitsrats der Vereinten Nationen verstoßen, oder
- c) die mit den in den Buchstaben a oder b genannten natürlichen oder juristischen Personen, Einrichtungen oder Organisationen verbunden sind,

gemäß der Auflistung in Anhang III, werden eingefroren.“

4. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 3ca

(1) Abweichend von Artikel 3 der vorliegenden Verordnung können die zuständigen Behörden die Bereitstellung bestimmter Gelder oder wirtschaftlicher Ressourcen für die unter den Eintragsnummern 10, 11 und 12 in Anhang III der vorliegenden Verordnung aufgeführten Einrichtungen unter den von den zuständigen Behörden für angemessen erachteten Bedingungen genehmigen, nachdem sie festgestellt haben, dass diese Gelder oder wirtschaftlichen Ressourcen für Bodenabfertigungsdienste im Sinne von Artikel 3 Nummer 23 der Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) erforderlich sind.

(2) Abweichend von Artikel 3 können die zuständigen Behörden die Freigabe oder die Zurverfügungstellung bestimmter eingefrorener Gelder oder wirtschaftlicher Ressourcen unter ihnen angemessen erscheinenden Bedingungen genehmigen, nachdem sie festgestellt haben, dass die betreffenden Gelder oder wirtschaftlichen Ressourcen für die Behandlung kritischer und eindeutig festgelegter Fragen der Flugsicherheit und nach vorheriger Konsultation der Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit erforderlich sind.

(3) Der betreffende Mitgliedstaat unterrichtet die anderen Mitgliedstaaten und die Kommission über jede nach diesem Artikel erteilte Genehmigung innerhalb von zwei Wochen nach der Erteilung.

(*) Verordnung (EU) 2018/1139 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 4. Juli 2018 zur Festlegung gemeinsamer Vorschriften für die Zivilluftfahrt und zur Errichtung einer Agentur der Europäischen Union für Flugsicherheit sowie zur Änderung der Verordnungen (EG) Nr. 2111/2005, (EG) Nr. 1008/2008, (EU) Nr. 996/2010, (EU) Nr. 376/2014 und der Richtlinien 2014/30/EU und 2014/53/EU des Europäischen Parlaments und des Rates, und zur Aufhebung der Verordnungen (EG) Nr. 552/2004 und (EG) Nr. 216/2008 des Europäischen Parlaments und des Rates und der Verordnung (EWG) Nr. 3922/91 des Rates (ABl. L 212 vom 22.8.2018, S. 1, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2018/1139/oj>).“

5. Folgender Artikel wird eingefügt:

„Artikel 3f

(1) Artikel 3 gilt nicht für Gelder oder wirtschaftliche Ressourcen, die benötigt werden für

- a) humanitäre Zwecke, die Evakuierung oder Rückbeförderung von Personen oder Initiativen zur Bereitstellung von Unterstützung für Opfer von Natur- oder Nuklearkatastrophen oder von Chemieunfällen,
- b) die Durchführung von Flügen, die für die Teilnahme an Sitzungen erforderlich sind, die darauf abzielen, eine Lösung für die militärische Unterstützung des Angriffskriegs Russlands gegen die Ukraine und bewaffneter Gruppen und Organisationen im Nahen Osten und in der Region des Roten Meeres durch Iran zu finden, oder die der Unterstützung der mit den restriktiven Maßnahmen verfolgten politischen Ziele dienen,
- c) Notlandungen, Notstarts oder Notüberflüge, oder
- d) Reisen von Mitgliedern diplomatischer Vertretungen oder von Konsularstellen von Mitgliedstaaten in Iran oder von internationalen Organisationen, die nach dem Völkerrecht Immunität genießen, zu amtlichen Zwecken.

(2) Natürliche und juristische Personen, Organisationen und Einrichtungen unterrichten die zuständige Behörde des Mitgliedstaats, in dem sie ansässig, angesiedelt, niedergelassen oder eingetragen sind, über die Bereitstellung von Geldern oder wirtschaftlichen Ressourcen gemäß Absatz 1 innerhalb von zwei Wochen nach ihrer Bereitstellung. Der betreffende Mitgliedstaat unterrichtet die anderen Mitgliedstaaten und die Kommission über alle gemäß dem vorliegenden Absatz erhaltenen Informationen innerhalb von zwei Wochen nach deren Erhalt.“

6. Artikel 4 wird gestrichen.

7. Anhang II wird gemäß Anhang I der vorliegenden Verordnung geändert.

8. Anhang IV wird gemäß Anhang II der vorliegenden Verordnung angefügt.

Artikel 2

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

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

Geschehen zu Brüssel am 18. November 2024.

Im Namen des Rates

Der Präsident

J. BORRELL FONTELLES

ANHANG I

Anhang II der Verordnung (EU) 2023/1529 erhält folgende Fassung:

„ANHANG II

LISTE DER IN ARTIKEL 2 GENANNTEN GÜTER

EINLEITUNG

1. Ist einem HS/KN-Code ein ‚ex‘ vorangestellt, so bilden die unter die Verordnung (EU) 2023/1529 fallenden Güter nur einen Teil des Geltungsbereichs des HS/KN-Codes und bestimmen sich sowohl nach dem Geltungsbereich des HS/KN-Codes als auch nach der im Anhang enthaltenen Beschreibung.
2. Ausdrücke in ‚einfachen Anführungszeichen‘ werden in einer technischen Anmerkung zu dem entsprechenden Eintrag erläutert.
3. Definitionen der Begriffe, die in ‚doppelten Anführungszeichen‘ stehen, finden sich in Anhang I der Verordnung (EU) 2021/821.

Kategorie 1 — Besondere Werkstoffe und Materialien und zugehörige Ausrüstung

Warenbezeichnung	HS/KN-Code
Energetische Materialien wie folgt und Mischungen daraus:	
Ammoniumpikrat (CAS-Nr. 131-74-8),	ex 2908 99 00
Schwarzpulver,	ex 3601 00 00
Hexanitrodiphenylamin (CAS-Nr. 131-73-7),	ex 2921 44 00
Difluoramin (CAS-Nr. 10405-27-3),	ex 2812 90 00
Nitrostärke (CAS-Nr. 9056-38-6),	ex 3505 10 50
Tetranitronaphthalin (CAS 28995-89-3, CAS 4793-98-0),	ex 2902 90 00
Trinitroanisol (CAS 606-35-9),	ex 2909 30 90
Trinitronaphthalin (CAS 55810-17-8, CAS 2243-94-9),	ex 2902 90 00
Trinitroxylol (CAS 632-92-8),	ex 2902 41 00
	ex 2902 42 00
	ex 2902 43 00
	ex 2902 44 00
N-Methyl-2-pyrrolidon, 1-Methyl-2-pyrrolidinon (CAS-Nr. 872-50-4),	ex 2939 79 90
Diocylmaleat (CAS-Nr. 142-16-5),	ex 2917 19 80
Ethylhexylacrylat (CAS-Nr. 103-11-7),	ex 2916 12 00
Triethylaluminium (TEA) (CAS-Nr. 97-93-8), Trimethylaluminium (TMA) (CAS-Nr. 75-24-1) und sonstige pyrophore Metallalkyle der Elemente Lithium, Natrium, Magnesium, Zink und Bor sowie Metallaryle derselben Elemente,	ex 2931 90 00
Nitrozellulose (CAS-Nr. 9004-70-0),	3912 20
Nitroglycerin (oder Glycerinnitrat) (NG) (CAS-Nr. 55-63-0),	ex 2920 90 70
2,4,6-Trinitrotoluol (TNT) (CAS-Nr. 118-96-7),	ex 2904 20 00

Warenbezeichnung	HS/KN-Code
Ethylendiamindinitrat (EDDN) (CAS-Nr. 20829-66-7),	ex 2920 90 70
Pentaerythritetranitrat (PETN) (CAS-Nr. 78-11-5),	ex 2920 90 70
Bleiazid (CAS-Nr. 13424-46-9), normales Bleistypnat (CAS-Nr. 15245-44-0) und basisches Bleistypnat (CAS-Nr. 12403-82-6) und sonstige Anzünder oder Anzündermischungen, die Azide oder komplexe Azide enthalten,	ex 2850 00 60 ex 2908 99 00
Diethyldiphenylharnstoff (CAS-Nr. 85-98-3), Dimethyldiphenylharnstoff (CAS-Nr. 611-92-7), Methylethyldiphenylharnstoff,	ex 2924 21 00
N,N-Diphenylharnstoff (unsymmetrischer Diphenylharnstoff) (CAS-Nr. 603-54-3),	ex 2924 21 00
Methyl-N,N-Diphenylharnstoff (unsymmetrischer Methyldiphenylharnstoff) (CAS-Nr. 13114-72-2),	ex 2924 21 00
Ethyl-N,N-Diphenylharnstoff (unsymmetrischer Ethyldiphenylharnstoff) (CAS-Nr. 64544-71-4),	ex 2924 21 00
4-Nitrodiphenylamin (4-NDPA) (CAS-Nr. 836-30-6),	ex 2921 44 00
2,2-Dinitropropanol (CAS-Nr. 918-52-5),	ex 2905 59 98
Faser- und fadenförmige Materialien, nicht von Nummer 1C010 ⁽¹⁾ oder 1C210 ⁽²⁾ erfasst, zur Verwendung in ,Verbundwerkstoff-Strukturen und mit einem spezifischen Modul von größer/gleich $3,18 \times 10^6$ m und einer spezifischen Zugfestigkeit von größer/gleich $7,62 \times 10^4$ m	ex 5402 11 ex 5501 11 ex 5503 11 ex 6815 11 ex 6815 12 ex 6815 19 ex 7019 19 10
Nanomaterialien wie folgt:	ex 2805 30
a) Halbleiter-Nanomaterialien,	ex 2846 10
b) Nanoverbundmaterialien oder	ex 2846 90
c) die folgenden Kohlenstoff-Nanomaterialien:	ex 5402 11
1. Kohlenstoff-Nanoröhren,	ex 5501 11
2. Kohlenstoff-Nanofasern,	ex 5503 11
3. Fullerene,	ex 6815 11
4. Graphene oder	ex 6815 12
5. Kohlenstoffzwiebeln.	ex 6815 13
<u>Anmerkungen:</u> Für den vorliegenden Zweck sind Nanomaterialien Materialien, die mindestens eines der folgenden Kriterien erfüllen:	ex 6815 19 ex 7019 12 ex 7019 19
1. besteht aus Partikeln mit einem oder mehreren Außenmaßen im Bereich von 1 - 100 nm bei mehr als 1 % in der Anzahlgrößenverteilung,	
2. hat in einer mehreren Dimensionen interne Oberflächenstrukturen im Bereich von 1 - 100 nm oder	
3. weist ein spezifisches Oberflächen-Volumen-Verhältnis von größer als $60 \text{ m}^2/\text{cm}^3$ auf, ausgenommen Materialien, die aus Partikeln mit einer Größe von weniger als 1 nm bestehen.	

