Sammlung der Rechtsprechung

URTEIL DES GERICHTS (Achte Kammer)

15. Januar 2015 *

„Staatliche Beihilfen — Beihilfe zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten — Geplante Umstrukturierungsbeihilfen der französischen Behörden zugunsten der SeaFrance SA — Kapitalaufstockung und Darlehen der SNCF für SeaFrance — Beschluss, mit dem die Beihilfen für mit dem Binnenmarkt unvereinbar erklärt werden — Begriff der staatlichen Beihilfe — Kriterium des privaten Kapitalgebers — Leitlinien für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten“

In der Rechtssache T-1/12

Französische Republik, zunächst vertreten durch E. Belliard, G. de Bergues und J. Gstalter, dann durch G. de Bergues, D. Colas und J. Bousin als Bevollmächtigte,

Klägerin,

gegen

Europäische Kommission, vertreten durch V. Di Bucci, B. Stromsky und T. Maxian Rusche als Bevollmächtigte,

Beklagte,

wegen Nichtigerklärung des Beschlusses 2012/397/EU der Kommission vom 24. Oktober 2011 über die staatliche Beihilfe SA 32600 (2011/C) – Frankreich – Beihilfe zur Umstrukturierung von SeaFrance SA durch die SNCF (ABl. 2012, L 195, S. 1)

erlässt

DAS GERICHT (Achte Kammer)

unter Mitwirkung des Präsidenten D. Gratsias, der Richterin M. Kancheva und des Richters C. Wetter (Berichterstatter),

Kanzler: J. Weychert, Verwaltungsrätin,

aufgrund des schriftlichen Verfahrens und auf die mündliche Verhandlung vom 19. Juni 2014

folgendes

* Verfahrenssprache: Französisch.

Urteil

Vorgeschichte des Rechtsstreits

1 Mit dem Beschluss 2012/397/EU vom 24. Oktober 2011 über die staatliche Beihilfe SA 32600 (2011/C) – Frankreich – Beihilfe zur Umstrukturierung von SeaFrance SA durch die SNCF (ABl. 2012, L 195, S. 1) (im Folgenden: angefochtener Beschluss) hat die Europäische Kommission die von der Französischen Republik zugunsten der SeaFrance SA durchgeführte bzw. geplante Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfe für mit dem Binnenmarkt unvereinbar erklärt.

2 Das mittlerweile aufgelöste Unternehmen SeaFrance war eine Aktiengesellschaft französischen Rechts, die zu 100 % von der SNCF Participations SA, der Holding-Gesellschaft der SNCF-Gruppe, gehalten wurde, die wiederum zu 100 % dem Établissement public industriel et commercial Société nationale des chemins de fer français, der französischen staatlichen Eisenbahngesellschaft (im Folgenden: SNCF), gehört. SeaFrance beförderte Passagiere und Fracht zwischen den Häfen von Calais (Frankreich) und Dover (Vereinigtes Königreich). SeaFrance betrieb damals sechs Schiffe. Im Dezember 2009 beschäftigte sie 1 550 Personen, im August 2010 hatte sie 1 100 Beschäftigte.

3 Seit 2008 verschlechterte sich die finanzielle Situation von SeaFrance nachhaltig, insbesondere aufgrund ungünstiger Konjunkturverhältnisse, die durch eine starke Instabilität des Wechselkurses Euro/Pfund Sterling, einen steigenden Ölpreis und einen erheblichen Rückgang bei der Passagier- und Frachtbeförderung über den Ärmelkanal gekennzeichnet waren. Diese äußeren Umstände wurden durch interne Schwierigkeiten von SeaFrance verschärft, die insbesondere auf Überkapazitäten und ein hohes Personalkosten-Umsatz-Verhältnis zurückgingen. Mehrere Arbeitskämpfe im Jahr 2010 verschlimmerten die Lage der Gesellschaft weiter.

4 Im April 2010 wurde SeaFrance zum Sanierungsverfahren (procédure de sauvegarde) zugelassen, das am 30. Juni 2010 in das gerichtliche Reorganisationsverfahren (procédure de redressement judiciaire) übergeführt wurde. Aus dem angefochtenen Beschluss geht hervor, dass im Rahmen dieses Verfahrens drei Angebote beim Tribunal de commerce de Paris (Frankreich) eingereicht wurden, um die Geschäftstätigkeit durch eine völlige oder teilweise Übernahme der Vermögenswerte von SeaFrance aufrechtzuerhalten. Das erste, gemeinsam von zwei im Bereich des Seetransports tätigen Unternehmen vorgelegte Angebot sah vor, drei Schiffe und 460 Beschäftigte zum symbolischen Preis von drei Euro zu übernehmen. Das zweite, von einer Gewerkschaft vorgelegte Angebot sah vor, die gesamte Belegschaft beizubehalten, die Schiffe von SeaFrance zum symbolischen Preis von einem Euro zu erwerben und die Negativpositionen des Unternehmens nicht zu übernehmen. Zum dritten, von einem Unternehmen des Seeverkehrssektors vorgelegten Angebot sind im angefochtenen Beschluss keine Einzelheiten enthalten. Keines dieser Angebote wurde von den Insolvenzverwaltern von SeaFrance für zulänglich gehalten (Erwägungsgründe 10 bis 15 des angefochtenen Beschlusses).

5 Nachdem am 24. Oktober 2011 der angefochtene Beschluss ergangen war, eröffnete das Tribunal de commerce de Paris am 16. November 2011 gegenüber SeaFrance das Verfahren der gerichtlichen Liquidation. Im Rahmen dieses Verfahrens wurde eine erneute Ausschreibung für die Übernahme der Vermögensgegenstände und der Geschäftstätigkeit von SeaFrance durchgeführt, aber das einzige daraufhin abgegebene Angebot wurde von den Insolvenzverwaltern von SeaFrance für unzulänglich gehalten. Die Vermögensgegenstände von SeaFrance wurden daher liquidiert und schließlich auf die Gesellschaft Eurotunnel übertragen.

6 Die SNCF unterstützte SeaFrance seit Beginn des Jahres 2009 mit verschiedenen Beihilfemaßnahmen. Zunächst schloss die SNCF mit SeaFrance im Februar 2009 eine Liquiditätsvereinbarung, die im Februar 2010 verlängert wurde. Außerdem gewährte sie SeaFrance am 15. Juli 2010 ein Darlehen in

Höhe von [*vertraulich*] [1] Mio. Euro, um dieser die Ausübung einer Kaufoption auf ihr Schiff *Berlioz* und die Sicherung des Eigentums an diesem Vermögensgegenstand zu ermöglichen.

7 Sodann stellte die SNCF SeaFrance eine Kreditlinie von [*vertraulich*] Mio. Euro zur Verfügung. Diese Maßnahme wurde der Kommission am 12. Juli 2010 von den französischen Behörden als Rettungsbeihilfe im Sinne der Leitlinien der Gemeinschaft für staatliche Beihilfen zur Rettung und Umstrukturierung von Unternehmen in Schwierigkeiten (ABl. 2004, C 244, S. 2, im Folgenden: Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen) gemeldet und von der Kommission mit dem Beschluss C (2010) 5837 vom 18. August 2010 über die staatliche Beihilfe N 309/2010 – Frankreich gebilligt.

8 Am 18. Februar 2011 meldeten die französischen Behörden der Kommission schließlich gemäß den Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen eine geplante Umstrukturierungsbeihilfe zugunsten von SeaFrance, verbunden mit einem Umstrukturierungsplan. Der Umstrukturierungsplan sah u. a. eine Verringerung der Kapazitäten von sechs auf vier Schiffe, eine Umstellung des Angebots an Überfahrten in Form einer Verringerung der Zahl jährlicher Überfahrten um fast 30 % und den Abbau von 725 Stellen zur Begrenzung des Personalkosten-Umsatz-Verhältnisses vor. Diese Umstrukturierung sollte hauptsächlich durch eine staatliche Beihilfe in Form einer vollständig von SNCF Participations gezeichneten Aufstockung des Kapitals von SeaFrance um 223 Mio. Euro finanziert werden.

9 Am 6. April 2011 legte ein Konkurrent von SeaFrance bei der Kommission Beschwerde gegen die Beihilfe zu ihrer Umstrukturierung ein. Am 22. Juni 2011 teilte die Kommission den französischen Behörden ihren Beschluss mit, zum einen in Bezug auf die am 18. Februar 2011 gemeldete Beihilfe zur Umstrukturierung von SeaFrance und zum anderen in Bezug auf die von der SNCF zuvor ergriffenen Maßnahmen, nämlich die 2009 getroffene Liquiditätsvereinbarung und das am 15. Juli 2010 gewährte Darlehen in Höhe von [*vertraulich*] Mio. Euro, das förmliche Prüfverfahren gemäß Art. 108 Abs. 2 AEUV zu eröffnen (im Folgenden: Beschluss über die Eröffnung des förmlichen Prüfverfahrens). Mit der Veröffentlichung einer Zusammenfassung dieses Beschlusses im *Amtsblatt der Europäischen Union* vom 14. Juli 2011 (ABl. C 208, S. 8) forderte sie außerdem die Beteiligten gemäß Art. 108 Abs. 2 AEUV zur Stellungnahme auf.

10 Mit Schreiben vom 14. Juli, 22. Juli und 19. August 2011 äußerten sich die französischen Behörden gegenüber der Kommission zunächst zu den im Beschluss über die Eröffnung des förmlichen Prüfverfahrens formulierten Bedenken, zur Beschwerde und zu den Stellungnahmen der Beteiligten.

