AFGØRELSER

KOMMISSIONENS AFGØRELSE (EU) 2018/1040

af 16. juni 2017

om statsstøtte SA.32544 (2011/C) gennemført af Grækenland til fordel for det græske jernbaneselskab TRAINOSE S.A.

(meddelt under nummer C(2017) 4047)

(Kun den engelske udgave er autentisk)

(EØS-relevant tekst)

EUROPA-KOMMISSIONEN HAR —

under henvisning til traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde, særlig artikel 108, stk. 2, første afsnit,

under henvisning til aftalen om Det Europæiske Økonomiske Samarbejdsområde, særlig artikel 62, stk. 1, litra a),

efter at have opfordret interesserede parter til at fremsætte deres bemærkninger, og

ud fra følgende betragtninger:

1. SAGSFORLØB

(1) Ved brev af 9. februar 2011 meddelte Grækenland Kommissionen visse foranstaltninger til fordel for det græske jernbaneselskab — TRAINOSE S.A. (»TRAINOSE«).

(2) Ved brev af 23. marts 2011 og 5. juli 2011 anmodede Kommissionen om yderligere oplysninger om de anmeldte foranstaltninger; Grækenland fremsendte disse oplysninger ved breve af 6. maj 2011 og 5. oktober 2011.

(3) Ved brev af 13. juli 2011 meddelte Kommissionen Grækenland, at den havde besluttet at indlede proceduren i artikel 108, stk. 2, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (»traktaten«) med hensyn til de anmeldte foranstaltninger (»åbningsafgørelsen«) ([1]). Ved brev af 13. september 2011 fremlagde Grækenland sine bemærkninger til åbningsafgørelsen. Kommissionen opfordrede interesserede parter til at fremsende deres bemærkninger til åbningsafgørelsen.

(4) Ved brev af 21. december 2011, 14. februar 2012, 16. marts 2012, 23. marts 2012, 11. juni 2012, 25. oktober 2012, 7. februar 2013, 12. marts 2013, 24. juli 2015, 28. januar 2016, 21. april 2016, 10. oktober 2016 og 13. februar 2017 udbad Kommissionen sig yderligere oplysninger fra Grækenland.

(5) Grækenland fremsendte yderligere oplysninger til Kommissionen ved brev af 5. oktober 2011, 20. januar 2012, 14. maj 2012, 4. juli 2012, 26. marts 2013, 26. august 2015, 15. februar 2016, 10. marts 2016, 23. maj 2016, 2. december 2016, 5. december 2016, 9. december 2016, 31. januar 2017 og 27. marts 2017.

(6) Ved brev af 1. juli 2013 meddelte Grækenland Kommissionen, at landet havde besluttet at tilbagetrække foranstaltningen vedrørende overdragelsen af ejerskabet af fem terminaler fra de græske statsbaner (*Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος*, Ο.Σ.Ε, eller »OSE«) til TRAINOSE (foranstaltning 6, som er beskrevet i afsnit 3.6). Ved brev af 9. december 2016 underrettede Grækenland Kommissionen om, at landet havde besluttet at tilbagetrække foranstaltningen vedrørende den anden rate af egenkapitalforøgelsen på omkring 65 mio. EUR til fordel for TRAINOSE (foranstaltning 2 som beskrevet i afsnit 3.2).

(7) Ved brev af 2. december 2016 gik Grækenland undtagelsesvist med til, at denne afgørelse kun blev vedtaget på engelsk.

([1]) EUT C 272 af 15.9.2011, s. 7.

2. FORANSTALTNINGERNES SAMMENHÆNG

(8) Modtageren af foranstaltningerne er TRAINOSE, den fuldstændigt statsejede græske jernbaneoperatør, som varetager passagerbefordring og godstransport.

(9) TRAINOSE blev etableret i 2005 som et datterselskab til OSE. I december 2008 blev TRAINOSE en særskilt juridisk enhed, der var helt uafhængig af OSE.

(10) TRAINOSE er den eneste leverandør af jernbanetransport i Grækenland. Selskabet yder også internationale bustjenester.

(11) Siden 2008 er TRAINOSE's økonomiske situation løbende blevet værre. TRAINOSE har været påvirket af den økonomiske situation i Grækenland. Selskabet har oplevet alvorlige forstyrrelser såsom en faldende efterspørgsel efter jernbaneydelser til både passagerbefordring og godstransport, hvilket skyldes visse virksomheders ophør af aktiviteter og nogle virksomheders manglende evne til at betale deres regninger. Mellem 2008 og 2012 faldt antallet af betjente passagerkilometer med 49 %, og antallet af tonkilometer faldt med hele 64 %. Denne situation har ført til et fald i TRAINOSE's driftsindtægter.

(12) I perioden mellem 2008 og 2012 havde TRAINOSE et negativt resultat før renter, skat og af- og nedskrivninger (EBITDA). Desuden havde selskabet en negativ egenkapital og stigende gældsætning indtil udgangen af 2013, jf. oversigten i tabel 1 nedenfor. Selv om virksomheden i hvert fald siden 2008 har været kvalificeret til opløsning i henhold til græsk lovgivning, valgte staten i sin egenskab af eneejer ikke at afvikle TRAINOSE.

Tabel 1

Oversigt over de vigtigste økonomiske indikatorer i TRAINOSE 2008-2015

(mio. EUR)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Omsætning	108,0	98,7	102,7	84,6	82,9	75,7	77,9	68,7
EBITDA ([1])	– 233,0	– 231,5	– 187,5	– 33,5	– 0,25	1,1	0,1	1,6
Renteudgifter	0,05	0,05	0,1	0,09	0,1	0,2	0,1	0,1
EBT	– 232,2	– 231,1	– 187,3	– 33,6	– 0,3	1,95	1,5	2,8
Akkumulerede tab	424,5	655,6	842,9	876,5	876,2	874,2	873,1	870,6
Aktiekapital	153,0	213,0	213,0	213,0	213,0	213,0	213,0	213,0
Egenkapital	– 271,5	– 442,6	– 629,9	– 663,4	– 663,2	– 661,2	– 660,0	– 657,6
Gæld	375,6	566,6	779,9	828,7	861,4	882,6	792,0	789,5
Gæld-egenkapital-forhold	– 1,38	– 1,28	– 1,23	– 1,25	– 1,29	– 1,33	– 1,2	– 1,2

([1]) EBITDA: resultat før renter, skat og af- og nedskrivninger; EBT: resultat før skat.

(13) Den 3. maj 2010 underskrev Grækenland et aftalememorandum (»aftalememorandummet«) ([1]) med Europa-Kommissionen, Den Europæiske Centralbank og Den Internationale Valutafond (»trojkaen«) for at modtage finansielle bistandslån fra EU og IMF. Aftalememorandummet omfattede krav om privatisering af TRAINOSE siden 2010 ([2]).

([1]) Aftalememorandum om den særlige økonomiske konditionalitetspolitik, 3. maj 2010.
([2]) I henhold til den oprindelige tidsplan skulle udbudsproceduren for Trainose have været lanceret i fjerde kvartal af 2012, og selskabets aktiver skulle overføres til den græske privatiseringsfond.

(14) Det makroøkonomiske genopretningsprogram for Grækenland består af foranstaltninger, der er beskrevet udførligt i aftalememorandummet, og som er betingelserne for den finansielle bistand fra EU og IMF, dvs. de reformer, som Grækenland er forpligtet til at gennemføre med henblik på at løse sine økonomiske problemer. I det makroøkonomiske genopretningsprogram blev det påpeget, at der er behov for omstrukturering af TRAINOSE på grund af selskabets systemiske betydning for den græske økonomi. Siden 2010 har TRAINOSE også været en del af privatiseringsprogrammet ([1]) i Grækenland, som er blevet gennemført af Hellenic Republic Asset Development Fund S.A. ([2]). (»HRADF«), der ejes fuldstændigt af den græske stat.

(15) Den 18. januar 2013 besluttede Grækenland at fortsætte med privatiseringen af TRAINOSE gennem salg af aktier svarende til 100 % af selskabets aktiekapital ([3]). Den 5. april 2013 overdrog Grækenland alle TRAINOSE's aktier til HRADF. Den 28. juni 2013 godkendte HRADF's bestyrelse proceduren, tidsplanen og betingelserne for salget af 100 % af TRAINOSE's aktiekapital til en investor, der skulle udvælges ved en offentlig udbudsprocedure. Derefter offentliggjorde HRADF privatiseringsudbuddet for TRAINOSE ([4]). Selv om tre investorer fremsatte interessetilkendegivelser, afgav ingen af dem et bindende tilbud for TRAINOSE.

(16) Privatiseringen blev relanceret i januar 2016. Den 26. juli 2016 afgav Ferrovie Dello Stato Italiane S.p.A. (»TRENITALIA«), et statsejet holdingselskab, der forvalter infrastruktur og transportydelser på det italienske jernbanenet, et bindende tilbud for TRAINOSE. Den aftalte pris for privatiseringen af TRAINOSE var 45 mio. EUR. Salgs-og købsaftalen (»SPA«) blev undertegnet af HRADF og TRENITALIA den 18. januar 2017, og transaktionen forventes at blive afsluttet efter vedtagelsen af denne afgørelse.

3. BESKRIVELSE AF FORANSTALTNINGERNE OG BEGRUNDELSEN FOR ÅBNINGSAFGØRELSEN

(17) I åbningsafgørelsen har Kommissionen registreret følgende foranstaltninger som mulig statsstøtte til TRAINOSE:

a) Foranstaltning 1: Eftergivelse af gæld.

b) Foranstaltning 2: Egenkapitalforøgelse.

c) Foranstaltning 3: Årlige tilskud til TRAINOSE for 2011-2013.

d) Foranstaltning 4: Overførsel af ansatte i TRANOSE til andre arbejdsgivere i den offentlige sektor.

e) Foranstaltning 5: Serviceleveranceaftaler (SLA'er) mellem TRAINOSE og OSE.

f) Foranstaltning 6: Overførsel af godsterminaler fra OSE til TRAINOSE.

3.1. Foranstaltning 1: Eftergivelse af gæld

(18) Grækenland påtænker at eftergive en gæld på op til 748,6 mio. EUR til OSE for infrastrukturafgifter, levering og vedligeholdelse af rullende materiel og andre tjenester, som TRAINOSE påtog sig i perioden 2007-2010 som vist i tabel 2. Eftergivelsen af gælden er endnu ikke blevet gennemført og er underlagt Kommissionens godkendelse.

Tabel 2

Udvikling i TRAINOSE's gæld til OSE 2007-2010 ([1])

(mio. EUR)

År	Opbygget gæld	Akkumuleret gæld
2007	120,9	120,9
2008	212,6	333,5

([1]) Privatiseringsprogrammet er beskrevet i tabel II i kapitel B i lov 3985/2011 om den finanspolitiske strategiske ramme på mellemlang sigt for 2012-2015. For hensigtserklæring, memorandum om økonomiske og finansielle politikker samt teknisk aftalememorandum af 8. december 2010, se: https://www.imf.org/external/np/loi/2010/grc/120810.pdf.
([2]) HRADF blev oprettet i henhold til lov 3986/2011 om hasteforanstaltninger for gennemførelse af den mellemsigtede finanspolitiske strategi for 2012-2015, den græske lovtidende A'152/1.7.2011.
([3]) Afgørelse nr. 226 af 18. januar 2013 af det interministerielle udvalg for omstrukturering og privatisering (»ICARP«).
([4]) Afgørelse nr. 232 af 5. april 2013 af ICARP (den græske lovtidende B' 803/5.4.2013).

(mio. EUR)

År	Opbygget gæld	Akkumuleret gæld
2009	206,0	539,5
2010	209,1	748,0

([1]) Grækenlands bemærkning af 27. marts 2017, s. 1.

(19) I åbningsafgørelsen fandt Kommissionen, at gældseftergivelsen ville udgøre statsstøtte efter traktatens artikel 107, stk. 1, og udtrykte tvivl om, hvorvidt støtten ville være forenelig med det indre marked. Kommissionen udtrykte navnlig tvivl om, hvorvidt eftergivelsen af TRAINOSE's gæld til OSE kan betragtes som kompensation til TRAINOSE for opfyldelsen af en forpligtelse til offentlig tjeneste (»OSP«), eftersom der ikke forelå nogen overdragelsesakt, og der ikke forinden var fastlagt et kompensationsbeløb.

3.2. **Foranstaltning 2: Egenkapitalforøgelse**

(20) I 2009 forøgede Grækenland TRAINOSE's aktiekapital med 60 mio. EUR.

(21) Grækenland har meddelt Kommissionen, at den anden rate af kapitalforøgelsen på 65 mio. EUR, som oprindeligt var planlagt, ikke er blevet gennemført, ikke længere forfølges og bør anses for at være trukket tilbage.

(22) I åbningsafgørelsen udtrykte Kommissionen tvivl om, hvorvidt en markedsøkonomisk aktør i 2009 (»aktøren«) ville have indskudt kapital i TRAINOSE, selskabets vanskelige økonomiske situation taget i betragtning. I åbningsafgørelsen fandt Kommissionen derfor, at egenkapitalforøgelsen ville udgøre statsstøtte efter traktatens artikel 107, stk. 1, og udtrykte tvivl om, hvorvidt støtten ville være forenelig med det indre marked.

3.3. **Foranstaltning 3: Årlige tilskud til TRAINOSE for perioden 2011-2013**

(23) I henhold til bestemmelserne i Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 ([1]) var de årlige tilskud til TRAINOSE for levering af offentlig personbefordring begrænset til 50 mio. EUR i perioden 2011-2013.

(24) I åbningsafgørelsen udtrykte Kommissionen tvivl om, eftersom der ikke forelå tilstrækkelige oplysninger, hvorvidt den påståede OSP-kompensation i form af årlige tilskud giver TRAINOSE en uberettiget økonomisk fordel. Kommissionen indtog det foreløbige standpunkt, at de årlige tilskud til TRAINOSE for perioden 2011-2013 udgør statsstøtte efter traktatens artikel 107, stk. 1, og den udtrykte tvivl om, hvorvidt denne støtte var forenelig med det indre marked.

3.4. **Foranstaltning 4: Overførsel af ansatte i TRANOSE til andre arbejdsgivere i den offentlige sektor**

(25) I perioden 2011-2013 blev 593 ansatte i TRAINOSE overført til andre arbejdsgivere i den offentlige sektor såsom offentlige hospitaler, ministerier, regionale myndigheder og kommuner, universiteter, socialsikrings -og pensionsfonde samt museer. For de ansatte, der er tilbage i TRAINOSE, er lønninger og medarbejdergoder blevet reduceret.

(26) I åbningsafgørelsen fandt Kommissionen, at Grækenland ikke havde påvist, at det var en strukturel ulempe at ansætte de pågældende medarbejdere. Følgelig konkluderede Kommissionen derfor, at overdragelsen af disse medarbejdere, udgør statsstøtte, og den udtrykte tvivl om, hvorvidt denne støtte kan betragtes som forenelig med det indre marked.

3.5. **Foranstaltning 5: SLA'er mellem TRAINOSE og OSE**

(27) Efter henstilling fra trojkaen om at formalisere de handelsmæssige forbindelser mellem TRAINOSE og OSE, indgik TRAINOSE en række SLA'er med OSE om: a) vedligeholdelse af rullende materiel b) udlejning af rullende materiel c) uddannelse af personale d) leje af kontor og e) leje af busser.

([1]) Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og (EØF) nr. 1107/70 (EUT L 315 af 3.12.2007, s. 1).

(28) I åbningsafgørelsen udtrykte Kommissionen tvivl om, hvorvidt SLA'erne mellem OSE og TRAINOSE blev indgået på markedsvilkår, og om støtten var forenelig med det indre marked.

3.5.1. *SLA om vedligeholdelse af rullende materiel*

(29) I henhold til SLA'en om vedligeholdelse af rullende materiel, der blev indgået mellem OSE og TRAINOSE den […] (*), blev de vejledende omkostninger til vedligeholdelse fastsat til [0-50] mio. EUR om året. Den opkrævede pris blev fastsat som resultatet af udgifter til materialer og reservedele, udgifter til personale til vedligeholdelse og relevante administrative omkostninger. Varigheden af denne SLA var to år, som kunne forlænges med yderligere et år. Der blev faktureret hver måned (og hvis det ikke er muligt, hvert halve år). Der var planlagt en clearing ved udgangen af hvert år. SLA'en indeholdt bestemmelser mod begge parter for forsinket levering af rullende materiel, vedligeholdelse samt en bestemmelse mod TRAINOSE i tilfælde af forsinket betaling.

(30) Grækenland anførte, at den årlige løn til OSE's vedligeholdelsespersonale ([25 000-50 000 EUR] svarer til AMEL's (Attiko Metro Operation Company) personale.

(31) I åbningsafgørelsen udtrykte Kommissionen tvivl, om det havde været mere relevant at sammenligne OSE's omkostninger til vedligeholdelse med AMEL's fulde omkostninger og ikke kun med AMEL's udgifter til vedligeholdelsespersonale.

3.5.2. *SLA om leje af rullende materiel*

(32) I henhold til SLA om leje af rullende materiel, der er indgået mellem OSE og TRAINOSE den […], blev TRAINOSE's vejledende omkostninger fastsat til [0-50 mio. EUR pr. år]. I SLA'en blev der taget højde for den årlige afskrivning af leaset rullende materiel og de finansielle omkostninger for det pågældende rullende materiel (dvs. renten på lånet for at erhverve det rullende materiel). Der blev faktureret hver måned (og hvis det ikke var muligt, hvert halve år), og der var clearing ved udgangen af hvert år. Varigheden af SLA'en med OSE var to år med mulighed for forlængelse i yderligere et år.

(33) I åbningsafgørelsen udtrykte Kommissionen tvivl, om lejen var forenelig med markedet, fordi beregningsformlen omfattede en uforklarlig afskrivningsfaktor på 2/3.

3.5.3. *SLA om uddannelse af personalet*

(34) I henhold til SLA'en om uddannelse af personale af […] leverede OSE teknisk og faglig uddannelse af personale, der beskæftiger sig med trafik og sikkerhed (f.eks. uddannelse og udstedelse af licens til at arbejde på elektrificerede jernbaner), til TRAINOSE. TRAINOSE's vejledende omkostninger for disse tjenester blev fastsat til [0-5] mio. EUR om året. Gebyret var et resultat af det samlede antal undervisningstimer, der blev leveret, og antallet af ansatte, der deltog; [0-30] EUR pr. time for grupper på mere end 15 personer, [20-40] EUR pr. time for grupper på mellem 10 og 15 personer og [20-40] EUR pr. time for grupper på 5-9 personer. Uddannelsen foregik i OSE's lokaler og in situ på jernbanenettet. Uddannelsesomkostningerne omfattede omkostninger til undervisere, omkostninger til undervisningsmateriale, udstyr, lokaler og alle relevante skatter og afgifter. Varigheden af SLA'en var to år med mulighed for forlængelse i yderligere et år.