⁽¹⁾ Siehe Anhang I der Verordnung (EU) 2021/821.

⁽²⁾ Siehe Anhang I der Verordnung (EU) 2021/821.

Warenbezeichnung	HS/KN-Code
<p>Wolfram, Wolframcarbide und Legierungen, nicht erfasst von Nummer 1C117 ⁽³⁾, 1C226 ⁽⁴⁾, II. A1.013 ⁽⁵⁾ oder II.A1.017 ⁽⁶⁾, mit mehr als 90 Gew.-% Wolfram.</p> <p><u>Anmerkung 1:</u> Für den vorliegenden Zweck ist Draht ausgenommen.</p> <p><u>Anmerkung 2:</u> Für den vorliegenden Zweck sind chirurgische oder medizinische Instrumente ausgenommen.</p>	<p>2849 90 30</p> <p>ex 8101 10</p> <p>ex 8101 94</p> <p>ex 8101 97</p> <p>ex 8101 99</p>
<p>Ultra-hochmolekulares Polyethylen (UHMWPE), nicht von Nummer 1C010 ⁽⁷⁾ oder 1C210 ⁽⁸⁾ erfasst, in einer der folgenden Formen:</p> <p>a) Primärformen,</p> <p>b) Filamentgarne oder Einzelfäden,</p> <p>c) Kabel aus Filamenten,</p> <p>d) Glasseidenstränge (Rovings),</p> <p>e) Stapelfasern oder geschnittene Fasern,</p> <p>f) Stoffe,</p> <p>g) Pulpe oder Flock.</p>	<p>ex 3901 20 10</p> <p>ex 3901 20 90</p> <p>ex 5402 39</p> <p>ex 5402 49</p> <p>ex 5402 59</p> <p>ex 5402 69</p> <p>ex 5404 90 90</p> <p>ex 5407 20 11</p> <p>ex 5407 20 19</p> <p>ex 5501 90</p> <p>ex 5503 90</p> <p>ex 5506 90</p> <p>ex 5601 30</p>

Kategorie 2 — Werkstoffbearbeitung

Warenbezeichnung	HS/KN-Code
<p>Lager und Lagersysteme, die nicht von den Nummern 2A001 ⁽⁹⁾ und 2A101 ⁽¹⁰⁾ erfasst werden:</p> <p>a) Kugellager oder Festlager mit vom Hersteller spezifizierten Toleranzen gemäß ABEC 7, ABEC 7P oder ABEC 7T oder besser (oder gleichwertiger) ISO-Norm Klasse 4 oder besser und mit einer der folgenden Eigenschaften:</p> <p>1. hergestellt zur Verwendung bei Betriebstemperaturen über 573 K (300 °C), entweder unter Verwendung besonderer Werkstoffe oder durch besondere Wärmebehandlung oder</p> <p>2. mit Schmierelementen oder Änderungen an Bestandteilen, die gemäß den Spezifikationen des Herstellers besonders konstruiert sind, um den Betrieb der Lager bei Geschwindigkeiten von mehr als 2,3 Mio. „DN“ zu ermöglichen;</p>	<p>ex 8482 10</p> <p>ex 8482 20</p> <p>ex 8482 30</p> <p>ex 8482 40</p> <p>ex 8482 50</p> <p>ex 8482 80</p> <p>ex 8482 91</p>

⁽³⁾ Siehe Anhang I der Verordnung (EU) 2021/821.
⁽⁴⁾ Siehe Anhang I der Verordnung (EU) 2021/821.
⁽⁵⁾ Siehe Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 267/2012.
⁽⁶⁾ Siehe Anhang II der Verordnung (EU) Nr. 267/2012.
⁽⁷⁾ Siehe Anhang I der Verordnung (EU) 2021/821.
⁽⁸⁾ Siehe Anhang I der Verordnung (EU) 2021/821.
⁽⁹⁾ Siehe Anhang I der Verordnung (EU) 2021/821.
⁽¹⁰⁾ Siehe Anhang I der Verordnung (EU) 2021/821.

Warenbezeichnung	HS/KN-Code
<p>b) feste Kegelrollenlager mit vom Hersteller spezifizierten Toleranzen gemäß ANSI/ABMA Klasse 00 (Zoll) oder Klasse A (metrischer Wert) oder besser (oder gemäß gleichwertigen Normen) und mit einer der folgenden Eigenschaften:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. mit Schmierelementen oder Änderungen an Bestandteilen, die gemäß den Spezifikationen des Herstellers besonders konstruiert sind, um den Betrieb der Lager bei Geschwindigkeiten von mehr als 2,3 Mio. ‚DN‘ zu ermöglichen, oder 2. hergestellt zur Verwendung bei Betriebstemperaturen unter 219 K (– 54 °C) oder über 423 K (150 °C), <p>c) Folienluftlager, hergestellt zur Verwendung bei Betriebstemperaturen von 561 K (288 °C) oder höher und einer spezifischen Belastbarkeit von über 1 MPa;</p> <p>d) aktive Magnetlagersysteme;</p> <p>e) selbsteinstellende Lager mit Gewebereinlage oder Gleitlager mit Gewebereinlage, hergestellt zur Verwendung bei Betriebstemperaturen unter 219 K (– 54 °C) oder über 423 K (150 °C).</p> <p><u>Technische Anmerkungen:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> 1. ‚DN‘ ist das Produkt aus dem Durchmesser der Lagerbohrung in mm und der Drehgeschwindigkeit der Lager in U/min. 2. Betriebstemperaturen umfassen die Temperaturen, die bei Abschaltung eines Gasturbinenmotors nach dem Betrieb erreicht werden. 	
<p>Ausrüstung zur Detektion verborgener Gegenstände, die im Frequenzbereich von 30 GHz bis 3 000 GHz betrieben werden und eine räumliche Auflösung von 0,1 mrad (Milliradian) bis einschließlich 1 mrad (Milliradian) bei einem Sicherheitsabstand von 100 m aufweisen, und andere als von der CML oder der Verordnung (EU) 2021/821 erfasste Bestandteile hierfür.</p> <p><u>Anmerkung:</u> Ausrüstung zur Detektion verborgener Gegenstände umfasst Ausrüstung u. a. zur Kontrolle von Personen, Dokumenten, Gepäck, anderen persönlichen Gegenständen, Fracht und/oder Post.</p> <p><u>Technische Anmerkung:</u></p> <p>Der Frequenzbereich erstreckt sich über die Bereiche, die generell als Millimeterwellen, Submillimeterwellen und Terahertzstrahlung eingestuft werden.</p>	<p>ex 8526 10 ex 8526 92 ex 8482 10 90</p>
<p>Andere als von der CML oder der Verordnung (EU) 2021/821 erfasste ‚numerische Steuerungen‘ für Werkzeugmaschinen und ‚numerisch gesteuerte‘ Werkzeugmaschinen (siehe Liste der kontrollierten Güter):</p> <p>a) ‚numerische Steuerungen‘ für Werkzeugmaschinen:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. mit vier interpolierenden Achsen zur simultanen Bahnsteuerung oder 2. mit zwei oder mehr Achsen zur simultanen Bahnsteuerung und mit einer kleinsten programmierbaren Eingabefinheit, die besser (kleiner) als 0,001 mm ist, 3. ‚numerische Steuerungen‘ für Werkzeugmaschinen mit zwei, drei oder vier interpolierenden Achsen zur simultanen ‚Bahnsteuerung‘ und einer Rechnerschnittstelle (online) zum direkten Empfang von CAD-Daten (CAD — Computer-Aided-Design) und zur internen Verarbeitung dieser Daten zur Erzeugung von Maschinenbefehlen oder <p>b) Baugruppen zur Bahnsteuerung, besonders konstruiert für Werkzeugmaschinen und mit einer der folgenden Eigenschaften:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Interpolation für mehr als vier Achsen, 	<p>ex 8537 10 10 ex 8537 10 98 ex 8456 30 ex 8457 10 ex 8457 20 ex 8457 30 ex 8458 11 ex 8458 91 ex 8459 10 ex 8459 31 ex 8459 51</p>

Warenbezeichnung	HS/KN-Code
<p>2. Echtzeitverarbeitung von Daten, um während der Bearbeitung die Werkzeugbahn, den Vorschub oder die Hauptspindelwerte zu verändern durch:</p>	<p>ex 8459 61 ex 8460 12</p>
<p>a) automatische Erzeugung und Veränderung von Teileprogrammen für die Bearbeitung in zwei oder mehr Achsen mithilfe von Messzyklen und Zugriff zu Teileprogramm-Quelldaten oder</p>	<p>ex 8460 22 ex 8460 23</p>
<p>b) adaptive Steuerung mit mehr als einer gemessenen physikalischen und mithilfe eines Kennfeldes (Strategie) verarbeiteten Variablen zur Optimierung des Bearbeitungsprozesses durch Veränderung eines Maschinenbefehls oder mehrerer Maschinenbefehle oder</p>	<p>ex 8460 24</p>
<p>3. Rechnerschnittstelle (online) zum direkten Empfang von CAD-Daten und zur internen Verarbeitung dieser Daten zur Erzeugung von Maschinenbefehlen;</p>	
<p>c) ‚numerisch gesteuerte‘ Werkzeugmaschinen, die gemäß den technischen Spezifikationen des Herstellers mit elektronischen Geräten zur simultanen Bahnsteuerung in zwei oder mehr Achsen ausgerüstet werden können und die beiden folgenden Merkmale aufweisen:</p>	
<p>1. zwei oder mehr Achsen zur simultanen Bahnsteuerung und</p>	
<p>2. eine Positioniergenauigkeit nach ISO 230/2 (2006) mit allen verfügbaren Kompensationen:</p>	
<p>a) besser als 15 µm entlang einer Linearachse (Gesamtpositionierung) bei Schleifmaschinen,</p>	
<p>b) besser als 15 µm entlang einer Linearachse (Gesamtpositionierung) bei Fräsmaschinen oder</p>	
<p>c) besser als 15 µm entlang einer Linearachse (Gesamtpositionierung) bei Drehmaschinen oder</p>	
<p>d) Werkzeugmaschinen, wie folgt, für das Abtragen oder Schneiden von Metallen, Keramiken oder ‚Verbundwerkstoffen‘, die gemäß den technischen Spezifikationen des Herstellers mit elektronischen Geräten zur simultanen Bahnsteuerung in zwei oder mehr Achsen ausgerüstet werden können:</p>	
<p>1. Werkzeugmaschinen für Dreh-, Schleif- oder Fräsbearbeitungen oder eine beliebige Kombination von diesen und mit einer der folgenden Eigenschaften:</p>	
<p>a) eine oder mehrere bahnsteuerungsfähige ‚Schwenkspindeln‘,</p>	
<p><u>Anmerkung:</u> Dies gilt nur für Schleif- oder Fräsmaschinen.</p>	
<p>b) ‚Planlaufabweichung‘ bei einer Umdrehung der Spindel kleiner (besser) 0,0006 mm Gesamtmessuhrausschlag (TIR);</p>	
<p><u>Anmerkung:</u> Dies gilt nur für Drehmaschinen.</p>	
<p>c) ‚Rundlaufabweichung‘ bei einer Umdrehung der Spindel kleiner (besser) 0,0006 mm Gesamtmessuhrausschlag (TIR) oder</p>	
<p>d) ‚Positioniergenauigkeit‘ mit allen verfügbaren Kompensationen ist kleiner (besser) 0,001° bei jeder Drehachse,</p>	
<p>2. Funkenerosionsmaschinen (EDM) – Drahterodiermaschinen – mit fünf oder mehr Achsen, die für eine Bahnsteuerung simultan koordiniert werden können.</p>	