11 Anschließend übermittelten die französischen Behörden der Kommission mit Schreiben vom 12. September 2011 einen geänderten Umstrukturierungsplan. Dieser Plan sah u. a. den Verkauf eines zusätzlichen Schiffes, einen Abbau der Belegschaft um insgesamt 922 Beschäftigte, eine größere Verringerung der Zahl der Überfahrten und eine zu zusätzlichen Einsparungen führende Umstellung der Verkaufs- und Vermarktungstätigkeiten vor. Um den im Beschluss über die Eröffnung des förmlichen Prüfverfahrens von der Kommission formulierten Bedenken hinsichtlich der Unzulänglichkeit und Ungewissheit des Eigenbeitrags von SeaFrance zur Finanzierung ihrer Umstrukturierung Rechnung zu tragen, sah dieser Plan zudem eine Neugestaltung der Maßnahmen zur Finanzierung der Umstrukturierung vor: Die Aufstockung des Kapitals von SeaFrance sollte auf 166,3 Mio. Euro beschränkt und durch ein Darlehen in Höhe von 99,8 Mio. Euro zur Finanzierung der Umstrukturierung ergänzt werden. Ein weiteres Darlehen in Höhe von [*vertraulich*] Mio. Euro war ebenfalls vorgesehen. Es sollte das bestehende, das Schiff *Molière* betreffende Darlehen ersetzen, um die vorzeitige Ausübung der Kaufoption für dieses Schiff zu ermöglichen. Durch die vorzeitige Ausübung der Option sollte SeaFrance bereits Ende des Jahres [*vertraulich*] statt Ende des Jahres [*vertraulich*] das vollständige Eigentum an diesem Vermögensgegenstand erwerben können. Beide Darlehen sollten zu einem Zinssatz von 6,05 % für zwölf Jahre bei gleichbleibenden Kapitalrückzahlungsraten gewährt werden.

1 — Vertrauliche Angaben unkenntlich gemacht.

12 Mit Schreiben vom 3. Oktober 2011 übermittelten die französischen Behörden der Kommission schließlich eine neue Fassung des geänderten Umstrukturierungsplans. In dieser neuen Fassung wurde zum einen der Darlehensbetrag von 99,8 Mio. Euro auf 99,7 Mio. Euro gesenkt und zum anderen der Zinssatz der beiden im geänderten Umstrukturierungsplan vorgesehenen Darlehen von 6,05 % auf 8,55 % erhöht.

13 Am 24. Oktober 2011 erließ die Kommission den angefochtenen Beschluss und stellte ihn den französischen Behörden am selben Tag zu. In den Erwägungsgründen 16 und 17 dieses Beschlusses führt die Kommission aus, dass er zum einen die im geänderten Umstrukturierungsplan vorgesehenen Maßnahmen, nämlich die Aufstockung des Kapitals von SeaFrance und die beiden Darlehen über 99,7 Mio. Euro und [*vertraulich*] Mio. Euro und zum anderen die mit ihrem Beschluss vom 18. August 2010 gebilligte Rettungsbeihilfe betreffe. Dieser Beschluss erfasst dagegen weder die Liquiditätsvereinbarung zwischen der SNCF und SeaFrance noch das Darlehen, das SeaFrance zur Ausübung der Option auf das Schiff *Berlioz* erhalten hatte (siehe oben, Rn. 6); sie sind Gegenstand eines am 22. Juni 2011 eröffneten weiteren Prüfverfahrens gemäß Art. 108 Abs. 2 AEUV.

14 Der verfügende Teil des angefochtenen Beschlusses sieht u. a. Folgendes vor:

„*Artikel 1*

Die Kapitalaufstockung in Höhe von 166,3 Mio. [Euro], das Darlehen mit 99,7 Mio. [Euro] und das Darlehen mit [*vertraulich*] Mio. [Euro], die [Frankreich] über die SNCF als Umstrukturierungsbeihilfe dem Unternehmen SeaFrance zu gewähren beabsichtigt, stellen Beihilfen im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV dar und sind mit dem Binnenmarkt unvereinbar.

Artikel 2

Das von Frankreich über die SNCF dem Unternehmen SeaFrance als Rettungsbeihilfe gewährte Darlehen, das Gegenstand des Beschlusses der Kommission vom 18. August 2010 ist, stellt eine mit dem Binnenmarkt unvereinbare Beihilfe dar.

Artikel 3

1. Frankreich – bzw. die staatliche Eisenbahngesellschaft SNCF – ist verpflichtet, die unter Artikel 2 genannte Beihilfe, einschließlich der bis zum Tag der Bekanntgabe dieses Beschlusses noch nicht entrichteten fälligen vertraglichen Zinsen, vom Begünstig[t]en zurückzufordern.

…“

Verfahren und Anträge der Parteien

15 Mit Klageschrift, die am 2. Januar 2012 bei der Kanzlei des Gerichts eingegangen ist, hat die Französische Republik die vorliegende Klage erhoben.

16 Das Gericht (Achte Kammer) hat auf Bericht des Berichterstatters beschlossen, die mündliche Verhandlung zu eröffnen.

17 In der Sitzung vom 19. Juni 2014 haben die Parteien mündlich verhandelt und Fragen des Gerichts beantwortet.

18 In der mündlichen Verhandlung hat die Kommission ein Dokument vorgelegt, das einen Austausch von E-Mails zwischen ihren Dienststellen und den französischen Behörden enthält, mit denen die in Entgegnung auf den zweiten Klagegrund vorgebrachte Argumentation gestützt werden soll. Der

Kammerpräsident hat beschlossen, dieses Dokument zu den Akten zu nehmen. Er hat die Französische Republik aufgefordert, bis spätestens 26. Juni 2014 zur Zulässigkeit und zum Inhalt dieses Dokuments Stellung zu nehmen. Die Entscheidung über die Zulässigkeit dieses Dokuments ist vorbehalten worden.

19 Die Französische Republik hat ihre Stellungnahme innerhalb der gesetzten Frist abgegeben.

20 Die mündliche Verhandlung ist am 3. Juli 2014 geschlossen worden.

21 Die Französische Republik beantragt,

— den angefochtenen Beschluss in vollem Umfang für nichtig zu erklären;

— der Kommission die Kosten aufzuerlegen.

22 Die Kommission beantragt,

— die Klage abzuweisen;

— der Französischen Republik die Kosten aufzuerlegen.

Rechtliche Würdigung

23 Einleitend ist festzustellen, dass die vier von der Französischen Republik zur Stützung ihrer Klage vorgebrachten Gründe die von der Kommission vorgenommene Beurteilung der beiden im geänderten Umstrukturierungsplan vorgesehenen Darlehen über 99,7 Mio. Euro und [*vertraulich*] Mio. Euro (im Folgenden zusammen: streitbefangene Darlehen) betreffen. Die Französische Republik bestreitet nicht, dass die in der Aufstockung des Kapitals von SeaFrance um 166,3 Mio. Euro bestehende Maßnahme eine staatliche Beihilfe darstellt.

24 Mit den ersten beiden Klagegründen rügt die Französische Republik, dass die Kommission durch die Einstufung der streitbefangenen Darlehen als staatliche Beihilfen Art. 107 Abs. 1 AEUV verletzt habe. Mit dem dritten Klagegrund wird gerügt, dass die Kommission Rechtsfehler und Sachverhaltsirrtümer begangen habe, als sie die Umstrukturierungsbeihilfe für mit Art. 107 Abs. 3 Buchst. c AEUV, ausgelegt im Licht der Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen, unvereinbar erklärt habe. Mit dem vierten Klagegrund wird eine Verletzung von Art. 345 AEUV gerügt.

Zum ersten Klagegrund: Verkennung des Begriffs der staatlichen Beihilfe im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV, weil die Kommission der Ansicht gewesen sei, dass die Zweckmäßigkeit der streitbefangenen Darlehen zusammen mit der Rettungsbeihilfe und der Kapitalaufstockung beurteilt werden müsse

25 Mit dem vorliegenden Klagegrund macht die Französische Republik im Wesentlichen geltend, die Kommission sei zu Unrecht davon ausgegangen, dass die streitbefangenen Darlehen, die Rettungsbeihilfe für SeaFrance und die im geänderten Umstrukturierungsplan vorgesehene Aufstockung ihres Kapitals bei der Anwendung des Kriteriums des privaten Kapitalgebers gemeinsam beurteilt werden müssten.

26 Dieser Klagegrund ist in zwei Teile gegliedert, mit denen gerügt wird, dass im vorliegenden Fall das Urteil vom 15. September 1998, BP Chemicals/Kommission (T-11/95, Slg, EU:T:1998:199, im Folgenden: Urteil BP Chemicals), falsch ausgelegt und falsch angewandt worden sei.

27 Mit dem ersten Teil macht die Französische Republik in der Klageschrift im Wesentlichen geltend, da das Urteil BP Chemicals, oben in Rn. 26 angeführt (EU:T:1998:199), nur die Weigerung, ein förmliches Prüfverfahren einzuleiten, und nicht die Anwendung des Grundsatzes des privaten Kapitalgebers in der Sache betreffe, könnten die darin aufgestellten Kriterien im Rahmen eines förmlichen Prüfverfahrens nicht bei der Entscheidung darüber angewandt werden, ob die geprüften Maßnahmen voneinander trennbar seien. In der mündlichen Verhandlung hat die Französische Republik diesen Teil in Anbetracht des Urteils vom 19. März 2013, Bouygues und Bouygues Télécom/Kommission (C-399/10 P und C-401/10 P, Slg, EU:C:2013:175), fallen gelassen, was im Sitzungsprotokoll vermerkt worden ist.

28 Mit dem zweiten Teil macht die Französische Republik geltend, die Kommission habe das Urteil BP Chemicals/Kommission, oben in Rn. 26 angeführt (EU:T:1998:199), im vorliegenden Fall falsch angewandt und sei zu Unrecht zu dem Ergebnis gelangt, dass sich die streitbefangenen Darlehen tatsächlich nicht von der Rettungsbeihilfe und der Kapitalaufstockung trennen ließen.

29 Da der in Art. 107 Abs. 1 AEUV definierte Begriff der staatlichen Beihilfe ein anhand objektiver Kriterien auszulegender Rechtsbegriff ist, hat der Unionsrichter die Frage, ob eine Maßnahme in den Anwendungsbereich von Art. 107 Abs. 1 AEUV fällt, grundsätzlich unter Berücksichtigung der konkreten Umstände des bei ihm anhängigen Rechtsstreits und des technischen oder komplexen Charakters der von der Kommission vorgenommenen Beurteilungen umfassend zu prüfen (vgl. Urteile vom 22. Dezember 2008, British Aggregates/Kommission, C-487/06 P, Slg, EU:C:2008:757, Rn. 111 und die dort angeführte Rechtsprechung, und vom 17. Dezember 2008, Ryanair/Kommission, T-196/04, Slg, EU:T:2008:585, Rn. 40 und die dort angeführte Rechtsprechung).

