ODLUKE

ODLUKA KOMISIJE (EU) 2018/1040

od 16. lipnja 2017.

o državnoj potpori SA.32544 (2011/C) koju je provela Grčka u korist grčke grupe željezničkih prijevoznika TRAINOSE S.A.

(priopćeno pod brojem dokumenta C(2017) 4047)

(Vjerodostojan je samo tekst na engleskom jeziku)

(Tekst značajan za EGP)

EUROPSKA KOMISIJA,

uzimajući u obzir Ugovor o funkcioniranju Europske unije, a posebno njegov članak 108. stavak 2. prvi podstavak,

uzimajući u obzir Sporazum o Europskom gospodarskom prostoru, a posebno njegov članak 62. stavak 1. točku (a),

nakon poziva zainteresiranim stranama da dostave svoje primjedbe,

budući da:

1. POSTUPAK

(1) Grčka je dopisom od 9. veljače 2011. Komisiji prijavila određene mjere u korist grčke skupine željezničkih prijevoznika TRAINOSE S.A. („TRAINOSE”).

(2) Dopisima od 23. ožujka 2011. i 5. srpnja 2011. Komisija je zatražila dodatne informacije o prijavljenim mjerama, koje je Grčka dostavila dopisima od 6. svibnja 2011. i 5. listopada 2011.

(3) Komisija je dopisom od 13. srpnja 2011. obavijestila Grčku da je odlučila pokrenuti postupak utvrđen u članku 108. stavku 2. Ugovora o funkcioniranju Europske unije („Ugovor”) u pogledu prijavljenih mjera („Odluka o pokretanju postupka”) ([1]). Dopisom od 13. rujna 2011. Grčka je dostavila primjedbe na Odluku o pokretanju postupka. Komisija je pozvala zainteresirane strane da dostave svoje primjedbe na Odluku o pokretanju postupka.

(4) Komisija je dopisima od 21. prosinca 2011., 14. veljače 2012., 16. ožujka 2012., 23. ožujka 2012., 11. lipnja 2012., 25. listopada 2012., 7. veljače 2013., 12. ožujka 2013., 24. srpnja 2015., 28. siječnja 2016., 21. travnja 2016., 10. listopada 2016. i 13. veljače 2017. od Grčke zatražila dodatne informacije.

(5) Grčka je Komisiji dostavila dodatne informacije dopisima od 5. listopada 2011., 20. siječnja 2012., 14. svibnja 2012., 4. srpnja 2012., 26. ožujka 2013., 26. kolovoza 2015., 15. veljače 2016., 10. ožujka 2016., 23. svibnja 2016., 2. prosinca 2016., 5. prosinca 2016., 9. prosinca 2016., 31. siječnja 2017. i 27. ožujka 2017.

(6) Dopisom od 1. srpnja 2013. Grčka je obavijestila Komisiju o svojoj namjeri da povuče mjeru koja se odnosi na prijenos vlasništva nad pet terminala s Željezničke organizacije Helenske Republike (*Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος*, Ο.Σ.Ε. ili „OSE”) na TRAINOSE (mjera 6., kako je opisana u odjeljku 3.6.). Dopisom od 9. prosinca 2016. Grčka je obavijestila Komisiju o činjenici da je odlučila povući mjeru koja se odnosi na drugu tranšu povećanja vlasničkog kapitala u iznosu od 65 milijuna EUR u korist TRAINOSE-a (mjera 2., kako je opisana u odjeljku 3.2.).

(7) Dopisom od 2. prosinca 2016. Grčka se složila da se ova Odluka iznimno donese samo na engleskom jeziku.

([1]) SL C 272, 15.9.2011., str. 7.

2. KONTEKST MJERA

(8) Korisnik je mjera TRAINOSE, pozicionirani grčki poduzetnik za prijevoz putnika i tereta u stopostotnom državnom vlasništvu.

(9) TRAINOSE je osnovan 2005. kao društvo kći OSE-a. U prosincu 2008. TRAINOSE je postao zasebni pravni subjekt potpuno neovisan od OSE-a.

(10) TRAINOSE je jedini pružatelj usluga željezničkog prijevoza u Grčkoj. On pruža i usluge međunarodnog autobusnog prijevoza.

(11) Od 2008. financijska situacija TRAINOSE-a sustavno se pogoršava. TRAINOSE je bio pod utjecajem gospodarske situacije u Grčkoj te je proživio velike poremećaje, kao što su smanjenje potražnje za uslugama željezničkog prijevoza putnika i tereta zbog prestanka poslovanja određenih poduzetnika i nemogućnosti određenih poduzeća da plate svoje račune. Od 2008. do 2012. broj prijeđenih kilometara po putniku smanjio se za 49 %, a broj prijeđenih kilometara po toni tereta smanjio se čak za 64 %. Zbog te su situacije smanjeni prihodi od poslovanja TRAINOSE-a.

(12) U razdoblju od 2008. do 2012. TRAINOSE je ostvario negativnu dobit prije kamata, poreza i amortizacije (EBITDA). Nadalje, kako je sažeto u tablici 1. u nastavku, TRAINOSE je do kraja 2013. imao negativan vlasnički kapital i dug u porastu. Iako je društvo barem od 2008. ispunjavalo uvjete za prestanak u skladu s grčkim zakonodavstvom, država, kao jedini vlasnik, odlučila je da neće provesti prestanak TRAINOSE-a.

Tablica 1.

Pregled ključnih financijskih pokazatelja TRAINOSE-a od 2008. do 2015.

(u milijunima EUR)

	2008.	2009.	2010.	2011.	2012.	2013.	2014.	2015.
Promet	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
Troškovi kamata	0,05	0,05	0,1	0,09	0,1	0,2	0,1	0,1
Dobit prije oporezivanja	– 232,2	– 231,1	– 187,3	– 33,6	– 0,3	1,95	1,5	2,8
Akumulirani gubitci	424,5	655,6	842,9	876,5	876,2	874,2	873,1	870,6
Upisani kapital	153,0	213,0	213,0	213,0	213,0	213,0	213,0	213,0
Vlasnički kapital	– 271,5	– 442,6	– 629,9	– 663,4	– 663,2	– 661,2	– 660,0	– 657,6
Dug	375,6	566,6	779,9	828,7	861,4	882,6	792,0	789,5
Omjer duga i vlasničkog kapitala	– 1,38	– 1,28	– 1,23	– 1,25	– 1,29	– 1,33	– 1,2	– 1,2

([1]) EBITDA znači dobit prije kamata, poreza i amortizacije; EBT znači dobit prije poreza.

(13) Kako bi primila financijsku pomoć EU-a i MMF-a u obliku zajmova, Grčka je 3. svibnja 2010. potpisala memorandum o razumijevanju („MOR") ([1]) s Europskom komisijom, Europskom središnjom bankom i Međunarodnim monetarnim fondom („Trojka"). U MOR-u se zahtijevala privatizacija TRAINOSE-a od 2010. ([2]).

([1]) Memorandum o razumijevanju o specifičnim uvjetima gospodarske politike, 3. svibnja 2010.

([2]) Na temelju početnog rasporeda natječajni postupak za TRAINOSE trebao se pokrenuti u četvrtom tromjesečju 2012. i njegova imovina trebala se prenijeti u grčki fond za privatizaciju.

(14) Program makroekonomskog oporavka Grčke sastoji se od mjera koje su detaljno navedene u MOR-u i o kojima ovisi financijska pomoć EU-a i MMF-a, tj. riječ je o reformama koje se Grčka obvezala provesti kako bi riješila probleme u svojem gospodarstvu. U okviru programa makroekonomskog oporavka utvrđeno je da je TRAINOSE-u potrebno restrukturiranje zbog njegove sistemske važnosti za grčko gospodarstvo. Od 2010. TRAINOSE je i dio grčkog programa privatizacije ([1]) za čiju je provedbu bio nadležan Fond za razvoj imovine Helenske Republike ([2]) (eng. *Hellenic Republic Asset Development Fund S.A.* – „HRADF"), koji je u stopostotnom vlasništvu Grčke.