Warenbezeichnung	HS/KN-Code
Baugruppen, Schaltungen oder Einsätze, besonders konstruiert für Werkzeugmaschinen, die in von diesem Anhang erfasst werden:	ex 8207 19 ex 8207 20
a) Spindel-Baugruppen, die mindestens aus Spindeln und Lagern bestehen, mit einer Rundlaufabweichung oder Planlaufabweichung bei einer Spindelumdrehung kleiner (besser) 0,0006 mm Gesamtmessuhrausschlag (TIR);	ex 8207 50 ex 8207 60 ex 8207 90
b) einschneidige Diamantwerkzeugeinsätze mit allen folgenden Merkmalen:	ex 8466 10
1. Schneidkante riss- und riefenfrei in allen Richtungen bei 400-facher Vergrößerung,	ex 8466 20 20
2. Schneidenradius zwischen 0,1 mm und 5 mm sowie	ex 8466 20 91
3. Unrundheit des Schneidenradius kleiner (besser) 0,002 mm Gesamtmessuhrausschlag (TIR);	ex 8466 20 98 ex 8466 30
c) besonders konstruierte gedruckte Schaltungen mit montierten Bestandteilen, die gemäß den Spezifikationen des Herstellers ‚numerische Steuerungen‘, Werkzeugmaschinen oder Positions-Rückmeldeeinrichtungen auf oder über das in diesem Anhang angegebene Niveau verbessern können.	ex 8466 93
<u>Technische Anmerkung:</u> Dieser Eintrag erfasst keine Laser-Interferometermesssysteme ohne Rückmeldetechniken zur Messung der Verfahrwegungsfehler von Werkzeugmaschinen, Messmaschinen oder ähnlicher Ausrüstung.	
‚Software‘, besonders entwickelt für die ‚Entwicklung‘, ‚Herstellung‘ oder ‚Verwendung‘ der von diesem Anhang erfassten Werkzeugmaschinen	
‚Digital kontrollierte‘ Werkzeugmaschinen mit einer oder mehreren Linearachsen mit einem Verfahrweg größer als 8 000 mm.	ex 8456 ex 8457 ex 8458 ex 8459 ex 8460

Kategorie 3 — Allgemeine Elektronik

Warenbezeichnung	HS/KN-Code
Integrierte Schaltungen wie folgt: FPGA (Field Programmable Gate Array, anwenderprogrammierbares Logikgatter), Mikrocontroller, Mikroprozessoren, Signalprozessoren, Signalanalytoren, Analog-Digital-Wandler (ADC), Spannungsregler, Video-Encoder und Gleichstrom-Gleichstrom-Wandler	ex 8542 31 ex 8542 39
‚MMIC‘-Verstärker und -Geräte (monolithisch integrierte Mikrowellenschaltkreise)	ex 8542 33 8543 70 02
HF- oder EMI-Abschirmung gegen elektromagnetische Interferenzen	ex 8548 00
Tantalkondensatoren	8532 21
Aluminium-Elektrolytkondensatoren	8532 22

Warenbezeichnung	HS/KN-Code
Mehrschichtige Keramikkondensatoren	8532 24
Speicherschaltungen wie folgt: a) elektrisch programmierbare und löschbare Festwertspeicher (EEPROMs) mit Speicherkapazität von: 1. mehr als 16 Mbit/s pro Paket für Flash-Speicher-Typen oder 2. mehr als einem der folgenden Grenzwerte für alle anderen EEPROM-Typen: a) mehr als 1 Mbit pro Paket oder b) mehr als 256 kbit pro Paket und maximale Zugriffszeit kleiner als 80 ns; b) statische Schreib-Lese-Speicher (SRAM) mit Speicherkapazität von: 1. mehr als 1 Mbit pro Paket oder 2. mehr als 256 kbit pro Paket und maximale Zugriffszeit kleiner als 25 ns	ex 8542 32
Gefasste oder montierte piezoelektrische Kristalle	8541 60
‚Halbleiterbauelemente‘, die den Militärstandard MIL-STD-750D oder einen anderen gleichwertigen Standard erfüllen. <i>Technische Anmerkung:</i> Für den vorliegenden Zweck sind ‚Halbleiterbauelemente‘ elektronische Bauteile, die auf die elektronischen Eigenschaften eines Halbleitermaterials angewiesen sind, wie Dioden, Transducer, lichtempfindliche Halbleiterbauelemente, Thyristoren, Diacs, Triacs oder Transistoren, einschließlich Feldeffekttransistoren in MOS-Technik (MOSFET), FETs, FinFETs, IGBT usw.	ex 8541 10 ex 8541 21 ex 8541 29 ex 8541 30 ex 8541 49 ex 8541 51 ex 8541 59
Elektrische Stecker, Verbindungselemente, Buchsen, Jumper, Anschlüsse, Sockel oder Adapter mit einer der folgenden Eigenschaften: a) ausgelegt für eine Betriebstemperatur über 398 K (125 °C) b) ausgelegt für eine Betriebstemperatur unter 218 K (– 55 °C) oder c) ausgelegt für einen Betriebstemperaturbereich von 218 K (– 55 °C) bis 398 K (125 °C).	ex 8536 69 ex 8536 90
Ausrüstung für die Fertigung von gedruckten Schaltungen (PCB) sowie besonders konstruierte Bestandteile und besonders konstruiertes Zubehör hierfür, wie folgt: a) Filmherstellungsausrüstung, b) Lötmasken-Beschichtungsanlagen, c) Fotoplotter-Ausrüstung, d) Beschichtungs- oder Galvanisierungsanlagen, e) Vakuumkammern und -pressen, f) Rollenlaminatoren, g) Justierausrüstung oder h) Ätzausrüstung.	ex 8424 89 40 ex 8479 89 70 ex 8543 30 40 ex 8486 40 ex 8420 10 81 ex 8479 90 15

Warenbezeichnung	HS/KN-Code
<p>Automatische optische Prüfausrüstung zum Testen von gedruckten Schaltungen (PCB) auf der Grundlage optischer oder elektrischer Sensoren, die Qualitätsmängel hinsichtlich einer der folgenden Punkte erkennen können:</p> <p>a) Abstände, Fläche, Volumen oder Höhe,</p> <p>b) Billboarding,</p> <p>c) Bauteile (vorhanden, nicht vorhanden, gedreht, versetzt, Polarität, schief),</p> <p>d) Lot (Lötbrückenbildung, mangelhafte Lötungen),</p> <p>e) Verbindungen (unzureichende Paste, Abheben),</p> <p>f) Tombstoning oder</p> <p>g) elektrischer Test (Kurzschlüsse, geöffnete Kontakte, Widerstand, Kapazität, Leistung, Netzleistung).</p>	<p>ex 9030 31</p> <p>ex 9030 32</p> <p>ex 9030 33 20</p> <p>ex 9030 33 70</p> <p>ex 9030 39 00</p> <p>ex 9030 84</p> <p>ex 9030 89</p> <p>ex 9031 49 10</p> <p>ex 9031 49 90</p> <p>ex 9031 80 20</p> <p>ex 9031 80 80</p>
<p>Chemikalien und Materialien der bei der Herstellung von gedruckten Schaltungen verwendeten Art wie folgt:</p> <p>a) Druckschaltungs-,Verbund'-Substrate aus Glasfaser oder Baumwolle (z. B. FR-4, FR-2, FR-6, CEM-1, G-10 usw.);</p> <p>b) mehrschichtige Druckschaltungs-Substrate, die mindestens eine Schicht aus einem der folgenden Materialien enthalten:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Aluminium, 2. Polytetrafluorethylen (PTFE) oder 3. keramische Werkstoffe (z. B. Aluminiumoxid, Titanoxid usw.); <p>c) Ätzchemikalien,</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. Eisenchlorid (CAS-Nr. 7705-08-0), 2. Kupferchlorid (CAS-Nr. 7447-39-4), 3. Ammoniumpersulfat (CAS-Nr. 7727-54-0), 4. Natriumpersulfat (CAS-Nr. 7775-27-1) oder 5. chemische Zubereitungen, besonders konzipiert zum Ätzen und eine der in Nummern 1 bis 4 erfassten Chemikalien enthaltend. <p><i>Anmerkung:</i> Nicht erfasst sind für den vorliegenden Zweck ‚Mischungen von Chemikalien‘, die eine oder mehrere der in dieser Unternummer erfassten Chemikalien enthalten und in denen keine der einzeln erfassten Chemikalien zu mehr als 10 Gew.-% in der Mischung enthalten ist.</p> <p>d) Kupferfolie mit einer Mindestreinheit von 95 % und einer Dicke von weniger als 100 µm;</p> <p>e) polymere Stoffe und Folien daraus mit einer Dicke von weniger als 0,5 mm, wie folgt:</p> <ol style="list-style-type: none"> 1. aromatische Polyimide, 2. Parylene, 3. Benzocyclobuten (BCB) oder 4. Polybenzoxazole. 	<p>ex 3921 90 55</p> <p>ex 8534 00</p> <p>ex 2827 39 20</p> <p>ex 2827 39 85</p> <p>ex 2833 40</p> <p>ex 3824 99 96</p> <p>ex 7410 11</p> <p>ex 7410 21</p> <p>ex 3919 10 80</p> <p>ex 3919 90 80</p>

Warenbezeichnung	HS/KN-Code
„Software“, besonders entwickelt für die Prüfung, „Entwicklung“ oder „Herstellung“ von gedruckten Schaltungen.	Entfällt.
Funkfrequenzsysteme und -ausrüstungen, die nicht von der Verordnung (EU) 2021/821 erfasst werden, Bestandteile und Zubehör, besonders konstruiert oder geändert für eine der folgenden Funktionen: a) Steuerung von UAV, b) vorsätzliche und selektive Überlagerung, Zurückweisung, Blockierung, Beeinträchtigung oder Irreführung von Funkfrequenzsignalen für die Steuerung unbemannter Luftfahrzeuge, c) Verwendung der spezifischen Merkmale des von Drohnen verwendeten Funkfrequenzprotokolls, um deren Betrieb zu stören.	ex 8517 62 ex 8517 71 ex 8517 79 ex 8525 50 ex 8526 92 ex 8529 10 ex 8543 70 90