30 Die Qualifizierung einer gegenüber einem Unternehmen ergriffenen Maßnahme als staatliche Beihilfe im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV verlangt, dass vier Voraussetzungen erfüllt sind. Erstens muss es sich um eine staatliche Maßnahme oder eine Maßnahme unter Inanspruchnahme staatlicher Mittel handeln. Zweitens muss diese Maßnahme geeignet sein, den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen. Drittens muss sie einen Vorteil gewähren, der ausschließlich bestimmten Unternehmen oder bestimmten Tätigkeitssektoren vorbehalten ist. Viertens muss sie den Wettbewerb verfälschen oder zu verfälschen drohen (vgl. Urteil vom 29. September 2000, CETM/Kommission, T-55/99, Slg, EU:T:2000:223, Rn. 39 und die dort angeführte Rechtsprechung; vgl. in diesem Sinne auch Urteil vom 23. März 2006, Enirisorse, C-237/04, Slg, EU:C:2006:197, Rn. 38 und 39 und die dort angeführte Rechtsprechung).

31 Nach ständiger Rechtsprechung liegen jedoch die Voraussetzungen, die eine Maßnahme erfüllen muss, um unter den Begriff der Beihilfe im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV zu fallen, nicht vor, wenn das begünstigte Unternehmen denselben Vorteil, der ihm aus staatlichen Mitteln gewährt wurde, unter Umständen, die normalen Marktbedingungen entsprechen, hätte erhalten können, wobei diese Beurteilung bei öffentlichen Unternehmen grundsätzlich unter Anwendung des Kriteriums des privaten Kapitalgebers erfolgt (vgl. Urteil vom 5. Juni 2012, Kommission/EDF u. a, C-124/10 P, Slg, EU:C:2012:318, Rn. 78 und die dort angeführte Rechtsprechung).

32 Nach ständiger Rechtsprechung muss die Kommission bei der Prüfung der Anwendung des Kriteriums des privaten Kapitalgebers stets alle maßgeblichen Aspekte des streitigen Vorgangs und seinen Kontext heranziehen (vgl. Urteil vom 13. September 2010, Griechenland/Kommission, T-415/05, T-416/05 und T-423/05, Slg, EU:T:2010:386, Rn. 172 und die dort angeführte Rechtsprechung).

33 Bei der Anwendung des Kriteriums des privaten Kapitalgebers auf mehrere aufeinanderfolgende Maßnahmen des Staates muss die Kommission prüfen, ob diese Maßnahmen derart eng miteinander verknüpft sind, dass sie sich unmöglich voneinander trennen lassen und daher für die Zwecke der Anwendung von Art. 107 Abs. 1 AEUV als eine einzige Maßnahme zu betrachten sind (vgl. in diesem Sinne Urteil Bouygues und Bouygues Télécom/Kommission, oben in Rn. 27 angeführt, EU:C:2013:175, Rn. 103).

34 Die Prüfung der Trennbarkeit mehrerer aufeinanderfolgender Maßnahmen des Staates muss anhand der von der Rechtsprechung entwickelten Kriterien vorgenommen werden, zu denen insbesondere die zeitliche Abfolge dieser Maßnahmen, ihr Zweck und die Lage des begünstigten Unternehmens zum Zeitpunkt der Maßnahmen gehören (vgl. in diesem Sinne Urteile Bouygues und Bouygues Télécom/Kommission, oben in Rn. 27 angeführt, EU:C:2013:175, Rn. 104, und BP Chemicals, oben in Rn. 26 angeführt, EU:T:1998:199, Rn. 170 bis 178).

35 Im Übrigen kann die von der Kommission vorzunehmende Prüfung der Frage, ob eine Maßnahme dem Kriterium des marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalgebers entspricht, eine komplexe wirtschaftliche Beurteilung erfordern. Die Kommission besitzt ein weites Ermessen, wenn sie eine Handlung vornimmt, die eine derartige Beurteilung umfasst, und die gerichtliche Kontrolle beschränkt sich darauf, ob die Vorschriften über das Verfahren und die Begründung eingehalten wurden, ob keine Rechtsfehler vorliegen, ob der Sachverhalt zutreffend festgestellt wurde und ob keine offensichtlich fehlerhafte Würdigung dieses Sachverhalts und kein Ermessensmissbrauch vorliegen. Insbesondere darf das Gericht die wirtschaftliche Beurteilung des Urhebers der Entscheidung nicht durch seine eigene Beurteilung ersetzen (vgl. Urteil Ryanair/Kommission, EU:T:2008:585, oben in Rn. 29 angeführt, Rn. 41 und die dort angeführte Rechtsprechung).

36 Anhand dieser Grundsätze ist das im Rahmen des zweiten Teils des ersten Klagegrundes vorgebrachte Hauptargument zu prüfen, mit dem die Französische Republik der Kommission vorwirft, dass sie nicht alle für die Beurteilung der Trennbarkeit der zugunsten von SeaFrance ergriffenen Maßnahmen relevanten tatsächlichen und rechtlichen Umstände geprüft habe, insbesondere die Zinssätze und die Sicherheiten der streitbefangenen Darlehen. So wirft die Französische Republik der Kommission vor, im angefochtenen Beschluss davon ausgegangen zu sein, dass sich die streitbefangenen Darlehen, da sie dasselbe Ziel wie die Aufstockung des Kapitals von SeaFrance verfolgten und zur selben Zeit wie diese Kapitalaufstockung gewährt worden seien, während die wirtschaftliche Situation von SeaFrance unverändert geblieben sei, nicht von der Kapitalaufstockung und der Rettungsbeihilfe trennen ließen, und infolgedessen davon ausgegangen zu sein, dass ein privater Kapitalgeber diese Darlehen nicht gewährt hätte.

37 Die Stichhaltigkeit dieses Arguments ist in zwei Schritten zu prüfen. Erstens ist zu prüfen, ob die Kommission zu Recht zu dem Ergebnis kam, dass sich die streitbefangenen Darlehen nicht von der Kapitalaufstockung und der Rettungsbeihilfe trennen ließen und daher im Hinblick auf das Kriterium des privaten Kapitalgebers nicht als eigenständige Maßnahmen betrachtet werden konnten. Anders ausgedrückt ist zu prüfen, ob die Kommission den Gegenstand, auf den sie das Kriterium anzuwenden gedachte, zutreffend bestimmt hat. Zweitens ist zu prüfen, ob die Kommission das Kriterium des privaten Kapitalgebers ordnungsgemäß auf die vom angefochtenen Beschluss erfassten Maßnahmen angewandt hat.

38 Was erstens die Frage betrifft, ob die Kommission zu Recht zu dem Ergebnis kam, dass sich die streitbefangenen Darlehen nicht von der Kapitalaufstockung und der Rettungsbeihilfe trennen ließen, ist zunächst festzustellen, dass die Kommission im 129. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses in Erwiderung auf das Vorbringen der französischen Behörden, dass die streitbefangenen Darlehen zu Marktbedingungen gewährt worden seien und daher dem Kriterium des privaten Kapitalgebers entsprächen, Folgendes ausführte:

„… [I]m vorliegenden Fall hat die SNCF der SeaFrance bereits Beihilfen gewährt, insbesondere die Rettungsbeihilfe, und beabsichtigt, ihr eine weitere Beihilfe, in Form der Kapitalaufstockung, zu gewähren. Die Darlehen verfolgen dasselbe Ziel wie die anderen Beihilfen, nämlich die Rettung und Umstrukturierung von SeaFrance. Sie werden zu einem Zeitpunkt gewährt, wo SeaFrance ein Unternehmen in Schwierigkeiten ist, und zur gleichen Zeit wie die Umstrukturierungsbeihilfen. Dies versteht sich von selbst für das Darlehen in Höhe von 99,7 Mio. [Euro], das – ebenso wie die Kapitalaufstockung – zum Ziel hat, dem Liquiditätsbedarf von SeaFrance zu genügen. Allerdings gilt dies auch für das Darlehen über [*vertraulich*] Mio. [Euro], das der Refinanzierung dient ebenso wie

dem vorzeitigen Kauf des Leasingvertrags für das Schiff *Molière*. Tatsächlich steht die Finanzierung der Produktionsmittel, in diesem Fall des Schiffes, in enger Verbindung zum Tagesgeschäft von SeaFrance. Durch die Refinanzierung und den vorzeitigen Kauf des Leasingvertrags beabsichtigt SeaFrance, seine operationellen Kosten zu senken, was in den Rahmen der Umstrukturierung des Unternehmens fällt. Folglich ist das Darlehen in Höhe von [*vertraulich*] Mio. [Euro] ebenfalls der Umstrukturierung von SeaFrance zuzurechnen."

39 In den Erwägungsgründen 130 bis 132 wiederholte die Kommission anschließend die im Urteil BP Chemicals, oben in Rn. 26 angeführt (EU:T:1998:199), erläuterten Regeln.

40 Im 133. Erwägungsgrund prüfte die Kommission schließlich die Frage, ob die Kapitalaufstockung eine staatliche Beihilfe darstellt, und stellte Folgendes fest: „Da beide Darlehen dasselbe Ziel wie die Kapitalaufstockung verfolgen, nämlich die Umstrukturierungskosten zu finanzieren, die wirtschaftliche Situation des Unternehmens unverändert (also das Unternehmen in Schwierigkeiten) ist und die Darlehen zur selben Zeit wie die Kapitalaufstockung gewährt werden, können diese Darlehen nicht vernünftigerweise von der Rettungsbeihilfe und der Kapitalaufstockung getrennt gesehen werden."

41 Diese Begründung erscheint zweifellos knapp. Zunächst ist jedoch festzustellen, dass die Ausführungen der Kommission zur zeitlichen Abfolge und zum Zweck der Maßnahmen sowie zur Lage von SeaFrance frei von Beurteilungsfehlern sind.