(35) I åbningsafgørelsen udtrykte Kommissionen tvivl om, hvorvidt de fremsendte undervisningsomkostninger afspejlede markedsomkostninger, fordi Grækenland ikke havde fremlagt detaljerede oplysninger om lignende uddannelse fra andre leverandører.

3.5.4. *SLA vedrørende leje af kontor*

(36) I henhold til SLA'en mellem GAIAOSE (et datterselskab under OSE indtil 2013) og TRAINOSE af […] lejede TRAINOSE kontorer på [0-5 000] m^2 for [0-50 000] EUR pr. måned ([0-15] EUR/m^2) i en periode på [0-5] år. Lejen blev årligt reguleret i henhold til forbrugerprisindekset (»FPI«). TRAINOSE skulle indbetale et depositum på to måneders leje ([0-50] EUR for det første år, som skulle justeres en gang om året). Alle skatter, afgifter og omkostninger i forbindelse med lejen (elektricitet, vedligeholdelsesudgifter osv.) blev betalt af TRAINOSE.

(37) I åbningsafgørelsen udtrykte Kommissionen tvivl om, hvorvidt den månedlige leje, som TRAINOSE blev opkrævet, var i overensstemmelse med markedet, da den synes at være blevet beregnet af TRAINOSE og ikke af en uafhængig sagkyndig.

(*) Fortrolige oplysninger

3.5.5. *SLA om leje af busser*

(38) Ifølge SLA'en om leje af busser, der blev indgået mellem OSE og TRAINOSE den […], lejede TRAINOSE [20-50] busser, [0-10] tankvogne, [10-25] lastbiler og [0-10] personbiler i en periode på [0-5] år med mulighed for forlængelse i yderligere et år. TRAINOSE's omkostninger til leje af busser var sat til [0-5] mio. EUR om året. Lejebeløbet afhang af værdien af køretøjerne den […] […], diskonteret med [5-10] % om året til afskrivning. TRAINOSE betalte vægtafgift samt omkostninger til vedligeholdelse og forsikring.

(39) I åbningsafgørelsen udtrykte Kommissionen tvivl om, hvorvidt de årlige lejeomkostninger var i overensstemmelse med markedsniveauet, da de var baseret på køretøjernes nutidsværdi, og de var ikke afhængige af udbud og efterspørgsel efter disse aktiver, som de burde.

3.6. **Foranstaltning 6: Overførsel af godsterminaler fra OSE til TRAINOSE**

(40) Grækenland planlagde oprindeligt at overføre fem terminaler, der ejes af OSE, til TRAINOSE. Ved brev af 1. juli 2013 meddelte Grækenland Kommissionen, at landet havde trukket denne foranstaltning tilbage.

3.7. **Støttens forenelighed**

(41) I åbningsafgørelsen udtrykte Kommissionen under fravær af fuldstændige oplysninger om overdragelsesakterne og kompensationsmetoden, tvivl om, hvorvidt foranstaltning 1 og 3 kan anses som forenelig med det indre marked i henhold til forordning (EF) nr. 1370/2007.

(42) I åbningsafgørelsen vurderede Kommissionen også foranstaltningernes forenelighed med det indre marked i henhold til rammebestemmelserne for statsstøtte til redning og omstrukturering af kriseramte ikke-finansielle virksomheder ([1]) (»rammebestemmelserne«). Kommissionen udtrykte navnlig tvivl om, hvorvidt den foreslåede omstruktureringsplan for TRAINOSE var baseret på realistiske antagelser med hensyn til de fremtidige driftsbetingelser, og om den ville genoprette TRAINOSE's rentabilitet på lang sigt inden for en rimelig tidshorisont. Kommissionen satte også spørgsmålstegn ved, om de foreslåede kompenserende foranstaltninger vil være tilstrækkelige til at opveje fordrejningen af konkurrencen som følge af omstruktureringsstøtten. Kommissionen udtrykte også tvivl om, hvorvidt TRAINOSE ville være i stand til at yde en betydelig egenbetaling til omstruktureringen. Da der ikke forelå tilstrækkelige oplysninger, var Kommissionen desuden ikke i stand til at vurdere, om princippet om engangsstøtte var overholdt.

(43) I åbningsafgørelsen meddelte Kommissionen, at den ville undersøge, om de anmeldte foranstaltninger kan betragtes som forenelig støtte i henhold til traktatens artikel 107, stk. 3, litra b). Kommissionen noterede sig, at jernbanetransport kan være en vigtig tjeneste, for at økonomien i en medlemsstat fungerer, og at en afbrydelse af jernbanetransport kan udløse systemisk afsmittende virkninger på økonomien som helhed, især på grund af afbrydelser i forsyningskæden. Kommissionen understregede, at disse virkninger kan være særligt kraftig i lande, der gennemgår en makroøkonomisk omstrukturering. På grund af manglende tilstrækkelige oplysninger var Kommissionen dog ikke i stand til at fastslå, om støtten kunne anses for at bidrage til at afhjælpe en alvorlig forstyrrelse af den græske økonomi. Den opfordrede derfor Grækenland og berørte parter til at fremsætte alle relevante oplysninger i denne forbindelse.

4. **BEMÆRKNINGER FRA INTERESSEREDE PARTER**

(44) Efter offentliggørelsen af åbningsafgørelsen i *Den Europæiske Unions Tidende* blev der ikke indgivet nogen bemærkninger fra de berørte parter.

5. **BEMÆRKNINGER FRA GRÆKENLAND**

(45) Grækenland fremførte, at foranstaltningerne til fordel for TRAINOSE førte til en omstrukturering af selskabet og mere generelt af den græske jernbanesektor. Begge omstruktureringer var en del af Grækenlands forpligtelser over for trojkaen, bl.a. i henhold til aftalememorandummet af 3. maj 2010. Jernbanesektoren er desuden en særdeles vigtig sektor i den græske økonomi både på grund af antallet af arbejdspladser og dens rolle i forsyningskæden i Grækenland.

([1]) EUT C 249 af 31.7.2014, s. 1.

(46) Grækenland gjorde gældende, at de foranstaltninger, der er beskrevet i åbningsafgørelsen, ikke udgør statsstøtte efter traktatens artikel 107, stk. 1. Hvis Kommissionen konkluderer, at disse foranstaltninger helt eller delvist udgør statsstøtte efter traktatens artikel 107, stk. 1, skal støtten anses som værende forenelig med traktaten.

(47) I sit svar på åbningsafgørelsen fremlagde Grækenland yderligere oplysninger om de foranstaltninger, der er beskrevet i afsnit 3, og deres forenelighed.

5.1. **Foranstaltning 1: Eftergivelse af gæld**

(48) Ved brev af 23. marts 2017 redegjorde Grækenland for, at den udestående gæld, landet påtænker at eftergive, beløber sig til 748,6 mio. EUR (jf. tabel 2).

(49) Eftergivelse af akkumuleret gæld skal kompensere TRAINOSE for den underskudsgivende drift af 26 passagerruter i henhold til forsyningspligten og prisfastsættelsen, som er obligatorisk i henhold til græsk lovgivning ([1]). Ifølge Grækenland har staten aldrig opfyldt sine forpligtelser til at kompensere TRAINOSE for selskabets tab som følge af denne forsyningspligt og prisfastsættelse.

(50) Eftergivelse af denne gæld vil angiveligt ikke give nogen uberettiget økonomisk fordel til TRAINOSE, fordi virksomheden i henhold til græsk lovgivning ([2]) er berettiget til at kræve denne kompensation som udligningsgodtgørelse. Der blev imidlertid ikke indledt nogen retlig procedure, fordi dette ville forsinke omstruktureringen af TRAINOSE. Grækenland finder derfor, at kompensation for skader som følge af handlinger/manglende handlinger, der kan tilregnes staten, i henhold til Domstolens bestemmelser i blandt andet Asteris ([3])-dommen, og som Kommissionen har henvist til i en sag vedrørende ekspropriation af tyske landbrugere ([4]), ikke udgør statsstøtte.

(51) Grækenland har gjort gældende, at selv om kompensationen er fastsat efterfølgende, er den stadig beregnet på en måde, der sikrer, at den er så tæt som muligt på det niveau, der var fremkommet, hvis den var blevet beregnet på forhånd, og resultatet var tæt på det skøn, der indgår i TRAINOSE's forretningsplan for 2007 på grundlag af data fra 2005.

(52) Grundlaget for beregningen var de tab, som TRAINOSE ville have haft, hvis selskabet havde drevet hele nettet efter gennemførelsen af omstruktureringsplanen, dvs. uden eventuel tidligere ineffektivitet. Med andre ord var den efterfølgende kompensation for forpligtelse til offentlig tjeneste ikke beregnet på grundlag af TRAINOSE's tab pr. linje i 2010, men på grundlag af tabene i den omstrukturerede TRAINOSE, dvs. en veldrevet virksomhed med relevante transportmidler, der ville være i stand til at opfylde de nødvendige forpligtelser til offentlig tjeneste. Derfor har Grækenland gjort gældende, at der ikke er nogen risiko for internalisering af den tidligere ineffektivitet, og at kompensationen ikke overstiger, hvad der er nødvendigt for at dække alle omkostninger fratrukket alle relevante indtægter og uden at medregne nogen rimelig fortjeneste, som TRAINOSE ville være berettiget til.

5.2. **Foranstaltning 2: Egenkapitalforøgelse**

(53) Grækenland gentog, at egenkapitalforøgelsen på 60 mio. EUR i 2009 ikke udgør statsstøtte efter traktatens artikel 107, stk. 1, for så vidt denne foranstaltning er i overensstemmelse med det markedsøkonomiske investorprincip (»aktøren«). Anden rate af egenkapitalforøgelsen på 65 mio. EUR blev ikke gennemført og bør betragtes som tilbagetrukket.

(54) På grundlag af de oplysninger, der var tilgængelige på tidspunktet for egenkapitalforøgelsen og under hensyntagen til, at der allerede i 2009 var planlagt en omstrukturering af virksomheden med henblik på privatisering af TRAINOSE, har Grækenland understreget, at det forventede en acceptabel forrentning af den tilførte kapital inden for en rimelig periode.

(55) Beslutningen om at forhøje egenkapitalen var begrundet i følgende betragtninger:

a) ønsket om at undgå sammenbrud hos den eneste operatør (100 % statsejet), der leverer jernbanetransportydelser i Grækenland, og sikring af dens langsigtede rentabilitet

([1]) Græsk lov 674/1970, græsk kongeligt dekret 404/1972, græsk lovdekret 1300/1972 og græsk lov 2671/1998 (den græske lovtidende A'/28.12.1998, s. 289).
([2]) Grækenlands bemærkning af 27. marts 2017, s. 1.
([3]) Forenede sager 106/87 til 120/87 Asteris m.fl. mod Grækenland og EØF [1988] ECLI:EU:C:1988:457, præmis 24-25.
([4]) Kommissionens beslutning 1999/268/EF af 20. januar 1999 om jorderhvervelse i henhold til lov om kompensation (EFT L 107 af 24.4.1999, s. 21).

b) udsigterne for privatisering af selskabet og for dermed at opnå det størst mulige afkast af en sådan transaktion

c) ønsket om at undgå lukning af flere driftsaktiviteter under OSE, infrastrukturforvalteren, der ligeledes er 100 % ejet af staten.

(56) Grækenland har fremført, at disse betragtninger var i overensstemmelse med retspraksis fra domstolene i Den Europæiske Union, ifølge hvilken det vil være acceptabelt også at tage hensyn til en indirekte materiel fordel såsom ønsket om at bevare koncernens image eller omlægge dens aktiviteter ([1]).

(57) Det eneste mulige alternativ var afvikling af TRAINOSE, hvilket vil have katastrofale følger for både staten, som er eneaktionær, og den græske økonomi. Eftersom TRAINOSE ikke havde nogen væsentlige aktiver, som ville give en investor mulighed for at få den investerede kapital tilbage, ville den græske stat have mistet sin investering i selskabet. Desuden ville Grækenland have mistet sin eneste jernbaneoperatør, hvilket også ville være en risiko for jernbaneinfrastrukturforvalteren OSE.

(58) Grækenland fremførte, at det i sin egenskab af *nuværende aktionær* kunne acceptere et midlertidigt lavere afkast ved at øge sin eksisterende investering. En offentlig myndighed, der kontrollerer en virksomhed eller sammenslutning af virksomheder, vil være mindre motiveret af rent kortsigtede profitbetragtninger.

5.3. **Foranstaltning 3: Årlige tilskud til TRAINOSE for perioden 2011-2013**

(59) Grækenland præciserede, at de årlige tilskud til TRAINOSE for perioden 2011-2013 blev tildelt efter aftale med trojkaen for at give selskabet mulighed for at opnå økonomisk balance, mens det viderefører en række tabsgivende ruter. Kompensationen ydes på grundlag af en aftale om forpligtelse til offentlig tjeneste, der blev tildelt direkte uden et offentligt udbud. Aftalen om forpligtelse til offentlig tjeneste blev undertegnet den 15. juni 2011. Grækenland fremførte, at aftalen om forpligtelse til offentlig tjeneste er i overensstemmelse med forordning (EF) nr. 1370/2007, med undtagelse af forpligtelsen til forudgående offentliggørelse af visse oplysninger i *Den Europæiske Unions Tidende*.

(60) Grækenland har gjort gældende, at parametrene for beregningen af aftalen om forpligtelse til offentlig tjeneste var i overensstemmelse med kravene i forordning (EF) nr. 1370/2007. Fordi TRAINOSE ikke fører særskilt regnskab efter selskabets etablering, blev beregningen af kompensationen baseret på TRAINOSE's mest ajourførte skøn og antagelser (administrationskonti). Fra oktober 2011 førte TRAINOSE særskilte regnskaber for aktiviteter, der hører under forpligtelse til offentlig tjeneste og andre aktiviteter og undgik dermed krydssubsidiering mellem de forskellige aktiviteter. Adskillelsen af regnskaberne blev også anvendt efterfølgende for perioden fra den 1. januar 2011 til den 30. september 2011 på grundlag af administrationskonti. Kompensationen for forpligtelse til offentlig tjeneste er i henhold til aftale med trojkaen på maksimalt 50 mio. EUR pr. år.

(61) Aftalen om forpligtelse til offentlig tjeneste indeholder bestemmelser om eventuel ændring af kompensation for forpligtelse til offentlig tjeneste (f.eks. indskrænkning af omfanget af tjenesteydelser) i tilfælde af stigende omkostninger eller fald i indtægter for at fastholde loftet på 50 mio. EUR om året.

(62) Fornyelse af den gældende kontrakt om offentlig tjeneste for personbefordring med jernbane skulle være afsluttet ved direkte tildeling til TRAINOSE inden udgangen af april 2014 og skulle have en maksimal varighed på fem år.

5.4. **Foranstaltning 4: Overførsel af ansatte i TRANOSE til andre arbejdsgivere i den offentlige sektor**

(63) Grækenland har fremført, at overførslen af medarbejdere i overensstemmelse med Combus- ([2]) dommen ikke gav TRAINOSE nogen fordel, fordi den ikke fritog selskabet for byrder, som normalt belaster en virksomheds budget, men snarere for byrder, som blev pålagt af staten som følge af TRAINOSE's medarbejderes kvasi-tjenestemandsstatus (afspejlet i begrænsninger af afskedigelse og lønninger, der ligger over markedsniveauet). Grækenland mener, at foranstaltningen i virkeligheden er relateret til fjernelse af en strukturel ulempe, der stammer fra en periode, hvor selskabet var et statsligt monopol.

(64) Grækenland anførte, at TRAINOSE's medarbejderes kvasi-tjenestemandsstatus, og de respektive byrder, som belaster TRAINOSE, blev indført ved lov og derfor kan tilregnes den græske stat.

([1]) Sag C-303/88, Italien mod Kommissionen, [1991] ECLI:EU:C:1991:136.
([2]) Sag T-157/01, Danske Busvognmænd mod Kommission, ECLI:EU:T:2004:76.

(65) TRAINOSE blev juridisk adskilt fra OSE i 2008, og selskabets forhold til sit personale er underlagt samme græske arbejdsmarkedslovgivning, kollektive overenskomster og generelle ansættelsesvilkår som OSE (samlet »særlige arbejdsregulativer«). Som følge heraf overtog TRAINOSE, som OSE's efterfølger med hensyn til jernbanetransportydelser, alle de arbejdsregler, der gjaldt for OSE. OSE havde ligeledes i 1970 overtaget rammen af arbejdsregler fra de græske statsbaner (*Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους eller »SEK«* ([1])), en offentligretlig virksomhed, som havde monopol over driften af det græske jernbanenet, og hvis ansatte havde status af tjenestemænd og derfor nød godt af alle fordelene ved denne status.

(66) I 2005 blev retten til kvasi-tjenestemandsstatus for nyansatte afskaffet, men medarbejdere, der var ansat under den tidligere ordning, bevarede deres tidligere status. Derfor er den græske stat ansvarlig for de usædvanligt høje lønninger, der tilkommer TRAINOSE's medarbejdere.

(67) Grækenland har endvidere redegjort for, at selv efter undertegnelsen af nye kollektive overenskomster af 24. marts 2011, hvor TRAINOSE's medarbejderes mange fordele blev afskaffet, nød TRAINOSE's resterende medarbejdere fortsat godt af høje lønninger, der i gennemsnit lå [10-30] % over lønnen i den private sektor for ansatte med tilsvarende erhvervserfaring, jf. tabel 3.

(68) Siden oprettelsen i 2007 har TRAINOSE kun ansat én ny medarbejder.

(69) Grækenland har oplyst, at i alt 593 af TRAINOSE's medarbejdere (575 i 2011, 10 i 2012 og 8 i 2013) i henhold til artikel 15, 16 og 18, stk. 2, i lov 3891/2010 ([2]) blev overført til andre arbejdsgivere i den offentlige sektor, dvs. 4 % mindre end oprindeligt anslået ([3]).

(70) TRAINOSE har ikke de økonomiske midler til at tilbyde sine medarbejdere en frivillig fratrædelsesordning. Grækenland understregede, at en enhver fordel, som TRAINOSE vil få som følge af at overføre medarbejdere, i alle tilfælde ville blive udlignet af de tab, som virksomheden fortsætter med at pådrage sig som følge af de ansattes privilegerede status, som er pålagt af staten, fordi de resterende medarbejdere selv efter den foreslåede kollektive overenskomst om lønreduktion fortsat ville have en løn, der ligger over markedsgennemsnittet.