(15) Grčka je 18. siječnja 2013. odlučila provesti privatizaciju TRAINOSE-a prodajom dionica koje čine 100 % temeljnog kapitala društva ([3]). Grčka je 5. travnja 2013. prenijela sve dionice TRAINOSE-a na HRADF. Upravni odbor HRADF-a odobrio je 28. lipnja 2013. postupak, vremenski okvir i uvjete prodaje 100 % temeljnog kapitala TRAINOSE-a ulagatelju koji bi se odabrao javnim natječajnim postupkom. Nakon toga HRADF je objavio natječaj za privatizaciju TRAINOSE-a ([4]). Iako su tri ulagatelja dostavila iskaz interesa, nijedan od njih nije dostavio obvezujuću ponudu za TRAINOSE.

(16) Postupak privatizacije ponovno je pokrenut u siječnju 2016. Društvo Ferrovie Dello Stato Italiane S.p.A. („TRENITALIA"), holdinško društvo u državnom vlasništvu koje upravlja infrastrukturom i uslugama prijevoza na talijanskoj željezničkoj mreži, dostavilo je 26. srpnja 2016. obvezujuću ponudu za TRAINOSE. Cijena privatizacije TRAINOSE-a dogovorena je na iznos od 45 milijuna EUR. HRADF i TRENITALIA potpisali su kupoprodajni ugovor 18. siječnja 2017. te se očekuje da će se transakcija zaključiti nakon donošenja ove Odluke.

3. **OPIS MJERA I RAZLOZI ZA ODLUKU O POKRETANJU POSTUPKU**

(17) U Odluci o pokretanju postupka Komisija je utvrdila da sljedeće mjere čine potencijalnu državnu potporu TRAINOSE-u:

(a) mjera 1.: otpust duga;

(b) mjera 2.: povećanje vlasničkog kapitala;

(c) mjera 3.: godišnja bespovratna sredstva za TRAINOSE od 2011. do 2013.;

(d) mjera 4.: prijenos zaposlenika TRAINOSE-a drugim poslodavcima u javnom sektoru;

(e) mjera 5.: sporazumi o pružanju usluga između TRAINOSE-a i OSE-a;

(f) mjera 6.: prijenos teretnih terminala s OSE-a na TRAINOSE.

3.1. **Mjera 1.: otpust duga**

(18) Grčka predviđa otpust duga prema OSE-u u iznosu od najviše 748,6 milijuna EUR za naknade za infrastrukturu, stavljanje na raspolaganje i održavanje željezničkih vozila te druge usluge, koji je TRAINOSE zabilježio u razdoblju od 2007. do 2010., kako je prikazano u tablici 2. Otpust duga još nije proveden i podliježe odobrenju Komisije.

Tablica 2.

Razvoj duga TRAINOSE-a prema OSE-u od 2007. do 2010. ([1])

(u milijunima EUR)

Godina	Nastali dug	Akumulirani dug
2007.	120,9	120,9
2008.	212,6	333,5

([1]) Program privatizacije utvrđen je u tablici II. poglavlja B Zakona 3985/2011 o srednjoročnom okviru fiskalne strategije za 2012.–2015. Za pismo namjere, memorandum o gospodarskoj i financijskoj politici i tehnički memorandum o razumijevanju od 8. prosinca 2010. vidjeti: https://www.imf.org/external/np/loi/2010/grc/120810.pdf

([2]) HRADF je uspostavljen u skladu sa Zakonom 3986/2011 o hitnim mjerama za provedbu srednjoročnog okvira fiskalne strategije za 2012.–2015., Službeni list grčke vlade A'152 /1.7.2011.

([3]) Odluka br. 226 Međuministarskog odbora za restrukturiranje imovine i privatizaciju („ICARP") od 18. siječnja 2013.

([4]) Odluka ICARP-a br. 232 od 5. travnja 2013. (Službeni list grčke vlade B'803/5.4.2013.).

(u milijunima EUR)

Godina	Nastali dug	Akumulirani dug
2009.	206,0	539,5
2010.	209,1	748,0

([1]) Podnesak Grčke od 27. ožujka 2017., str. 1.

(19) U Odluci o pokretanju postupka Komisija je smatrala da bi otpust duga činio državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora te je izrazila dvojbe o tome bi li ta potpora bila spojiva s unutarnjim tržištem. Konkretno, Komisija je izrazila dvojbe o tome može li se otpust TRAINOSE-ova duga prema OSE-u smatrati naknadom TRAINOSE-u za izvršavanje obveze pružanja javne usluge u izostanku akta o povjeravanju i iznosa naknade utvrđenog *ex ante*.

3.2. **Mjera 2.: povećanje vlasničkog kapitala**

(20) Grčka je 2009. povećala temeljni kapital TRAINOSE-a za 60 milijuna EUR.

(21) Grčka je obavijestila Komisiju da druga tranša povećanja temeljnog kapitala u iznosu od 65 milijuna EUR koja se u početku planirala nije provedena i više se ne namjerava provesti te bi je trebalo smatrati povučenom.

(22) U Odluci o pokretanju postupka Komisija je izrazila dvojbe o tome bi li 2009. subjekt u tržišnom gospodarstvu unio kapital u TRAINOSE s obzirom na tešku financijsku situaciju društva. Stoga je Komisija smatrala da bi povećanje kapitala činilo državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora te je izrazila dvojbe o tome bi li ta potpora bila spojiva s unutarnjim tržištem.

3.3. **Mjera 3.: godišnja bespovratna sredstva za TRAINOSE u razdoblju od 2011. do 2013.**

(23) U skladu s odredbama Uredbe (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća ([1]) godišnja bespovratna sredstva isplaćena TRAINOSE-u za obavljanje usluga prijevoza putnika bila su ograničena na 50 milijuna EUR tijekom razdoblja od 2011. do 2013.

(24) U Odluci o pokretanju postupka Komisija je, zbog nedovoljnih informacija, izrazila sumnju da bi navodna naknada za obvezu pružanja javne usluge u obliku godišnjih bespovratnih sredstava mogla činiti neopravdanu gospodarsku prednost za TRAINOSE. Stoga je Komisija zauzela privremeno stajalište da godišnja bespovratna sredstva isplaćena TRAINOSE-u u razdoblju od 2011. do 2013. čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora te je izrazila dvojbe o tome bi li ta potpora bila spojiva s unutarnjim tržištem.

3.4. **Mjera 4.: prijenos zaposlenika TRAINOSE-a drugim poslodavcima u javnom sektoru**

(25) Tijekom razdoblja od 2011. do 2013. 593 zaposlenika TRAINOSE-a prenesena su na druge poslodavce u javnom sektoru, kao što su javne bolnice, ministarstva, regionalna tijela i općine, sveučilišta, fondovi socijalnog osiguranja i mirovinski fondovi te muzeji. Zaposlenicima koji su ostali u TRAINOSE-u umanjene su plaće i povlastice.

(26) U Odluci o pokretanju postupka Komisija je smatrala da Grčka nije dokazala postojanje strukturnih nedostataka u pogledu zapošljavanja dotičnih zaposlenika. Stoga je Komisija smatrala da prijenos tih zaposlenika čini državnu potporu i izrazila je dvojbe o tome bi li se ta potpora mogla smatrati spojivom s unutarnjim tržištem.

3.5. **Mjera 5.: sporazumi o razini usluge između TRAINOSE-a i OSE-a**

(27) Nakon preporuke Trojke da se formalno utvrde poslovni odnosi TRAINOSE-a i OSE-a, TRAINOSE je s OSE-om sklopio niz sporazuma o razini usluge u pogledu: (a) održavanja željezničkih vozila; (b) zakupa željezničkih vozila; (c) osposobljavanja osoblja; (d) najma ureda; i (e) najma autobusa.