42 In Bezug auf die zeitliche Abfolge der Maßnahmen ist zwischen den Parteien nämlich unstreitig, dass die streitbefangenen Darlehen die Kapitalaufstockung begleiteten und dass diese drei Maßnahmen in demselben Umstrukturierungsplan vorgesehen waren, der der Kommission sechs Monate nach der Umsetzung der Rettungsbeihilfe zur Beurteilung vorgelegt wurde.

43 Desgleichen ist in Bezug auf die Lage des Empfängerunternehmens zwischen den Parteien unstreitig, dass SeaFrance seit 2008 große finanzielle Schwierigkeiten hatte, die am 30. Juni 2010, d. h. vor Anmeldung der Rettungsbeihilfe, zur Eröffnung des gerichtlichen Reorganisationsverfahrens über ihr Vermögen führten. Das Reorganisationsverfahren lief bis zur Eröffnung des Verfahrens der gerichtlichen Liquidation, das auf den Erlass des angefochtenen Beschlusses folgte (siehe oben, Rn. 4, 5 und 7). Folglich bestanden die großen finanziellen Schwierigkeiten von SeaFrance sowohl zu dem Zeitpunkt, als sie die Rettungsbeihilfe erhielt, als auch zu dem Zeitpunkt, als die SNCF in Betracht zog, ihr drei weitere im Umstrukturierungsplan vorgesehene Maßnahmen zu gewähren.

44 In Bezug auf den Zweck der Maßnahmen steht fest, dass das Darlehen über 99,7 Mio. Euro denselben Zweck wie die Kapitalaufstockung hatte, nämlich die Finanzierung der Umstrukturierung. In Bezug auf das Darlehen über [*vertraulich*] Mio. Euro ist das Vorbringen der Französischen Republik zurückzuweisen, dass dieses Darlehen einen Vermögenszweck, nämlich die Sicherung eines Vermögensgegenstands durch vorzeitige Ausübung der Kaufoption für das Schiff *Molière*, verfolgt und daher einen anderen Zweck als die Kapitalaufstockung gehabt habe. Die Kommission ist nämlich zutreffend zu dem Ergebnis gekommen, dass dieses Darlehen der Umstrukturierung von SeaFrance zuzurechnen war, da es der Refinanzierung und dem vorzeitigen Kauf des Leasingvertrags für das Schiff *Molière* diente und somit die mit der Finanzierung der Produktionsmittel zusammenhängenden operationellen Kosten senken sollte. Außerdem hat die Kommission in der Klagebeantwortung zu Recht darauf hingewiesen, dass die Französische Republik zwar geltend gemacht hat, dieses Darlehen habe lediglich bezweckt, eine außerbilanzielle Verpflichtung zu ersetzen, die mit den von SeaFrance gemäß dem Leasingvertrag geschuldeten Leasingraten verbunden gewesen sei, jedoch keinen Beleg dafür beigebracht hat, dass die SNCF bereits vor diesem Darlehen unmittelbar eingebunden und zur Zahlung der Leasingraten verpflichtet war.

45 Ferner bestätigen mehrere von der Kommission im angefochtenen Beschluss hervorgehobene und zum Kontext der Umstrukturierung von SeaFrance gehörende Umstände jedenfalls die Schlussfolgerung, dass die streitbefangenen Darlehen, die Rettungsbeihilfe und die Kapitalaufstockung im Hinblick auf das Kriterium des privaten Kapitalgebers gemeinsam zu beurteilen waren.

46 Insoweit geht aus dem angefochtenen Beschluss zum einen hervor, dass die französischen Behörden, nachdem die SNCF SeaFrance die von der Kommission als Rettungsbeihilfe gebilligte Kreditlinie von [*vertraulich*] Mio. Euro gewährt hatte, am 18. Februar 2011 einen ersten Umstrukturierungsplan vorlegten (Erwägungsgründe 1, 2 und 24 des angefochtenen Beschlusses). Dieser Plan, der nur eine Beihilfemaßnahme vorsah, nämlich eine in vollem Umfang von SNCF Participations gezeichnete Aufstockung des Kapitals von SeaFrance in Höhe von 223 Mio. Euro, wurde von der Kommission im Beschluss über die Eröffnung des förmlichen Prüfverfahrens beanstandet, weil der Eigenbeitrag von SeaFrance zur Finanzierung ihrer Umstrukturierung zu gering und ungewiss sei (Erwägungsgründe 4, 24 und 149 des angefochtenen Beschlusses). Aus dem angefochtenen Beschluss geht ferner hervor, dass die französischen Behörden aufgrund dieser Beanstandungen am 12. September 2011 einen Umstrukturierungsplan vorlegten, der dahin gehend geändert worden war, dass die ursprünglich vorgesehene Kapitalaufstockung auf einen Betrag von 166,3 Mio. Euro reduziert wurde, der von SNCF Participations gezeichnet werden sollte, wobei diese Reduzierung durch ein von der SNCF gewährtes und zur Umstrukturierung von SeaFrance als Teil ihres Eigenbeitrags dienendes Darlehen über 99,7 Mio. Euro ausgeglichen werden sollte (Erwägungsgründe 24, 27, 28 und 150 des angefochtenen Beschlusses). Die Gewährung der streitbefangenen Darlehen, insbesondere des Darlehens über 99,7 Mio. Euro, stellt sich somit als Ergebnis einer Umgestaltung der ursprünglich vorgesehenen einzigen Beihilfemaßnahme dar.

47 Zum anderen geht aus dem angefochtenen Beschluss hervor, dass allein die SNCF in ihrer doppelten Rolle als Beihilfegewährerin und als Geberin der Gelder, die Teil des Eigenbeitrags sein sollten, SeaFrance die zur Finanzierung der Umstrukturierung erforderlichen Mittel zur Verfügung stellte. An diesem Vorgang beteiligte sich nämlich neben der SNCF-Gruppe kein externer privater Kapitalgeber. Insoweit hat die Kommission auch darauf hingewiesen, dass ihr trotz ihrer Aufforderungen von den französischen Behörden kein Beispiel für ein Darlehensangebot eines unabhängigen Finanzinstituts vorgelegt worden sei (138. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses).

48 Der Kontext der Umstrukturierung von SeaFrance, insbesondere die Entwicklung des Umstrukturierungsplans, zeigt somit, dass die französischen Behörden, statt nach einem externen Kapitalgeber oder Gläubiger zu suchen oder weil sie keinen fanden, zum Ausgleich des nahezu völligen Fehlens eines Eigenbeitrags von SeaFrance zur Finanzierung ihrer Umstrukturierung eine Lösung vorschlugen, nach der die SNCF diesen Eigenbeitrag fast vollständig allein erbrachte, nämlich 99,7 Mio. Euro des gesamten Eigenbeitrags von [*vertraulich*] Mio. Euro (vgl. 150. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses und unten, Rn. 63 und 79), indem sie wie ein externer Gläubiger auftrat. Eine solche, auf einer bloßen Umgestaltung der ursprünglich vorgesehenen Beihilfemaßnahme und einer Verdoppelung der Rolle der SNCF beruhende Lösung, bei der die SNCF einerseits durch SNCF Participations als öffentliche Einrichtung, die eine Beihilfe gewährt, und andererseits als privater Kapitalgeber – der zugleich der einzige an der Rettung und der Umstrukturierung von SeaFrance beteiligte privater Kapitalgeber wäre – tätig werden soll, ist jedoch nicht akzeptabel, da sie die Anwendung der in den Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen aufgestellten Regeln für den Eigenbeitrag umgeht.

49 Schließlich gehören der Zinssatz und die Sicherheiten der streitbefangenen Darlehen entgegen dem Vorbringen der Französischen Republik nicht zu den von der Kommission bei der Prüfung der Frage, ob sich diese Darlehen von der Kapitalaufstockung und der Rettungsbeihilfe trennen ließen, zu berücksichtigenden relevanten Gesichtspunkten. Die Prüfung der Voraussetzungen für die Gewährung der streitbefangenen Darlehen gehört nämlich zur Beurteilung der Rentabilität dieser Darlehen, d. h. zur Anwendung des Kriteriums des privaten Kapitalgebers. Dagegen soll mit der Prüfung, ob sich die streitbefangenen Darlehen von den beiden anderen Maßnahmen trennen lassen, ermittelt werden, ob

das Kriterium des privaten Kapitalgebers auf diese als eigenständige Investition betrachteten Darlehen oder auf alle vom angefochtenen Beschluss erfassten Maßnahmen als Ganzes angewandt werden muss. Diese Prüfung ist daher ein der Anwendung des Kriteriums des privaten Kapitalgebers vorausgehender Schritt.

50 Desgleichen geht aus der oben in Rn. 33 angeführten Rechtsprechung hervor, dass die formalen Unterschiede zwischen einem Darlehen und einer Kapitalaufstockung entgegen dem Vorbringen der Französischen Republik nicht der Annahme entgegenstehen, dass sich diese Maßnahmen nicht voneinander trennen lassen. Entscheidend ist nämlich nicht die Form der betreffenden staatlichen Maßnahmen, sondern der Umstand, dass sie insbesondere in Anbetracht ihrer zeitlichen Abfolge, ihres Zwecks und der Lage des Unternehmens zum Zeitpunkt dieser Maßnahmen derart eng miteinander verknüpft sind, dass sie sich nicht voneinander trennen lassen.