Tabel 3

Sammenligning mellem TRAINOSE's almindelige lønskema og en gennemsnitlig månedsløn i den private sektor

Personalekategori	TRAINOSE's personales nuværende almindelige løn (i EUR)	Gennemsnitlig almindelig månedsløn i den private sektor (i EUR)	Lønforskel
Lokomotivfører	[2 000-3 000]	1 694	– [25-50] %
Skinnebuspersonale	[2 000-3 000]	1 682	– [0-25] %
Buschauffører	[2 000-3 000]	1 587	– [0-25] %
Forvaltning	[1 000-2 000]	1 566	– [0-25] %
Pakhusarbejdere	[1 000-2 000]	1 514	– [0-25] %
I alt	[1 000-2 000]	1 641	– [0-25] %

(71) For at beregne den fordel, der følger af overførslen af medarbejdere, har Grækenland fremlagt en undersøgelse udarbejdet af revisionsvirksomheden PricewaterhouseCoopers. Beregningerne er baseret på den oprindeligt

([1]) SEK var en offentlig enhed, som blev oprettet i 1920, og som drev de fleste græske jernbanelinjer indtil den 31. december 1970, da alle jernbaner i Grækenland med undtagelse af private og industrielle strækninger og E.I.S. blev overført til det nye statsejede de græske statsbaner, dvs. OSE S.A.
([2]) Den græske lovtidende A'188/4.1.2010.
([3]) Grækenlands bemærkning af 27. marts 2017, s. 2.

planlagte overdragelse af 620 ansatte. Ifølge undersøgelsen beløb fordelen sig til forskellen mellem »almindelige omkostninger« ved en frivillig aftrædelsesordning, som bæres af en privat virksomhed, og omkostningerne for en hypotetisk frivillig aftrædelsesordning for TRAINOSE's medarbejdere ([100-200] mio. EUR). Forskellen mellem de to ordninger for frivillig aftrædelse beløber sig til [0-100] mio. EUR. Ifølge Grækenland omfattede TRAINOSE's omkostninger til frivillige fratrædelsesordninger imidlertid over [0-100] mio. EUR til usædvanlige omkostninger, som TRAINOSE skulle afholde som følge af selskabets medarbejderes permanente status og højere lønninger. Disse omkostninger bør ifølge Grækenland ikke tages i betragtning.

Tabel 4

Kvantificering af fordelen for TRAINOSE ved overførsel af 593 medarbejdere (baseret på PWC's undersøgelse for 620 medarbejdere)

(mio. EUR)

Kategori	Opdateret skøn
a) Diskonteret værdi af den frivillige aftrædelsesordning for TRAINOSE's 593 medarbejdere	[100-200]
b) Økonomisk værdi af en tilsvarende frivillig aftrædelsesordning i en privat virksomhed	[0-100]
a)-b) »Usædvanlige omkostninger« for TRAINOSE's frivillige aftrædelsesordning	**[0-100]**
c) Diskonteret værdi for lønninger til tilbageværende medarbejdere (TRAINOSE's lønninger)	[200-300]
d) Diskonteret værdi for lønninger til tilbageværende medarbejdere (lønninger, der svarer til den private sektor)	[100-200]
c)-d) »Usædvanlige omkostninger« for tilbageværende medarbejdere i TRAINOSE	**[0-100]**

5.5. **Foranstaltning 5: SLA'er mellem TRAINOSE og OSE**

(72) I forbindelse med SLA'erne mellem TRAINOSE og OSE gjorde Grækenland gældende, at SLA'er blev indgået på markedsvilkår i henhold til anbefalingerne fra trojkaen, og at SLA'erne derfor ikke udgjorde statsstøtte i henhold til traktatens artikel 107, stk. 1.

5.5.1. *SLA om vedligeholdelse af rullende materiel*

(73) Grækenland redegjorde for, at den fremlagte sammenligning af OSE's omkostninger til vedligeholdelse blev foretaget på grundlag af AMEL's vedligeholdelsespersonale og ikke på grundlag af AMEL's samlede personale. De årlige lønudgifter til AMEL's vedligeholdelsesteknikere varierede på tidspunktet for SLA'ens indgåelse mellem [25 000-50 000] EUR og [25 000-50 000] afhængigt af erfaring og anciennitet i virksomheden. Den gennemsnitlige årlige løn til AMEL's vedligeholdelsesteknikere er således på [25 000-50 000].

(74) Grækenland forklarede endvidere, at de gennemsnitlige årlige lønninger til OSE's vedligeholdelsespersonale for rullende materiel på tidspunktet for SLA'ens indgåelse blev anslået til ca. [25 000-50 000] eller [20-40] EUR pr. time. Dette skøn var baseret på den gennemsnitlige almindelige løn i december 2010 og på tillæg, der bestod af overtidsbetalinger og indbetalinger til forsikringer. Efter gennemførelsen af lov 3899/2010 ([1]) var den justerede løn til OSE's vedligeholdelsespersonale til rullende materiel på [20-40] EUR som følge af yderligere nedskæringer af lønningerne. OSE's fortjeneste beløber sig således til [0-5] pr. time, hvilket svarer til en afkastmargin på [0-10] %.

5.5.2. *SLA om leje af rullende materiel*

(75) Grækenland redegjorde for beregningen af lejeomkostninger for det rullende materiel, der er fastsat i den relevante SLA. Afgifterne var baseret på den årlige afskrivning af det rullende materiel og de finansielle omkostninger til at erhverve det relevante rullende materiel, som Grækenland anså for at være på linje med markedsprisen.

(76) Grækenland har også redegjort for den anvendte afskrivningsfaktor (2/3) og fremført, at den er helt i overensstemmelse med alle græske aktieselskabers regnskabssystemer baseret på periodiseringsprincippet.

([1]) Den græske lovtidende A' 212/17.12.2010.

Afskrivningsfaktoren svarede til […] af den værdi, der blev finansieret af virksomhedens egne midler og […] af den værdi, som blev finansieret ved hjælp af lån. Ifølge Grækenland blev alle OSE's årsregnskaber hvert år revideret af en autoriseret ekstern revisor, og OSE anvendte IFRS-standarderne (Financial Reporting Standards) til sit årsregnskab. Balanceværdien og den årlige afskrivning af det rullende materiel var således i henhold til OSE's registrerede aktiver helt i overensstemmelse med IFRS, også for så vidt angår aktivernes værdi.

(77) Grækenland tilføjede, at OSE førte en ikke-diskriminerende politik og opkrævede andre jernbaneoperatører samme pris for de samme tjenester. På dette grundlag fremlagde Grækenland en ajourført beregning af PWC-undersøgelsen, jf. tabel 4.

5.5.3. *SLA om uddannelse af personalet*

(78) OSE leverede obligatorisk teknisk og faglig uddannelse til TRAINOSE, herunder uddannelse i den aktuelle flåde af tog, uddannelse og udstedelse af licens til at arbejde på elektrificerede jernbaner, økonomisk kørsel osv. Uddannelsesprogrammet var i overensstemmelse med reglerne om teknisk specifikation for interoperabilitet (TSI) fra Det Europæiske Jernbaneagentur ([1]) og meddelelser fra den nationale sikkerhedsmyndighed for jernbanetransport ([2]).

(79) Med henblik på at fastlægge de almindelige gennemsnitlige timepriser, som OSE burde kræve for sine uddannelsesaktiviteter, gennemførte Grækenland en sammenligning med andre udbydere af uddannelse i Grækenland. Denne sammenligning af omkostninger til uddannelse af personale med markedspriserne var ikke direkte, da OSE er den eneste organisation, som tilbyder tekniske kurser for lokomotivførere og andre jernbanerelaterede emner. Derfor blev LAEK (Fond for beskæftigelse og erhvervsuddannelse) og IEKEM TEE (uddannelses- og efteruddannelsesinstitut for medlemmer af Grækenlands teknikerforbund) valgt til sammenligning på grund af de uddannelsesrelaterede tjenester, de tilbyder.

(80) På tidspunktet for indgåelsen af SLA'en tilbød LAEK støtte til berettigede personer på op til [20-40] EUR pr. time pr. person til uddannelse af personale, når de anvendte eksterne instruktører/uddannelsestjenester. I forbindelse med tjenester vedrørende uddannelse af personale, der leveres af virksomheder internt (egne instruktører og/eller infrastruktur), var LAEK's støtte, afhængigt af antallet af deltagere, på mellem 33 EUR og 14 EUR pr. time og person, jf. tabel 5.

Tabel 5

Gennemsnitsstøtte fra LAEK til intern uddannelse pr. time og deltager

(EUR)

Antal deltagere	Gennemsnitsstøtte pr. time og deltager i
Op til 3	33
Op til 6	25
Op til 15	16
Op til 35	14

(81) Ifølge Grækenland betalte IKEM TEE på tidspunktet for indgåelsen af SLA i gennemsnit 26 EUR pr. time for tilsvarende tekniske kurser, jf. tabel 6, som Grækenland har indsendt.

Tabel 6

Uddannelsesgebyrer pr. time for uddannelse tilbudt af IEKEM TEE

(EUR pr. time)

Organisation, der leverer uddannelsen	Uddannelse	Gebyr
IEKEM TEE	Efteruddannelse af sikkerhedsteknikere	9,90
IEKEM TEE	Revision og sikring af industriel infrastruktur og materialer	13,39

([1]) Kommissionens direktiv 2014/106/EU af 5. december 2014 om ændring af bilag V og VI til Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2008/57/EF om interoperabilitet i jernbanesystemet i Fællesskabet EØS-relevant tekst (EUT L 355 af 12.12.2014, s. 42).

([2]) Regulerende myndighed for jernbaner (*Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων* eller RAS).

(EUR pr. time)

Organisation, der leverer uddannelsen	Uddannelse	Gebyr
IEKEM TEE	Fast ejendom	13,41
IEKEM TEE	Diplom for administration og ledelse	14,35
IEKEM TEE	AutoCad 2009 – 3D	15,75
IEKEM TEE	Projektledelse for ingeniører	15,75
PWC's uddannelsestjenester	Ledelse — Mini MBA	16,88
Hellenic Association of Management Consulting Firms (SESMA)	Diplom for miljøledelse	17,31
PWC's uddannelsestjenester	Moms: regnskabsprincipper og -praksis	18,00
PWC's uddannelsestjenester	Kursus i regnskab og skat for slutbrugere	20,51
PWC's uddannelsestjenester	Analyse af årsregnskaber	25,33
Economotechniki Seminars S.A.	Omkostningsreducerende praksis i fødevareindustrien	35,00
Economotechniki Seminars S.A.	Operationel planlægning af lagerbygninger og erhvervslogistik	35,00
Advanced Business Process Management S.A.	Computerbaseret prisfastsættelse	57,40
Advanced Business Process Management S.A.	Reform af økonomiske resultater og regnskabsmæssige uoverensstemmelser	57,40
Advanced Business Process Management S.A.	Industrielle omkostningsoverslag	60,68
Gennemsnitligt gebyr pr. time		26,63

(82) Grækenland fremførte, at de gennemsnitlige omkostninger pr. time pr. deltager, som blev forhandlet mellem TRAINOSE og OSE, lå inden for markedsniveauet. Omkostningerne til OSE's uddannelse af TRAINOSE's personale svarede til omkostningerne ved en anden virksomheds levering af tilsvarende tjenesteydelser. Derudover blev der i forhandlingerne taget hensyn til normal markedspraksis om at tilbyde rabat for uddannelsesprogrammer til virksomheder med et stort antal kursusdeltagere.

5.5.4. *SLA vedrørende leje af kontor*

(83) Grækenland understregede, at den månedlige leje på [0-10] pr. m^2 for kontorer med et samlet areal på [0-5 000] m^2, dvs. i alt [0-50 000] EUR pr. måned blev fastsat til en markedspris baseret på en vurdering af OSE's faste ejendom i 2005 (justeret for 2011) foretaget af GAIAOSE, en virksomhed der er helt adskilt fra og uafhængig af TRAINOSE. Som grundlag for evalueringen blev der anvendt en rapport fra Eurobank Properties Services om bygninger i Athen med tilsvarende karakteristika.

(84) Grækenland har oplyst, at der i justeringerne af leje blev taget hensyn til den stand, den lejede bygning var i, beliggenheden og den stadigt værre stand i det omkringliggende område, faldende efterspørgsel på markedet for fast ejendom og det usikre økonomiske miljø. Grækenland har fremført, at de fleste lejeaftaler på tidspunktet for SLA'ens indgåelse var blevet genforhandlet, og at lejen som følge heraf blev sat ned med op til 30 %.

5.5.5. *SLA om leje af busser*

(85) Grækenland forklarede, at de årlige lejeudgifter til leje af hvert køretøj, som TRAINOSE lejer, er et resultat af den aktuelle værdi og afskrivninger for det pågældende år. For at sikre at priserne svarede til markedspriserne, blev den aktuelle værdi for hvert køretøj, der cirkulerede den 1. januar 2011, og den respektive afskrivning vurderet af leverandørerne af hver type af køretøjer.

5.6. **Støttens forenelighed med det indre marked**

(86) Grækenland har fremført, at foranstaltningerne bør anses for forenelig støtte i henhold til traktatens artikel 107, stk. 3, litra b), hvoraf det fremgår, at støtten kan betragtes som forenelig med det indre marked, hvis formålet med den er at »afhjælpe en alvorlig forstyrrelse i en medlemsstats økonomi«.

(87) Grækenland hævdede, at landet siden det første stabilitetsprogram i december 2010 ikke havde været i stand til at opfylde målet om en afbalanceret budgetstilling, eftersom de finanspolitiske mål ikke var nået på grund af overforbrug, skatteunddragelse, overoptimistiske skatteprognoser og manglende reform af sundheds- og pensionsordningerne. I 2009 tegnede den offentlige sektor sig for over 50 % af BNP, hvilket fortrængte private investeringer og svækkede de økonomiske resultater. I 2009 udgjorde den offentlige bruttogæld 115 % af BNP, mens nettogælden over for udlandet udgjorde næsten 100 % af BNP. Heraf tegnede den offentlige sektor sig for så meget som 75 % af nettogælden over for udlandet, en gæld med en forholdsvis lang løbetid.

(88) Ifølge Grækenland havde den manglende fleksibilitet på produkt- og arbejdsmarkedet samt manglende målopfyldelse på mange strukturpolitiske områder en negativ indvirkning på landets økonomiske resultater, hvilket resulterede i lav beskæftigelse og lav produktivitet på arbejdsmarkedet. Grækenland var derfor særligt sårbar over for den globale finansielle og økonomiske krise i 2008/09. De græske bankers gennemsnitlige kapitalprocent steg til 11,7 % i slutningen af 2009, hvilket delvist skyldtes offentlige kapitaltilførsler. Andelen af misligholdte lån steg dog fra 5 % i 2008 til 7,7 % i december 2009, hvilket var årsag til bekymringer om statsgældens kreditværdighed.

(89) I april 2010 anmodede Grækenland om offentlig økonomisk bistand, hvilket resulterede i indgåelsen af aftalememorandummet 2010. På grund af den græske jernbanesektors systemiske betydning og dens direkte afhængighed af den græske stats budget indeholdt aftalememorandummet krav om omstrukturering af hele den græske jernbanesektor, som en betingelse for udbetaling af den økonomiske bistand, som Grækenland havde anmodet om.

(90) Omstruktureringen af jernbanesektoren har været af afgørende betydning for Grækenland. Jernbanerne har haft en særdeles stor betydning for Grækenlands regionale udvikling, og den potentielle nedlukning af dem ville have katastrofale følger for Grækenlands økonomi som helhed.

(91) TRAINOSE er den eneste jernbaneoperatør i Grækenland. Den opererer en række ruter med både passagerbefordring og godstransport via jernbanenettet på 2 554 km gennem byområder og forstæder, der løber fra det sydlige til det nordlige Grækenland, og som forbinder de største byer og havne. Hvis TRAINOSE ophører med sine aktiviteter, eller hvis aktiviteterne i væsentlig grad bliver forstyrret, ville det få alvorlige negative virkninger for en række interessenter. Dette vil navnlig påvirke passagerer, kunder/leverandører, medarbejdere, andre jernbanerelaterede private og offentlige virksomheder og i sidste ende den græske økonomi som helhed, fordi en stor del af det aktuelle erhvervsliv, potentielle muligheder, navnlig inden for godstransportsektoren, vil gå tabt eller blive betydeligt langsommere.

(92) Ethvert ophør/enhver afbrydelse af TRAINOSE's aktiviteter vil i en bestemt periode lukke en række offentlige ruter i byområder og forstæder for passagerer. TRAINOSE varetager ca. 300 personbefordringer pr. dag, herunder tjenester af høj kvalitet i byer og tjenester mellem byer, og der er ca. 16 mio. passagerer, der benytter TRAINOSE's tjenester hvert år. Ruter, som er underlagt forpligtelse til offentlig tjeneste, og som varetages af TRAINOSE, udgør mere end 98 % af alle indenlandske jernbaneruter til passagerbefordring i Grækenland. Enhver afbrydelse af jernbanetransportydelser ville være en stor belastning for det overordnede offentlige transportnet, primært i Athen (der benyttes af 8 millioner passagerer pr. år), Thessaloniki og Patras. Specifikke byruter med høj trafik bliver udelukkende betjent af TRAINOSE, og en sådan afbrydelse ville således ikke alene forværre trafikforholdene i byerne men også tvinge passagerer til at anvende andre dyrere transportmidler, især i forstadsruter. Som eksempel kan nævnes afbrydelsen af TRAINOSE's tjeneste i 2011 på Edessa-Florina-ruten i det nordlige Grækenland, hvor passagerernes omkostninger steg med 50 %. I 2011 besluttede Grækenland efter aftale med trojkaen at stoppe videreførelsen af visse tabsgivende ruter og øge priserne på togbilletter betydeligt på ruter, som blev videreført. Samtidig besluttede Grækenland at indstille billetpriser, som tidligere blev tilbudt med rabat til studerende, militært personel, store familier osv.

(93) Grækenland har desuden anført, at TRAINOSE tilbyder specialiserede niche-tjenester af turistmæssig art på regionale ruter, der er karakteriseret som attraktioner i sig selv. Disse ruter styrker lokal økonomisk aktivitet, der er et stort behov for, og supplerer de yderst vigtige produkter i den græske turistindustri.