([1]) Uredba (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika i stavljanju izvan snage uredaba Vijeća (EEZ) br. 1191/69 i br. 1107/70 (SL L 315, 3.12.2007., str. 1.).

(28) U Odluci o pokretanju postupka Komisija je izrazila dvojbe o tome jesu li sporazumi o razini usluge između OSE-a i TRAINOSE-a sklopljeni u skladu s tržišnim uvjetima i bi li potpora bila spojiva s unutarnjim tržištem.

3.5.1. *Sporazum o razini usluge u pogledu održavanja željezničkih vozila*

(29) U skladu sa sporazumom o razini usluge u pogledu održavanja željezničkih vozila koji su OSE i TRAINOSE sklopili […] (*) okvirni troškovi za usluge održavanja određeni su na [0–50] milijuna EUR godišnje. Naplaćena cijena određena je kao funkcija troškova materijala i rezervnih dijelova, troškova osoblja zaduženog za održavanje i relevantnih administrativnih troškova. Taj je sporazum o razini usluge sklopljen na dvije godine i mogao se produljiti za još jednu godinu. Izdavanje računa odvijalo se na mjesečnoj razini (ili, ako to nije bilo moguće, dvaput godišnje). Bilo je predviđeno poravnavanje na kraju svake godine. Sporazum o razini usluge sadržavao je klauzule protiv obiju stranaka u slučaju zakašnjele isporuke željezničkih vozila, za neizvršeno održavanje i klauzulu protiv TRAINOSE-a u slučaju zakašnjelih plaćanja.

(30) Grčka je navela da je godišnja plaća OSE-ova osoblja zaduženog za održavanje ([25 000–50 000] EUR) slična onoj koju ima osoblje AMEL-a (Attiko Metro Operation Company).

(31) U Odluci o pokretanju postupka Komisija je izrazila dvojbe o tome je li bitna usporedba OSE-ovih troškova održavanja s ukupnim troškovima AMEL-a, a ne samo s troškovima AMEL-ova osoblja zaduženog za održavanje.

3.5.2. *Sporazum o razini usluge u pogledu zakupa željezničkih vozila*

(32) U skladu sa sporazumom o razini usluge u pogledu zakupa željezničkih vozila koji su OSE i TRAINOSE sklopili […] okvirni troškovi TRAINOSE-a određeni su na [0–50] milijuna EUR godišnje. U sporazumu o razini usluge uzeti su u obzir godišnja amortizacija zakupljenih željezničkih vozila i troškovi financiranja tih željezničkih vozila (tj. kamate zajma za nabavu željezničkih vozila). Izdavanje računa odvijalo se na mjesečnoj razini (ili, ako to nije bilo moguće, dvaput godišnje), a na kraju svake godine provodilo se poravnavanje. Sporazum o razini usluge s OSE-om sklopljen je na dvije godine, uz mogućnost produljenja za još jednu godinu.

(33) U Odluci o pokretanju postupka Komisija je izrazila dvojbe o tržišnoj usklađenosti zakupa jer je njegova formula za izračun sadržavala neobjašnjeni faktor amortizacije od 2/3.

3.5.3. *Sporazum o razini usluge osposobljavanja osoblja*

(34) U skladu sa sporazumom o razini usluge osposobljavanja osoblja od […] OSE je TRAINOSE-u pružao usluge tehničkog i stručnog osposobljavanja osoblja koje se bavi prometom i sigurnošću (npr. osposobljavanje i izdavanje licenci za rad na željezničkim mrežama koje se napajaju električnom energijom). Okvirni troškovi TRAINOSE-a za te usluge određeni su na [0–5] milijuna EUR godišnje. Naknada je izračunana kao funkcija ukupnog broja sati provedenog osposobljavanja i broja zaposlenika koji su sudjelovali te je iznosila [0–30] EUR po satu za skupine veće od 15 osoba, [20–40] EUR po satu za skupine od 10 do 15 osoba i [20–40] EUR po satu za skupine od pet do devet osoba. Osposobljavanje se provodilo u OSE-ovim poslovnim prostorima i na terenu u željezničkoj mreži. Naknade za osposobljavanje uključivale su naknade za osposobljavanje osoblja, troškove materijala za osposobljavanje, opreme, prostora te sve povezane poreze i pristojbe. Sporazum o razini usluge sklopljen je na dvije godine, uz mogućnost produljenja za još jednu godinu.

(35) U Odluci o pokretanju postupka Komisija je izrazila dvojbe o tome jesu li prijavljene naknade za osposobljavanje odgovarale naknadama na tržištu jer Grčka nije dostavila detaljne informacije o sličnim vrstama osposobljavanja koje pružaju drugi subjekti.

3.5.4. *Sporazum o razini usluge najma ureda*

(36) U skladu sa sporazumom o razini usluge koji su […] sklopili GAIAOSE (do 2013. društvo kći OSE-a za upravljanje nekretninama) i TRAINOSE, potonje je društvo uzimalo u zakup uredske prostore veličine [0–5 000] m^2 za [0–50 000] EUR mjesečno ([0–15] EUR/m^2) na razdoblje od [0–5] godina. Zakupnina je podlijegala promjenama indeksa potrošačkih cijena (eng. *Consumer Price Index* – CPI) na godišnjoj razini. TRAINOSE je morao položiti jamstvo u iznosu dvomjesečne zakupnine ([0–50] EUR za prvu godinu, za koje je trebalo provesti prilagodbu na godišnjoj razini). TRAINOSE je plaćao sve poreze, pristojbe i izdatke povezane sa zakupom (električna energija, troškovi održavanja itd.).

(37) U Odluci o pokretanju postupka Komisija je izrazila dvojbe o tržišnoj usklađenosti mjesečne zakupnine koju je plaćao TRAINOSE jer se činilo da ju je izračunao sam TRAINOSE, a ne neovisni procjenitelj.

(*) Povjerljive informacije.

3.5.5. *Sporazum o razini usluge najma autobusa*

(38) U skladu sa sporazumom o razini usluge najma autobusa koji su OSE i TRAINOSE sklopili […] TRAINOSE je uzimao u zakup [20–50] autobusa, [0–10] cisterni, [10–25] kamiona i [0–10] osobnih automobila na razdoblje od [0–5] godina, uz mogućnost produljenja za još jednu godinu. Troškovi TRAINOSE-a za najam autobusa određeni su na [0–5] milijuna EUR godišnje. Iznos zakupnine bio je funkcija vrijednosti vozila […] […], umanjene za [5–10] % godišnje zbog amortizacije. TRAINOSE je plaćao porez na cestovna motorna vozila, kao i troškove održavanja i osiguranja.

(39) U Odluci o pokretanju postupka Komisija je izrazila dvojbe o tome jesu li godišnji troškovi zakupa u skladu s tržišnom razinom jer su se temeljili na trenutačnoj vrijednosti vozila, a trebali su se temeljiti na ponudi i potražnji u pogledu te imovine.

3.6. **Mjera 6.: prijenos teretnih terminala s OSE-a na TRAINOSE**

(40) U početku je Grčka predviđala prijenos pet terminala u vlasništvu OSE-a na TRAINOSE. Dopisom od 1. srpnja 2013. Grčka je obavijestila Komisiju da je povukla tu mjeru.

3.7. **Spojivost potpore**

(41) U Odluci o pokretanju postupka Komisija je izrazila dvojbe o tome mogu li se, bez potpunih informacija o aktima o povjeravanju i metodama nadoknade, mjere 1. i 3. smatrati spojivima s unutarnjim tržištem u skladu s Uredbom (EZ) br. 1370/2007.