51 Zweitens hat die Kommission zur Anwendung des Kriteriums des privaten Kapitalgebers auf die Maßnahmen, die Gegenstand des angefochtenen Beschlusses sind, in dessen Erwägungsgründen 133 und 134 Folgendes ausgeführt:

„(133) Frankreich bestreitet nicht die Tatsache, dass die Kapitalaufstockung eine Beihilfe darstellt, denn es hat keine Aussicht auf eine Rendite, die der entspricht, die ein privater Kapitalgeber verlangen würde. Dies geht auch aus der in Erwägungsgrund (35) enthaltenen Tabelle hervor, die den Finanzierungsbedarf für den Zeitraum 2011-2017 angibt. Das Unternehmen wäre nicht imstande, während dieses Zeitraums Dividende auszuschütten. In Anbetracht der erheblichen Kosten, die die Zahlung der [streitbefangenen Darlehen] in Zins und Summe darstellt, [und] der geringen Gewinnmarge, die der Umstrukturierungsplan vorsieht, würde diese Situation sehr wahrscheinlich noch über das Jahr 2017 hinaus bis zur vollständigen Darlehenstilgung im Jahr 2023 andauern. Ein privater Anleger in einem klassischen Industriesektor wie dem Seeverkehr wäre jedoch nicht bereit, das Fehlen jeglicher Rendite für eine Kapitalanlage von 166,3 Mio. [Euro] über einen Zeitraum von [zwölf] Jahren zu akzeptieren …

(134) Insgesamt genommen ist die Rendite der Rettungsbeihilfe und der Kapitalaufstockung sowie der beiden Darlehen geringer als die Rendite, die ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalanleger verlangen würde. Denn die SNCF kann – wie dargelegt – keine Rendite aus der Kapitalaufstockung vor dem Jahr 2023 erwarten …“

52 Insoweit ist festzustellen, dass die in den Erwägungsgründen 133 und 134 des angefochtenen Beschlusses wiedergegebene Prüfung der von den Maßnahmen, auf die sich der angefochtene Beschluss bezieht, zu erwartenden Rendite summarisch ist und sich auf die Kapitalaufstockung konzentriert.

53 Zum einen hat die Kommission das Kriterium des privaten Kapitalgebers jedoch ordnungsgemäß auf das untrennbare Ganze der aus den streitbefangenen Darlehen, der Kapitalaufstockung und der Rettungsbeihilfe bestehenden Maßnahmen angewandt. Sie hat nämlich unter Berücksichtigung der Auswirkung der Zinszahlungen und der Tilgung der streitbefangenen Darlehen auf die Rentabilität der Kapitalaufstockung eine umfassende Prüfung der Rendite vorgenommen, die die SNCF als einziger privater Kapitalgeber von den im Rahmen der Rettung und Umstrukturierung von SeaFrance von ihr durchgeführten oder geplanten Maßnahmen, als Ganzes betrachtet, erwarten konnte. Daher konnte sie, ohne einen offensichtlichen Beurteilungsfehler zu begehen, zu dem Ergebnis kommen, dass die erwartete Gesamtrendite dieses untrennbaren Ganzen von Maßnahmen nicht der von einem privaten Kapitalgeber erwarteten Rendite entsprach, ohne eine genaue Prüfung der Frage vornehmen zu müssen, ob die Bedingungen für die Gewährung jedes der streitbefangenen Darlehen den Marktbedingungen entsprachen.

54 Zum anderen bestätigen die oben in den Rn. 46 und 47 angeführten Gesichtspunkte des Kontexts der Umstrukturierung von SeaFrance aus den oben in Rn. 48 dargelegten Gründen die Schlussfolgerung, dass ein marktwirtschaftlich handelnder privater Kapitalgeber bei SeaFrance das von der SNCF getroffene und vom angefochtenen Beschluss erfasste Maßnahmenpaket nicht getroffen hätte.

55 Aus dem Vorstehenden ergibt sich, dass die Kommission im Einklang mit der oben in Rn. 32 angeführten Rechtsprechung den Gesamtkontext der Gewährung der streitbefangenen Darlehen an SeaFrance geprüft hat. Daraus ergibt sich ferner, dass die Kommission entgegen dem Vorbringen der Französischen Republik nicht angenommen, sondern dargetan hat, dass die streitbefangenen Darlehen in Anbetracht ihres Zwecks, ihrer zeitlichen Abfolge und der Lage des Empfängerunternehmens unter Berücksichtigung der anderen aus den Akten hervorgehenden relevanten Umstände, wie der Entwicklung des Umstrukturierungsplans, der Verdoppelung der Rolle der SNCF und des Fehlens eines externen privaten Kapitalgebers außerhalb der SNCF-Gruppe, bei vernünftiger Betrachtung nicht von der Aufstockung des Kapitals von SeaFrance und der als Rettungsbeihilfe für sie eröffneten Kreditlinie getrennt und infolgedessen im Hinblick auf das Kriterium des privaten Kapitalgebers als eigenständige Investition angesehen werden konnten.

56 Aus dem Vorstehenden ergibt sich ebenfalls, dass der über die SNCF handelnde französische Staat SeaFrance dadurch, dass er ihr die streitbefangenen Darlehen, die Kapitalaufstockung und die Rettungsbeihilfe als Gesamtpaket zur Verfügung stellte, einen Vorteil verschaffte, den sie zu normalen Marktbedingungen nicht hätte erhalten können. Daher hat die Kommission diese Darlehen im 142. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses zu Recht als staatliche Beihilfen eingestuft.

57 Die auf die frühere Praxis der Kommission gestützten Argumente der Französischen Republik können dieses Ergebnis nicht in Frage stellen.

58 Nach der Rechtsprechung ist der Beihilfecharakter einer bestimmten Maßnahme nämlich nur im Rahmen von Art. 107 Abs. 1 AEUV zu prüfen und nicht im Hinblick auf eine behauptete frühere Entscheidungspraxis der Kommission (Urteil vom 15. November 2011, Kommission/Government of Gibraltar und Vereinigtes Königreich, C-106/09 P und C-107/09 P, Slg, EU:C:2011:732, Rn. 136). Im Übrigen wäre es besonders heikel, sich im Bereich der Rettungs- und Umstrukturierungsbeihilfen, in dem die Beurteilung jedes Einzelfalls stark von der individuellen finanziellen Situation des Beihilfeempfängers, der allgemeinen wirtschaftlichen Lage des Sektors, in dem er tätig ist, und dem für ihn geltenden Rechtsrahmen abhängt, auf eine frühere Praxis der Kommission zu stützen.

59 Daraus folgt, dass sich die Französische Republik nicht auf eine frühere Praxis der Kommission stützen kann, um darzutun, dass diese bei ihrer Beurteilung der Existenz einer staatlichen Beihilfe im vorliegenden Fall einen Fehler begangen haben soll.

60 Die nachstehende inhaltliche Prüfung dieser Argumente lässt jedenfalls keine Fehler im angefochtenen Beschluss erkennen.

61 Die Französische Republik macht zum einen geltend, die frühere Praxis der Kommission könne die Verallgemeinerung der im Urteil BP Chemicals, oben in Rn. 26 angeführt (EU:T:1998:199), herangezogenen Lösung nicht rechtfertigen. So habe die Kommission im Beschluss vom 26. Mai 2010 über die Umstrukturierung der Güterverkehrssparte der SNCB (Nr. 726/2009) (im Folgenden: Beschluss SNCB-Güterverkehr), in dem es um eine Muttergesellschaft gegangen sei, die unter ähnlichen wie den im angefochtenen Beschluss geprüften Umständen eine Beihilfe gewährt habe, keine umfassende Prüfung der Beihilfemaßnahmen vorgenommen, sondern anerkannt, dass ein Darlehen, das die SNCB ihrer im Rahmen der Umstrukturierung der Güterverkehrssparte gegründeten neuen Tochtergesellschaft gewährt habe und mit dem eine Erhöhung des Kapitals dieser Tochtergesellschaft durch die SNCB einhergegangen sei, zu Marktbedingungen gewährt worden sei. Es habe daher keine staatliche Beihilfe dargestellt und als Eigenbeitrag dieser Tochtergesellschaft zur

Umstrukturierung berücksichtigt werden können. Dieser Unterschied bei der Prüfung ähnlicher Fälle, der sich nicht durch die Unterschiede im anwendbaren Rechtsrahmen erklären lasse, verstoße gegen die Grundsätze der Rechtssicherheit, der guten Verwaltung und der Gleichbehandlung.

62 Insoweit ist festzustellen, dass die Französische Republik mit ihrem auf den Beschluss SNCB-Güterverkehr gestützten Argument der Kommission im Wesentlichen vorwirft, im angefochtenen Beschluss die Einstufung des Darlehens der SNCF an SeaFrance in Höhe von 99,7 Mio. Euro als Teil des Eigenbeitrags von SeaFrance zur Finanzierung ihrer Umstrukturierung abgelehnt zu haben, während sie im Beschluss SNCB-Güterverkehr angenommen habe, dass ein Darlehen, das die SNCB ihrer Tochtergesellschaft für den Güterverkehr gewährt habe, zu Marktbedingungen gewährt worden und deshalb keine staatliche Beihilfe sei und in den Eigenbeitrag dieser Tochtergesellschaft für den Finanzierungsbedarf der Umstrukturierung einbezogen werden könne.

63 Abgesehen davon, dass die Umstrukturierung der Güterverkehrssparte der SNCB im Unterschied zur Umstrukturierung von SeaFrance nicht im Kontext der Rettung eines Unternehmens in Schwierigkeiten vorgenommen wurde, sondern im Kontext eines umfangreichen Plans zur industriellen und gewerblichen Umstrukturierung des Sektors, ist insoweit zunächst ein wichtiger Unterschied im anwendbaren Rechtsrahmen hervorzuheben. Die Umstrukturierung der Güterverkehrssparte der SNCB unterlag nämlich den Gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen (ABl. 2008, C 184, S. 13). Diese Leitlinien stellen einen besonderen Rechtsrahmen für den Eisenbahnsektor dar, der insbesondere in Bezug auf die Höhe des Eigenbeitrags des Beihilfeempfängers von der Regelung in den Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen abweicht. In Rn. 82 dieser Leitlinien ist nämlich vorgesehen, dass die Kommission geringere als die in den Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen vorgesehenen Eigenbeiträge akzeptieren kann. Auf dieser Grundlage hat die Kommission einen Eigenbeitrag der Tochtergesellschaft der SNCB für den Güterverkehr in Höhe von 15 % bis 25 % des Finanzierungsbedarfs der Umstrukturierung akzeptiert (vgl. Erwägungsgründe 246 bis 249 des Beschlusses SNCB-Güterverkehr). Des Weiteren hat die Kommission im Beschluss SNCB-Güterverkehr zwar akzeptiert, dass ein Teil des Eigenbeitrags der Tochtergesellschaft der SNCB für den Güterverkehr aus einem von der SNCB zu Marktbedingungen gewährten Darlehen besteht, doch geht aus dem 113. Erwägungsgrund dieses Beschlusses hervor, dass die Tochtergesellschaft zur Deckung des Finanzierungsbedarfs der Umstrukturierung auch bei einem Kreditinstitut eine externe Kreditlinie in Höhe von 50 Mio. Euro vereinbaren musste. Daher sah der Plan zur Umstrukturierung der Güterverkehrssparte der SNCB im Unterschied zum Plan zur Umstrukturierung von SeaFrance die Beteiligung von Akteuren außerhalb der SNCB-Gruppe vor. Schließlich stellte das Darlehen, das die SNCB ihrer Tochtergesellschaft für den Güterverkehr gewähren sollte, einen relativ begrenzten Teil des Eigenbeitrags dar. Es belief sich nämlich auf 25 Mio. Euro, und der gesamte Eigenbeitrag der Tochtergesellschaft für den Güterverkehr umfasste 135 Mio. Euro bei Gesamtkosten der Umstrukturierung von etwa 490 Mio. Euro (vgl. den 248. Erwägungsgrund des Beschlusses SNCB-Güterverkehr). Dagegen machte das Darlehen über 99,7 Mio. Euro nach dem geänderten Umstrukturierungsplan von SeaFrance zwischen 85 % und 95 % des Eigenbeitrags von SeaFrance zur Finanzierung ihrer Umstrukturierung aus, da sich der gesamte Eigenbeitrag auf [*vertraulich*] Mio. Euro belief, bei Gesamtkosten der Umstrukturierung in Höhe von [*vertraulich*] Mio. Euro (vgl. Erwägungsgründe 35 und 150 des angefochtenen Beschlusses).