Kategorie 4 — Rechner

Warenbezeichnung	HS/KN-Code
Elektronische Rechner und verwandte Geräte sowie „elektronische Baugruppen“ und besonders konstruierte Bestandteile hierfür, ausgelegt für den Betrieb bei Umgebungstemperaturen oberhalb 343 K (70 °C)	ex 8471
„Digitalrechner“, einschließlich Geräten zur „Signaldatenverarbeitung“ oder „Bildverarbeitung“, mit einer „angepassten Spitzenleistung“ („APP“) größer/gleich 0,0128 gewichtete TeraFLOPS (WT)	ex 8471
Hybridrechner und „elektronische Baugruppen“ sowie besonders konstruierte Bestandteile hierfür, die Analog-Digital-Wandler enthalten und alle der folgenden Eigenschaften aufweisen: a) 32 oder mehr Kanäle und b) Auflösung größer/gleich 14 bit (ohne Vorzeichen) bei Wandlungsraten größer/gleich 200 000 Hz	ex 8471

Kategorie 5 — Telekommunikation und Informationssicherheit

Warenbezeichnung	HS/KN-Code
Telekommunikationsapparate, -geräte oder -anlagen für „Luftfahrzeuge“	ex 8517 62 ex 8517 69

Kategorie 6 — Sensoren und Laser

Warenbezeichnung	HS/KN-Code
Luftbild-Überwachungskameras	ex 9006 30

Warenbezeichnung	HS/KN-Code
Optische Sensoren wie folgt: a) Bildverstärkerröhren und besonders konstruierte Bestandteile hierfür wie folgt: 1. Bildverstärkerröhren mit allen folgenden Eigenschaften: a) Spitzenempfindlichkeit innerhalb des Wellenlängenbereichs größer als 400 nm und kleiner/gleich 1 050 nm, b) Mikrokanalplatte zur elektronischen Bildverstärkung mit einem Lochabstand (Lochmitte zu Lochmitte) kleiner als 25 µm sowie c) mit einer der folgenden Eigenschaften: 1. eine S-20-, S-25- oder multialkalische Fotokathode oder 2. eine GaAs- oder GaInAs-Fotokathode, 2. besonders konstruierte Mikrokanalplatten mit beiden der folgenden Eigenschaften: a) 15 000 oder mehr Röhren je Platte sowie b) Lochabstand (Lochmitte zu Lochmitte) kleiner als 25 µm; b) Ausrüstung zur direkten Bildgebung für das sichtbare oder Infrarot-Spektrum mit Bildverstärkerröhren mit den Eigenschaften der Bildverstärkerröhren, die in dieser Erfassung enthalten sind.	ex 8529 90 ex 8542 39 ex 9006 91 ex 9013 80 ex 9025 80 ex 9025 90 ex 9026 80 ex 9026 90 ex 9027 50 ex 9032 10
Nachtsichtkameras	8525 83
Kameras, die die Kriterien von Anmerkung 3 von 6A003.b.4. erfüllen ⁽¹¹⁾	ex 8525 89 ex 9006 30
Luftgestützte Laser-Entfernungsmesser	ex 9013 20 00 ex 9013 80 00 ex 9013 90 80 ex 9015 10 ex 9015 80 ex 9015 90 ex 9031 80 20 ex 9031 80 80 ex 9031 90 00 ex 9033 00 90
„Primärzellen“ oder Batterien und Komponenten mit einer Energiedichte größer/gleich 150 Wh/kg bei 293 K (20 °C)	ex 8506

⁽¹¹⁾ Siehe Anhang I der Verordnung (EU) 2021/821.

Warenbezeichnung	HS/KN-Code
<p><u>Technische Anmerkungen:</u></p> <ol style="list-style-type: none"> Für den vorliegenden Zweck wird die ‚Energiedichte‘ (Wh/kg) berechnet aus der Nominalspannung multipliziert mit der nominellen Kapazität (in Amperestunden (Ah)) geteilt durch die Masse (in Kilogramm). Falls die nominelle Kapazität nicht angegeben ist, wird die Energiedichte berechnet aus der quadrierten Nominalspannung multipliziert mit der Entladedauer (in Stunden), dividiert durch die Entladelast (in Ohm) und die Masse (in Kilogramm). Für den vorliegenden Zweck wird ‚Zelle‘ definiert als ein elektrochemisches Bauelement, das über positive und negative Elektroden sowie über einen Elektrolyten verfügt und eine Quelle für elektrische Energie ist. Sie ist die Grundeinheit einer Batterie. Für den vorliegenden Zweck wird ‚Primärzelle‘ definiert als eine ‚Zelle‘, die nicht durch irgendeine andere Quelle aufgeladen werden kann. 	
<p>Andere als von der CML oder der Verordnung (EU) 2021/821 erfasste Radarsysteme, -geräte und wichtige Bestandteile sowie besonders konstruierte Bestandteile hierfür, wie folgt:</p> <ol style="list-style-type: none"> andere als von der CML oder der Verordnung (EU) 2021/821 erfasste Luftfahrzeug-Bordradarsysteme und besonders konstruierte Bestandteile hierfür, ‚weltraumgeeignetes‘ ‚Laser‘- oder Lichtradar (LIDAR, Light Detection And Ranging), besonders konstruiert für die Landvermessung oder für meteorologische Beobachtung, Millimeterwellen-Enhanced-Vision-Bildgebungssysteme für Radar, besonders konstruiert für Luftfahrzeuge mit rotierenden Tragflächen und mit allen folgenden Eigenschaften: <ol style="list-style-type: none"> Betriebsfrequenz 94 GHz, mittlere Ausgangsleistung kleiner als 20 mW, Radarbündelbreite 1 Grad sowie Betriebsbereich größer/gleich 1 500 m 	<p>ex 8526 10 ex 8529 90 ex 9015 10 ex 90</p>
<p>‚Magnetometer‘, ‚supraleitende‘ elektromagnetische Sensoren und besonders konstruierte Bestandteile hierfür, wie folgt:</p> <ol style="list-style-type: none"> andere als von der CML oder der Verordnung (EU) 2021/821 erfasste ‚Magnetometer‘ mit einer ‚Empfindlichkeit‘ kleiner (besser) als 1,0 nT (rms)/√Hz; <p><u>Technische Anmerkung:</u> Für den vorliegenden Zweck bezeichnet ‚Empfindlichkeit‘ (Rauschpegel) den quadratischen Mittelwert des geräteseitig begrenzten Grundrauschens, bei dem es sich um das kleinste messbare Signal handelt.</p> ‚supraleitende‘ elektromagnetische Sensoren, Bestandteile aus ‚supraleitenden‘ Werkstoffen oder Materialien: <ol style="list-style-type: none"> konstruiert zum Betrieb mindestens eines ihrer ‚supraleitenden‘ Bestandteile bei Temperaturen unterhalb der ‚kritischen Temperatur‘ (einschließlich Josephson-Elementen und SQUIDS [superconductive quantum interference devices]), konstruiert zum Erkennen von Änderungen des elektromagnetischen Felds bei Frequenzen kleiner/gleich 1 kHz sowie mit einer der folgenden Eigenschaften: <ol style="list-style-type: none"> mit Dünnsfilm-SQUIDS, deren kleinste Strukturabmessung kleiner ist als 2 µm, und mit zugehörigen Ein- und Ausgangskopplungsschaltungen, konstruiert zum Betrieb mit einer Magnetfeldänderungsgeschwindigkeit von mehr als 1×10^6 magnetischen Flussquanten pro Sekunde, 	<p>ex 9015 80 ex 9031 80</p>

Warenbezeichnung	HS/KN-Code
c) konstruiert zum Betrieb ohne magnetische Abschirmung innerhalb des Erdmagnetfelds oder d) mit einem Temperaturkoeffizienten kleiner (weniger) als 0,1 magnetische Flussquanten/K.	
Andere als von der CML oder der Verordnung (EU) 2021/821 erfasste Schwerkraftmesser (Gravimeter) konstruiert oder geändert für die Verwendung an Land, wie folgt: a) mit einer statischen ‚Genauigkeit‘ kleiner (besser) als 100 µGal oder b) solche mit Quarzelement (Worden-Prinzip)	ex 9015 80
Andere als von der CML oder der Verordnung (EU) 2021/821 erfasste ‚Software‘, besonders entwickelt für die ‚Entwicklung‘, ‚Herstellung‘ oder ‚Verwendung‘ von Gütern, die von den Nummern 6A002 ⁽¹²⁾ und 6A003 ⁽¹³⁾ erfasst werden, sowie Radare, Magnetometer und Schwerkraftmesser, die in die Kategorie 6 dieser Verordnung fallen.	Entfällt.

Kategorie 7 — Luftfahrtelektronik und Navigation

Warenbezeichnung	HS/KN-Code
Trägheitsnavigationssysteme, Trägheitsplattformen (IMU), Beschleunigungsmesser oder Kreisel sowie Teile davon und Zubehör	ex 9014 20 ex 9014 80 ex 9014 90
Antennen und Antennenreflektoren für ‚Luftfahrzeuge‘ oder Lenksysteme; Teile, die erkennbar mit diesen Waren verwendet werden	ex 8517 71 ex 8529 10
Ausrüstung für ‚Satellitennavigationssysteme‘, einschließlich für den Empfang von GNSS-Signalen geeigneter Antennen (aerials = UK English, antennas = US English) und Teile davon	ex 8526 91 ex 8529 90 ex 8526 10 ex 8526 92 ex 8517 71 ex 8529 10
Digitale Flugdatenschreiber <i>Anmerkung: Umfasst nicht Flugdatenschreiber mit allen folgenden Eigenschaften:</i> a. zugelassen von den zivilen Luftfahrtbehörden eines oder mehrerer EU-Mitgliedstaaten oder Teilnehmerstaaten des Wassenaar-Arrangements und b. bestimmt für ein nichtmilitärisches ‚Luftfahrzeug‘, für das eines der folgenden Dokumente von einem oder mehreren EU-Mitgliedstaaten oder Teilnehmerstaaten des Wassenaar-Arrangements für ein ‚Luftfahrzeug‘ mit diesem speziellen Triebwerkstyp ausgestellt wurde: 1. eine zivile Musterzulassung oder 2. ein gleichwertiges, von der Internationalen Zivilluftfahrt-Organisation (ICAO) anerkanntes Dokument.	8543 70 04

⁽¹²⁾ Siehe Anhang I der Verordnung (EU) 2021/821.⁽¹³⁾ Siehe Anhang I der Verordnung (EU) 2021/821.