(42) U Odluci o pokretanju postupka Komisija je ocijenila i spojivost mjera s unutarnjim tržištem u skladu sa Smjernicama o državnim potporama za sanaciju i restrukturiranje nefinancijskih poduzetnika u teškoćama ([1]) („Smjernice za sanaciju i restrukturiranje"). Konkretno, Komisija je izrazila dvojbe o tome je li se predloženi plan restrukturiranja TRAINOSE-a temeljio na realnim pretpostavkama o budućim uvjetima poslovanja i bi li se njime ponovno uspostavila dugoročna održivost TRAINOSE-a u razumnom roku. Komisija je dvojila i o tome hoće li predložene kompenzacijske mjere biti dostatne da bi se nadoknadilo narušavanje tržišnog natjecanja prouzročeno potporom za restrukturiranje. Osim toga, Komisija je izrazila dvojbe o tome hoće li TRAINOSE moći ostvariti znatan vlastiti doprinos svojem restrukturiranju. Nadalje, zbog nedostatka informacija Komisija nije mogla procijeniti je li se poštovao kriterij jednokratne dodjele.

(43) U Odluci o pokretanju postupka Komisija je najavila da će istražiti mogu li se prijavljene mjere smatrati spojivom potporom u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (b) Ugovora. Komisija je primijetila da željeznički prijevoz može biti ključna usluga za funkcioniranje gospodarstva države članice i da bi prekid u željezničkom prijevozu mogao pokrenuti sistemske neizravne učinke za cijelo gospodarstvo, posebno zbog prekida u lancu opskrbe. Komisija je istaknula da bi ti učinci mogli biti posebno ozbiljni u zemljama u kojima se provodi makroekonomsko restrukturiranje. Međutim, zbog nedovoljnih informacija Komisija nije mogla utvrditi bi li se moglo smatrati da potpora pridonosi otklanjanju ozbiljnih poremećaja u gospodarstvu Grčke. Stoga je pozvala Grčku i zainteresirane strane da dostave sve relevantne informacije u tom pogledu.

4. **PRIMJEDBE ZAINTERESIRANIH STRANA**

(44) Nakon objave Odluke o pokretanju postupka u *Službenom listu Europske unije* nijedna zainteresirana strana nije dostavila primjedbe.

5. **PRIMJEDBE GRČKE**

(45) Grčka je tvrdila da su mjere u korist TRAINOSE-a dovele do reorganizacije tog društva i, općenito, grčkog željezničkog sektora, što su bile obveze koje je Grčka preuzela prema Trojci, među ostalim u skladu s MOR-om od 3. svibnja 2010. Nadalje, željeznički je sektor ključan za grčko gospodarstvo, i to jer omogućuje zapošljavanje i zbog svoje uloge u grčkom lancu opskrbe.

([1]) SL C 249, 31.7.2014., str. 1.

(46) Grčka je tvrdila da mjere opisane u Odluci o pokretanju postupka ne čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora. Ako Komisija zaključi da mjere čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora, bilo dijelom ili u cijelosti, tu bi potporu trebalo smatrati spojivom s Ugovorom.

(47) U svojem odgovoru na Odluku o pokretanju postupka Grčka je dostavila dodatna pojašnjenja u pogledu mjera opisanih u odjeljku 3. i njihove spojivosti.

5.1. **Mjera 1.: otpust duga**

(48) Dopisom od 23. ožujka 2017. Grčka je pojasnila da nepodmireni dug čiji se otpust predviđao iznosi 748,6 milijuna EUR (vidjeti tablicu 2.).

(49) Otpust akumuliranog duga trebao bi služiti kao naknada TRAINOSE-u za neprofitabilno obavljanje djelatnosti na 26 ruta za putnički prijevoz koje je rezultat obveza pružanja usluga i određivanja njihovih cijena uvedenih grčkim pravom ([1]). Grčka navodi da nikad nije ispunila obveze isplate naknade TRAINOSE-u za gubitke nastale izvršavanjem tih obveza pružanja usluga i određivanja njihovih cijena.

(50) Otpustom tih dugova navodno neće nastati neopravdana gospodarska prednost za TRAINOSE jer bi to društvo u skladu s grčkim pravom ([2]) moglo zahtijevati tu naknadu kao naknadu štete. Međutim, nije se slijedio sudski pristup jer bi se time moglo odgoditi restrukturiranje TRAINOSE-a. Stoga Grčka smatra da naknada štete nastale zbog postupaka ili nedjelovanja pripisivih državi ne čini državnu potporu, kako je Sud među ostalim utvrdio u presudi *Asteris* ([3]) i kako je Komisija smatrala u predmetu koji se odnosi na izvlaštenje njemačkih poljoprivrednika ([4]).

(51) Grčka je tvrdila da je naknada, iako je utvrđena *ex post*, i dalje izračunana na način kojim se osiguralo da bude što bliža razini na kojoj bi bila da je izračunana *ex ante* te je iz nje proizlazio rezultat sličan procjeni sadržanoj u TRAINOSE-ovu poslovnom planu za 2007. na temelju podataka iz 2005.

(52) Izračun se temeljio na gubitcima koje bi TRAINOSE ostvario da je obavljao djelatnost na cijeloj mreži nakon provedbe plana restrukturiranja, tj. isključujući loše rezultate prije tog razdoblja. Drugim riječima, *ex post* naknada za obvezu pružanja javne usluge nije izračunana na temelju gubitaka koje je TRAINOSE 2010. ostvario po liniji, nego na temelju gubitaka restrukturiranog TRAINOSE-a, tj. društva kojim se primjereno upravlja, koje posjeduje prikladna prijevozna sredstva te bi moglo ispuniti nužne obveze pružanja javne usluge. Stoga je Grčka navela da ne postoji rizik internalizacije prethodnih loših rezultata i da naknada ne premašuje iznos potreban da bi se pokrili svi nastali troškovi, umanjen za sve relevantne prihode i bez isključivanja razumne dobiti na koju bi TRAINOSE imao pravo.

5.2. **Mjera 2.: povećanje vlasničkog kapitala**

(53) Grčka je ponovno navela da povećanje vlasničkog kapitala u iznosu od 60 milijuna EUR provedeno 2009. nije uključivalo državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora pod uvjetom da je ta mjera u skladu s načelom subjekta u tržišnom gospodarstvu. Druga tranša povećanja vlasničkog kapitala u iznosu od 65 milijuna EUR nije provedena i trebalo bi je smatrati povučenom.

(54) Na temelju informacija dostupnih u trenutku povećanja vlasničkog kapitala i uzimajući u obzir činjenicu da se već 2009. predviđalo restrukturiranje društva s obzirom na privatizaciju TRAINOSE-a, Grčka je istaknula da je očekivala prihvatljivi povrat unesenog kapitala u razumnom roku.

(55) Sljedeća su razmatranja bila motiv za donošenje odluke o povećanju vlasničkog kapitala:

(a) želja da se izbjegne prestanak poslovanja jedinog subjekta (u stopostotnom državnom vlasništvu) koji pruža usluge željezničkog prijevoza u Grčkoj i da se osigura njegova dugoročna profitabilnost;

([1]) Grčki Zakon 674/1970, grčki Kraljevski dekret 404/1972, grčki Zakonodavni dekret 1300/1972 i grčki Zakon 2671/1998 (Službeni list grčke vlade A'289/28.12.1998.).
([2]) Podnesak Grčke od 27. ožujka 2017., str. 1.
([3]) Spojeni predmeti 106/87 do 120/87 *Asteris i drugi protiv Grčke i EEZ-a* [1988.] ECLI:EU:C:1988:457, točke 24.–25.
([4]) Odluka Komisije 1999/268/EZ (SL L 107, 24.4.1999., str. 21.).

(b) izgledi za privatizaciju društva, a time i ostvarenje najvećeg mogućeg povrata od takve transakcije;

(c) želja da se izbjegne gašenje različitih poslovnih djelatnosti OSE-a, upravitelja infrastrukturom, koji je isto tako u stopostotnom državnom vlasništvu.