64 Aus diesen Ausführungen geht hervor, dass sich die von der Kommission im Beschluss SNCB-Güterverkehr und im angefochtenen Beschluss beurteilten Fälle entgegen dem Vorbringen der Französischen Republik nicht ähnelten. Daher kann ein Unterschied, der bei ihrer Prüfung bestanden haben soll, nicht als Verstoß gegen die Grundsätze der Rechtssicherheit, der guten Verwaltung und der Gleichbehandlung betrachtet werden.

65 Zum anderen macht die Französische Republik geltend, die Kommission habe in ihren früheren Beschlüssen eine Trennung verschiedener zeitgleich angekündigter Maßnahmen vorgenommen und sie zwecks Anwendung des Kriteriums des privaten Kapitalgebers isoliert geprüft. Sie führt insoweit

die Entscheidung 2009/613/EG der Kommission vom 8. April 2009 über die Maßnahme(n) C 7/07 (ex NN 82/06 und NN 83/06) des Vereinigten Königreichs zugunsten von Royal Mail (ABl. L 210, S. 16, im Folgenden: Entscheidung Royal Mail) an, in der die Kommission verschiedene Beihilfemaßnahmen zugunsten von Royal Mail voneinander getrennt habe, weil sie verschiedene Ziele verfolgt hätten, sowie die Entscheidung 2009/973/EG der Kommission vom 13. Juli 2009 über die Umstrukturierungsbeihilfe für COMBUS A/S (ABl. L 345, S. 28, im Folgenden: Entscheidung Combus), in der die Kommission angenommen habe, dass zwei im Mai 1999 und im Januar 2001 vorgenommene Kapitaleinlagen als zwei gesonderte Maßnahmen angesehen werden müssten, obwohl die die Beihilfen gewährende Regierung der Ansicht gewesen sei, dass diese Maßnahmen dasselbe Ziel hätten, nämlich die Umstrukturierung und die Aufstockung des Kapitals der Combus A/S im Hinblick auf ihre Privatisierung.

66 In der Entscheidung Royal Mail kam die Kommission trotz des Vorbringens des Vereinigten Königreichs Großbritannien und Nordirland zwar zu dem Ergebnis, dass die vom Vereinigten Königreich in Bezug auf Royal Mail im Jahr 2007 ergriffenen Maßnahmen, nämlich eine Änderung der Darlehensfazilitäten, eine das Rentensystem der Angestellten von Royal Mail betreffende Maßnahme und ein Gesellschafterdarlehen, für ihre Prüfung anhand des Kriteriums des privaten Kapitalgebers zu trennen seien, doch geht aus den Erwägungsgründen 101 und 102 der Entscheidung hervor, dass dieses Ergebnis auf einer in ihren Abschnitten 5.2, 5.3 und 5.4 vorgenommenen eingehenden Prüfung der Art, der Ziele und der zeitlichen Abfolge dieser Maßnahmen beruhte. Am Ende der Prüfung kam die Kommission zu dem Ergebnis, dass es sich bei den Darlehensfazilitäten von 2007 um eine Fortsetzung der bereits 2003 gewährten Maßnahmen handele, während die die Renten betreffende Maßnahme 2007 eingeführt worden sei. Außerdem sei die letztgenannte Maßnahme aufgrund der Besonderheiten der die Finanzierung des Rentensystems betreffenden Beihilfen nicht den für die Umstrukturierungsbeihilfe geltenden Regeln unterworfen. In Bezug auf das Gesellschafterdarlehen kam die Kommission zu dem Ergebnis, dass es zu einem späteren Zeitpunkt als die anderen Maßnahmen gewährt worden sei und ein anderes Ziel verfolgt habe.

67 Zur Entscheidung Combus genügt die Feststellung, dass die Kommission darin das Vorbringen des Königreichs Dänemark, wonach die 1999 und 2001 zugunsten von Combus vorgenommenen Kapitaleinlagen eine einzige Beihilfemaßnahme darstellten und zusammen zu beurteilen seien, hauptsächlich deshalb zurückwies, weil die erste dieser Kapitaleinlagen als rechtswidrige und mit dem Binnenmarkt unvereinbare staatliche Beihilfe betrachtet werden müsse, da sie nicht bei der Kommission angemeldet worden und nicht Gegenstand eines den damals geltenden Regeln entsprechenden Umstrukturierungsplans gewesen sei (vgl. Erwägungsgründe 287, 318 und 328 dieser Entscheidung).

68 Die Prüfung der von der Französischen Republik angeführten Entscheidungen zeigt daher nur, dass sowohl die Tatsache, dass die Kommission im Beschluss SNCB-Güterverkehr nicht den auf das Urteil BP Chemicals, oben in Rn. 26 angeführt (EU:T:1998:199), gestützten Erwägungen folgte, wie auch die Tatsache, dass sie in den Entscheidungen Royal Mail und Combus auf der Grundlage dieser Erwägungen die Argumentation des Vereinigten Königreichs und des Königreichs Dänemark zurückwies und entschied, die betreffenden Maßnahmen für die Zwecke ihrer Prüfung zu trennen, mit den besonderen Umständen jeder dieser Entscheidungen zu erklären sind, die mit den Umständen des vorliegenden Falles nicht vergleichbar sind.

69 Nach alldem ist der erste Klagegrund zurückzuweisen.

Zum zweiten Klagegrund: Verkennung des Begriffs der staatlichen Beihilfe im Sinne von Art. 107 Abs. 1 AEUV, weil die Kommission irrtümlich angenommen habe, dass die französischen Behörden nicht dargetan hätten, dass die streitbefangenen Darlehen bei isolierter Beurteilung zu einem marktüblichen Zinssatz gewährt worden seien

70 Mit dem zweiten Klagegrund macht die Französische Republik im Wesentlichen geltend, die Kommission habe zu Unrecht angenommen, dass die streitbefangenen Darlehen bei isolierter Beurteilung nicht zu einem marktüblichen Zinssatz gewährt worden seien. Die Argumente, die die Französische Republik im Rahmen dieses Klagegrundes vorbringt, beruhen auf der Behauptung, dass ein von einer öffentlichen Einrichtung zu dem von der Kommission in ihrer Mitteilung vom 19. Januar 2008 über die Änderung der Methode zur Festsetzung der Referenz- und Abzinsungssätze (ABl. 2008, C 14, S. 6, im Folgenden: Mitteilung zur Festsetzung der Referenzsätze) festgesetzten Zinssatz gewährtes Darlehen als ein zu einem marktüblichen Zinssatz gewährtes Darlehen anzusehen sei. Ein solches Darlehen verschaffe daher dem Empfänger keinen Vorteil und könne nicht als staatliche Beihilfe eingestuft werden.

71 Dieser Klagegrund ist in zwei Teile gegliedert, mit denen die Französische Republik der Kommission zum einen vorwirft, die Anwendung der Mitteilung zur Festsetzung der Referenzsätze ausgeschlossen zu haben, und zum anderen, irrtümlich angenommen zu haben, dass der marktübliche Zinssatz der Darlehen bei etwa 14 % hätte liegen müssen.

72 Insoweit ist darauf hinzuweisen, dass die isolierte Beurteilung der streitbefangenen Darlehen unter dem Gesichtspunkt der Übereinstimmung des bei ihnen angewandten Zinssatzes mit einem marktüblichen Zinssatz im angefochtenen Beschluss ergänzend vorgenommen wurde. Nachdem die Kommission im 134. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses zu dem Ergebnis gekommen war, dass die Darlehen eine staatliche Beihilfe darstellten, weil sie der SNCF bei gemeinsamer Beurteilung mit der Kapitalaufstockung und der Rettungsbeihilfe keine Rendite erbrächten, die ein marktwirtschaftlich handelnder Kapitalanleger verlangen würde, führte sie im selben Erwägungsgrund weiter aus: „Selbst wenn jede der beiden Darlehensrenditen für sich genommen den Marktbedingungen entspräche – was hier nicht der Fall ist –, würde dies nicht ausreichen, um die Maßnahmen insgesamt mit dem Grundsatz des marktwirtschaftlich handelnden privaten Kapitalanlegers in Übereinstimmung zu bringen.“ Anschließend prüfte sie in den Erwägungsgründen 135 bis 141 des angefochtenen Beschlusses die Frage, welchen Zinssatz die streitbefangenen Maßnahmen bei isolierter Beurteilung aufweisen müssten, um den Marktbedingungen zu entsprechen. Am Ende dieser Prüfung kam sie zu dem Ergebnis, dass dieser Zinssatz bei 14 % liegen müsste, was über den von den französischen Behörden angebotenen Satz von 8,5 % hinausgehe.