Warenbezeichnung	HS/KN-Code
Funknavigationsgeräte für ‚Luftfahrzeuge‘ und speziell konzipierte Komponenten hierfür	ex 8526 91 ex 8529 90
Flugsteuerorgane (FCU) für ‚unbemannte Luftfahrzeuge‘ (UAV) und Teile davon	ex 8537 10 ex 8807 30
Fernsteuerungsgeräte für ‚unbemannte Luftfahrzeuge‘ (UAV) und Teile davon	ex 8517 61 ex 8526 92 ex 8537 10 ex 8543 70 90 ex 8807 30

Kategorie 9 — Luftfahrt, Raumfahrt und Antriebe

Warenbezeichnung	HS/KN-Code
‚Unbemannte Luftfahrzeuge‘ (UAV), ausgenommen jene für die Beförderung von Fluggästen, und Teile davon	8806 21 8806 22 8806 23 8806 24 8806 29 8806 91 8806 92 8806 93 8806 94 8806 99 ex 8807 30
Gasturbinenflugtriebwerke (Turboproptriebwerk, Turbostrahltriebwerk und Mantelstromtriebwerk) für ‚Luftfahrzeuge‘ und speziell konzipierte Komponenten hierfür	ex 8411 11 ex 8411 12 ex 8411 21 ex 8411 22 ex 8411 91
Hub- und Rotationskolbenverbrennungsmotoren mit Fremdzündung für ‚Luftfahrzeuge‘	8407 10
Teile, erkennbar ausschließlich oder hauptsächlich für Kolbenverbrennungsmotoren für ‚Luftfahrzeuge‘ bestimmt	8409 10

Warenbezeichnung	HS/KN-Code
Kolbenverbrennungsmotoren mit Selbstzündung für ‚Luftfahrzeuge‘	ex 8408 90
Servomotoren für ‚unbemannte Luftfahrzeuge‘ (‚UAV‘)	ex 8501 ex 8807 30
Startsysteme für ‚UAV‘ und Teile davon	ex 8805 10 ex 8807 30
Bodendienstgeräte für ‚UAV‘	ex 8805 10
Andere als von der CML oder der Verordnung (EU) 2021/821 erfasste Prüfausrüstung für Luftfahrt, Raumfahrt und Antriebe und besonders konstruierte Bestandteile hierfür: <u>Anmerkung:</u> Für den vorliegenden Zweck werden die folgenden Güter und die zugehörige ‚Software‘ erfasst: — Prüfstand für den Lastenabwurf und andere Einrichtungen zur Simulation einer sicheren Trennung vom ‚Luftfahrzeug‘ oder Startsystem. — Salznebelkammern für Temperatur- und Feuchtigkeitsbereiche zur Durchführung von Oxidationstests. — Kammern zur Durchführung von Fungustests. — Einrichtungen für Beschleunigungs-, Stoß- und Transportstoßprüfungen. — Vibrationskammern mit Höhen-, Temperatur- und Feuchtigkeitsbereichen. — Kammern zur Prüfung bei explosiver Dekompression. — Kammern für Temperatur-, Feuchtigkeits- und Sonnenstrahlungsprüfungen. — Geräte zur Schätzung der erfassten Sonneneinstrahlung für Sonneneinstrahlungsprüfungen. — Schwingungserreger für Sinus-, Rausch- und Schockprüfungen, kombinierbar mit Höhen-, Temperatur- und Feuchtigkeitsprüfungen. — Rütteltisch für Längs- und Querprüfungen in Kombination mit Temperaturkammern. — Überdruckkammern.	ex 9031 20 ex 9031 80
Systeme für die ‚Flugbeendigung‘ und speziell konstruierte Komponenten. <u>Anmerkung:</u> Für den vorliegenden Zweck werden digitale und analoge Kommunikationsstandards für Flugbeendigungssysteme, einschließlich verschlüsselter Betriebsarten, erfasst. <u>Technische Anmerkungen:</u> 1. Für den vorliegenden Zweck kann die ‚Flugbeendigung‘ einen kontrollierten Sinkflug, eine Selbsterstörung oder eine Detonation der Gefechtsköpfe zur Minimierung des Risikos von Kollateralschäden umfassen. 2. Für den vorliegenden Zweck sind Komponenten Boden- und Bordausrüstung, Befehlsauslöser, Codierer, Verstärker-Kontroller, Empfänger zur Befehlsüberprüfung, Verstärker, Sender, Decoder und Empfänger.	ex 8526 92 ex 8529 90

Kategorie 10 — Technologie

‚Technologie‘, die für die Erprobung, Entwicklung oder Herstellung der von diesem Anhang erfasster Ausrüstung konzipiert oder speziell angepasst wurde.

‚Technologie‘ für die ‚Verwendung‘ der von diesem Anhang erfassten Werkzeugmaschinen.“

ANHANG II

Der folgende Anhang wird der Verordnung (EU) 2023/1529 hinzugefügt:

„ANHANG IV

Liste der Häfen und Schleusen nach Artikel 2a

	Name	Grund für die Aufnahme	Geltungsbeginn
1.	Amirabad Port, Iran	Artikel 2a Absatz 1 Buchstabe d: verwendet für die Weitergabe iranischer UAV oder Flugkörper oder damit zusammenhängender Technologien oder Komponenten an Russland zur Unterstützung seines Angriffskriegs gegen die Ukraine	18.11.2024
2.	Anzali Port, Iran	Artikel 2a Absatz 1 Buchstabe d: verwendet für die Weitergabe iranischer UAV oder Flugkörper oder damit zusammenhängender Technologien oder Komponenten an Russland zur Unterstützung seines Angriffskriegs gegen die Ukraine	18.11.2024“



Beschluss Nr. 79/2024 des mit dem Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und den Vereinigten Staaten von Amerika über die gegenseitige Anerkennung eingesetzten Gemischten Ausschusses zur Aufnahme von Konformitätsbewertungsstellen in die Liste des Sektoralen Anhangs über elektromagnetische Verträglichkeit

vom 5. November 2024 [2024/2900]

DER GEMISCHTE AUSSCHUSS —

gestützt auf das Abkommen zwischen der Europäischen Gemeinschaft und den Vereinigten Staaten von Amerika über die gegenseitige Anerkennung, insbesondere auf die Artikel 7 und 14,

in der Erwägung, dass für die Aufnahme von Konformitätsbewertungsstellen in die Liste eines Sektoralen Anhangs ein Beschluss des Gemischten Ausschusses erforderlich ist —

BESCHLIEßT:

1. Die in Anlage A aufgeführte Konformitätsbewertungsstelle wird in die Liste der Konformitätsbewertungsstellen in der Spalte „Zugang der EG zum US-Markt“ in Abschnitt V des Sektoralen Anhangs über elektromagnetische Verträglichkeit aufgenommen.
2. Für welche Produkte und Konformitätsbewertungsverfahren die in Anlage A aufgeführte Konformitätsbewertungsstelle in die Liste aufgenommen wird, wurde von den Vertragsparteien vereinbart; diese befinden auch im Weiteren darüber.

Dieser Beschluss ist in zwei Urschriften ausgefertigt und wird von den Vertretern des Gemischten Ausschusses unterzeichnet, die bevollmächtigt sind, für die Zwecke der Änderung des Abkommens im Namen der Vertragsparteien zu handeln. Er tritt an dem Tag in Kraft, an dem er von der letzten Vertragspartei unterzeichnet wird.

Für die Vereinigten Staaten von Amerika

Für die Europäische Union

Sushan Demirjian

Lucian Cernat

Unterzeichnet in Washington, D.C. am 24. Oktober
2024.

Unterzeichnet in Brüssel am 5. November 2024.

Anlage A

Konformitätsbewertungsstelle der EG, die in die Liste der Konformitätsbewertungsstellen in der Spalte „Zugang der EG zum US-Markt“ in Abschnitt V des Sektoralen Anhangs über elektromagnetische Verträglichkeit aufgenommen wird

**Forschungsgesellschaft der FH Kärnten mbH (FgmbH)
Villacher Straße 1
9800 Spittal/Drau
ÖSTERREICH**



2024/2901

18.11.2024

DURCHFÜHRUNGSBESCHLUSS (EU) 2024/2901 DER KOMMISSION

vom 14. November 2024

zur Änderung des Durchführungsbeschlusses (EU) 2023/1602 über das Primärhändlernetz und die Festlegung von Zulassungskriterien für die Mandatierung von Syndikatsführern und Mitgliedern der Führungsgruppe für syndizierte Transaktionen für die Zwecke der Mittelaufnahmetätigkeiten der Kommission im Namen der Union und der Europäischen Atomgemeinschaft

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union,

gestützt auf den Vertrag zur Gründung der Europäischen Atomgemeinschaft,

gestützt auf die Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. September 2024 über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Union ⁽¹⁾, insbesondere auf Artikel 224 Absatz 2,

in Erwägung nachstehender Gründe:

- (1) Mit der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 werden in Artikel 163 Absatz 5 Buchstabe b die Vorschriften der genannten Verordnung für Finanzdienstleistungen im Zusammenhang mit der Ausgabe, dem Verkauf, dem Ankauf oder der Übertragung von Wertpapieren oder anderen Finanzierungsinstrumenten im Sinne der Richtlinie 2014/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽²⁾, die von der Kommission im Rahmen ihrer Anleihe- und Darlehenstätigkeiten in Anspruch genommen werden, an die für solche Dienstleistungen geltenden Vorschriften der Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽³⁾ angeglichen. Mit dieser Verordnung wird also die Praxis der Kommission beim Erwerb von Dienstleistungen, die für die Erbringung der für die eigenständige und wirksame Ausführung des Haushaltsplans der Union unerlässlichen Dienstleistungen erforderlich sind, an die Praxis der Mitgliedstaaten und anderen Organe bei derartigen Tätigkeiten angeglichen. Folglich finden die Vergabevorschriften der Union — mit Ausnahme der Grundsätze der Transparenz und der Gleichbehandlung — keine Anwendung auf Finanzdienstleistungen, die die Kommission zur Durchführung ihrer Anleihe- und Darlehenstätigkeiten erwirbt.
- (2) Eine Mandatierung als Syndikatsführer oder Mitglied der Führungsgruppe für syndizierte Transaktionen fällt in den Anwendungsbereich von Finanzdienstleistungen gemäß Artikel 163 Absatz 5 Buchstabe b der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 und steht in unmittelbarem Zusammenhang mit der Ausgabe von Schuldverschreibungen der Union. In Artikel 13 des Durchführungsbeschlusses (EU) 2023/1602 der Kommission ⁽⁴⁾ ist das Verfahren für die Auswahl von Primärhändlern für die Mandatierung als Syndikatsführer oder Mitglied der Führungsgruppe für syndizierte Transaktionen festgelegt. Gemäß Artikel 13 Absatz 1 des Durchführungsbeschlusses (EU) 2023/1602 erfolgt diese Auswahl auf der Grundlage eines besonderen Verhandlungsverfahrens im Einklang mit den Vergabevorschriften der Union. Artikel 13 Absatz 1 sollte aufgehoben werden, um der Ausnahme von den Vorschriften für die Vergabe öffentlicher Aufträge für Finanzdienstleistungen, die die Kommission für die Durchführung ihrer Anleihe- und Darlehenstätigkeiten erwirbt, Rechnung zu tragen.
- (3) Auf der Grundlage von Artikel 13 Absätze 2 bis 5 des Durchführungsbeschlusses (EU) 2023/1602 und der auf der Website der Kommission veröffentlichten und von jedem Primärhändler akzeptierten Allgemeinen Bedingungen wird die Kommission weiterhin transparente und objektive Verfahren für die Auswahl der Syndikate anwenden. Diese Verfahren werden auf der Grundlage von Verfahrenshandbüchern durchgeführt, in denen im Einzelnen festgelegt ist, wie die für die Auswahl eines Syndikats zuständigen Kommissionsdienststellen diese Verfahren durchzuführen haben. Daher wird das derzeitige stark strukturierte Verfahren für die Auswahl des Syndikats (und der Mitglieder der Führungsgruppe), wie es in diesem Beschluss und im internen Handbuch über syndizierte Transaktionen festgelegt ist, weiterhin angewandt, um bei den Verfahren für die Auswahl des Syndikats Transparenz und Gleichbehandlung sicherzustellen. Diese Auswahl wird nun außerhalb des Rechtsrahmens für die Vergabe öffentlicher Aufträge erfolgen, sodass Entscheidungen nicht durch strikte Bezugnahme auf die Vergabevorschriften begründet werden müssen.

⁽¹⁾ ABl. L, 2024/2509, 26.9.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj>.

⁽²⁾ Richtlinie 2014/65/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 15. Mai 2014 über Märkte für Finanzinstrumente sowie zur Änderung der Richtlinien 2002/92/EG und 2011/61/EU (AbL. L 173 vom 12.6.2014, S. 349, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/65/oj>).

⁽³⁾ Richtlinie 2014/24/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2014 über die öffentliche Auftragsvergabe und zur Aufhebung der Richtlinie 2004/18/EG (AbL. L 94 vom 28.3.2014, S. 65, ELI: <http://data.europa.eu/eli/dir/2014/24/oj>).

⁽⁴⁾ Durchführungsbeschluss (EU) 2023/1602 der Kommission vom 31. Juli 2023 über das Primärhändlernetz und die Festlegung von Zulassungskriterien für die Mandatierung von Syndikatsführern und Mitgliedern der Führungsgruppe für syndizierte Transaktionen für die Zwecke der Mittelaufnahmetätigkeiten der Kommission im Namen der Union und der Europäischen Atomgemeinschaft (AbL. L 196 vom 4.8.2023, S. 44, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2023/1602/oj).

- (4) Gemäß Artikel 163 Absatz 5 der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 sind die in der genannten Verordnung festgelegten Vorschriften zur Auftragsvergabe mit Ausnahme der Grundsätze der Transparenz und der Gleichbehandlung nicht auf Finanzdienstleistungen anwendbar. Dementsprechend würde das Verhandlungsverfahren ohne vorherige Veröffentlichung einer Vertragsbekanntmachung bei der Auswahl von Syndikatsführern und Mitgliedern der Führungsgruppe für eine syndizierte Transaktion nicht angewandt. Da die Primärhändler bei syndizierten Transaktionen aus Unionsmitteln vergütet werden, gelten die gemeinsamen Vorschriften, einschließlich der Bestimmungen über das Früherkennungs- und Ausschlusssystem, für die Mitglieder des Primärhändlernetzes weiterhin.
- (5) Die Mitgliedschaft im Primärhändlernetz begründet eine beständige, vertrauensvolle und dauerhafte Beziehung zwischen der EU und den Mitgliedern des Primärhändlernetzes. Eine derartige Beziehung setzt voraus, dass die Zulassungskriterien für die Mandatierung von Syndikatsführern oder Mitgliedern der Führungsgruppe für syndizierte Transaktionen durch die Erfüllung der von den Mitgliedern eingegangenen Verpflichtungen und zusätzlichen Zusagen fortlaufend eingehalten werden. Gleichzeitig sind die Mitglieder des Primärhändlernetzes beaufsichtigte und zugelassene Rechtsträger, die nach dem Unionsrecht und dem nationalen Recht einer sorgfältigen Prüfung durch die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten und der Union unterliegen.
- (6) Die Primärhändler sollten die Kommission unverzüglich über jede wesentliche Änderung des Status hinsichtlich ihrer Zulassung oder einer der Unterlagen, die sie im Rahmen des Antragsverfahrens zur Aufnahme in das Primärhändlernetz vorgelegt haben, bzw. über jede spätere Aktualisierung dieser Unterlagen unterrichten. Außerdem sollten die Primärhändler verpflichtet werden, der Kommission Fälle zu melden, die zu einer Ausschluss-situation führen könnten. Zusätzlich zu diesen Anforderungen einer unverzüglichen Mitteilung mussten die Primärhändler nach dem bisherigen System, das auf dem Verhandlungsverfahren ohne vorherige Veröffentlichung einer Vertragsbekanntmachung beruhte, jedes Jahr einen Teil ihrer Antragsunterlagen erneut einreichen. Die Beibehaltung dieser Praxis hätte neben der unverzüglichen Informationspflicht nur begrenzte Vorteile und wäre gleichzeitig mit einem hohen Dokumentationsaufwand verbunden. Um die Solidität und Zuverlässigkeit des Primärhändlernetzes sicherzustellen, sollten die Primärhändler aufgefordert werden, mindestens einmal jährlich zu bestätigen, dass die bei der Beantragung der Mitgliedschaft oder bei späteren Aktualisierungen vorgelegten Unterlagen weiterhin zutreffend sind, und die eingereichten Unterlagen mindestens alle drei Jahre zu erneuern, auch wenn keine wesentlichen Änderungen eingetreten sind.
- (7) Das Eintreten einer Ausschluss-situation gemäß Artikel 138 der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 in Bezug auf einen Primärhändler sollte entsprechend den darin festgelegten Vorschriften bewertet werden. Gleichzeitig sollte für die Zwecke der Bewertung einer tatsächlichen oder potenziellen Ausschluss-situation berücksichtigt werden, dass die fortdauernde Beziehung und das Gleichgewicht von Rechten und Pflichten des Primärhändlers sowie die enge Verbindung zwischen Primärhändlern und der Fähigkeit der Union zur Ausgabe von Schuldverschreibungen eine Situation darstellen, die mit einer fortdauernden rechtlichen Verpflichtung zwischen der Union und einem Begünstigten vergleichbar ist. In dieser Situation bleibt die rechtliche Verpflichtung bis zu ihrer Beendigung bestehen. In diesem Sinne ist es angemessen, die Zulassung eines Primärhändlers als Syndikatsführer oder Mitglied der Führungsgruppe weiterhin zu gestatten, wenn eine tatsächliche oder potenzielle Ausschluss-situation eintritt.
- (8) Da sich das derzeitige System der Aussetzung der Mitgliedschaft von Primärhändlern gemäß dem Durchführungsbeschluss (EU) 2023/1602 in der Praxis nicht bewährt hat, sollte es geändert und zweckmäßig gestaltet werden. Da die Primärhändler ihren Pflichten als Mitglieder des Primärhändlernetzes kontinuierlich nachkommen müssen, um weiterhin als Syndikatsführer und Mitglieder der Führungsgruppe für syndizierte Transaktionen zugelassen zu sein, hätte die Aussetzung der Mitgliedschaft eines Primärhändlers im Primärhändlernetz dieselbe Wirkung wie die Beendigung der Mitgliedschaft. Aus diesem Grund sollte das Verfahren der Aussetzung gesondert geregelt und auf Fälle ausgerichtet werden, in denen eine zeitkritische und ernsthafte Bedrohung für die finanziellen Interessen der Union vorliegen könnte, die nicht durch eine Bewertung und den Ausschluss eines Primärhändlers behoben werden kann. Den betreffenden Primärhändlern sollte Gelegenheit zur Stellungnahme und zur Erhebung von Einwänden gegeben werden. In Ausnahmefällen kann dies nach der Aussetzung erfolgen, die dann auf der Grundlage der von ihnen vorgelegten Informationen aufgehoben werden kann.
- (9) Im Falle einer Aussetzung oder eines Beschlusses zur Beendigung der Mitgliedschaft eines als Primärhändler zugelassenen Rechtsträgers, müsste die Kommission die Auswirkungen einer solchen Aussetzung oder Beendigung auf die Kontinuität der Geschäftstätigkeit des Primärhändlernetzes sowie die Verhältnismäßigkeit einer solchen Aussetzung oder Beendigung prüfen.

(10) Der Durchführungsbeschluss (EU) 2023/1602 sollte daher geändert werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Der Durchführungsbeschluss (EU) 2023/1602 wird wie folgt geändert:

1. Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe e Ziffer iii erhält folgende Fassung:

„iii) unterrichtet jeder Primärhändler die Kommission unverzüglich über alle gemäß den Artikeln 137 bis 148 der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 des Europäischen Parlaments und des Rates (*) relevanten Urteile oder Verwaltungsentscheidungen, die eine zuständige Behörde eines Mitgliedstaats im Zusammenhang mit seiner Tätigkeit als Kreditinstitut oder Wertpapierfirma gegen ihn erlassen hat, selbst wenn sie noch nicht rechtskräftig sind, sowie über die Einleitung von Ermittlungen oder Verfahren im Zusammenhang mit einer der in Artikel 138 Absatz 1 Buchstabe d der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 aufgeführten Straftaten;

(*) Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. September 2024 über die Haushaltsordnung für den Gesamthaushaltsplan der Union (ABl. L, 2024/2509, 26.9.2024, ELI: <http://data.europa.eu/eli/reg/2024/2509/oj>).“

2. Artikel 7 Buchstabe d Ziffer ii erhält folgende Fassung:

„ii) Pensionsgeschäfte im Sinne des Artikels 3 Absatz 9 der Verordnung (EU) 2015/2365 des Europäischen Parlaments und des Rates ⁽¹⁾, sofern diese Transaktionen zur Stützung der Liquidität am Sekundärmarkt durchgeführt werden;“

3. Artikel 13 wird wie folgt geändert:

i) Absatz 1 erhält folgende Fassung:

„(1) Bei der Auswahl der Syndikate sind die Grundsätze der Transparenz und der Gleichbehandlung gemäß Artikel 163 Absatz 5 Buchstabe b der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 zu beachten.“

ii) Absatz 6 erhält folgende Fassung:

„(6) Die Kommission kann Primärhändler aufgrund der Marktgegebenheiten und im Hinblick auf die Gewährleistung der optimalen Durchführung einer bestimmten Transaktion auffordern, neben ihrem Mandat als Syndikatsführer oder -mitführer auch ihr Interesse an einer Mandatierung als Mitglied der Führungsgruppe einer syndizierten Transaktion zu bekunden. Die Kommission kann entweder alle Primärhändler, die gemäß Artikel 9 dieses Beschlusses infrage kommen, oder eine Untergruppe von ihnen in alphabetischer Reihenfolge unter Anwendung eines Rotationsverfahrens auffordern. Eine solche Aufforderung wird für mindestens eine syndizierte Transaktion innerhalb des Zeitraums in Betracht gezogen, der von einem gemäß Artikel 4 des Durchführungsbeschlusses (EU, Euratom) 2023/2825 (*) der Kommission aufgestellten Finanzierungsplan abgedeckt wird.