(94) Den godstransport, som TRAINOSE årligt varetager, skønnes at være på mere end [0-500] millioner ton om året. Heraf er ca. [50-100] % eksportgods. TRAINOSE bidrager således væsentligt til græske forarbejdningsvirksomheders eksportbestræbelser. Visse produkter kan som følge af deres størrelse og tonnage kun transporteres

via jernbane, og en afbrydelse af jernbanetransportydelser ville få alvorlige konsekvenser i forsyningskæden i Grækenland og påvirke virksomheder som EBZ S.A. og VIOHALKO S.A. og havnene i Piræus og Thessaloniki. Privatiseringen af havnen i Piræus blev afsluttet i 2016, og havnen i Thessaloniki skal efter planen privatiseres i marts 2017.

(95) Jernbanen anvendes som et vigtigt transportmiddel af den græske hær. En sådan transport omfatter både planlagt regelmæssig godstransport (transport af brændstof, tungt militært udstyr) og transport af medarbejdere i den græske hær i fredstider. Jernbanen og TRAINOSE er desuden afgørende elementer med hensyn til transport af og massemobiliseringsplaner for den græske hær i tilfælde af en krise. Der gennemføres jævnligt hurtige mobiliseringsøvelser for blandt andet at teste responstider, og her spiller TRAINOSE en afgørende rolle. TRAINROSE skal i forbindelse med sådanne behov til enhver tid sørge for at have mindst […] godsvogne og […] tankvogne til rådighed.

(96) TRAINOSE er en meget vigtig direkte og indirekte arbejdsgiver i Grækenland, hvor over 99 % af virksomhederne er SMV'er. Selskabet har 655 fuldtidsansatte, som besidder vigtig akkumuleret jernbaneerfaring og -ekspertise i jernbanesektoren.. Grækenland har allerede en af de højeste ledighedsprocenter i EU (23 %), og hvis TRAINOSE indstillede sine aktiviteter, ville denne situation naturligvis blive endnu værre.

(97) Ifølge Grækenland vil en afvikling af TRAINOSE også have negative følger for leverandørerne. EESSTY, leverandør af rullende materiel til vedligeholdelse, og OSE, forvalteren af jernbaneinfrastruktur, ville få store problemer og sandsynligvis gå konkurs. EESSTY beskæftiger for øjeblikket ca. 416 ansatte, og ca. 100 % af virksomhedens årlige indtægter stammer fra dens aktiviteter, der vedrører TRAINOSE. OSE beskæftiger 1 595 (1 396 ansatte i OSE og 199 i ERGOSE, et datterselskab under OSE med ansvar for udvikling og modernisering af infrastruktur). Afgifter for sporadgang, der blev opkrævet fra TRAINOSE i 2015, tegnede sig for 86 % af OSE's årlige indtægter for sporadgang i det pågældende år. Derudover vil GAIAOSE, forvalter af rullende materiel og fast ejendom, også blive påvirket. En række private virksomheder, f.eks. tjenesteudbydere og leverandører af rengøring, catering og billetsalg, speditører osv., vil også opleve alvorlige negative konsekvenser.

(98) Desuden minder Grækenland om, at anlæggelsen af et sikkert, moderne og integreret jernbanenet er et af Unionens prioriteter. Ifølge Grækenland er jernbanetransport et af de mest miljøvenlige og sikre transportmidler. En lukning i Grækenland af stort set alle jernbaner, vil således være i strid med alle Unionens bestræbelser de seneste år på at flytte trafik til jernbaner og forbedre Unionens jernbanenet. Gennemførelse af jernbaneinfrastrukturen med opgradering inden for de næste to til tre år, herunder opførelse og elektrificering af en ny jernbanelinje med dobbeltspor til højhastighedstog for det meste af jernbanenettet, vil sikre de nødvendige betingelser for levering af en mere effektiv jernbanetransport.

(99) Grækenland hævder, at godkendelsen af støtten i henhold til traktatens artikel 107, stk. 3, litra b), også vil være i overensstemmelse med Kommissionens tidligere beslutningspraksis. I 1987 godkendte Kommissionen støtte i form af finansiel omstrukturering af virksomheder i den offentlige sektor i Grækenland og fremførte at »hvis det tillades, at en så stor del af den græske industri blev likvideret, ville det have store negative virkninger på en eventuel vellykket gennemførelse af spareprogrammet« ([1]). Hvis man i den foreliggende sag tillod afvikling af TRAINOSE, ville det utvivlsomt påvirke Grækenlands muligheder for genopretning negativt. I 1991 godkendte Kommissionen desuden støtte til et reformprogram i Grækenland ([2]). Her blev det påpeget, at det pågældende program var en integreret del af Rådets afgørelse 91/136/EØF ([3]) om sanering af den græske økonomi. Omstruktureringen af jernbanesektoren er i dette tilfælde ligeledes en del af finansieringsaftalen mellem Grækenland og trojkaen med henblik på sanering af den græske økonomi.

(100) Grækenland har desuden givet tilsagn om at iværksætte følgende foranstaltninger for at sikre en yderligere liberalisering af det græske jernbanemarked:

a) Etablering af en uafhængig ordregivende myndighed for kontrakter om offentlig personbefordring med jernbane i henhold til forordning (EF) nr. 1370/2007. En myndighed der ikke er integreret i transportministeriet, sikkerhedsmyndigheden eller den regulerende jernbanemyndighed. Myndigheden skulle være fuldt etableret inden december 2013.

([1]) Kommissionens beslutning 88/167/EØF af 7. oktober 1987 vedrørende lov 1386/1983, på grundlag af hvilken den græske regering yder støtte til det græske erhvervsliv (EFT L 76 af 22.3.1988, s. 18).
([2]) Kommissionens afgørelse om statsstøtte NN 11/91, ikke offentliggjort.
([3]) Rådets beslutning 91/136/EØF af 4. marts 1991 om et fællesskabslån til Den Hellenske Republik (EFT L 66 af 13.3.1991, s. 22).

b) Varigheden af kontrakten med TRAINOSE om offentlig tjeneste for personbefordring med jernbane skulle forlænges ved udgangen af april 2014 for en periode på højst fem år.

c) Derudover skulle fremtidige kontrakter om forpligtelse til offentlig tjeneste tildeles af den uafhængige ordregivende myndighed via offentlige udbud for bundtede tjenester. Med henblik herpå skal kontrakten om forpligtelse til offentlig tjeneste opdeles i bundtede tjenester, der skal købes via særskilte kontrakter om forpligtelse til offentlig tjeneste, der hver især ikke er på mere end fem (5) år. Grækenland forsikrer, at hver af disse kontrakter om forpligtelse til offentlig tjeneste, ved udløbet af dem, skal fornys af den uafhængige ordregivende myndighed ved et nyt udbud. De nødvendige retlige rammer for forpligtelse til offentlig tjeneste skulle være gennemført i 2013.

d) Deltagere i disse første udbud af kontrakter om forpligtelse til offentlig tjeneste modtager de relevante oplysninger, der omfatter perioden for forpligtelse til offentlig tjeneste, som blev tildelt TRAINOSE direkte, og deltagerne får tilstrækkelig tid til at udarbejde bud på det grundlag.

e) Lejekontrakterne for alt rullende materiel, der anvendes i alle kontrakter om offentlige tjenester, synkroniseres, både hvad angår deres varighed og med hensyn til eventuel omfordeling af rullende materiel, som måtte blive nødvendig ved en ændring af disse kontrakter om offentlige tjenester. Lejekontrakten mellem TRAINOSE og staten skulle oprindeligt synkroniseres med den femårige kontrakt om forpligtelse til offentlig tjeneste og omfatte en yderligere mulighed for forlængelse for en periode på højst fem år. Kontrakterne skal indgås på markedspriser.

(101) Grækenland mener derfor, at støtten til TRAINOSE er et vigtigt element i Grækenlands bestræbelser på at løse en af de værste økonomiske og finansielle kriser i landets historie, og at den derfor kan anses for berettiget for at afhjælpe en alvorlig forstyrrelse i en medlemsstats økonomi.

6. **TILBAGETRÆKNING AF ANMELDELSEN**

(102) Som anført i afsnit 3 tilbagetrak Grækenland sin anmeldelse vedrørende egenkapitalforøgelsen på 65 mio. EUR (en del af foranstaltning 2) og overførslen af de fem terminaler fra OSE til TRAINOSE (foranstaltning 6).

(103) Ifølge artikel 10 i Rådets forordning (EU) 2015/1589 ([1]) kan den berørte medlemsstat trække anmeldelsen tilbage i god tid, inden Kommissionen har truffet afgørelse om støtten. Hvis Kommissionen i medfør af artikel 10, stk. 2, i forordning (EU) 2015/1589, har indledt den formelle undersøgelsesprocedure, afslutter Kommissionen denne.

(104) Som følge af at Grækenland har trukket anmeldelsen tilbage og ikke vil gå videre med kapitalforøgelsen på 65 mio. EUR (en del af foranstaltning 2) eller med overførsel af terminaler (foranstaltning 6), er det passende at træffe en afgørelse om at afslutte den formelle undersøgelsesprocedure i henhold til traktatens artikel 108, stk. 2, for så vidt angår de anmeldte foranstaltninger.

7. **VURDERING**

7.1. **Forekomst af statsstøtte efter traktatens artikel 107, stk. 1**

(105) I henhold til traktatens artikel 107, stk. 1, er »statsstøtte eller støtte, som ydes ved hjælp af statsmidler under enhver tænkelig form, og som fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencevilkårene ved at begunstige visse virksomheder eller visse produktioner, uforenelig med det indre marked, i det omfang den påvirker samhandelen mellem medlemsstaterne.«

(106) Kriterierne i traktatens artikel 107, stk. 1, er kumulative. Med henblik på at vurdere, hvorvidt den pågældende foranstaltning udgør statsstøtte i henhold til traktatens artikel 107, stk. 1, skal følgende betingelser således alle være opfyldt:

a) støttemodtageren er en virksomhed efter traktatens artikel 107, stk. 1, hvilket indebærer, at den udøver økonomisk virksomhed

b) foranstaltningen er finansieret med statsmidler og kan tilregnes staten

c) foranstaltningen giver en økonomisk fordel

d) denne fordel er selektiv

e) foranstaltningen fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencen og kan påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

([1]) Rådets forordning (EU) 2015/1589 af 13. juli 2015 om fastlæggelse af regler for anvendelsen af artikel 108 i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (EUT L 248 af 24.9.2015, s. 9).

7.1.1. *Økonomisk virksomhed og begrebet virksomhed i henhold til traktatens artikel 107, stk. 1*

(107) Ifølge fast retspraksis skal Kommissionen først fastslå, hvem der er støttemodtager af den foranstaltning, der vurderes. Traktatens artikel 107, stk. 1, henviser til begrebet virksomhed i definitionen af støttemodtageren.

(108) Kommissionen mener, at TRAINOSE ved at levere tjenesteydelser som passagerbefordring og godstransport mod et vederlag udfører en økonomisk aktivitet. TRAINOSE bør betragtes som en virksomhed i henhold til traktatens artikel 107, stk. 1, for hele perioden, hvor støtten blev eller vil blive ydet.

7.1.2. *Foranstaltning 1: Eftergivelse af gæld*

7.1.2.1. Statsmidler og tilregnelse til staten

(109) For at udgøre statsstøtte skal den pågældende foranstaltning finansieres af statsmidler, og beslutningen om at bevilge foranstaltningen skal tilregnes staten ([1]).

(110) OSE eftergiver gæld på grundlag af en fælles ministeriel bekendtgørelse i henhold til artikel 13, stk. 1, i den græske Lov 3891/2010.

(111) I sin dom i Stardust Marine ([2])-sagen fastslog Domstolen, at midler, der tilhører en virksomhed, som er et selskab oprettet på privatretligt grundlag, hvis aktiemajoritet ejes af staten, udgør statsmidler.

(112) OSE ejes 100 % af den græske stat. Den er derfor tydeligt en offentlig virksomhed i medfør af artikel 2, litra b), i Kommissionens direktiv 2006/111/EF ([3]). Da OSE er en offentlig virksomhed, er dens midler er statsmidler.

(113) Hvad angår tilregnelse til staten fastslog Domstolen i Stardust Marine-dommen, at alene det forhold, at staten eller en statslig enhed er eneaktionær eller har aktiemajoriteten i en virksomhed, ikke er tilstrækkeligt til, at en overførsel af ressourcer foretaget af den pågældende virksomhed kan tilregnes de offentlige aktionærer ([4]). Domstolen fastslog, at selv om staten kan kontrollere en offentligt ejet virksomhed og udøve dominerende indflydelse på dens transaktioner, kan det ikke automatisk antages, at denne kontrol faktisk udøves i en konkret sag, da en offentlig virksomhed kan handle mere eller mindre selvstændigt alt afhængigt, i hvor høj grad staten tillader dette.

(114) Kommissionen bemærker, at OSE's eftergivelse af gælden vil ske på grundlag af en fælles ministeriel bekendtgørelse, der pålægger virksomheden at eftergive TRAINOSE's gæld.

(115) I lyset af ovenstående mener Kommissionen, at eftergivelse af gælden indebærer anvendelse af statsmidler, hvilket også er fastsat af og kan tilregnes den græske stat.

7.1.2.2. Økonomisk fordel

(116) En fordel i henhold til traktatens artikel 107, stk. 1, er en økonomisk fordel, som en virksomhed ikke ville have opnået på normale markedsbetingelser, dvs. uden statslig indgriben ([5]). Det er kun foranstaltningens indvirkning på virksomheden, der er relevant, ikke årsagen til eller formålet med statens indgriben ([6]).

(117) I dette tilfælde vil Grækenland eftergive en gæld på 748,6 mio. EUR, som er direkte forbundet med TRAINOSE's jernbaneaktiviteter. Ingen fornuftig markedsøkonomisk aktør ville eftergive forpligtelser af en sådan størrelsesorden uden modydelse. Ved at frigøre TRAINOSE fra sin juridiske forpligtelse til at servicere og i sidste

([1]) Domstolens dom af 16. maj 2002, Frankrig mod Kommissionen (»Stardust Marine«), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.
([2]) Stardust Marine-dommen, præmis 51 ff.
([3]) Kommissionens direktiv 2006/111/EF af 16. november 2006 om gennemskueligheden af de økonomiske forbindelser mellem medlemsstaterne og de offentlige virksomheder og om den finansielle gennemsigtighed i bestemte virksomheder (EUT L 318 af 17.11.2006, s. 17).
([4]) Stardust Marine-dommen, præmis 51 ff.
([5]) Domstolens dom af 11. juli 1996, Syndicat français de l'Express international (SFEI) m.fl. mod La Poste m.fl., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, præmis 60; Domstolens dom af 29. april 1999, Kongeriget Spanien mod Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, præmis 41; Domstolens dom af 16. maj 2002, Frankrig mod Kommissionen (»Stardust Marine«), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, præmis 69.
([6]) Domstolens dom af 2. juli 1974, Den italienske regering mod Kommissionen for De Europæiske Fællesskaber, C-173/73, ECLI:EU:C:1974:71, præmis 13.

ende tilbagebetale gælden, vil foranstaltningen reelt give TRAINOSE supplerende midler til brug for virksomhedens kommercielle aktiviteter og/eller investeringer og forbedre dens finansielle indikatorer, hvilket således potentielt kunne reducere fremtidige låneomkostninger og/eller forbedre adgangen til finansiering på markedet. Eftergivelse af gælden vil således sandsynligvis give TRAINOSE en økonomisk fordel, som virksomheden ikke på anden vis kunne have opnået på markedsvilkår.

(118) Grækenland hævdede, at eftergivelsen af TRAINOSE's gæld til OSE omfatter kompensation for opfyldelse af en forpligtelse til offentlig tjeneste.

(119) For så vidt angår ydelse af en økonomisk fordel gennem kompensation for omkostningerne ved at opfylde en forpligtelse til offentlig tjeneste, har Domstolen i Altmark-dommen præciseret, at indrømmelse af en fordel kan undtages, hvis følgende fire kumulative betingelser er opfyldt ([1]):

a) For det første skal den modtagende virksomhed faktisk være pålagt at opfylde forpligtelser til offentlig tjeneste, og disse forpligtelser skal være klart defineret.

b) For det andet skal de kriterier, der er grundlaget for beregningen af kompensationen, være fastlagt på forhånd på en objektiv og gennemsigtig måde.

c) For det tredje må kompensationen ikke overstige, hvad der er nødvendigt for helt eller delvist at dække de udgifter, der er afholdt ved opfyldelsen af forpligtelserne til offentlig tjeneste, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og en rimelig fortjeneste.

d) Når udvælgelsen af den virksomhed, hvortil der skal overdrages en forpligtelse til offentlig tjeneste, i et konkret tilfælde ikke gennemføres inden for rammerne af en procedure for tildeling af offentlige kontrakter, som giver mulighed for at udvælge den ansøger, der kan levere de pågældende ydelser til de laveste omkostninger for samfundet, skal størrelsen af den nødvendige kompensation for det fjerde fastlægges på grundlag af en analyse af de omkostninger, som en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og udstyret med tilstrækkelige midler til at kunne opfylde de stillede krav til den offentlige tjeneste, ville have ved at opfylde forpligtelserne, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af forpligtelserne.

(120) Kommissionen påpeger for det første, at Grækenland ikke havde fremlagt en overdragelsesakt for den periode, der revideres (dvs. 2007-2010). Artikel 7 i den græske lov 674/1970 henviser blot til muligheden for, at en operatør, hvis driften af nye ruter eller videreførelse af driften af eksisterende ruter er obligatoriske, og den medfører eller forlænger en tabsgivende aktivitet, kan anmode om en finansieringsaftale. I henhold til artikel 20 i græsk lov 674/1970 skal alle tab, der stammer fra forpligtelsen til at levere tjenesteydelser til en bestemt pris reguleres i en finansieringsaftale. I henhold til artikel 18 i græsk lov 674/1970 skal en sådan finansieringsaftale også regulere de finansielle relationer mellem jernbaneoperatøren (på daværende tidspunkt OSE) og den græske stat og indeholde vilkårene og betingelserne for den kompensation, der skal ydes til dækning af eventuelle driftstab i en periode på maksimalt 13 år efter ratifikation af aftalen. Som Grækenland har bekræftet, blev der ikke indgået en sådan aftale mellem operatøren og den græske stat for den periode, der revideres. Heraf følger, at TRAINOSE ikke havde nogen klart definerede forpligtelser til offentlige tjenester, der skulle opfyldes og kompenseres i den pågældende periode mellem 2007 og 2010. Derfor opfylder foranstaltning 1 den første Altmark-betingelse.