(56) Grčka je tvrdila da su ta razmatranja u skladu sa sudskom praksom europskih sudova, na temelju koje bi bilo prihvatljivo uzeti u obzir i neizravnu materijalnu korist, kao što je želja za zaštitom ugleda grupe ili preusmjeravanjem njezinih aktivnosti ([1]).

(57) Jedina dostupna alternativa bila je likvidacija TRAINOSE-a, koja bi imala razorne posljedice za državu kao njegova jedinog dioničara i za grčko gospodarstvo. Budući da TRAINOSE nije imao nikakvu znatnu imovinu koja bi ulagatelju u vlasnički kapital omogućila povrat ijednog dijela svojeg uloženog kapitala, Grčka bi bila izgubila sva svoja ulaganja u društvo. Osim toga, Grčka bi izgubila svojeg jedinog željezničkog prijevoznika, a ugrozila bi i OSE, svojeg upravitelja željezničkom infrastrukturom.

(58) Grčka je tvrdila da je u svojem svojstvu *trenutačnog dioničara* mogla prihvatiti privremene manje povrate pri povećanju svojeg postojećeg ulaganja. Javno tijelo koje nadzire poduzetnika ili skupinu poduzetnika bilo bi manje motivirano isključivo kratkoročnim razmatranjima o dobiti.

5.3. **Mjera 3.: godišnja bespovratna sredstva za TRAINOSE u razdoblju od 2011. do 2013.**

(59) Grčka je pojasnila da su godišnja bespovratna sredstva za TRAINOSE u razdoblju od 2011. do 2013. dodijeljena u dogovoru s Trojkom kako bi društvo moglo dosegnuti točku pokrića i istodobno održati djelatnosti na nizu ruta koje ostvaruju gubitke. Naknada se dodjeljuje na temelju ugovora o obvezi pružanja javne usluge, koji je izravno dodijeljen bez javnog natječaja. Ugovor o obvezi pružanja javne usluge potpisan je 15. lipnja 2011. Grčka je tvrdila da je ugovor o obvezi pružanja javne usluge u skladu s Uredbom (EZ) br. 1370/2007, osim u pogledu obveze prethodne objave određenih informacija u Službenom listu.

(60) Grčka je tvrdila da su parametri izračuna ugovora o obvezi pružanja javne usluge u skladu sa zahtjevima iz Uredbe (EZ) br. 1370/2007. Zbog izostanka računovodstvenog odvajanja TRAINOSE-a od njegova osnivanja izračun naknade temeljio se na najnovijim procjenama i pretpostavkama TRAINOSE-a (izvješća uprave). Od listopada 2011. TRAINOSE je imao odvojene račune za aktivnosti u pogledu obveze pružanja javne usluge i aktivnosti koje nisu s njom povezane, čime je izbjegao svako unakrsno subvencioniranje između različitih aktivnosti. Računovodstveno odvajanje primijenjeno je i *ex post* za razdoblje od 1. siječnja 2011. do 30. rujna 2011. na temelju izvješća uprave. Gornja granica naknade za obvezu pružanja javne usluge određena je u dogovoru s Trojkom na iznos od 50 milijuna EUR godišnje.

(61) Ugovor o obvezi pružanja javne usluge sadržavao je odredbe kojima se predviđa mogućnost izmjene naknade za obvezu pružanja javne usluge (kao što je smanjenje opsega usluga) u slučaju povećanja troškova ili smanjenja prihoda kako bi se zadržala gornja granica od 50 milijuna EUR godišnje.

(62) Obnova trenutačnog ugovora o javnim uslugama željezničkog prijevoza putnika morala se provesti izravnom dodjelom TRAINOSE-u do kraja travnja 2014. i trebala je trajati najviše pet godina.

5.4. **Mjera 4.: prijenos zaposlenika TRAINOSE-a drugim poslodavcima u javnom sektoru**

(63) Grčka je tvrdila da, u skladu s presudom *Combus* ([2]), prijenosom zaposlenika nije nastala nikakva prednost za TRAINOSE jer se njime društvo nije oslobodilo opterećenja koja obično postoje u proračunu poduzetnika, nego opterećenja koja je odredila država zbog toga što zaposlenici TRAINOSE-a imaju status kvazi državnih službenika (što se odražava u ograničenjima u pogledu otkaza i plaćama višima od tržišne razine). Grčka smatra da se, u suštini, mjera odnosi na uklanjanje strukturnih nedostataka koji potječu iz razdoblja kad je društvo bilo u državnom monopolu.

(64) Grčka je utvrdila da su status kvazi državnih službenika zaposlenika TRAINOSE-a i odgovarajuća opterećenja koja snosi TRAINOSE određeni zakonom i zbog toga pripisivi Grčkoj kao državi.

([1]) Predmet C-303/88, *Italija protiv Komisije* [1991.] ECLI:EU:C:1991:136.
([2]) Predmet T-157/01, *Danske Busvognmaend protiv Komisije*, [2004.] ECLI:EU:T:2004:76.

(65) TRAINOSE je pravno odvojen od OSE-a 2008., a njegov odnos sa zaposlenicima podliježe istim grčkim zakonima o radu, kolektivnim ugovorima o radu i općim pravilnicima o radu kojima podliježe OSE (zajedno „posebni propisi o radu"). TRAINOSE, kao pravni sljednik OSE-a u pogledu usluga željezničkog prijevoza, na odgovarajući je način naslijedio cijeli zakonodavni okvir o radu koji se primjenjuje na OSE. Slično tomu, OSE je 1970. svoj zakonodavni okvir o radu naslijedio od Željeznica Helenske Države (*Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους* ili „SEK" ([1])), društva koje je podlijegalo javnom pravu, koje je imalo monopol nad obavljanjem djelatnosti na grčkoj željezničkoj mreži te čiji su zaposlenici imali status državnih službenika i u skladu s tim dobivali sve prednosti na temelju tog statusa.

(66) Pravo na status kvazi državnog službenika ukinuto je 2005. za nove zaposlenike, ali zaposlenici zaposleni u prethodnom sustavu u potpunosti su zadržali svoj dotadašnji status. Stoga Grčka smatra da je država odgovorna za neuobičajeno visoku razinu plaća koju primaju zaposlenici TRAINOSE-a.

(67) Grčka je objasnila i da će čak i nakon potpisivanja novog kolektivnog ugovora o radu 24. ožujka 2011., kojim su ukinute brojne povlastice zaposlenika TRAINOSE-a, preostali zaposlenici TRAINOSE-a i dalje dobivati povećanu plaću, tj. u prosjeku za [10–30] % veću od plaće zaposlenika u privatnom sektoru sa sličnim radnim iskustvom, kako je prikazano u tablici 3.

(68) Od svoje uspostave 2007. TRAINOSE je zaposlio samo jednog novog zaposlenika.

(69) Grčka je objasnila da je u skladu s člancima 15., 16. i člankom 18. stavkom 2. Zakona 3891/2010 ([2]) ukupno 593 zaposlenika TRAINOSE-a (575 2011., 10 2012. i 8 2013.) preneseno drugim poslodavcima u javnom sektoru, tj. 4 % manje nego što je predviđeno u početku ([3]).

(70) TRAINOSE nema dovoljna financijska sredstva da bi svojim zaposlenicima ponudio program dobrovoljnog odlaska u mirovinu (eng. *voluntary retirement scheme* – VRS) Grčka je istaknula da bi se svaka prednost koju bi TRAINOSE mogao dobiti od prijenosa zaposlenika u svakom slučaju nadoknadila gubitcima koje će društvo nastaviti ostvarivati zbog povlaštenog statusa svojih zaposlenika koji je odredila država jer će, čak i nakon predloženog ugovora o kolektivnom smanjenju plaće, preostali zaposlenici i dalje imati plaće veće od tržišnog prosjeka.