(*) Durchführungsbeschluss (EU, Euratom) 2023/2825 der Kommission vom 12. Dezember 2023 zur Festlegung der Modalitäten für die Verwaltung und Durchführung der Mittelaufnahme- und Schuldenmanagementtransaktionen der Union im Rahmen der diversifizierten Finanzierungsstrategie und damit verbundener Darlehenstransaktionen (ABl. L, 2023/2825, 18.12.2023, ELI: http://data.europa.eu/eli/dec_impl/2023/2825/oj).“

4. Artikel 15 Absatz 4 erhält folgende Fassung:

„(4) Zur Durchführung der jährlichen Überprüfung werden die Primärhändler aufgefordert, gegenüber der Kommission in eigener Verantwortung zu erklären, dass sie nach wie vor alle in Artikel 4 festgelegten Zulassungskriterien für die Mitgliedschaft erfüllen und dass alle von den Primärhändlern im Rahmen des Antragsverfahrens zur Mitgliedschaft oder bei einer späteren Aktualisierung vorgelegten Unterlagen nach wie vor zutreffend sind.“

5. Folgender Artikel 16a wird eingefügt:

„Artikel 16a

Überwachung und Aussetzung

(1) Die Primärhändler erneuern die der Kommission im Rahmen ihres Antragsverfahrens vorgelegten Informationen regelmäßig, mindestens jedoch alle drei Jahre.

(2) Ein Primärhändler, der sich in einer Ausschlussituation befindet, bleibt während der Bewertung durch den bevollmächtigten Anweisungsbefugten, ob der Primärhändler gemäß Artikel 138 der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 auszuschließen ist, weiterhin als Syndikatsführer oder Mitglied der Führungsgruppe für syndizierte Transaktionen zugelassen.

(3) Die Kommission kann die Mandatierung von Primärhändlern als Syndikatsführer oder Mitglied der Führungsgruppe für syndizierte Transaktionen aussetzen, wenn ihre Auswahl für die Ausführung von Unionsmitteln eine ernsthafte und unmittelbare Gefahr für die finanziellen Interessen der Union darstellen würde. Die Kommission unterrichtet den betreffenden Primärhändler so bald wie möglich über die Gründe für ihre Aussetzungsentscheidung und räumt ihm vor Erlass der endgültigen Aussetzungsentscheidung eine Frist von mindestens drei Tagen zur Stellungnahme ein. In Ausnahmefällen kann die Kommission eine Aussetzungsentscheidung erlassen und dem betreffenden Primärhändler die Möglichkeit einräumen, anschließend Stellung zu nehmen und Einwände zu erheben.“

6. Artikel 17 erhält folgende Fassung:

„Artikel 17

Beendigung der Mitgliedschaft im Primärhändlernetz

(1) Die Kommission beendet die Mitgliedschaft eines Primärhändlers im Primärhändlernetz, wenn einer der folgenden Fälle eintritt:

- a) der Primärhändler erfüllt nicht mehr die in Artikel 4 genannten Bedingungen;
- b) Nichterfüllung der Pflichten gemäß Artikel 5 Buchstabe c.

(2) Für die Beendigung nach Absatz 1 gilt folgendes Verfahren:

- a) Der Primärhändler wird durch eine Mitteilung aufgefordert, innerhalb einer Frist von mindestens 7 Tagen ab Eingang der Mitteilung Stellung zu nehmen.
- b) Die Entscheidung über die Beendigung ist dem Primärhändler mitzuteilen und wird am ersten Arbeitstag nach dem Datum der Mitteilung wirksam.

(3) Die Kommission kann die Mitgliedschaft eines Primärhändlers im Primärhändlernetz in folgenden Fällen beenden:

- a) Nichterfüllung der Pflichten gemäß Artikel 5 Buchstaben a, b, d, e und f;
- b) der Primärhändler ist von einem Ausschluss gemäß den Artikeln 137 bis 148 der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 betroffen.

(4) Für die in Absatz 3 genannten Fälle gilt folgendes Verfahren:

- a) Der betreffende Primärhändler erhält eine Mitteilung, in der die Gründe für die Feststellung der Nichteinhaltung dargelegt werden, in der er zur Abgabe einer Stellungnahme und zur Erläuterung der von ihm erwogenen Maßnahmen zur Wiederherstellung und/oder Sicherstellung der Einhaltung der einschlägigen Kriterien und/oder Pflichten aufgefordert wird und in der ihm eine Frist zur Abgabe einer Stellungnahme gesetzt wird, die mindestens sieben Tage ab dem Eingang der Mitteilung beim Primärhändler betragen muss.
- b) Unter Berücksichtigung etwaiger übermittelter Stellungnahmen und der gegebenenfalls mitgeteilten Abhilfemaßnahmen kann die Entscheidung getroffen werden, die Mitgliedschaft des nicht konformen Primärhändlers im Primärhändlernetz zu beenden.
- c) In der Entscheidung über die Beendigung sind die Gründe anzugeben, auf denen die Beendigung beruht.
- d) Die Entscheidung über die Beendigung wird am ersten Arbeitstag nach dem Datum der Mitteilung an den auszuschließenden Primärhändler wirksam.

(5) Die Beendigung der Mitgliedschaft im Primärhändlernetz gemäß den Absätzen 1 bis 4 dieses Artikels oder die Kündigung der Mitgliedschaft im Primärhändlernetz gemäß Artikel 7 Buchstabe e haben keine Auswirkungen auf die Rechte und Pflichten des betreffenden Primärhändlers in Bezug auf Verträge, die vor dem Datum geschlossen wurden, an dem der Ausschluss, die Aussetzung oder die Kündigung wirksam wurden.

(6) Die Beendigung der Mitgliedschaft des Primärhändlers im Primärhändlernetz hindert diesen nicht daran, erneut einen Antrag auf Mitgliedschaft im Primärhändlernetz zu stellen und als Mitglied des Primärhändlernetzes erneut zugelassen zu werden, wenn die Gründe für die Beendigung nicht mehr vorliegen und vollständig behoben sind. Wird die Mitgliedschaft im Primärhändlernetz aufgrund eines Ausschlusses gemäß den Artikeln 137 bis 148 der Verordnung (EU, Euratom) 2024/2509 beendet, ist während der Dauer des Ausschlusses keine erneute Antragstellung möglich. Artikel 14 findet auf jede erneute Antragstellung Anwendung.“

Artikel 2

Dieser Beschluss tritt am Tag seiner Veröffentlichung im *Amtsblatt der Europäischen Union* in Kraft.

Brüssel, den 14. November 2024

Für die Kommission
Die Präsidentin
Ursula VON DER LEYEN



2024/90724

18.11.2024

Berichtigung der Delegierten Verordnung (EU) 2023/707 der Kommission vom 19. Dezember 2022 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008 in Bezug auf die Gefahrenklassen und die Kriterien für die Einstufung, Kennzeichnung und Verpackung von Stoffen und Gemischen

(Amtsblatt der Europäischen Union L 93 vom 31. März 2023)

Seite 8, Erwägungsgrund 10 Satz 2:

Anstatt: „Deshalb sollten zwei Kategorien von endokrinen Disruptoren festgelegt werden: bekannte oder vermeintliche endokrine Disruptoren (Kategorie 1) und Stoffe, die in dem Verdacht stehen, endokrine Disruptoren zu sein (Kategorie 2), jeweils mit Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und auf die Umwelt.“

muss es heißen: „Deshalb sollten zwei Kategorien von endokrinen Disruptoren festgelegt werden: bekannte oder wahrscheinliche endokrine Disruptoren (Kategorie 1) und Stoffe, die in dem Verdacht stehen, endokrine Disruptoren zu sein (Kategorie 2), jeweils mit Auswirkungen auf die menschliche Gesundheit und auf die Umwelt.“

Seite 11, Anhang I Nummer 1 zur Anfügung von Abschnitt 3.11 in Anhang I Teil 3 der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008, Abschnitt 3.11.1.1 Buchstabe e:

Anstatt: „e) ‚biologisch plausibler Zusammenhang‘ bezeichnet die Korrelation zwischen einer endokrinen Aktivität und einer schädlichen Wirkung aufgrund von biologischen Prozessen, wobei aufgrund derzeitiger wissenschaftlicher Erkenntnisse vom Bestehen dieser Korrelation auszugehen ist.“

muss es heißen: „e) ‚biologisch plausibler Zusammenhang‘ bezeichnet die Korrelation zwischen einer endokrinen Aktivität und einer schädlichen Wirkung aufgrund von biologischen Prozessen, sofern sich diese Korrelation mit den vorhandenen wissenschaftlichen Erkenntnissen im Einklang befindet.“

Seite 11, Anhang I Nummer 1 zur Anfügung von Abschnitt 3.11 in Anhang I Teil 3 der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008, Abschnitt 3.11.1.2.1:

Anstatt: „3.11.1.2.1. Bei Stoffen und Gemischen, die die Kriterien für endokrine Disruptoren mit Wirkung auf die menschliche Gesundheit in Anbetracht der Nachweise gemäß der Tabelle 3.11.1 erfüllen, ist davon auszugehen, dass es sich um bekannte, vermeintliche oder mutmaßliche endokrine Disruptoren mit Wirkung auf die menschliche Gesundheit handelt, es sei denn, es wurde schlüssig nachgewiesen, dass die schädliche Wirkung beim Menschen nicht zum Tragen kommt.“

muss es heißen: „3.11.1.2.1. Bei Stoffen und Gemischen, die die Kriterien für endokrine Disruptoren mit Wirkung auf die menschliche Gesundheit basierend auf den Nachweisen gemäß der Tabelle 3.11.1 erfüllen, ist davon auszugehen, dass es sich um bekannte, wahrscheinliche oder vermutete endokrine Disruptoren mit Wirkung auf die menschliche Gesundheit handelt, es sei denn, es wurde schlüssig nachgewiesen, dass die schädliche Wirkung beim Menschen nicht zum Tragen kommt.“

Seite 12, Anhang I Nummer 1 zur Anfügung von Abschnitt 3.11 in Anhang I Teil 3 der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008, Abschnitt 3.11.2.1 Tabelle 3.11.1 Zeile 2 Spalte 2 Absatz 1:

Anstatt: „Bekannte oder vermeintliche endokrine Disruptoren mit Wirkung auf die menschliche Gesundheit“

muss es heißen: „Bekannte oder wahrscheinliche endokrine Disruptoren mit Wirkung auf die menschliche Gesundheit“.