(121) Selv om jernbaneoperatøren i henhold til græsk lov 2671/1998 (på daværende tidspunkt stadig OSE) var blevet pålagt at opfylde forpligtelser til offentlig tjeneste og drive visse ruter til en bestemt pris, ville den græske stats forpligtelser til at kompensere jernbaneoperatøren for det andet være begrænset indtil den 31. december 2007, hvilket udtrykkeligt fremgår af lovens artikel 9, stk. 5.

(122) For det tredje påpeger Kommissionen, at parametrene for kompensationen ikke er blevet fastlagt på forhånd. Den planlagte kompensation er udelukkende baseret på en efterfølgende beregning på grundlag af TRAINOSE's finansielle overslag efter omstruktureringen. Kommissionen konkluderer derfor, at de parametre, der lå til grund for Grækenlands beregning af den påståede underkompensation, var således ikke fastlagt på forhånd, og foranstaltning 1 er således heller ikke er i overensstemmelse med den anden Altmark-betingelse.

(123) Eftersom alle betingelserne i Altmark-dommen skal være opfyldt, behøver Kommissionen således ikke undersøge, om de to øvrige betingelser er opfyldt i denne sag.

(124) Konklusionen er derfor, at Grækenlands beslutning om at eftergive TRAINOSE's gæld ville give virksomheden en økonomisk fordel i henhold til traktatens artikel 107, stk. 1.

([1]) Domstolens dom af 24. juli 2003, Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, præmis 87-95.

7.1.2.3. Selektivitet

(125) For at være omfattet af traktatens artikel 107, stk. 1, skal en statslig foranstaltning »begunstige visse virksomheder eller visse produktioner«. Derfor er kun foranstaltninger, der begunstiger virksomheder, og som giver en fordel på en selektiv måde, omfattet af begrebet statsstøtte. Da eftergivelsen af gælden alene vil gavne TRAINOSE og ikke er til rådighed for andre græske virksomheder som en del af en generel foranstaltning under den økonomiske politik, er den selektiv i henhold til traktatens artikel 107, stk. 1.

7.1.2.4. Konkurrencefordrejning og indvirkning på samhandelen

(126) Kommissionen skal undersøge, om foranstaltningen fordrejer eller truer med at fordreje konkurrencen, og om der er risiko for, at den kan påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne. Det må antages, at der er tale om konkurrencefordrejning i henhold til traktatens artikel 107, stk. 1, når staten giver en virksomhed en finansiel fordel i en liberaliseret sektor, hvor der er, eller kunne være, konkurrence ([1]).

(127) Når støtte, som ydes af en medlemsstat, styrker en virksomheds position i forhold til andre virksomheder, som den konkurrerer med i samhandelen inden for Unionen, må det antages, at denne samhandel påvirkes af støtten ([2]). Det er tilstrækkeligt, at støttemodtageren konkurrerer med andre virksomheder på markeder, der er åbne for konkurrence ([3]).

(128) EU's marked for jernbanegodstransport blev åbnet første gang for konkurrence på det transeuropæiske jernbanegodstransportnet den 15. marts 2003 med den første jernbanepakke ([4]). Den anden jernbanepakke liberaliserede al international godstransport den 1. januar 2006 og national jernbanegodstransport den 1. januar 2007 ([5]). Imidlertid havde flere medlemsstater selv liberaliseret deres nationale marked inden den dato.

(129) Med hensyn til passagerbefordring åbnede den tredje jernbanepakke den 1. januar 2010 markedet for international passagerbefordring ([6]). Selv om denne pakke kun vedrører internationale tjenesteydelser, omfatter den dog de aktiviteter, som støttemodtagerne driver på disse strækninger. Som Domstolen fastslog i Altmark-dommen, er det forhold, at et transportselskab alene driver virksomhed i en enkelt medlemsstat, under alle omstændigheder ikke til hinder for, at støtten kan påvirke samhandelen i EU ([7]). I denne henseende skal det bemærkes, at flere medlemsstater siden 1995 selv har liberaliseret deres passagerbefordring ad jernbane, og at enhver fordel, som et jernbanetransportselskab opnår i én medlemsstat, kan indskrænke de muligheder, som en konkurrent fra en anden medlemsstat har for at drive virksomhed på det pågældende geografiske marked.

([1]) Rettens dom af 15. juni 2000, Alzetta m.fl. mod Kommissionen, T-298/97, ECLI:EU:T:2000:151, præmis 141-147.

([2]) Se navnlig Domstolens dom af 17. september 1980, Philip Morris mod Kommissionen, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, præmis 11; Domstolens dom af 22. november 2001, Ferring, C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, præmis 21. Domstolens dom af 29. april 2004, Italien mod Kommissionen, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, præmis 44.

([3]) Rettens dom af 30. april 1998, Het Vlaamse Gewest mod Kommissionen, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

([4]) Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/12/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner (EFT L 75 af 15.3.2001, s. 1), Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/13/EF af 26. februar 2001 om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder (EFT L 75 af 15.3.2001, s. 26), Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/14/EF af 26. februar 2001 om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (EFT L 75 af 15.3.2001, s. 29).

([5]) Europa Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 881/2004 af 29. april 2004 om oprettelse af et europæisk jernbaneagentur (»agenturforordningen«) (EUT L 164 af 30.4.2004, s. 1), Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/49/EF af 29. april 2004 om jernbanesikkerhed i EU og om ændring af Rådets direktiv 95/18/EF om udstedelse af licenser til jernbanevirksomheder og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur samt sikkerhedscertificering (jernbanesikkerhedsdirektivet) (EUT L 164 af 30.4.2004, s. 44), Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/50/EF af 29. april 2004 om ændring af Rådets direktiv 96/48/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for højhastighedstog og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2001/16/EF om interoperabilitet i det transeuropæiske jernbanesystem for konventionelle tog (EUT L 164 af 30.4.2004, s. 114) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2004/51/EF af 29. april 2004 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner (EUT L 164 af 30.4.2004, s. 164).

([6]) En tredje pakke blev vedtaget i 2007 og bestod af Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1370/2007 af 23. oktober 2007 om offentlig personbefordring med jernbane og ad vej og om ophævelse af Rådets forordning (EØF) nr. 1191/69 og (EØF) nr. 1107/70 (EUT L 315 af 3.12.2007, s. 1), Europa-Parlamentets og Rådets forordning (EF) nr. 1371/2007 af 23. oktober 2007 om jernbanepassagerers rettigheder og forpligtelser (EUT L 315 af 3.12.2007, s. 14), Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/58/EF af 23. oktober 2007 om ændring af Rådets direktiv 91/440/EØF om udvikling af Fællesskabets jernbaner og direktiv 2001/14/EF om tildeling af jernbaneinfrastrukturkapacitet og opkrævning af afgifter for brug af jernbaneinfrastruktur (EUT L 315 af 3.12.2007, s. 44) og Europa-Parlamentets og Rådets direktiv 2007/59/EF af 23. oktober 2007 om certificering af lokomotivførere, der fører lokomotiver og tog på jernbanenettet i Fællesskabet (EUT L 315 af 3.12.2007, s. 51).

([7]) Domstolens dom af 24. juli 2003, Altmark Trans og Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, præmis 77-81.

(130) I dette tilfælde yder TRAINOSE tjenesteydelser i konkurrence med andre virksomheder, der udfører transporttjenesteydelser i det indre marked, heraf nogle på tværs af grænserne. Derfor styrker den selektive økonomiske fordel, som TRAINOSE får gennem den planlagte gældseftergivelse, jernbaneselskabets økonomiske stilling, da den vil friholde virksomheden fra gæld opstået i perioden 2007-2010. TRAINOSE vil således levere jernbanetransportydelser på det indre marked uden at skulle afholde alle de relevante investeringer og/eller driftsomkostninger forud for denne periode.

(131) Kommissionen konkluderer, at foranstaltningen vil fordreje eller risikerer at fordreje konkurrencen på det indre marked, og at der er risiko for, at den vil påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

7.1.2.5. Konklusion

(132) I lyset af ovenstående mener Kommissionen, at gældseftergivelsen, som Grækenland agter at gennemføre, udgør statsstøtte efter traktatens artikel 107, stk. 1.

7.1.3. *Foranstaltning 2: Egenkapitalforøgelse*

7.1.3.1. Statsmidler og tilregnelse til staten

(133) Som fastlagt i betragtning 109 skal den pågældende foranstaltning finansieres af statsmidler, og beslutningen om at bevilge foranstaltningen skal tilregnes staten.

(134) Egenkapitalforøgelsen blev finansieret direkte via den græske stats budget og blev besluttet af det tværministerielle udvalg for offentlige virksomheder og organisationer, et udvalg der repræsenterer de græske centrale myndigheder.

(135) Egenkapitalforøgelsen omfatter således brug af statsmidler, hvilket også blev besluttet af og kan tilregnes den græske stat.

7.1.3.2. Økonomisk fordel

(136) Grækenland har gjort gældende, at egenkapitalforøgelsen ikke giver TRAINOSE nogen uberettiget økonomisk fordel, fordi enhver privat investor i en situation svarende til den, som Grækenland befandt sig i, ville have valgt at foretage yderligere investeringer i virksomheden for at fastholde de eksisterende investeringer i stedet for at anmode om en likvidation af virksomheden. Grækenland forventede, at egenkapitalforøgelsen, der førte til omstruktureringen af TRAINOSE og blev efterfulgt af privatiseringen, ville gøre det muligt at inddrive en større del af investeringerne og undgå negative følger for OSE.

(137) For at fastslå om Grækenlands investering giver TRAINOSE en fordel, skal det vurderes, om en privat investor af en sammenlignelig størrelse, som handler på normale markedsbetingelser i en markedsøkonomi (princippet om den markedsøkonomiske investor), under tilsvarende betingelser ville have været foranlediget til at foretage de pågældende investeringer ([1]).

(138) Grækenland har gjort gældende, at formålet med beslutningen om at indskyde kapital i TRAINOSE var at undgå sammenbrud af den eneste jernbaneoperatør i Grækenland og alle de negative afsmittende virkninger for den græske økonomi.

(139) Følgelig bør det markedsøkonomiske investorprincip anvendes uden hensyntagen til betragtninger, som alene vedrører en medlemsstats rolle som offentlig myndighed (f.eks. social-, regional- eller sektorpolitiske hensyn) ([2]).

([1]) Jf. f.eks. Domstolens dom af 21. marts 1990, Belgien mod Kommissionen (Tubemeuse), C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, præmis 29; Domstolens dom af 21. marts 1991, Italien mod Kommissionen (Alfa Romeo), C-305/89, ECLI:EU:C:1991:142, præmis 18 og 19; Rettens dom af 30. april 1998 i sag T-16/96, Cityflyer Express mod Kommissionen, ECLI:EU:T:1998:78, præmis 51. Rettens dom af 21. januar 1999, Neue Maxhütte Stahlwerke og Lech-Stahlwerke mod Kommissionen, forenede sager T-129/95, T-2/96 og T-97/96, ECLI:EU:T:1999:7, præmis 104; Rettens dom af 6. marts 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale og Land Nordrhein-Westfalen mod Kommissionen, forenede sager T-228/99 og T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57.

([2]) Domstolens dom af 5. juni 2012, Kommissionen mod EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, præmis 79, 80 og 81. Domstolens dom af 10. juli 1986, Belgien mod Kommissionen, 234/84, ECLI:EU:C:1986:302, præmis 14. Domstolens dom af 10. juli 1986, Belgien mod Kommissionen, 40/85, ECLI:EU:C:1986:305, præmis 13. Domstolens dom af 14. september 1994, Spanien mod Kommissionen, forenede sager C-278/92-C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, præmis 22. Domstolens dom af 28. januar 2003, Tyskland mod Kommissionen, C-334/99, ECLI:EU:C:2003:55, præmis 134. Rettens dom af 6. marts 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale og Land Nordrhein-Westfalen mod Kommissionen, forenede sager T-228/99 og T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57. Rettens dom af 24. september 2008, Kahla Thüringen Porzellan mod Kommissionen, T-20/03, ECLI:EU:T:2008:395. Rettens dom af 17. oktober 2002, Linde mod Kommissionen, T-98/00, ECLI:EU:T:2002:248.

Hvis statslig indgriben med andre ord er drevet af politiske grunde, f.eks. social eller regional udvikling, som øger virksomhedens tab eller reducerer dens indtjening, kan statens adfærd, der ud fra et offentlig politisk synspunkt være rationel, samtidig omfatte overvejelser, som en markedsøkonomisk investor normalt ikke selv ville overveje eller endda ville afvise, hvis de begrænser virksomhedens forventede afkast. Derfor mener Kommissionen, at de negative afsmittende virkninger for den græske økonomi i forbindelse med det markedsøkonomiske investorprincip, for så vidt angår egenkapitalforøgelsen, ikke skal tages i betragtning og heller ikke det forhold, at TRAINOSE er den eneste jernbaneoperatør i Grækenland.

(140) Grækenland anførte endvidere, at landet allerede i 2009 påtænkte at omstrukturere TRAINOSE med henblik på at privatisere virksomheden, og at landet derfor kunne forvente et acceptabelt afkast af den tilførte kapital inden for en rimelig frist. Grækenland har endvidere understreget, at kortvarige lavere afkast ville være acceptable for en eksisterende investor.

(141) Om en statslig indgriben foregår på markedsbetingelser, skal vurderes på et ex ante-grundlag ud fra de oplysninger, der var tilgængelige på det tidspunkt, hvor der blev taget beslutning om indgrebet ([1]). Faktisk ville enhver forsigtig markedsøkonomisk aktør normalt foretage sin egen forhåndsvurdering af et projekts strategiske og finansielle udsigter ([2]). Det er ikke tilstrækkeligt at basere sig på efterfølgende økonomiske vurderinger, der i tilbageblik konkluderer, at den investering, medlemsstaten foretog, rent faktisk var rentabel ([3]).

(142) En økonomisk vurdering på baggrund af en almindeligt accepteret standardvurderingsmetode ([4]) skal være baseret på de tilgængelige objektive, verificerbare og pålidelige oplysninger ([5]), som bør være tilstrækkeligt detaljerede og som bør afspejle den økonomiske situation på det tidspunkt, hvor der blev truffet beslutning om transaktionen, under hensyntagen til risikoniveauet og fremtidige forventninger. En almindeligt accepteret standardmetode til at fastlægge det (årlige) investeringsafkast er at beregne den interne rente (IRR) ([6]). Man kan også vurdere investeringsbeslutningen på grundlag af nettonutidsværdien (NNV) ([7]), som i de fleste tilfælde giver et resultat svarende til den interne rente.

(143) Grækenland gennemførte ikke nogen rentabilitetsanalyse af det forventede afkast inden beslutningen om at indskyde egenkapital på 60 mio. EUR blev truffet af det tværministerielle udvalg for offentlige virksomheder og organisationer i 2009, hverken ved hjælp af en generelt anerkendt standardvurderingsmetode eller enhver anden metode. Grækenland fremlagde ingen faktuelle beviser for nogen fremtidig rentabilitet for aktionæren til støtte for beslutningen om at indskyde kapital i TRAINOSE. Der er ikke noget dokument med en illustration eller beregning af udbytte til TRAINOSE's aktionær eller en stigning i værdien af Grækenlands andel af egenkapitalen efter kapitaltilførslen. Kommissionen bemærker, at TRAINOSE's overskuds- og underskudsprognose viser, at virksomheden forventedes at give overskud fra og med 2011. Selv den samlede forventede rentabilitet indtil 2013 (14 mio. EUR) er utilstrækkelig til at opveje TRAINOSE's forventede tab i 2011 (– 165 mio. EUR).

(144) Desuden har Grækenland hverken vurderet udsigterne ved privatiseringen af TRAINOSE eller kvantificeret de forventede indtægter ved privatisering. Kommissionen påpeger, at på det tidspunkt, hvor egenkapitalforøgelsen blev endeligt vedtaget (dvs. 2009), var der eventuelt kun vage planer om privatisering af virksomheden, der var endnu ikke offentliggjort et privatiseringsmandat, der var ikke indgivet noget bindende bud, og det var fortsat uklart, om privatiseringen overhovedet ville blive gennemført. TRAINOSE blev en del af privatiseringsprogrammet for Grækenland i 2010 ([8]), og først i 2013 besluttede Grækenland faktisk at fortsætte med privatiseringen af virksomheden ([9]). Alligevel var der ingen investorer, der indgav et bindende bud, og det var nødvendigt at relancere privatiseringsprocessen i 2016, der førte til en forventet privatisering i 2017.

(145) Det forhold, at det pågældende offentlige organ har et forudgående økonomisk engagement i en virksomhed bør tages i betragtning ved undersøgelsen af, om en transaktion er i overensstemmelse med markedsvilkårene ([10]). Tidligere engagement skal i forbindelse med det markedsøkonomiske investorprincip evalueres inden for

([1]) Domstolens dom af 5. juni 2012, Kommissionen mod EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, præmis 83, 84 og 85 samt 105; Domstolens dom af 16. maj 2002, Frankrig mod Kommissionen (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, præmis 71 og 72; Rettens dom af 30. april 1998 i sag T-16/96, Cityflyer Express mod Kommissionen, ECLI:EU:T:1998:78, præmis 76.

([2]) Domstolens dom af 5. juni 2012, Kommissionen mod EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, præmis 82-85 og 105.

([3]) Domstolens dom af 5. juni 2012, Kommissionen mod EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, præmis 85.

([4]) Se Rettens dom af 29. marts 2007, Scott mod Kommissionen, T-366/00, ECLI:EU:T:2007:99, præmis 134, og Domstolens dom af 16. december 2010, Seydaland Vereinigte Agrarbetriebe, C-239/09, ECLI:EU:C:2010:778, præmis 39.

([5]) Se Rettens dom af 16. september 2004, Valmont Nederland BV mod Kommissionen, T-274/01, ECLI:EU:T:2004:266, præmis 71.

([6]) Det interne afkast er ikke baseret på den bogførte indtjening i et bestemt år, men på de fremtidige pengestrømme, som investoren forventer at opnå i hele investeringsperioden. Det defineres som den kalkulationsrente, for hvilken nettonutidsværdien af en pengestrøm er lig med nul.

([7]) Nettonutidsværdien er forskellen mellem positive og negative pengestrømme over investeringens levetid, fratrukket et passende afkast (kapitalomkostningerne).

([8]) Jf. betragtning 14.

([9]) Jf. betragtning 15.