Tablica 3.

Usporedba redovnog sustava plaća TRAINOSE-a i prosječne redovne mjesečne plaće u privatnom sektoru

Kategorija zaposlenika	Trenutačna redovna mjesečna plaća osoblja TRAINOSE-a (u EUR)	Prosječna redovna mjesečna plaća osoblja u privatnom sektoru (u EUR)	Razlika u plaći
Strojovođe	[2 000–3 000]	1 694	– [25–50] %
Osoblje u vagonu	[2 000–3 000]	1 682	– [0–25] %
Vozači autobusa	[2 000–3 000]	1 587	– [0–25] %
Administracija	[1 000–2 000]	1 566	– [0–25] %
Utovarivači	[1 000–2 000]	1 514	– [0–25] %
Ukupno	[1 000–2 000]	1 641	– [0–25] %

(71) Kako bi se brojčano odredila prednost koja proizlazi iz prijenosa zaposlenika, Grčka je dostavila studiju koju je izradilo revizorsko društvo PricewaterhouseCoopers. Izračuni se temelje na početno predviđenom prijenosu

([1]) SEK je bio subjekt u javnom sektoru koji je osnovan 1920. i obavljao je djelatnost na većini grčkih željezničkih linija do 31. prosinca 1970., kad su sve željeznice u Grčkoj, osim privatnih industrijskih linija i E.I.S.-a, prenesene na novoosnovano društvo u državnom vlasništvu, *Hellenic Railways Organisation S.A.*, odnosno OSE.

([2]) Službeni list grčke vlade A'188/4.1.2010.

([3]) Podnesak Grčke od 27. ožujka 2017., str. 2.

620 zaposlenika. U skladu sa studijom prednost odgovara razlici između „uobičajenih troškova" VRS-a koje snosi privatno društvo i troškova hipotetskog VRS-a za zaposlenike TRAINOSE-a ([100–200] milijuna EUR). Razlika između dvaju sustava VRS-a iznosi [0–100] milijuna EUR. Međutim, Grčka navodi da su troškovi TRAINOSE-ova VRS-a sadržavali više od [0–100] milijuna EUR neuobičajenih troškova koje je snosio TRAINOSE zbog trajnog statusa i većih plaća njegovih zaposlenika, koje ne bi trebalo uzeti u obzir.

Tablica 4.

Brojčano određivanje prednosti dodijeljene TRAINOSE-u prijenosom 593 zaposlenika (na temelju studije PWC-a provedene za 620 zaposlenika)

(u milijunima EUR)

Kategorija	Ažurirana procjena
(a) Diskontirana vrijednost VRS-a za 593 zaposlenika TRAINOSE-a	[100–200]
(b) Ekonomska vrijednost istovjetnog VRS-a privatnog društva	[0–100]
(a) – (b) „Neuobičajeni troškovi" za TRAINOSE-ov VRS	**[0–100]**
(c) Diskontirana vrijednost plaća preostalog osoblja (plaće u TRAINOSE-u)	[200–300]
(d) Diskontirana vrijednost plaća preostalog osoblja (plaće istovjetne privatnom sektoru)	[100–200]
(c) – (d) „Neuobičajeni troškovi" preostalog osoblja TRAINOSE-a	**[0–100]**

5.5. **Mjera 5.: sporazumi o razini usluge između TRAINOSE-a i OSE-a**

(72) U pogledu sporazuma o razini usluge između TRAINOSE-a i OSE-a Grčka je navela da su, u skladu s preporukama Trojke, sporazumi o razini usluge sklopljeni u skladu s tržišnim uvjetima i da zbog toga nisu činili državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

5.5.1. *Sporazum o razini usluge u pogledu održavanja željezničkih vozila*

(73) Grčka je objasnila da je dostavljena usporedba troškova održavanja OSE-a provedena na temelju AMEL-ova osoblja zaduženog za održavanje, a ne na temelju ukupnog osoblja AMEL-a. U skladu s tim godišnja plaća AMEL-ovih tehničara zaduženih za održavanje u trenutku sklapanja sporazuma o razini usluge iznosila je od [25 000–50 000] EUR do [25 000–50 000] EUR, ovisno o iskustvu i godinama rada u društvu, iz čega proizlazi prosječna godišnja plaća AMEL-ovih tehničara zaduženih za održavanje u iznosu od [25 000–50 000] EUR.

(74) Osim toga, Grčka je objasnila da je prosječna godišnja plaća OSE-ova osoblja zaduženog za održavanje željezničkih vozila u vrijeme sklapanja sporazuma o razini usluge procijenjena na [25 000–50 000] EUR odnosno [20–40] EUR po satu. Procjena se temeljila na prosječnoj redovnoj plaći u prosincu 2010. te na doplatcima koji se sastoje od naknada prekovremeni rad i doprinosa za osiguranje. Nakon provedbe Zakona 3899/2010 ([1]) prilagođena plaća OSE-ova osoblja zaduženog za održavanje željezničkih vozila iznosila je [20–40] EUR zbog dodatnih umanjenja plaća. U skladu s navedenim OSE-ova dobit iznosi [0–5] EUR po satu održavanja, što dovodi do marže povrata od [0–10] %.

5.5.2. *Sporazum o razini usluge u pogledu zakupa željezničkih vozila*

(75) Grčka je objasnila izračun naknada za zakup željezničkih vozila utvrđenih u odgovarajućem sporazumu o razini usluge. Te su se naknade temeljile na godišnjoj amortizaciji željezničkih vozila i troškovima financiranja nabave odgovarajućih željezničkih vozila, za koje je Grčka smatrala da odgovaraju tržišnim stopama.

(76) Grčka je navela i opravdanje za upotrijebljeni faktor amortizacije (2/3) te je tvrdila da je u potpunosti u skladu s računovodstvenim standardima na temelju nastanka poslovnog događaja svih grčkih društava S.A. Faktor amortizacije odgovarao je […] vrijednosti financirane vlastitim sredstvima društva i […] vrijednosti financirane

([1]) Službeni list grčke vlade A'212/17.12.2010.

zajmovima. Grčka navodi da je sve financijske izvještaje OSE-a revidirao ovlašteni vanjski revizor na godišnjoj razini i OSE je na svoje financijske izvještaje primijenio međunarodne standarde financijskog izvještavanja (MSFI). Stoga su knjigovodstvena vrijednost i godišnja amortizacija željezničkih vozila, kako su upisani u OSE-ov registar imovine, bili u potpunosti usklađeni s MSFI-jem i s obzirom na vrijednost imovine.

(77) Grčka je dodala da će OSE primjenjivati nediskriminirajuću politiku i naplaćivati istu cijenu za iste usluge svim drugim željezničkim prijevoznicima. Na toj osnovi Grčka je dostavila ažurirani izračun iz PWC-ove studije kako je prikazan u tablici 4.

5.5.3. *Sporazum o razini usluge osposobljavanja osoblja*

(78) OSE je TRAINOSE-u pružio obvezno tehničko i stručno osposobljavanje, uključujući osposobljavanje na trenutačnoj floti vlakova, osposobljavanje i izdavanje licenci za rad na željezničkim mrežama koje se napajaju električnom energijom, ekonomičnu vožnju itd. Program osposobljavanja bio je u skladu s Okvirom o tehničkim specifikacijama interoperabilnosti (TSI) Europske agencije za željeznice ([1]) i obavijestima nacionalnog tijela nadležnog za sigurnost željezničkog prijevoza ([2]).