73 Nach der Rechtsprechung haben, sofern bestimmte Gründe einer Entscheidung diese bereits für sich allein rechtlich hinreichend rechtfertigen können, etwaige Mängel anderer Gründe des Rechtsakts keinesfalls Einfluss auf dessen verfügenden Teil. Im Übrigen ist nach ständiger Rechtsprechung ein Klagegrund, der, auch wenn er begründet wäre, nicht geeignet ist, zu der vom Kläger angestrebten Nichtigerklärung zu führen, als ins Leere gehend zurückzuweisen (vgl. Beschluss vom 26. Februar 2013, Castiglioni/Kommission, T-591/10, EU:T:2013:94, Rn. 44 und 45 und die dort angeführte Rechtsprechung). Im vorliegenden Fall geht aus den obigen Rn. 55 und 56 hervor, dass die Kommission zu Recht zu dem Ergebnis kam, dass sich die streitbefangenen Darlehen nicht von der Kapitalaufstockung und der Rettungsbeihilfe trennen ließen und dass diese Maßnahmen zusammen genommen staatliche Beihilfen darstellen. Etwaige Fehler der Kommission bei der isolierten Beurteilung der streitbefangenen Darlehen können sich daher nicht auf die Rechtmäßigkeit des angefochtenen Beschlusses auswirken. Der zweite Klagegrund der Französischen Republik ist daher als ins Leere gehend zurückzuweisen, ohne dass über die Zulässigkeit des Dokuments entschieden zu werden braucht, das die Kommission in der mündlichen Verhandlung vorgelegt hat (siehe oben, Rn. 18).

Zum dritten Klagegrund: Rechtsfehler und Sachverhaltsirrtümer, weil die Kommission davon ausgegangen sei, dass die Umstrukturierungsbeihilfe mit Art. 107 Abs. 3 Buchst. c AEUV, ausgelegt im Licht der Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen, unvereinbar sei

74 Mit dem dritten Klagegrund macht die Französische Republik im Wesentlichen geltend, der Kommission seien bei der Beurteilung der Vereinbarkeit der Beihilfe zur Umstrukturierung von SeaFrance mit dem Binnenmarkt Rechtsfehler und Sachverhaltsirrtümer unterlaufen, soweit sie zu dem Ergebnis gekommen sei, dass das in den Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen vorgesehene Erfordernis eines konkreten Eigenbeitrags, der kein Beihilfeelement enthalten dürfe und so hoch wie möglich sein müsse, nicht erfüllt sei.

75 Insoweit ist auf die in den Rn. 7, 43 und 44 der Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen aufgestellten Regeln für den Eigenbeitrag hinzuweisen.

76 Zunächst sieht Rn. 7 der Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen vor, dass „[d]ie Überarbeitung [der Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen von 2004] … zum Anlass genommen werden [soll], noch deutlicher als bisher herauszustellen, dass [die] Eigenleistung [des von der Umstrukturierung Begünstigten] konkret sein muss und kein Beihilfeelement enthalten darf. Die Eigenleistung des Beihilfeempfängers dient einem doppelten Zweck: Zum einen wird daran sichtbar, dass die Märkte (Gesellschafter, Gläubiger) davon überzeugt sind, dass sich die Rentabilität des Unternehmens innerhalb einer angemessenen Frist wiederherstellen lässt; zum anderen wird auf diese Weise sichergestellt, dass sich die Umstrukturierungsbeihilfe auf das zur Wiederherstellung der Rentabilität erforderliche Minimum beschränkt und Wettbewerbsverzerrungen in Grenzen gehalten werden."

77 Sodann heißt es in Rn. 43 der Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen: „Höhe und Intensität der Beihilfe müssen sich auf die für die Umstrukturierung unbedingt notwendigen Mindestkosten nach Maßgabe der verfügbaren Finanzmittel des Unternehmens, seiner Anteilseigner oder der Unternehmensgruppe, der es angehört, beschränken … Daher müssen die Beihilfeempfänger aus eigenen Mitteln, auch durch den Verkauf von Vermögenswerten, wenn diese für den Fortbestand des Unternehmens nicht unerlässlich sind, oder durch Fremdfinanzierung zu Marktbedingungen, einen erheblichen Beitrag zum Umstrukturierungsplan leisten. An diesem Beitrag wird sichtbar, dass die Märkte davon überzeugt sind, dass sich die Rentabilität des Unternehmens wiederherstellen lässt. Es muss sich um einen konkreten, d. h. tatsächlichen Beitrag handeln ohne für die Zukunft erwartete Gewinne wie Cashflow. Er muss so hoch wie möglich sein."

78 Schließlich werden in Rn. 44 der Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen die Schwellenwerte für den erforderlichen Eigenbeitrag festgelegt, der bei großen Unternehmen 50 % des Finanzierungsbedarfs der Umstrukturierung beträgt. Darin ist ferner vorgesehen, dass die Kommission unter außergewöhnlichen Umständen einen geringeren Eigenbeitrag akzeptieren kann.

79 Im vorliegenden Fall stellte die Kommission im 150. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses fest, dass sich der Eigenbeitrag von SeaFrance zu ihrer Umstrukturierung nach dem geänderten Umstrukturierungsplan auf [*vertraulich*] Mio. Euro belief und aus einem Darlehen über 99,7 Mio. Euro und dem Ertrag des Verkaufs dreier Schiffe bestand, der sich auf [*vertraulich*] Mio. Euro belief. Die Kommission nahm unter Berücksichtigung zweier Gesichtspunkte das Darlehen über 99,7 Mio. Euro von diesem Eigenbeitrag aus.

80 Zum einen wies sie in den Erwägungsgründen 158 und 160 des angefochtenen Beschlusses darauf hin, dass das Darlehen über 99,7 Mio. Euro wie auch das Darlehen über [*vertraulich*] Mio. Euro eine staatliche Beihilfe darstelle und daher nicht als Eigenbeitrag berücksichtigt werden könne, der kein Beihilfeelement enthalten dürfe.

81 Zum anderen wies sie in den Erwägungsgründen 161 und 163 des angefochtenen Beschlusses darauf hin, dass der Eigenbeitrag nach den Rn. 7 und 43 der Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen jedenfalls sichtbar machen müsse, dass die Märkte von der Wiederherstellung der Rentabilität des Beihilfeempfängers überzeugt seien. Im vorliegenden Fall könne dieses Ziel jedoch aufgrund der Tatsache, dass die die Beihilfe gewährende Behörde und die Muttergesellschaft des Beihilfeempfängers dieselbe Person seien, nämlich die SNCF, und der Gleichzeitigkeit der betreffenden Maßnahmen nicht gewahrt werden, da kein tatsächlicher Eigenbeitrag seitens eines Anlegers oder eines Gläubigers außerhalb der SNCF gegeben sei. Das Verhalten der die Beihilfe gewährenden Behörde beweise nicht, dass die Märkte von der Wiederherstellung der Rentabilität des Beihilfeempfängers überzeugt seien.

82 Die Kommission schloss daraus im 165. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses, dass sich der kein Beihilfeelement enthaltende Eigenbeitrag von SeaFrance auf [*vertraulich*] Mio. Euro belaufe, also auf weniger als [*vertraulich*] % ihrer Umstrukturierungskosten, und dass er hinter den Bestimmungen von Rn. 44 der Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen zurückbleibe.

83 Die Französische Republik macht insoweit zunächst geltend, dass das Darlehen über 99,7 Mio. Euro keine staatliche Beihilfe darstelle und dass die Kommission es zu Unrecht vom Eigenbeitrag von SeaFrance ausgeschlossen habe.

84 Sodann macht die Französische Republik geltend, für die Erfüllung der in den Leitlinien der Kommission aufgestellten Bedingungen genüge der Nachweis, dass die als Eigenbeitrag in Betracht gezogene Finanzierung konkret und so hoch wie möglich sei und kein Beihilfeelement enthalte. Mit der Behauptung, dass der Eigenbeitrag daneben die Überzeugung der Märkte von der Wiederherstellung der Rentabilität des Empfängers belegen müsse, habe die Kommission diese Überzeugung zu einer gesonderten und zusätzlichen Bedingung neben der des Fehlens eines Beihilfeelements gemacht und damit den Begriff des Eigenbeitrags verkannt.

85 Die Französische Republik macht ferner geltend, die Kommission habe den Begriff des Eigenbeitrags verkannt, indem sie in den Erwägungsgründen 161, 163 und 164 des angefochtenen Beschlusses behauptet habe, dass die Finanzierung der Umstrukturierung von SeaFrance durch die SNCF nicht belegen könne, dass die Märkte von der Wiederherstellung der Rentabilität von SeaFrance überzeugt seien, insbesondere weil die die Beihilfe gewährende Behörde und die Muttergesellschaft der Beihilfeempfängerin, die Geldgeberin, ein und dieselbe juristische Person seien.

86 Aus der Prüfung des ersten Klagegrundes ergibt sich, dass die Kommission zu Recht zu dem Ergebnis kam, dass die streitbefangenen Darlehen, die Kapitalaufstockung und die Rettungsbeihilfe, gemeinsam beurteilt, staatliche Beihilfen darstellten. Somit ist festzustellen, dass die Kommission das Darlehen über 99,7 Mio. Euro zu Recht vom Eigenbeitrag von SeaFrance ausgeschlossen hat, ohne dass es einer Prüfung der übrigen Argumente der Französischen Republik bedarf.

87 Die Französische Republik macht schließlich geltend, die Kommission habe im 166. Erwägungsgrund des angefochtenen Beschlusses zu Unrecht festgestellt, dass die französischen Behörden weder die in Rn. 44 der Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen vorgesehene Klausel außergewöhnlicher Umstände geltend gemacht noch auch nur ansatzweise nachgewiesen hätten, dass ein solcher außergewöhnlicher Umstand vorliege.