([10]) Se Domstolens dom af 3. april 2014, ING Groep NV, C-224/12 P, ECLI:EU:C:2014:213, præmis 29 til 37.

rammerne af kontrafaktiske scenarier. Er der f.eks. tale om kapitalindskud i eller lån til en kriseramt offentlig virksomhed, bør det forventede afkast af sådan en investering sammenlignes med det forventede afkast i den kontrafaktiske situation, hvor virksomheden træder i likvidation. Hvis likvidation giver større gevinster eller lavere tab, ville en forsigtig markedsøkonomisk aktør vælge denne mulighed ([1]).

(146) Grækenland havde ikke forud for forhøjelsen af egenkapitalen vurderet forventede indtægter ved en hypotetisk afvikling af TRAINOSE. Kommissionen bemærker, at TRAINOSE's bogførte værdi af aktiver den 31. december 2008 var på 104 mio. EUR, og at værdien af gælden var på 376 mio. EUR. Derfor er det usandsynligt, at Grækenland som aktionær i TRAINOSE ved en hypotetisk afvikling ville opnå en fortjeneste. Følgelig vil Grækenland ikke juridisk have nogen gæld, bortset fra tabet på aktierne, uden yderligere investeringer i selskabet.

(147) Uanset det sociale og politiske pres, som ville følge af en beslutning om at indlede en likvidationsprocedure for TRAINOSE, fastholder Kommissionen det synspunkt, at omkostningerne for en markedsøkonomisk aktør under lignende omstændigheder ville være lig nul, da den græske stat er den eneste aktionær i TRAINOSE. Under disse omstændigheder kunne kapitalforhøjelse kun medføre et tab for den græske stat, hvilket en markedsøkonomisk aktør ikke ville have givet sit samtykke til.

(148) Kommissionen mener derfor, at beslutningen om at forhøje TRAINOSE's egenkapital med 60 mio. EUR gav TRAINOSE en økonomisk fordel, som den ikke ville have opnået under normale markedsvilkår.

7.1.3.3. Selektivitet

(149) Egenkapitalforøgelsen var kun til gavn for TRAINOSE og indgik ikke i en generel økonomipolitisk foranstaltning, der blev stillet til rådighed for græske virksomheder. Foranstaltningen er således selektiv i henhold til traktatens artikel 107, stk. 1.

7.1.3.4. Konkurrencefordrejning og indvirkning på samhandelen

(150) På baggrund af de årsager, der er beskrevet i afsnit 7.1.2.4, havde egenkapitalforøgelsen fordrejet eller truet med at fordreje konkurrencen på det indre marked, og den ville sandsynligvis også påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

7.1.3.5. Konklusion

(151) I lyset af ovenstående mener Kommissionen, at egenkapitalforøgelsen på 60 mio. EUR, som blev gennemført i 2009, udgør statsstøtte i henhold til traktatens artikel 107, stk. 1.

7.1.4. *Foranstaltning 3: Årlige tilskud til TRAINOSE i perioden 2011-2013*

7.1.4.1. Statsmidler og tilregnelse til staten

(152) Det årlige tilskud til TRAINOSE for perioden 2011-2013 blev ydet direkte fra den græske stats budget, og foranstaltningen indebærer således en anvendelse af statsmidler, hvilket blev besluttet af staten, hvorfor foranstaltningen kan tilregnes den.

7.1.4.2. Økonomisk fordel

(153) Grækenland har gjort gældende, at de årlige tilskud til TRAINOSE for perioden 2011-2013 indebærer en kompensation for opfyldelse af en forpligtelse til offentlig tjeneste.

(154) I henhold til de retningslinjer, som Domstolen fastlagde i Altmark-dommen ([2]), bemærker Kommissionen, at kontrakten om forpligtelse til offentlig tjeneste for perioden 2011-2013 ikke blev tildelt efter et offentligt udbud.

([1]) Se i den forbindelse Rettens dom af 12. december 2000, Alitalia mod Kommissionen, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, eller Domstolens dom af 24. januar 2013, Frucona mod Kommissionen, C-73/11 P, ECLI:EU:C:2013:32, præmis 79 og 80.

([2]) Jf. betragtning 119.

(155) Når en forpligtelse til offentlig tjeneste ikke fastlægges på baggrund af et offentligt udbud, skal størrelsen af den nødvendige kompensation fastlægges på basis af en analyse af de omkostninger, som en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og tilstrækkeligt udstyret til at kunne opfylde kravene til den offentlige tjeneste, ville have ved at opfylde forpligtelserne, idet der skal tages hensyn til de hermed forbundne indtægter og til en rimelig fortjeneste ved opfyldelsen af forpligtelserne.

(156) Kommissionen bemærker, at da aftalen om forpligtelse til offentlig tjeneste blev indgået i 2011, var TRAINOSE i finansielle vanskeligheder, og dens omkostninger kunne ikke betragtes som omkostninger i en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og tilstrækkeligt udstyret med midler til at opfylde kravene til den offentlige tjeneste. Kompensationen for forpligtelse til offentlig tjeneste for årene 2011-2013 var baseret på skøn i omstruktureringsplanen for TRAINOSE uden nogen kontrafaktisk analyse af omkostningerne for en gennemsnitsvirksomhed, der er veldrevet og tilstrækkeligt udstyret med midler til at opfylde kravene til den offentlige tjeneste. Kommissionen mener derfor ikke, at dette kriterium er opfyldt.

(157) Eftersom alle betingelserne i Altmark-dommen skal være opfyldt, behøver Kommissionen således ikke undersøge, om de tre øvrige Altmark-betingelser er opfyldt i denne sag.

(158) Konklusionen er således, at tilskuddene til TRAINOSE i perioden 2011-2013 giver TRAINOSE en økonomisk fordel i henhold til traktatens artikel 107, stk. 1.

7.1.4.3. Selektivitet

(159) De årlige tilskud i perioden 2011-2013 blev kun stillet til rådighed for og var kun til gavn for TRAINOSE og var dermed selektive i henhold til traktatens artikel 107, stk. 1.

7.1.4.4. Konkurrencefordrejning og indvirkning på samhandelen

(160) I lyset af de årsager, der er fastsat i afsnit 7.1.2.4, fordrejede eller truede tilskuddene med at fordreje konkurrencevilkårene i det indre marked, og de ville sandsynligvis også påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

7.1.4.5. Konklusion

(161) I lyset af ovenstående mener Kommissionen, at de årlige tilskud, som Grækenland ydede i perioden 2011-2013, udgør statsstøtte i henhold til traktatens artikel 107, stk. 1.

7.1.5. *Foranstaltning 4: Overførsel af ansatte i TRANOSE til andre arbejdsgivere i den offentlige sektor*

7.1.5.1. Statsmidler og tilregnelse til staten

(162) Ordningen om overførsel af TRAINOSE's ansatte udspringer af den græske lov 3891/2010. Den omfatter overførsel af TRAINOSE's medarbejdere til andre offentlige arbejdsgivere såsom ministerier eller kommuner, som aflønner dem med deres offentlige midler.

(163) Foranstaltningen indebærer anvendelse af statsmidler og er desuden vedtaget af og kan tilregnes den græske stat.

7.1.5.2. Økonomisk fordel

(164) Ifølge Grækenland giver reduktionen af arbejdsstyrken via overførsel af medarbejdere ikke TRAINOSE nogen fordel, da det skal betragtes som et engangsbeløb som kompensation for den strukturelle ulempe, som TRAINOSE fortsat er berørt af med hensyn til de øvrige ansatte.

(165) Som alternativ til en kvantificering den eventuelle fordel, der følger af overførslen af medarbejdere, fremlagde Grækenland en undersøgelse udarbejdet af en konsulent. Ifølge undersøgelsen var fordelen forskellen mellem »almindelige omkostninger« ved en hypotetisk frivillig aftrædelsesordning, som bæres af en privat virksomhed, og omkostningerne ved en hypotetisk frivillig aftrædelsesordning for TRAINOSE's medarbejdere. Sidstnævnte ville beløbe sig til 120 mio. EUR. Grækenland hævder imidlertid, at de »usædvanlige omkostninger«, som virksomheden skal afholde sig som følge af kvasi-tjenestemandsstatus for både de overførte TRAINOSE-medarbejdere og de resterende 904 ansatte, skal fratrækkes en hypotetisk frivillig fratrædelsesordning. I henhold til Grækenland beløber den »reelle« fordel ved overførslen af medarbejdere sig til 37 mio. EUR.

(166) Kommissionen påpeger, at hver gang en virksomheds finansielle situation forbedres som følge af statslig indgriben på betingelser, der ikke svarer til normale markedsvilkår, er der tale om en fordel ([1]). I denne forbindelse er tildeling af en positiv økonomisk fordel ikke alene relevant for, om der er ydet statsstøtte, men fritagelse fra økonomiske byrder kan også være en fordel. Dette omfatter enhver lempelse af omkostninger, som normalt ville indgå i en virksomheds budget ([2]). Det skal undersøges, om virksomhedens økonomiske situation efter den statslige foranstaltning er blevet bedre sammenlignet med den økonomiske situation, som virksomheden ville have været i, hvis foranstaltningen ikke var blevet truffet ([3]).

(167) Det skal derfor vurderes, om overførslen af TRAINOSE's medarbejdere svarer til en fritagelse fra en strukturel ulempe, som fortsat ville berøre TRAINOSE, hvis den pågældende foranstaltning ikke var truffet.

(168) Kommissionen bemærker, at TRAINOSE stod over for en situation med for mange ansatte. Under normale markedsvilkår ville en virksomhed være nødt til at indføre en frivillig aftrædelsesordning for at tilskynde medarbejderne til at lade sig pensionere. Som fremført af Grækenland havde TRAINOSE imidlertid ikke nogen midler til en sådan ordning, og derfor indførte den græske stat ordningen om overførsel af medarbejdere til andre offentlige arbejdsgivere.

(169) Argumentet om at foranstaltningen ikke giver TRAINOSE nogen fordel, fordi den er en kompensation for en bestemt ulempe, der berører denne virksomhed som følge af forpligtelser, der stammer fra tidligere kollektive overenskomster, kan ikke accepteres. Overførslen af TRAINOSE's medarbejdere førte til en reduktion af de personaleomkostninger, som TRAINOSE skulle have betalt, og som hører til en virksomheds normale omkostninger, selv om disse omkostninger er en konsekvens af TRAINOSE's medarbejderes særlige status og var højere end for medarbejdere, som ikke har samme status ([4]).

(170) TRAINOSE's finansielle fordele, der følger af lavere personaleomkostninger efter overførsel af nogle medarbejdere til andre offentlige arbejdsgivere, kan desuden ikke sammenlignes med de påståede ulemper, der følger TRAINOSE's medarbejderes kvasi-tjenestemandsstatus i henhold til kollektive overenskomster.

(171) Som svar på de argumenter, Grækenland har fremført om de påståede ulemper, der følger af TRAINOSE's medarbejderes kvasi-tjenestemandsstatus, kan der anføres tre betragtninger. For det første havde TRAINOSE efter den fuldstændige liberalisering af det græske jernbanemarked og har fortsat uddannet og kompetent personale. Uden dette personale kunne virksomheden ikke have bevaret sin markedsposition. For det andet, og som Grækenland påpegede, blev de mange fordele for TRAINOSE's medarbejdere afskaffet i forbindelse med den nye kollektive overenskomst, og der blev truffet foranstaltninger til at nedbringe omkostningerne ved TRAINOSE's eksisterende personale. For det tredje findes der i øjeblikket ingen andre jernbaneoperatører, der er aktive i Grækenland, og Grækenlands generelle sammenligning med andre medarbejdere i den private sektor med tilsvarende erhvervserfaring kan ikke betragtes som et gyldigt referencepunkt på baggrund af de særlige karakteristika ved TRAINOSE's personale.

(172) På baggrund af ovenstående betragtninger synes omkostningerne vedrørende fordele, der hidrører fra tidligere lovgivning, at være almindelige omkostninger, der påhviler enhver anden virksomhed. Derfor er fritagelse fra sådanne omkostninger ved overførsel af medarbejdere en fordel for TRAINOSE i medfør af traktatens artikel 107, stk. 1.

7.1.5.3. Selektivitet

(173) Overførslen af medarbejdere var kun en fordel for TRAINOSE og er derfor selektiv i henhold til traktatens artikel 107, stk. 1.

7.1.5.4. Konkurrencefordrejning og indvirkning på samhandelen

(174) I lyset af de årsager, der er beskrevet i afsnit 7.1.2.4, fordrejede eller truede overførslen af medarbejdere med at fordreje konkurrencevilkårene i det indre marked, og den ville sandsynligvis også påvirke samhandelen mellem medlemsstaterne.

([1]) Domstolens dom af 11. juli 1996, SFEI m.fl., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, præmis 60; Domstolens dom af 29. april 1999, Spanien mod Kommissionen, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, præmis 41.

([2]) Domstolens dom af 15. marts 1994, Banco Exterior de España, C-387/92, ECLI:EU:C:1994:100, præmis 13; Domstolens dom af 19. september 2000, Tyskland mod Kommissionen, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, præmis 25; Domstolens dom af 19. maj 1999, Italien mod Kommissionen, C-6/97, ECLI:EU:C:1999:251, præmis 15; Domstolens dom af 3. marts 2005, Heiser, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, præmis 36.

([3]) Domstolens dom af 2. juli 1974, Tyskland mod Kommissionen, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, præmis 13.

([4]) Kommissionens beslutning 2012/540/EU af 20. december 2011 om statsstøtte C 25/08 (ex NN 23/08) — reform af finansieringen af pensioner til tjenestemandsansatte i France Télécom indført af Den Franske Republik til fordel for France Télécom (EUT L 279 af 12.10.2012, s. 1) blev bekræftet af Domstolens dom af 26. oktober 2016 i sag C-211/15 P, Orange (France Télécom) mod Kommissionen, ECLI:EU:C:2016:798 og Domstolens dom af 22. oktober 2014 i sag C-620/13 P BT plc mod Kommissionen, ECLI:EU:C:2014:2309.

7.1.5.5. Konklusion

(175) I lyset af ovenstående finder Kommissionen, at overførslen af TRAINOSE's medarbejdere til andre offentlige arbejdsgivere mellem 2011 og 2013 udgør statsstøtte i medfør af traktatens artikel 107, stk. 1.

7.1.6. *Foranstaltning 5: SLA'er mellem TRAINOSE og OSE*

7.1.6.1. Økonomisk fordel

(176) Som anført i afsnit 3.5.5 i åbningsafgørelsen udtrykte Kommissionen tvivl om, hvorvidt SLA'er mellem TRAINOSE og OSE blev indgået på markedsvilkår.

(177) Som svar på åbningsafgørelsen redegjorde Grækenland for den metode, der blev lagt til grund for fastsættelse af gebyrer for de tjenesteydelser, der er specificeret i de forskellige SLA'er mellem TRAINOSE og OSE. Som anført i betragtning 72, har Grækenland gjort gældende, at i tråd med anbefalingerne fra trojkaen, blev SLA'erne indgået på markedsvilkår og giver derfor ikke TRAINOSE nogen økonomisk fordel.

(178) Det skal derfor undersøges, om vilkårene og betingelserne i de SLA'er, der blev indgået mellem TRAINOSE og OSE, gav TRAINOSE en økonomisk fordel, som TRAINOSE ikke havde nydt godt af under normale markedsvilkår ([1]). Med henblik herpå skal Kommissionen vurdere, om en hypotetisk markedsøkonomisk aktør (»aktør«) i en situation svarende til OSE, under hensyntagen til de foreliggende oplysninger og de gældende markedsvilkår på det tidspunkt samt enhver forventet udvikling ville have indgået de pågældende SLA'er på samme vilkår og betingelser ([2]).

(179) SLA'erne blev ikke indgået på baggrund af et konkurrencepræget, gennemsigtigt, ikke-diskriminerende og ubetinget udbud, hvilket havde været direkte og specifik dokumentation for overholdelse af markedsvilkårene. Trojkaen anbefalede, at SLA'erne blev indgået for at formalisere allerede eksisterende handelsforbindelser med OSE, som på daværende tidspunkt ikke alene var infrastrukturforvalter men også leverandør af rullende materiel og vedligeholdelsestjenester, uddannelse af personale, kontorer og busser til TRAINOSE. På tidspunktet for SLA'ernes indgåelse var TRAINOSE den eneste jernbaneoperatør i Grækenland. TRAINOSE var desuden afhængig af mange af de tjenester, som OSE leverede.

(180) Det forhold, at SLA'erne ikke blev indgået via et udbud, betyder ikke, at de ikke er i overensstemmelse med markedsvilkårene ([3]). Når der ikke forekommer et udbud, kan SLA'ernes overholdelse af markedsvilkårene vurderes på baggrund af betingelserne for udførelse af sammenlignelige transaktioner af private operatører i tilsvarende situationer (benchmarking) eller ved hjælp af andre vurderingsmetoder ([4]).

(181) For at fastlægge et relevant referencepunkt er det nødvendigt at lægge særlig vægt på typen af den pågældende operatør, typen af transaktion og det eller de pågældende markeder. Tidspunktet for transaktionerne er også yderst relevant, når der har været en væsentlig økonomisk udvikling. Hvis det er relevant, skal de disponible referencepunkter på markedet eventuelt justeres i henhold til de særlige forhold ved den statslige transaktion ([5]). Det hænder ofte, at fastsættelse af referencepunkter ikke fører til nogen præcis referenceværdi, men snarere fastsætter et interval af mulige værdier ved vurdering af en række sammenlignelige transaktioner.

([1]) Domstolens dom af 11. juli 1996, SFEI m.fl., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, præmis 60; Domstolens dom af 29. april 1999, Spanien mod Kommissionen, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, præmis 41.

([2]) Kommissionens meddelelse om begrebet statsstøtte i artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (2016/C 262/01), punkt 74; Rettens dom af 28. februar 2012, delstaten Burgenland og Østrig mod Kommissionen, forenede sager T-268/08 og T-281/08, ECLI:EU:T:2012:90. Sag T-274/01 Valmont mod Kommissionen, ECLI:EU:T: 2004:266, præmis 45. Sag C-290/07 P, Kommissionen mod EDF, ECLI:EU:C:2010:480, præmis 68. Forenede sager T-228/99 og T-233/99, Westdeutsche Landesbank Girozentrale mod Kommissionen, ECLI:EU:T:2003:57, præmis 246 og den deri nævnte retspraksis. Domstolens dom af 5. juni 2012, Kommissionen mod EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, præmis 83, 84 og 85 samt 105. Domstolens dom af 16. maj 2002, Frankrig mod Kommissionen (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, præmis 71 og 72; Rettens dom af 30. april 1998 i sag T-16/96, Cityflyer Express mod Kommissionen, ECLI:EU:T:1998:78, præmis 76.