(79) Kako bi odredila uobičajene prosječne troškove po satu koje bi OSE trebao naplaćivati za svoje djelatnosti osposobljavanja, Grčka je provela usporedbu s drugim pružateljima usluga osposobljavanja u Europi. Ta usporedba troškova osposobljavanja osoblja s tržišnim cijenama nije bila izravna jer je OSE jedina organizacija koja pruža tehničke seminare za vozače željeznice i o drugim temama povezanima sa željeznicom. Stoga su za usporedbu odabrani LAEK (Fond za zapošljavanje i stručno osposobljavanje) i IEKEM TEE (Institut za obrazovanje i osposobljavanje za članove Tehničke komore Grčke) zbog usluga povezanih s osposobljavanjem koje pružaju.

(80) U trenutku sklapanja sporazuma o razini usluge LAEK je pružao subvencije korisnicima u iznosu do [20–40] EUR po satu i osobi za osposobljavanje svojeg osoblja kad su upotrebljavali vanjske voditelje osposobljavanja/službe osposobljavanja. Za usluge osposobljavanja osoblja koje društva pružaju interno (s pomoću vlastitih voditelja osposobljavanja i/ili infrastrukture), subvencija koju je pružao LAEK, ovisno o broju sudionika, iznosila je od 33 EUR do 14 EUR po satu i osobi, kako je sažeto u tablici 5.

Tablica 5.

Prosječna subvencija LAEK-a za interno osposobljavanje po satu i osobi

(EUR)

Broj sudionika	Prosječna subvencija po satu i sudioniku
do 3	33
do 6	25
do 15	16
do 35	14

(81) Grčka smatra da je u trenutku sklapanja sporazuma o razini usluge IEKEM TEE u prosjeku plaćao 26 EUR po satu za istovjetne tehničke seminare, kako je prikazano u tablici 6. koju je dostavila Grčka.

Tablica 6.

Naknade za osposobljavanje po satu za osposobljavanje koje nudi IEKEM TEE

(EUR po satu)

Organizacija koja pruža usluge osposobljavanja	Osposobljavanje	Naknada
IEKEM TEE	Dodatno osposobljavanje tehničara za sigurnost	9,90
IEKEM TEE	Revizija i osiguranje industrijske infrastrukture i materijala	13,39

([1]) Direktiva Komisije 2014/106/EU od 5. prosinca 2014. o izmjeni priloga V. i VI. Direktivi 2008/57/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o interoperabilnosti željezničkog sustava unutar Zajednice (SL L 355, 12.12.2014., str. 42.).

([2]) Regulatorno tijelo za željeznice (*Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων* ili RAS).

(EUR po satu)

Organizacija koja pruža usluge osposobljavanja	Osposobljavanje	Naknada
IEKEM TEE	Nekretnine	13,41
IEKEM TEE	Diploma iz upravljanja i vodstva	14,35
IEKEM TEE	Autocard 2009 – 3D	15,75
IEKEM TEE	Upravljanje projektima za inženjere	15,75
PWC-ova služba za osposobljavanje	Upravljanje – mini MBA	16,88
Helensko udruženje za upravljanje	Diploma iz upravljanja okolišem	17,31
PWC-ova služba za osposobljavanje	PDV: računovodstvo i prakse	18,00
PWC-ova služba za osposobljavanje	Radionica na temu računovodstva i poreza za posebne svrhe	20,51
PWC-ova služba za osposobljavanje	Analiza financijskih izvještaja	25,33
Economotechniki Seminars S.A.	Prakse smanjenja troškova u prehrambenoj industriji	35,00
Economotechniki Seminars S.A.	Operativno strukturiranje skladišta i poslovna logistika	35,00
Advanced Business Process Management S.A.	Računalno određivanje cijena	57,40
Advanced Business Process Management S.A.	Reforma financijskih rezultata i računovodstveni sporovi	57,40
Advanced Business Process Management S.A.	Procjena industrijskog troška	60,68
Prosječna naknada po satu		26,63

(82) Grčka je tvrdila da su prosječni troškovi po satu i sudioniku koje su dogovorili TRAINOSE i OSE bili unutar raspona tržišne usporedbe. Troškovi osposobljavanja TRAINOSE-ova osoblja koje je pružao OSE bili su istovjetni troškovima drugog društva za pružanje sličnih usluga. Osim toga, u pregovorima je uzeta u obzir standardna tržišna praksa davanja popusta za programe osposobljavanja društvima s velikim brojem sudionika osposobljavanja.

5.5.4. *Sporazum o razini usluge najma ureda*

(83) Grčka je naglasila da je mjesečni najam u iznosu od [0–10] EUR po m^2 za urede ukupne površine od [0–5 000] m^2, odnosno ukupno [0–50 000] EUR mjesečno, utvrđen po tržišnoj cijeni na temelju procjene vrijednosti OSE-ove nepokretne imovine 2005. (prilagođeno za 2011.) koju je proveo GAIAOSE, društvo potpuno odvojeno i neovisno od TRAINOSE-a. Kao temelj za ocjenu upotrijebljeno je izvješće agencije Eurobank Properties Services o zgradama u Ateni sličnih značajki.

(84) Grčka je objasnila da su u prilagodbama najamnine uzeti u obzir stanje iznajmljene zgrade, njezina lokacija i sve lošije stanje okolnog područja, sve manja potražnja na tržištu nekretnina i nesigurno gospodarsko okruženje. Grčka je navela da je u vrijeme sklapanja sporazuma o razini usluge većina ugovora o najmu ponovno dogovorena, iz čega je proizašlo smanjenje najamnine za do 30 %.

5.5.5. *Sporazum o razini usluge najma autobusa*

(85) Grčka je objasnila da su godišnji troškovi najma svakog vozila koje je unajmljivao TRAINOSE bili funkcija njegove trenutačne vrijednosti i troška amortizacije za pojedinu godinu. Kako bi se osiguralo plaćanje tržišnih stopa, dobavljači svake vrste vozila procijenili su trenutačnu vrijednost svakog vozila na cesti 1. siječnja 2011. i odgovarajuću amortizaciju.

5.6. **Spojivost potpore s unutarnjim tržištem**

(86) Grčka je navela da bi mjere trebalo smatrati spojivom potporom u smislu članka 107. stavka 3. točke (b) Ugovora, u kojem se navodi da se potpora može smatrati spojivom s unutarnjim tržištem ako je njezin cilj „otklanjanje ozbiljnih poremećaja u gospodarstvu neke države članice”.

(87) Grčka je tvrdila da nije mogla ostvariti uravnoteženo stanje proračuna nakon svojeg prvog programa stabilnosti u prosincu 2010. zbog neostvarivanja fiskalnih ciljeva uslijed prekomjerne potrošnje, izbjegavanja plaćanja poreza, pretjerano optimističnih poreznih predviđanja te neuspješne reforme zdravstvenog i mirovinskog sustava. Državni je sektor 2009. činio više od 50 % BDP-a, istiskujući privatna ulaganja i oslabljujući gospodarske rezultate. Bruto državni dug činio je 2009. 115 % BDP-a, dok je neto vanjski dug iznosio gotovo 100 % BDP-a, pri čemu se čak 75 % neto vanjskog duga odnosilo na javni sektor uz relativno duge rokove dospijeća.

(88) Grčka navodi da su krutost tržišta proizvoda i rada i nedovoljni rezultati u brojnim područjima strukturne politike imali negativan učinak na njezine gospodarske rezultate, što je dovelo do niskih razina zaposlenosti i produktivnosti rada. Stoga je Grčka bila posebno osjetljiva na svjetsku financijsku i ekonomsku krizu 2008./2009. Prosječna stopa adekvatnosti kapitala grčkih banaka povećala se na 11,7 % krajem 2009., dijelom zahvaljujući javnim dokapitalizacijama. Međutim, udio loših kredita povećao se sa 5 % 2008. na 7,7 % u prosincu 2009., zbog čega se javila zabrinutost u pogledu kreditne sposobnosti državnog duga.