88 Dieses Argument ist zurückzuweisen. Die französischen Behörden haben in der Anmeldung vom 18. Februar 2011 und in ihrem Schreiben vom 12. September 2011 zwar kurz auf Rn. 44 der Leitlinien für Umstrukturierungsbeihilfen Bezug genommen, nach der die Kommission unter außergewöhnlichen Umständen und in Härtefällen, die der betreffende Mitgliedstaat nachzuweisen hat, einen geringeren Beitrag als die für große Unternehmen geltenden 50 % akzeptieren kann.

89 Die französischen Behörden haben jedoch zur Begründung der Anwendung der in der genannten Randnummer vorgesehenen Klausel außergewöhnlicher Umstände lediglich darauf hingewiesen, dass zum einen die den Markt des Vereinigten Königreichs treffende Wirtschaftskrise und der Engpass an den Finanzmärkten zu besonderen Schwierigkeiten für SeaFrance führten und dass zum anderen die Kommission im Beschluss SNCB-Güterverkehr einen Eigenbeitrag in Höhe von 15 % bis 25 % akzeptiert habe. Da aber alle Unternehmen von der Wirtschaftskrise und dem Engpass an den Finanzmärkten betroffen sind, können diese nicht in Bezug auf ein einziges Unternehmen als außergewöhnliche Umstände oder als Härtefall eingestuft werden. Ebenso wenig kann mit der Berufung auf einen Präzedenzfall in der früheren Praxis der Kommission das Vorliegen außergewöhnlicher Umstände oder eines Härtefalls für das Unternehmen dargetan werden, das die Umstrukturierungsbeihilfe erhält. Die Kommission durfte daher zu dem Ergebnis kommen, dass die französischen Behörden nicht einmal ansatzweise nachgewiesen hatten, dass solche Umstände vorliegen.

90 Nach alledem ist der dritte Klagegrund zurückzuweisen.

Zum vierten Klagegrund: Verletzung des Art. 345 AEUV

91 Mit dem vierten Klagegrund macht die Französische Republik geltend, die Kommission habe Art. 345 AEUV verletzt, der vorsehe, dass die Verträge die Eigentumsordnung in den Mitgliedstaaten unberührt ließen, und der nach der Rechtsprechung einen Grundsatz der Gleichbehandlung der ganz oder teilweise im Staatsbesitz stehenden Unternehmen oder öffentlichen Unternehmen einerseits und der im Besitz von Privatpersonen stehenden Unternehmen andererseits aufstelle.

92 Mit dem im Rahmen des vorliegenden Klagegrundes vorgebrachten Hauptargument macht die Französische Republik geltend, die Kommission habe gegen diesen Grundsatz der Gleichbehandlung verstoßen, da aus dem angefochtenen Beschluss hervorgehe, dass ein Unternehmen in Schwierigkeiten, das eine Tochtergesellschaft eines öffentlichen Unternehmens sei, für die Inanspruchnahme einer Umstrukturierungsbeihilfe gezwungen sei, auf dem Markt eine Finanzierung bei außerhalb seiner Gruppe befindlichen Gläubigern zu finden, um die erhaltene Beihilfe zu vervollständigen. In derselben Situation könne sich eine Tochtergesellschaft einer privaten Gruppe zur Finanzierung ihrer Umstrukturierung aber auf eine öffentliche Beihilfe und die Unterstützung ihres Gesellschafters stützen, ohne dass es erforderlich sei, die Zweckmäßigkeit dieser Finanzierung darzutun. Somit habe die Kommission ihren Beschluss auf eine Vermutung gestützt, dass das Verhalten eines öffentlichen Gesellschafters nicht marktkonform sei. Der Verstoß gegen den Grundsatz der Gleichbehandlung von öffentlichen und privaten Unternehmen ergebe sich im angefochtenen Beschluss aus der Weigerung der Kommission, für die Anwendung des Kriteriums des privaten Kapitalgebers die inhärenten Merkmale der von der SNCF angebotenen Darlehen zu berücksichtigen. Aus dem angefochtenen Beschluss ergebe sich daher, dass ein Unternehmen wie SeaFrance, das zu 100 % im Besitz eines öffentlichen Unternehmens stehe, kein Darlehen von seinem einzigen Gesellschafter angeboten bekommen könne, wenn Letzterer auch eine Aufstockung des Kapitals dieses Unternehmens vornehme.

93 Dieses Argument der Französischen Republik ergibt sich aus einer fehlerhaften Auslegung des Grundsatzes der Gleichbehandlung öffentlicher und privater Unternehmen und aus der Verkennung der Rolle, die das Kriterium des privaten Kapitalgebers bei der Anwendung dieses Grundsatzes spielt, und ist zurückzuweisen.

94 Das Kriterium des privaten Kapitalgebers ist eine Ausprägung des Grundsatzes der Gleichbehandlung des öffentlichen und des privaten Sektors, wonach Mittel, die der Staat einem Unternehmen direkt oder indirekt unter normalen Marktbedingungen zur Verfügung stellt, nicht als staatliche Beihilfen anzusehen sind (vgl. Urteil vom 12. Dezember 1996, Air France/Kommission, T-358/94, Slg, EU:T:1996:194, Rn. 70 und die dort angeführte Rechtsprechung). Somit kann durch die Anwendung

dieses Kriteriums eine Diskriminierung verhindert werden, die darin besteht, dass ein Vorteil, der einem Unternehmen aus staatlichen Mitteln, aber zu Marktbedingungen gewährt wird, nur wegen der staatlichen Herkunft der Mittel als staatliche Beihilfe angesehen wird.

95 Im vorliegenden Fall stützte die Kommission ihren Beschluss nicht auf eine Vermutung fehlender Marktkonformität des Verhaltens eines öffentlichen Gesellschafters, sondern auf die Feststellung, dass die streitbefangenen Darlehen eine staatliche Beihilfe darstellen könnten, weil sie aus staatlichen Mitteln stammten. Um eine automatische Einstufung dieser Darlehen als staatliche Beihilfe und somit einen Verstoß gegen den von der Französischen Republik geltend gemachten Grundsatz der Gleichbehandlung zu verhindern, prüfte die Kommission sie anhand des Kriteriums des privaten Kapitalgebers. Sie stellte daher fest, dass sich diese Darlehen nicht von den anderen vom französischen Staat über die SNCF zugunsten von SeaFrance durchgeführten oder geplanten Maßnahmen trennen ließen und dass diese Maßnahmen und die genannten Darlehen bei gemeinsamer Beurteilung nicht dem Kriterium des privaten Kapitalgebers entsprächen.

96 Dass SeaFrance von ihrem einzigen Gesellschafter, der auch eine Aufstockung des Kapitals dieses Unternehmens vornahm, kein Darlehen erhalten konnte, ist daher nicht das Ergebnis eines Verstoßes gegen den Grundsatz der Gleichbehandlung öffentlicher und privater Unternehmen, sondern das Ergebnis einer ordnungsgemäßen Anwendung des Kriteriums des privaten Kapitalgebers.

97 Auch den übrigen von der Französischen Republik im Rahmen des vorliegenden Klagegrundes vorgebrachten Argumenten kann nicht gefolgt werden.

98 Zum einen hat die Kommission nach Ansicht der Französischen Republik gegen den Grundsatz der Gleichbehandlung öffentlicher und privater Unternehmen verstoßen, als sie die französischen Behörden mit der Begründung, dass die Darlehen über 99,7 Mio. Euro und [*vertraulich*] Mio. Euro nicht von einem Marktteilnehmer außerhalb der SNCF angeboten worden seien, aufgefordert habe, ein Beispiel für ein Darlehensangebot eines unabhängigen Finanzinstituts, eine Bewertung oder ein Zinsangebot einer Geschäftsbank vorzulegen, statt auf diese Darlehen einen aus der Anwendung der Mitteilung zur Festsetzung der Referenzsätze resultierenden Zinssatz anzuwenden.

99 Dieses Argument belegt jedoch keinen Verstoß der Kommission gegen den Grundsatz der Gleichbehandlung. Die Aufforderungen der Kommission sind als bloße Handlungen zur Prüfung der Frage anzusehen, ob die streitbefangenen Darlehen dem Kriterium des privaten Kapitalgebers entsprechen. Sie wurden im Einklang mit der Rechtsprechung vorgenommen, nach der die Kommission, wenn erkennbar ist, dass dieses Kriterium anwendbar sein könnte, verpflichtet ist, den betroffenen Mitgliedstaat um alle einschlägigen Informationen zu ersuchen, die ihr die Prüfung ermöglichen, ob die Voraussetzungen für die Anwendbarkeit und Anwendung dieses Kriteriums erfüllt sind (vgl. in diesem Sinne Urteil Kommission/EDF u. a., oben in Rn. 31 angeführt, EU:C:2012:318, Rn. 104).

100 Zum anderen habe die Kommission gegen den Grundsatz der Gleichbehandlung öffentlicher und privater Unternehmen verstoßen, indem sie davon ausgegangen sei, dass die streitbefangenen Darlehen nur deshalb nicht als ein Eigenbeitrag von SeaFrance zu ihrer Umstrukturierung angesehen werden könnten, weil sie nicht von einem Marktteilnehmer außerhalb der SNCF angeboten worden seien.

101 Dieses Argument beruht auf einem Fehlverständnis des angefochtenen Beschlusses. Wie oben in Rn. 80 ausgeführt worden ist, hat die Kommission nämlich das Darlehen über 99,7 Mio. Euro vom Eigenbeitrag ausgeschlossen, weil nicht davon ausgegangen werden konnte, dass es kein Beihilfeelement enthielt.

102 Nach alledem ist der vierte Klagegrund zurückzuweisen.

103 Die Klage ist daher insgesamt abzuweisen.

Kosten

104 Nach Art. 87 § 2 der Verfahrensordnung des Gerichts ist die unterliegende Partei auf Antrag zur Tragung der Kosten zu verurteilen. Da die Klägerin unterlegen ist, sind ihr gemäß dem Antrag der Kommission die Kosten aufzuerlegen.

Aus diesen Gründen hat

DAS GERICHT (Achte Kammer)

für Recht erkannt und entschieden:

1. Die Klage wird abgewiesen.

2. Die Französische Republik trägt die Kosten.

Gratsias Kancheva Wetter

Verkündet in öffentlicher Sitzung in Luxemburg am 15. Januar 2015.

Unterschriften