([3]) Jf. Rettens dom af 12. juni 2014, Sarc mod Kommissionen, T-488/11, ECLI:EU:T:2014:497, præmis 98.

([4]) Kommissionens meddelelse om begrebet statsstøtte i artikel 107, stk. 1, i traktaten om Den Europæiske Unions funktionsmåde (2016/C 262/01), punkt 97.

([5]) Jf. Rettens dom af 6. marts 2003, Westdeutsche Landesbank Girozentrale og Land Nordrhein-Westfalen mod Kommissionen, forenede sager T-228/99 og T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57, præmis 251.

a) *SLA om vedligeholdelse af rullende materiel*

(182) Kommissionen bemærker, at prisen for levering af vedligeholdelse af rullende materiel var blevet fastsat som en funktion af omkostninger til materialer og reservedele, omkostninger til vedligeholdelsespersonale og relevante administrationsomkostninger. Den pris, der er fastsat i SLA'en, dækkede således alle omkostningerne i forbindelse med levering af OSE's vedligeholdelsestjenester, herunder ovenikøbet også et bidrag til de relevante administrationsomkostninger.

(183) De største omkostningsfaktor ved levering af vedligeholdelsestjenester er omkostninger til vedligeholdelsespersonale. AMEL, den virksomhed der var ansvarlig for driften af metroen i Athen indtil 2010, var den eneste virksomhed i Grækenland, som kunne sammenlignes med OSE, under hensyntagen til arten af de leverede tjenester og markedsforholdene på daværende tidspunkt. Forud for indgåelsen af SLA'en, betalte OSE sit vedligeholdelsespersonale en gennemsnitlig løn på [25 000-50 000] EUR om året eller [20-40] EUR pr. time. Kommissionen påpeger, at de årlige lønudgifter til AMEL's vedligeholdelsesteknikere på tidspunktet for SLA'ens indgåelse var på mellem [25-50 000] EUR og [25 000-50 000] afhængigt af erfaring og anciennitet i virksomheden. Den gennemsnitlige årlige løn til AMEL's vedligeholdelsesteknikere er således på [25 000-50 000] EUR. Den gennemsnitlige løn til OSE's vedligeholdelsespersonale var således sammenlignelig med lønnen for AMEL's vedligeholdelsesteknikere.

(184) Kommissionen bemærker, at OSE's omkostninger til vedligeholdelsespersonale efter ikrafttrædelsen af lov 3899/2010 faldt med yderligere [0-5] EUR i timen, hvorimod aftalen med TRAINOSE ikke blev justeret. OSE's fortjeneste steg derfor med [0-5] EUR pr. vedligeholdelsestime, hvilket yderligere bidrog til, at OSE opnåede en markedsmargin på [0-10] %.

(185) Kommissionen bemærker endvidere, at SLA'en blev indgået for en periode på to år, som kan forlænges med yderligere et år. SLA'en omfattede også sanktioner i tilfælde af forsinkelser i leveringen af rullende materiel og for sene betalinger. Dette tyder på, at der ved indgåelsen af SLA'en blev taget hensyn til parternes kommercielle interesser, og det synes ikke at være en skjult metode til at anvende OSE som middel til at give TRAINOSE nogen uberettiget fordel ud over markedsvilkårene.

(186) På baggrund af ovenstående betragtninger kan det antages, at en hypotetisk markedsøkonomisk aktør ville have indgået SLA'en om levering af vedligeholdelse af rullende materiel, og at den derfor ikke gav TRAINOSE nogen uberettiget økonomisk fordel.

b) *SLA om leje af rullende materiel*

(187) Kommissionen påpeger, at lejegebyret for det rullende materiel, der er fastsat i SLA'en, er baseret på de årlige afskrivninger og finansieringsomkostninger for det pågældende rullende materiel. Afskrivningsfaktoren afspejler således finansieringsmikset og svarede til […] af den værdi, der blev finansieret gennem virksomhedens egne ressourcer, og […] af den værdi, som blev finansieret ved hjælp af lån.

(188) Kommissionen påpeger, at afskrivningsfaktoren er i fuld overensstemmelse med græske S.A.-virksomheders periodiseringsprincip, og at OSE's årsregnskaber hvert år blev revideret af en autoriseret ekstern revisor. Eftersom OSE's årsregnskaber var baseret på IFRS-standarder, svarer værdien af det rullende materiel, der er registreret i OSE's register over aktiver, til markedsværdien.

(189) På grundlag af ovenstående finder Kommissionen, at SLA'en om leje af rullende materiel blev indgået på markedsvilkår, og at den således ikke giver TRAINOSE nogen uberettiget økonomisk fordel.

c) *SLA vedrørende uddannelse af personale*

(190) Kommissionen bemærker, at TRAINOSE før indgåelsen af SLA'en om uddannelse af personale forsøgte at sammenligne omkostningerne pr. time opkrævet af andre udbydere af uddannelse i Grækenland. Eftersom OSE er den eneste leverandør af teknisk uddannelse af lokomotivførere og andre jernbanerelaterede emner, var denne sammenligning af omkostninger til uddannelse af personale ikke direkte.

(191) Som anført i betragtning 79 blev LAEK og IEKEM TEE valgt til sammenligningen på grund af de uddannelsesrelaterede tjenester, de tilbyder. Uddannelsesomkostningerne pr. time varierede mellem [0-20] EUR og [20-40] EUR for uddannelse leveret af LAEK og mellem [0-15] og [50-70] for uddannelse leveret af IEKEM TEE.

(192) Kommissionen mener, at de uddannelsesomkostninger, der blev forhandlet mellem OSE og TRAINOSE, blev fastsat inden for rammerne af markedspriserne, og at SLA'en om uddannelse af personale således blev indgået på markedsvilkår og ikke giver TRAINOSE nogen uberettiget fordel. Omkostninger til uddannelse afhænger af det samlede antal uddannelsestimer, der gennemføres under uddannelsesprogrammet, antallet af elever, der deltager i uddannelsesprogrammet (mindst fem (5) elever), og uddannelsesprogrammets gennemsnitlige omkostninger pr. time, der afhænger af antallet af deltagere pr. uddannelsesprogram. Disse omkostninger er:

Antal deltagere	Gennemsnitlige omkostninger pr. time i EUR
$5 \leq X \leq 10$	[20-40]
$10 \leq X \leq 15$	[20-40]
$15 < X$	[0-20]

d) *SLA vedrørende leje*

(193) Den månedlige leje i SLA'en indgået i 2011 vedrørende leje af kontorer blev fastsat på grundlag af en rapport fra et uafhængigt skønsfirma for fast ejendom ved udgangen af 2005, og den blev justeret af GAIAOSE for at tage hensyn til bygningens aktuelle stand og de omkringliggende områder samt de gældende markedsvilkår.

(194) Ved udgangen af 2005 var den anslåede lejeværdi af kontorerne på [10-20] pr. m^2. Bygningen, hvor de lejede kontorer er beliggende, blev opført i 1972 og lever ikke op til standarderne for moderne kontorinfrastruktur, eftersom der ikke er åbne arealer, og andelen af fællesarealer er meget høj (30 %). Bygningen i sig selv er i middelmådig stand, og det omkringliggende område er blevet forværret de senere år, herunder øget kriminalitet.

(195) Kommissionen bemærker, at efterspørgslen efter kontorlokaler, da SLA'en vedrørende leje blev indgået, faldt med 30 % fra 2005 til februar 2011 som følge af den spirende økonomiske krise, hvilket medførte et fald i lejeudgifter. Dette bekræftes af en markedsundersøgelse udarbejdet af et privat uafhængigt skønsfirma, Eurobank Properties Services, hvor markedslejen for bygninger i lignende stand i det område, hvor kontorerne var beliggende i juli 2010 lå på mellem 11 og 14 EUR pr. m^2, hvilket svarer til en reduktion på 20 % i forhold til 2009.

(196) På baggrund af de faktorer, der er nævnt i betragtning (193) og (194) blev den månedlige leje justeret fra [10-20] EUR pr. m^2 i 2005 til [0-10] pr. m^2 i 2011. Justeringen betød en reduktion på [20-40] %, hvilket svarer nogenlunde til de lavere priser i dette område og den stand, den lejede bygning var i ([1]). Udover at betale grundhuslejen skulle TRAINOSE også betale alle omkostninger vedrørende kontorerne såsom vedligeholdelse, energi, skatter og afgifter osv.

(197) På baggrund af ovenstående finder Kommissionen, at SLA'en om kontorleje blev indgået på markedsvilkår, og at den ikke giver TRAINOSE nogen uberettiget fordel.

e) *SLA om busleje*

(198) Kommissionen bemærker, at leje for busser og andre køretøjer, der blev fastsat i den relevante SLA, var baseret på markedsværdien af de enkelte køretøjer pr. 1. januar 2001 og justeret med den årlige afskrivning. Markedsværdien af de køretøjer samt den årlige afskrivning blev vurderet af leverandørerne af disse køretøjer.

(199) På grundlag af ovenstående finder Kommissionen, at SLA'en om busleje blev indgået på markedsvilkår, og at den således ikke giver TRAINOSE nogen uberettiget økonomisk fordel.

f) *Konklusion*

(200) På baggrund af ovenstående konkluderer Kommissionen, at SLA'en ikke gav TRAINOSE nogen uberettiget økonomisk fordel.

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

(201) Da de nødvendige betingelser til bestemmelse af, om der forekommer statsstøtte efter traktatens artikel 107, stk. 1, er kumulative, er fraværet af en hvilken som helst af disse afgørende. Det er derfor ikke nødvendigt at vurdere, om foranstaltning 5 opfylder de øvrige betingelser i traktatens artikel 107, stk. 1.

(202) Derfor konkluderer Kommissionen, at foranstaltning 5 ikke udgør statsstøtte efter traktatens artikel 107, stk. 1.

7.2. **Støtteforanstaltningens lovlighed**

(203) I henhold til traktatens artikel 108, stk. 3, skal medlemsstaterne underrette Kommissionen om enhver påtænkt støtte eller ændring af støtte, og de må ikke gennemføre de påtænkte foranstaltninger, før der er truffet en endelig afgørelse i medfør af traktatens artikel 108, stk. 2.

(204) Kommissionen bemærker, at foranstaltning 1 endnu ikke er gennemført, og at gennemførelsen af den er afhængig af denne afgørelse. Eftersom foranstaltning 1 endnu ikke er gennemført, finder Kommissionen, at Grækenland har overholdt anmeldelsespligten i traktatens artikel 108, stk. 3 ([1]).

(205) Kommissionen bemærker, at foranstaltning 2, 3 og 4 blev gennemført i perioden 2011-2013. Støtten, der blev tildelt via disse foranstaltninger, var ikke forinden blevet godkendt af Kommissionen. Grækenland har derfor ikke overholdt standstillforpligtelsen i traktatens artikel 108, stk. 3. Foranstaltning 2, 3 og 4 udgør derfor ulovlig statsstøtte.

7.3. **Støttens forenelighed**

(206) Eftersom foranstaltning 1, 2, 3 og 4 udgør statsstøtte i henhold til traktatens artikel 107, stk. 1, skal Kommissionen vurdere, hvorvidt støtten kan anses for forenelig med det indre marked.

(207) I lyset af de ganske særlige omstændigheder ved den foreliggende sag og ved den græske økonomi, har Grækenland gjort gældende, at den pågældende støtte kan betragtes som forenelig med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107, stk. 3, litra b), fordi den har til formål at afhjælpe en alvorlig forstyrrelse i en medlemsstats økonomi.

(208) Følgende bestemmelse fremgår af traktatens artikel 107, stk. 3, litra b): »Som forenelige med det indre marked kan betragtes: […] støtte […] afhjælpe en alvorlig forstyrrelse i en medlemsstats økonomi, […]«.

(209) På samme måde som alle undtagelser fra forbuddet mod statsstøtte, der er fastlagt i traktatens artikel 107, stk. 1, skal nævnte bestemmelse fortolkes og anvendes restriktivt. En sådan restriktiv anvendelse kræver, at der på den ene side navnlig tages hensyn til arten og den objektive alvor af forstyrrelsen af den pågældende medlemsstats økonomi, og på den anden side hensigtsmæssigheden, nødvendigheden og proportionaliteten af støtten til afhjælpning af forstyrrelsen, idet der tages hensyn til den systemiske betydning, støttemodtagerens position og den pågældende sektor samt forebyggelse af unødvendige negative påvirkninger af konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne.

7.3.1. *Den økonomiske situation i Grækenland*

(210) Den økonomiske situation i Grækenland er objektivt set karakteriseret af en hidtil uset dyb og langvarig krise. 2016 var niende år i træk med recession i Grækenland. Recession var særlig alvorlig i 2009, 2010, 2011 og 2012 (BNP faldt med henholdsvis 3,1 %, 4,9 %, 7,1 % og 6 %). I perioden 2008-2016 faldt BNP samlet set med mere end 25 %. Grækenlands offentlige bruttogæld forventedes at toppe i 2016 med 179,7 % af BNP. Ledighedsprocenten i Grækenland var i gennemsnit på 24,9 %, i visse regioner nåede den op på 30,7 %, sammenlignet med et EU28-gennemsnit på 9,4 %. Den græske stat har stort set ingen adgang til kapitalmarkederne, og de offentlige finanser er fortsat afhængige af, at Eurogruppen og andre internationale kreditorer frigiver nye rater af planlagte lån, som stadig drøftes. I juni 2017 er Grækenlands økonomi stadig meget sårbar over for usikkerhed og chok.

(211) Som Kommissionen bemærkede i sin afgørelse af 20. december 2011 om anvendelse af traktatens artikel 107, stk. 3, litra b), på foranstaltninger, der skal løse situationen i Grækenland ([2]), rækker omfanget og varigheden af den økonomiske nedgang i Grækenland langt ud over de udfordringer, som medlemsstaternes økonomier er udsat for i forbindelse med en almindelig erhvervscyklus, hvor økonomisk lavkonjunktur skal accepteres som en del af det sædvanlige mønster for vækst og udvikling.

([1]) Rettens dom af 14. januar 2004, Fleuren Compost mod Kommissionen, T-109/01, ECLI:EU:T:2004:4.
([2]) SA.34044 (2011/N), Grækenland, Prolongation of the Greek temporary scheme for loan guarantees (EUT C 29 af 2.2.2012, s. 4).

(212) De usædvanlige virkninger af krisen og muligheden for, at statsstøtte tildelt leverandører af energitjenester med centrale positioner på det græske marked afhjælper eller imødegår virkningerne af krisen, blev også anerkendt af Kommissionen i 2013 og 2014 ([1]). Desuden anser Kommissionen forlængelsen af statsstøtten til den græske finansielle sektor indtil den 30. juni 2017 for nødvendig for at afhjælpe en alvorlig forstyrrelse af den græske økonomi i henhold til traktatens artikel 107, stk. 3, litra b) ([2]). Disse konklusioner vedrørende situationen i den græske økonomi siden december 2011 er fortsat gældende for så vidt angår anvendelsen af statsstøttereglerne.

(213) Kommissionen er enig med Grækenland i, at denne situation har haft en indvirkning på den græske jernbanesektor og medført en række forstyrrelser såsom faldende efterspørgsel efter jernbanetransportydelser, både passagerbefordring og godsfragt, som følge af lukning af visse virksomheder, nogle virksomheders manglende evne til at betale deres regninger (f.eks. Hellenic Sugar Industry eller »HSI«) og nedskæringer i de økonomiske aktiviteter på visse områder. Eventuel afvikling af TRAINOSE. Kommissionen bemærker, at antallet af betjente passagerkilometer mellem 2008 og 2012 faldt med 49 %, og antallet af tonkilometer faldt med 64 %.

(214) Forstyrrelser i TRAINOSE's aktiviteter ville medføre en tung byrde for det offentlige transportnet i almindelighed og navnlig for bynettet i Athen (med 8 mio. passagerer pr. år), Thessaloniki og Patras. Betydningen af TRAINOSE som eneleverandør af passager- og godstrafik via jernbane i Grækenland blev illustreret, da flygtningekrisen var værst, og visse togruter var delvis lukket, eller trafikken var reduceret. Da Idomeni-grænsen var åben, var der ca. otte godstog dagligt frem og tilbage til det centrale Europa. Efter grænsen blev lukket, var der bare fire tog, der kører via en længere rute gennem nabolandet Bulgarien, hvilket medfører højere transportomkostninger for græske importører og eksportører. Transport af en last til det centrale Europa på to til tre dage i et tog med 34 vogne ville normalt koste op til 50 000 EUR. Transporten blev imidlertid forsinket i op til 12 dage som følge af den længere rute, hvilket øgede omkostningerne med næsten 20 %. De direkte ekstraomkostninger for en eksportørsammenslutning i det nordlige Grækenland, der repræsenterer ca. 500 mindre virksomheder, var på omkring 5 mio. EUR, hvilket har bremset bestræbelserne på at genstarte økonomien seks år efter recessionen. Det er derfor afgørende at sikre en smidig overgang for at opfylde det strategiske mål ved det kommende salg af 100 % af aktiekapitalen i TRAINOSE til en investor. Dette skal betragtes som en milepæl i gennemførelsen af programmet, der er aftalt med Eurogruppen ([3]).

7.3.2. *TRAINOSE's position i den græske økonomi*

(215) Som følge af den dybe og langvarige økonomiske krise, har TRAINOSE lidt et hidtil uset fald i driftsindtægter og stigende gældsætning, hvilket fremgår af tabel 1. Kombinationen af hidtil usete og ekstraordinære forhold har ført til forsinkede betalinger i det græske jernbanetransportsystem, overbemanding og efterslæb af investeringer i infrastruktur, hvilket også har haft negative konsekvenser for OSE ([4]) og bragt forbindelserne i jernbanenettet i Grækenland i fare.

(216) Den støtte, som de foranstaltninger, der er genstand for denne afgørelse, der blev tildelt eller er planlagt at blive tildelt TRAINOSE og OSE, gjorde dem i stand til at videreføre det græske jernbaneinfrastrukturnet og forbedre den underudviklede infrastruktur (som f.eks. elektrificeringen af linjen Athen-Tithorea) samt fortsat levere passagerbefordring og godstransport på de 2 554 km lange jernbaner, der løber gennem byområder og forstæder fra syd til nord i Grækenland gennem de største byer og havne.