Seite 16, Anhang I Nummer 2 zur Anfügung von Abschnitten 4.2, 4.3 und 4.4 in Anhang I Teil 4 der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008, Abschnitt 4.2.1.1 Buchstabe e:

anstatt: „e) ‚biologisch plausibler Zusammenhang‘ bezeichnet die Korrelation zwischen einer endokrinen Aktivität und einer schädlichen Wirkung aufgrund von biologischen Prozessen, wobei aufgrund derzeitiger wissenschaftlicher Erkenntnisse vom Bestehen dieser Korrelation auszugehen ist.“

muss es heißen: „e) ‚biologisch plausibler Zusammenhang‘ bezeichnet die Korrelation zwischen einer endokrinen Aktivität und einer schädlichen Wirkung aufgrund von biologischen Prozessen, sofern sich diese Korrelation mit den vorhandenen wissenschaftlichen Erkenntnissen im Einklang befindet.“

Seite 16, Anhang I Nummer 2 zur Anfügung von Abschnitten 4.2, 4.3 und 4.4 in Anhang I Teil 4 der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008, Abschnitt 4.2.1.2.1:

Anstatt: „4.2.1.2.1. Bei Stoffen und Gemischen, die die Kriterien für endokrine Disruptoren mit Wirkung auf die Umwelt in Anbetracht der Nachweise gemäß der Tabelle 4.2.1 erfüllen, ist davon auszugehen, dass es sich um bekannte, vermeintliche oder mutmaßliche endokrine Disruptoren mit Wirkung auf die Umwelt handelt, es sei denn, es wurde schlüssig nachgewiesen, dass die festgestellte schädliche Wirkung auf der Ebene der Population oder der Subpopulation nicht zum Tragen kommt.“

muss es heißen: „4.2.1.2.1. Bei Stoffen und Gemischen, die die Kriterien für endokrine Disruptoren mit Wirkung auf die Umwelt basierend auf den Nachweisen gemäß der Tabelle 4.2.1 erfüllen, ist davon auszugehen, dass es sich um bekannte, wahrscheinliche oder vermutete endokrine Disruptoren mit Wirkung auf die Umwelt handelt, es sei denn, es wurde schlüssig nachgewiesen, dass die festgestellte schädliche Wirkung auf der Ebene der Population oder der Subpopulation nicht zum Tragen kommt.“

Seite 16, Anhang I Nummer 2 zur Anfügung von Abschnitten 4.2, 4.3 und 4.4 in Anhang I Teil 4 der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008, Abschnitt 4.2.2.1 Tabelle 4.2.1 Zeile 2 Spalte 2 Absatz 1:

Anstatt: „Bekannte oder vermeintliche endokrine Disruptoren mit Wirkung auf die Umwelt“

muss es heißen: „Bekannte oder wahrscheinliche endokrine Disruptoren mit Wirkung auf die Umwelt“.

Seite 16, Anhang I Nummer 2 zur Anfügung von Abschnitten 4.2, 4.3 und 4.4 in Anhang I Teil 4 der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008, Abschnitt 4.2.2.1 Tabelle 4.2.1 Zeile 2 Spalte 2 Absatz 4:

Anstatt: „Liegen jedoch Informationen vor, die die Relevanz der schädlichen Wirkung auf das Hormonsystem, die auf der Ebene der Population oder der Teilpopulation festgestellt wurde, ernsthaft infrage stellen, kann die Einstufung in Kategorie 2 geeigneter erscheinen.“

muss es heißen: „Liegen jedoch Informationen vor, die die Relevanz der schädlichen Wirkung, die auf der Ebene der Population oder der Teilpopulation festgestellt wurde, ernsthaft infrage stellen, kann die Einstufung in Kategorie 2 geeigneter erscheinen.“

Seite 24, Anhang I Nummer 2 zur Anfügung von Abschnitten 4.2, 4.3 und 4.4 in Anhang I Teil 4 der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008, Abschnitt 4.3.4.1 Tabelle 4.3.1 Zeile 4 Spalte 2:

Anstatt: „EUH440: Anreicherung in der Umwelt und in lebenden Organismen einschließlich Menschen“

muss es heißen: „EUH440: Reichert sich in der Umwelt und in lebenden Organismen, einschließlich Menschen, an“.

Seite 24, Anhang I Nummer 2 zur Anfügung von Abschnitten 4.2, 4.3 und 4.4 in Anhang I Teil 4 der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008, Abschnitt 4.3.4.1 Tabelle 4.3.1 Zeile 4 Spalte 3:

Anstatt: „EUH441: Starke Anreicherung in der Umwelt und in lebenden Organismen einschließlich Menschen“

muss es heißen: „EUH441: Reichert sich stark in der Umwelt und in lebenden Organismen, einschließlich Menschen, an“

Seite 25, Anhang I Nummer 2 zur Anfügung von Abschnitten 4.2, 4.3 und 4.4 in Anhang I Teil 4 der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008, Abschnitt 4.4.2.1.2:

Anstatt: „4.4.2.1.2. *Mobilität*

Ein Stoff erfüllt das Mobilitätskriterium (M), wenn der Wert von $\log K_{oc}$ unter 3 liegt. Bei ionisierenden Stoffen gilt das Mobilitätskriterium als erfüllt, wenn der niedrigste Wert von $\log K_{oc}$ bei einem pH-Wert zwischen 4 und 9 unter 3 liegt.“

muss es heißen: „4.4.2.1.2. *Mobilität*

Ein Stoff erfüllt das Mobilitätskriterium (M), wenn der $\log K_{oc}$ -Wert unter 3 liegt. Bei ionisierbaren Stoffen gilt das Mobilitätskriterium als erfüllt, wenn der niedrigste $\log K_{oc}$ -Wert bei einem pH-Wert zwischen 4 und 9 unter 3 liegt.“

Seite 25, Anhang I Nummer 2 zur Anfügung von Abschnitten 4.2, 4.3 und 4.4 in Anhang I Teil 4 der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008, Abschnitt 4.4.2.2.2:

Anstatt: „4.4.2.2.2. *Mobilität*

Ein Stoff erfüllt das Kriterium ‚sehr mobil‘ (vM), wenn der Wert von $\log K_{oc}$ unter 2 liegt. Bei ionisierenden Stoffen gilt das Mobilitätskriterium als erfüllt, wenn der niedrigste Wert von $\log K_{oc}$ bei einem pH-Wert zwischen 4 und 9 unter 2 liegt.“

muss es heißen: „4.4.2.2.2. *Mobilität*

Ein Stoff erfüllt das Kriterium ‚sehr mobil‘ (vM), wenn der $\log K_{oc}$ -Wert unter 2 liegt. Bei ionisierbaren Stoffen gilt das Mobilitätskriterium als erfüllt, wenn der niedrigste $\log K_{oc}$ -Wert bei einem pH-Wert zwischen 4 und 9 unter 2 liegt.“

Seite 30, Anhang III zur Änderung des Anhangs III Teil 1 der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008, Nummer 1:

Anstatt: „1. Die folgenden Buchstaben b und c werden eingefügt:

- .c) Wird der Gefahrenhinweis EUH441 ‚Starke Anreicherung in der Umwelt und in lebenden Organismen einschließlich Menschen‘ zugeordnet, kann der Gefahrenhinweis EUH440 ‚Anreicherung in der Umwelt und in lebenden Organismen einschließlich Menschen‘ entfallen.
- d) Wird der Gefahrenhinweis EUH451 ‚Kann sehr lang anhaltende und diffuse Verschmutzung von Wasserressourcen verursachen‘ zugeordnet, kann der Gefahrenhinweis EUH450 ‚Kann lang anhaltende und diffuse Verschmutzung von Wasserressourcen verursachen‘ entfallen.“

muss es heißen: „1. Die folgenden Buchstaben c und d werden eingefügt:

- .c) Wird der Gefahrenhinweis EUH441 ‚Reichert sich stark in der Umwelt und in lebenden Organismen, einschließlich Menschen, an‘ zugeordnet, kann der Gefahrenhinweis EUH440 ‚Reichert sich in der Umwelt und in lebenden Organismen, einschließlich Menschen, an‘ entfallen.
- d) Wird der Gefahrenhinweis EUH451 ‚Kann sehr lang anhaltende und diffuse Verschmutzung von Wasserressourcen verursachen‘ zugeordnet, kann der Gefahrenhinweis EUH450 ‚Kann lang anhaltende und diffuse Verschmutzung von Wasserressourcen verursachen‘ entfallen.“

Seite 34, Anhang III Nummer 3 zur Anfügung von Zeilen in der Tabelle 1.3 des Anhangs III Teil 1 der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008, Rubrik „EUH 440“ Zeile 6 Spalte 3:

Anstatt: „Anreicherung in der Umwelt und in lebenden Organismen einschließlich Menschen“

muss es heißen: „Reichert sich in der Umwelt und in lebenden Organismen, einschließlich Menschen, an“.

Seite 35, Anhang III Nummer 3 zur Anfügung von Zeilen in der Tabelle 1.3 des Anhangs III Teil 1 der Verordnung (EG) Nr. 1272/2008, Rubrik „EUH 441“ Zeile 6 Spalte 3:

Anstatt: „Starke Anreicherung in der Umwelt und in lebenden Organismen einschließlich Menschen“

muss es heißen: „Reichert sich stark in der Umwelt und in lebenden Organismen, einschließlich Menschen, an“.



Berichtigung der Durchführungsverordnung (EU) 2024/2694 der Kommission vom 17. Oktober 2024 zur Genehmigung des Inverkehrbringens von Magnesium-L-Threonat als neuartiges Lebensmittel und zur Änderung der Durchführungsverordnung (EU) 2017/2470

(Amtsblatt der Europäischen Union L, 2024/2694, 18. Oktober 2024)

Seite 4, Anhang, Nummer 1, dritte Spalte der Tabelle, Überschrift:

Anstatt: „Höchstgehalt“

muss es heißen: „Höchstgehalt an Mg“.