(217) Kommissionen bemærker, at TRAINOSE leverer omkring 300 persontransporttjenester pr. dag, og at ca. 16 mio. passagerer pr. år anvender TRAINOSE's tjenester. Ruter, som er underlagt forpligtelse til offentlig tjeneste, og som varetages af TRAINOSE, udgør mere end 98 % af alle indenlandske jernbaneruter til passagerbefordring i Grækenland. Enhver afbrydelse af TRAINOSE's operationer vil nødvendigvis lukke væsentlige offentlige ruter, både i byområder og forstæder, for passagererne. I sådanne tilfælde ville en eventuel videreførelse af en forpligtelse til offentlig tjeneste i nødsituationer være den eneste løsning.

(218) Enhver afbrydelse af jernbanetransport vil desuden medføre en tung byrde på det samlede offentlige transportnet i byer, primært i bynettet i Athen (med 8 mio. passagerer pr. år), Thessaloniki og Patras. Specifikke byruter med

([1]) Kommissionens afgørelse af 5. februar 2013 i SA.34986 (2012/NN) — Greece — Liquidity support in the energy sector — DEPA, endnu ikke offentliggjort i EUT — yderligere udvidet i SA.36871 (2013/NN), Greece — Liquidity support in the energy sector (EUT C 348 af 3.10.2014, s. 1) og Kommissionens afgørelse af 31. juli 2014 i SA.36323 — Greece — Liquidity Support to Greek PPC (2013/NN) (EUT C 348 af 3.10.2014, s. 7).

([2]) Kommissionens afgørelse af 19. december 2016 i statsstøttesag SA.46955 (2016/N) — Grækenland — Prolongation of the State Guarantee Scheme (artikel 2 i lov 3723/2008), endnu ikke offentliggjort i EUT.

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

([4]) Kommissionens afgørelse i statsstøttesag SA.32543 (2011/N) — Measures in favour of OSE group (endnu ikke offentliggjort i EUT).

høj trafik bliver udelukkende betjent af TRAINOSE, og en sådan afbrydelse ville således ikke alene forværre trafikforholdene i byerne men også tvinge passagerer til at anvende andre dyrere transportmidler, der forurener mere, især på forstadsruter, hvilket vil øge passagernes omkostninger. Driften af TRAINOSE er også af afgørende betydning for turismen, som spiller en vigtig rolle i den græske økonomi (et direkte bidrag til BNP på ca. 8 %).

(219) Desuden fragter TRAINOSE mere end 300 mio. fragtton om året, hvoraf ca. 83 % er eksport, hvilket bidrager til græske virksomheders eksport. TRAINOSE forbinder havnene i Piræus og Thessaloniki. Visse produkter kan desuden som følge af deres størrelse og tonnage kun transporteres via jernbane, og en afbrydelse af jernbanetransportydelser ville få alvorlige konsekvenser i forsyningskæden i Grækenland og påvirke virksomheder som HSI S.A. og VIOHALKO S.A. samt havnene i Piræus og Thessaloniki.

(220) TRAINOSE udfører desuden transport for den græske hær og spiller en vigtig rolle i massemobilisering af den græske hær i tilfælde af en krise.

(221) TRAINOSE har 655 fuldtidsansatte, som besidder vigtig akkumuleret jernbaneerfaring og -ekspertise i jernbanesektoren. TRAINOSE er en meget vigtig direkte og indirekte arbejdsgiver i Grækenland, hvor over 99 % af virksomhederne er SMV'er. Ledighedsprocenten er historisk høj og er den sværeste variabel at løse. I Grækenland står SMV'er over for usædvanlige risici med økonomiske udsving som følge af den ustabile økonomiske situation i landet og navnlig, virkningen på adgang til finansiering, hvilket er af afgørende betydning for SMV'er.

(222) TRAINOSE's ledelse havde ikke nogen rimelige udsigter til at komme ud af de økonomiske problemer, som virksomheden oplevede, og som siden 2008 løbende var blevet forværret. Afvikling af TRAINOSE ville være en uundgåelig konsekvens af ikke at godkende støtten, der er genstand for denne afgørelse. En afvikling ville ikke kun berøre TRAINOSE men ville også have negative virkninger for virksomhedens leverandører. EESSTY, leverandør af vedligeholdelse af rullende materiel, vil få betydelige vanskeligheder og sandsynligvis gå konkurs. EESSTY beskæftiger for øjeblikket ca. 416 medarbejderne, og næsten alle af virksomhedens årlige indtægter stammer fra dens aktiviteter, der vedrører TRAINOSE.

(223) Da TRAINOSE er den eneste jernbaneoperatør, og OSE er den eneste forvalter af jernbaneinfrastruktur, ville en afbrydelse som følge af, at TRAINOSE ikke var i stand til fortsat at levere jernbanetransportydelser, bringe kontinuiteten i leverancen af jernbanetransport til passagerbefordring og godstransport i Grækenland og således OSE's evne til at vedligeholde jernbaneinfrastrukturen i fare. OSE beskæftiger 1 595 personer (1 396 ansatte i OSE og 199 i ERGOSE, et datterselskab under OSE med ansvar for udvikling og modernisering af infrastruktur). Afgifter for sporadgang, der blev opkrævet fra TRAINOSE i 2015, tegnede sig for 86 % af OSE's årlige indtægter for sporadgang i det pågældende år.

(224) Derudover ville GAIAOSE, forvalteren af rullende materiel og fast ejendom samt en række private virksomheder, f.eks. tjenesteudbydere og leverandører af rengøring, catering og billetsalg, speditører osv., også opleve alvorlige negative konsekvenser.

(225) Kommissionen finder derfor, at støtten løser en specifik risiko for det græske jernbanesystem og de dramatiske konsekvenser ved en afbrydelse af levering af jernbanetransportydelser for den græske økonomi og befolkning, ud over TRAINOSE's situation og fordele. I lyset af disse usædvanlige og særlige omstændigheder, som den græske jernbanesektor, der er en unik sektor i den græske økonomi står overfor, jf. betragtning 230 nedenfor, er konklusionen, at statsstøtten til TRAINOSE har et legitimt formål med at afhjælpe en alvorlig forstyrrelse af den græske økonomi. Det er derfor nødvendigt at undersøge hensigtsmæssigheden, nødvendigheden og proportionaliteten af støtten for at imødegå denne alvorlige forstyrrelse samt dens indvirkning på konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne. Kommissionen minder om, at den usædvanlige økonomiske krise, som den græske økonomi befinder sig i, jf. afsnit 7.3.1., kombineret med jernbanesektorens vigtige rolle for den græske økonomi retfærdiggør den ekstraordinære anvendelse af traktatens artikel 107, stk. 3, litra b).

7.3.3. *Støttens hensigtsmæssighed, nødvendighed og proportionalitet samt undgåelse af unødvendige negative påvirkninger af konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne*

(226) Grækenland gentog, at støtteforanstaltningerne til fordel for TRAINOSE er hensigtsmæssige, nødvendige og proportionelle, og at de ikke har nogen uberettigede negative virkninger for konkurrencen og samhandelen for så vidt angår tjenesteydelser og geografiske markeder, hvor TRAINOSE er og fortsat vil være aktiv.

7.3.3.1. Støtteforanstaltningens hensigtsmæssighed

(227) For så vidt angår hensigtsmæssigheden af støtten til TRAINOSE med hensyn til at afhjælpe en forstyrrelse af en hel økonomi, påpeger Kommissionen, at den er berettiget på grund af de særlige forhold i den græske jernbanetransportsektor.

(228) For det første er jernbanesektoren i Grækenland unik og kan ikke sammenlignes med andre brancher. TRAINOSE tegner sig *de facto* for hele den økonomiske sektor af jernbanetransport til godstransport og personbefordring.

(229) For det andet er transport via jernbane af afgørende betydning for andre industrisektorer, der er afhængige af godstransport og personbefordring fra et sted til et andet på et givet tidspunkt. Der er derfor en betydelig risiko for, at jernbanesektoren kan udløse skadelige afsmittende virkninger på hele økonomien, hvis en tjeneste ikke bliver leveret. Ingen anden industrisektor har en så afgørende rolle med hensyn til andre markedsøkonomiske aktørers afhængighed af de tjenester, den leverer.

(230) I lyset af de igangværende forhandlinger mellem Grækenland og landets kreditorer om de vigtigste udestående spørgsmål ([1]), der skal løses for at nå til enighed om den samlede politiske pakke, der kan bane vejen for, at den anden gennemgang af Grækenlands økonomiske tilpasningsprogram bliver gennemført, er der navnlig behov for at skabe klarhed om det planlagte salg af TRAINOSE.

(231) Støtten er derfor hensigtsmæssig for at afhjælpe en specifik risiko for jernbanesystemet og forhindre afbrydelse af levering af jernbanetransportydelser til den græske økonomi og befolkning, ud over TRAINOSE's situation og fordele. I lyset af de ekstraordinære og særlige omstændigheder, som den græske jernbanesektor står overfor, finder Kommissionen, at støtten til TRAINOSE er hensigtsmæssig med hensyn til at afhjælpe en alvorlig forstyrrelse af den græske økonomi. Denne støtte vil være tilstrækkelig til at genoprette virksomhedernes rentabilitet eller i det mindste til, at den udfører opgaver ansvarligt.

7.3.3.2. Støttens nødvendighed og proportionalitet

(232) Støtten er tidsbegrænset, da den hovedsageligt består af et velafgrænset engangsbeløb, der er eller primært vil blive udbetalt som eftergivelse af TRAINOSE's gæld til OSE, en kapitalforhøjelse på 60 mio. EUR i 2009, direkte støtte på 50 mio. EUR for perioden 2011-2013 og overførsel af TRAINOSE's medarbejdere til andre offentlige arbejdsgivere. Uden disse foranstaltninger på i alt 1,02 mia. EUR, ville TRAINOSE være nødt til at indstille sine aktiviteter, hvilket ville medføre alvorlige forstyrrelser og systemiske konsekvenser for andre græske virksomheder, der er afhængige af de transportydelser, som TRAINOSE leverer. TRAINOSE vil desuden blive fuldstændig privatiseret, hvilket burde give den nye ejer mulighed for, i det omfang det er nødvendigt, at omstrukturere virksomhedens aktiviteter for at blive mere konkurrencedygtig, efter problemerne på jernbanemarkedet, der skyldes den økonomiske krise i Grækenland, er løst. Afhjælpning af den økonomiske byrde, der stammer fra tidligere forpligtelser, er en forudsætning for, at privatiseringen kan gennemføres.

(233) For så vidt angår de årlige tilskud synes beløbene at være rimelige, da tilskuddene har form af kompensation og desuden er fastsat efter aftale med trojkaen. Tilskuddene har kun delvist dækket driftstab, som påløb mellem 2008 og 2011 (se tabel 1) og har således ikke givet TRAINOSE ekstra midler, som virksomheden kunne have brugt til at investere og/eller udvide sine aktiviteter til andre geografiske markeder eller tjenestemarkeder. Det samme gælder mutatis mutandis kapitalforøgelsen på 60 mio. EUR i 2009 og den planlagte eftergivelse af gæld til OSE. Den planlagte eftergivelse af gæld svarer til det beløb, TRAINOSE skylder, og selskabet vil selv kombineret med den seneste kapitalforøgelse stadig ikke være i stand til at absorbere tidligere tab og genskabe virksomhedens stærke solvens med hensyn til gæld-egenkapital-forhold (jf. tabel 1). De finansielle indikatorer for TRAINOSE i hele perioden med den økonomiske krise i Grækenland siden 2008 viser, at betalingerne til OSE på nuværende tidspunkt ikke kan dækkes af egne indtægter. Det ville af hensyn til forstyrrelse af den græske økonomi være urealistisk og skadeligt, hvis TRAINOSE hævede tarifferne eller priserne betydeligt for at generere tilstrækkelige indtægter på kort sigt til at afvikle gælden.

(234) For så vidt angår overførslen af 593 medarbejdere fremgår det af de af Grækenland indsendte oplysninger, at foranstaltningen er begrænset og kalibreret til at afhjælpe situationen med for mange ansatte og reducere nogle af TRAINOSE's personaleomkostninger, som stammer fra den særlige *kvasi*-tjenestemandsstatus, som de tidligere

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

medarbejdere nød godt af, og som var en del af virksomhedens ansættelsespolitik. Andre selskaber i Grækenland, der beskæftiger personale, som er underlagt sædvaneret, herunder faktiske eller potentielle leverandører af jernbanetjenester, bærer ikke omkostninger af samme art og størrelse. TRAINOSE's fordel som følge af overførslen af 593 vedligeholdelsesmedarbejdere har ikke haft konsekvenser, der rækker videre end at sikre, at TRAINOSE har samme vilkår som faktiske og/eller potentielle konkurrenter, for så vidt angår personaleomkostninger.

(235) Derfor finder Kommissionen, at støtten er nødvendig og forholdsmæssig med hensyn til at lade TRAINOSE udføre sine opgaver ansvarligt og undgå, at en eventuel afvikling af virksomheden forværrer den alvorlige forstyrrelse af økonomien, som Grækenland står overfor.

7.3.3.3. Undgåelse af uberettigede negative påvirkninger af konkurrencevilkårene og samhandelen mellem medlemsstaterne

(236) For så vidt angår undgåelse af uberettigede negative påvirkninger af konkurrencevilkårene og samhandelen mellem medlemsstaterne, skal det bemærkes, at foranstaltningerne er direkte forbundet med midlertidigt at sikre de græske jernbaners, TRAINOSE, overlevelse, indtil overtagelsen af virksomheden er gennemført, og at de ikke kan anses for at have væsentlige negative afsmittende virkninger på andre medlemsstater.

(237) De pågældende foranstaltninger har og havde ikke til formål at øge kapaciteten i TRAINOSE. Tværtimod har Grækenland omstruktureret og reorganiseret TRAINOSE med henblik på at øge virksomhedens effektivitet og for så vidt muligt at begrænse de negative virkninger af ovennævnte forstyrrelser. Med privatiseringen af TRAINOSE til TRENITALIA har Grækenland definitivt brudt forbindelsen mellem jernbaneinfrastrukturforvalteren og jernbaneoperatøren.

(238) Desuden har Grækenland givet tilsagn om at styrke liberaliseringen af det græske jernbanemarked, f.eks. ved at etablere en uafhængig ordregivende myndighed for kontrakter om offentlige tjenester til personbefordring med jernbane i henhold til forordning (EF) nr. 1370/2007. Den ordregivende myndighed skal fra 2021 tildele kontrakter om forpligtelse til offentlig tjeneste via offentlige udbud for bundter af tjenester af en varighed på højst fem år ad gangen, give deltagerne i disse første udbud om forpligtelse til offentlig tjeneste relevante oplysninger og tilstrækkelig tid til at udarbejde tilbud og synkronisere lejeaftaler om rullende materiel med kontrakterne om forpligtelse til offentlig tjeneste.

(239) I lyset af Grækenlands overvejelser og forpligtelser beskrevet herover, finder Kommissionen, at støtten ikke har unødvendige negative virkninger for konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne.

7.3.4. *Konklusion*

(240) Kommissionen finder, at statsstøtten til TRAINOSE har det legitime formål at afhjælpe en alvorlig forstyrrelse af den græske økonomi. Den er hensigtsmæssig, nødvendig og proportionel og har ikke nogen uberettigede negative påvirkninger af konkurrencen og samhandelen mellem medlemsstaterne. Den er derfor forenelig med det indre marked i medfør af traktatens artikel 107, stk. 3, litra b).

7.4. **Konklusioner**

(241) På baggrund af tilbagetrækningen af anmeldelsen om overførsel af terminaler fra OSE og egenkapitalforøgelsen på 65 mio. EUR til fordel for TRAINOSE (jf. en del af foranstaltning 2 og foranstaltning 6), bør den formelle undersøgelsesprocedure i medfør af traktatens artikel 108, stk. 2, for så vidt angår den anmeldte foranstaltning lukkes.

(242) Kommissionen finder, at den planlagte eftergivelse af TRAINOSE's gæld på 748,6 mio. EUR (foranstaltning 1), egenkapitalforøgelsen på 60 mio. EUR, der blev gennemført i 2009 (en del af foranstaltning 2), de årlige tilskud til TRAINOSE for perioden 2011-2013 på op til 150 mio. EUR (foranstaltning 3) og overførslen af TRAINOSE's medarbejdere til andre arbejdsgivere i den offentlige sektor (foranstaltning 4) udgør statsstøtte i henhold til traktatens artikel 107, stk. 1, og at de kan erklæres forenelige med det indre marked, jf. traktatens artikel 107, stk. 3, litra b), med den begrundelse, at de har til formål at afhjælpe en alvorlig forstyrrelse i den græske økonomi.

(243) For så vidt angår SLA'erne mellem TRAINOSE og OSE (foranstaltning 5), finder Kommissionen, at SLA'erne blev indgået på markedsvilkår, og at de derfor ikke udgør statsstøtte —

VEDTAGET DENNE AFGØRELSE:

Artikel 1

Efter tilbagetrækningen af anmeldelsen af overførslen af terminaler fra OSE til TRAINOSE og egenkapitalforøgelsen på 65 mio. EUR er den formelle undersøgelsesprocedure i henhold til traktatens artikel 108, stk. 2, med hensyn til disse anmeldte og planlagte foranstaltninger til fordel for TRAINOSE S.A. ikke længere begrundet, hvorfor proceduren lukkes.

Artikel 2

1. Statsstøtten i form af eftergivelse af gæld på 748,6 mio. EUR til fordel for TRAINOSE, som Grækenland påtænker at gennemføre, udgør statsstøtte, som er forenelig med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107, stk. 3, litra b). Gennemførelsen af gældseftergivelsen godkendes derfor.

2. Egenkapitalforøgelsen på 60 mio. EUR i 2009 iværksat til fordel for TRAINOSE udgør statsstøtte, som er forenelig med det indre marked i henhold til artikel 107, stk. 3, litra b), i traktaten.

3. De årlige tilskud på op til 150 mio. EUR, som i perioden 2011-2013 blev udbetalt til fordel for TRAINOSE, udgør statsstøtte, som er forenelig med det indre marked i henhold til traktatens artikel 107, stk. 3, litra b).

4. Overførslen af 593 medarbejdere til andre offentlige arbejdsgivere i perioden 2011-2013 er forenelig med det indre marked i medfør af traktatens artikel 107, stk. 3, litra b).

5. Serviceleveranceaftalerne om vedligeholdelse af rullende materiel, leje af rullende materiel, uddannelse af personale, leje af kontorer og busser udgør ikke statsstøtte i henhold til traktatens artikel 107, stk. 1.

Artikel 3

Denne afgørelse er rettet til Den Hellenske Republik.

Udfærdiget i Bruxelles, den 16. juni 2017.

På Kommissionens vegne
Margrethe VESTAGER
Medlem af Kommissionen