(89) U travnju 2010. Grčka je zatražila službenu financijsku pomoć, što je dovelo do sklapanja MOR-a 2010. Zbog sistemske važnosti grčkog željezničkog sektora i njegove izravne ovisnosti o grčkom proračunu u MOR-u je određen uvjet restrukturiranja cijelog grčkog željezničkog sektora kako bi se isplatila financijska potpora koju je zatražila Grčka.

(90) Restrukturiranje željezničkog sektora od najveće je važnosti za Grčku. Željeznice su ključne za regionalni razvoj Grčke, a njihov potencijalni nestanak imao bi razorne posljedice za grčko gospodarstvo u cjelini.

(91) TRAINOSE je jedini željeznički prijevoznik u Grčkoj. Kao takav prometuje nizom ruta u prijevozu putnika i tereta u gradskoj i prigradskoj željezničkoj mreži dugoj 2 554 km koja se proteže od juga do sjevera Grčke te prolazi kroz njezine najveće gradove i luke, u kojima obavlja djelatnost. Kad bi TRAINOSE prestao poslovati ili doživio znatan prekid svojih usluga, to bi imalo ozbiljne nepovoljne učinke za niz dionika. Konkretno, to bi utjecalo na putnike, kupce/dobavljače, zaposlenike, druge privatne i javne poslovne subjekte povezane sa željeznicama i, u konačnici, grčko gospodarstvo u cijelosti, jer bi se velik dio trenutačnog poslovanja i, što je još važnije, potencijalnih prilika, posebno u sektoru prijevoza tereta, izgubio ili znatno usporio.

(92) Svaki prestanak/prekid poslovanja TRAINOSE-a na određeno bi vrijeme putnicima uskratio niz gradskih i prigradskih javnih ruta. TRAINOSE pruža približno 300 usluga prijevoza putnika dnevno, uključujući vrlo kvalitetne usluge prigradskog i međugradskog prijevoza, a godišnje se oko 16 milijuna putnika služi TRAINOSE-ovim uslugama. Rute u okviru obveze pružanja javne usluge na kojima TRAINOSE obavlja djelatnost čine više od 98 % svih ruta za domaći željeznički prijevoz putnika u Grčkoj. Bilo kakav prekid usluga željezničkog prijevoza stvorio bi veliko opterećenje za ukupnu mrežu javnog prijevoza, posebno u gradskoj mreži Atene (koju godišnje upotrebljava 8 milijuna putnika), Soluna i Patrasa. Određenim gradskim rutama s velikom količinom prometa prometuje isključivo TRAINOSE te bi se zbog takvog prekida ne samo pogoršali uvjeti prometa u gradskim područjima, nego bi se putnike prisililo da upotrebljavaju druge, skuplje oblike prijevoza, uglavnom na prigradskim rutama. Primjer je prekid TRAINOSE-ovih usluga na ruti Edessa–Florina na sjeveru Grčke 2011., gdje je prijevoz putnika na posao i s posla poskupio za 50 %. Grčka je 2011. u dogovoru s Trojkom odlučila prestati održavati određene neprofitabilne rute i znatno povećati cijene karti za vlak na rutama na kojima se nastavilo prometovati. Istodobno je Grčka odlučila ukinuti popuste koji su se prethodno nudili studentima, vojnom osoblju, velikim obiteljima itd.

(93) Nadalje, Grčka je navela da TRAINOSE nudi specijalizirane, nišne usluge turističke prirode na pokrajinskim rutama koje se i same smatraju atrakcijama. Takve rute potiču prijeko potrebnu lokalnu gospodarsku aktivnost te proširuju i dopunjuju neophodnu ponudu proizvoda grčke turističke industrije.

(94) Procjenjuje se da TRAINOSE godišnje preveze više od [0–500] milijuna tona tereta. Od toga je približno [50–100] % tereta za izvoz. TRAINOSE stoga znatno pridonosi nastojanjima grčkih proizvođačkih društava u pogledu izvoza. Određeni se proizvodi zbog svoje veličine i tonaže mogu prevoziti samo željeznicom i prekid

usluga željezničkog prijevoza imao bi ozbiljne posljedice za lanac opskrbe u Grčkoj te bi utjecao na društva kao što su EBZ S.A. i VIOHALKO S.A. i luke u Pireju i Solunu. Privatizacija pirejske luke dovršena je 2016., dok je solunska luka trebala biti privatizirana u ožujku 2017.

(95) Željeznica služi kao ključno prijevozno sredstvo grčkih oružanih snaga. Taj prijevoz odnosi se na planirani, redovni prijevoz tereta (prijevoz goriva i teške vojne opreme), ali i na prijevoz osoblja grčkih oružanih snaga u mirnim razdobljima. Željeznica i TRAINOSE ključni su elementi i u planovima za prijevoz i masovnu mobilizaciju grčkih oružanih snaga u kriznim situacijama. Redovito se provode vježbe brze mobilizacije kako bi se, među ostalim, ispitalo vrijeme potrebno za reakciju, a TRAINOSE u njima ima ključnu ulogu. Za te potrebe TRAINOSE mora imati najmanje […] dostupnih vagona i […] dostupnih cisterni spremnih za upotrebu.

(96) TRAINOSE je vrlo važan izravan i neizravan poslodavac u Grčkoj, gdje MSP-ovi čine više od 99 % društava. Ima 655 zaposlenika na puno radno vrijeme, koji imaju znatno skupno iskustvo u pogledu željeznice i stručno znanje o željezničkom sektoru.. Grčka već ima jednu od najviših stopa nezaposlenosti u EU-u (23 %), a ta bi se situacija očito još i pogoršala da TRAINOSE prestane s radom.

(97) Grčka navodi da bi likvidacija TRAINOSE-a imala negativne posljedice i za njegove dobavljače. EESSTY, pružatelj usluga održavanja željezničkih vozila, i OSE, upravitelj željezničkom infrastrukturom, suočili bi se s iznimnim poteškoćama i vjerojatno bi prestali s poslovanjem. EESSTY trenutačno zapošljava 416 zaposlenika, a približno 100 % svojih godišnjih prihoda ostvaruje iz poslovnog odnosa s TRAINOSE-om. OSE zapošljava 1 595 zaposlenika (1 396 zaposlenika u OSE-u i još 199 u ERGOSE-u, društvu kćeri OSE-a odgovornom za razvoj i modernizaciju željezničke infrastrukture) i naknade za pristup prugama prikupljene od TRAINOSE-a 2015. činile su 86 % OSE-ovih godišnjih prihoda od pristupa prugama za tu godinu. Osim toga, negativne posljedice javile bi se i za GAIAOSE, upravitelja željezničkim vozilima i nepokretnom imovinom. Vrlo negativne posljedice javile bi se i za niz privatnih poduzeća, kao što su pružatelji usluga i izvođači za usluge čišćenja, pripreme hrane i prodaje karata, špediteri itd.

(98) Osim toga, Grčka podsjeća na to da je izgradnja sigurne, moderne i integrirane željezničke mreže jedan od prioriteta Unije. Grčka navodi da je željeznica ekološki najprihvatljivije i najsigurnije prijevozno sredstvo. Stoga bi, da Grčka u biti ostane bez željeznice, to bilo protivno nastojanjima Unije iz proteklih godina da promet preusmjeri na željeznicu i poboljša željezničku mrežu Unije. Dovršetkom radova na modernizaciji željezničke infrastrukture u sljedeće dvije do tri godine, uključujući izgradnju i elektrifikaciju nove dvotračne željezničke pruge velikih brzina na većini željezničke mreže, osigurat će se postojanje potrebnih uvjeta za pružanje učinkovitijih željezničkih usluga.

(99) Grčka je tvrdila i da bi odobrenje potpore u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (b) Ugovora bilo u skladu i s Komisijinom prethodnom praksom odlučivanja. Komisija je 1987. odobrila potporu u obliku financijske reorganizacije društava u javnom sektoru u Grčkoj i navela da bi „dopuštanje likvidacije tako velikog dijela grčke industrije imalo znatne negativne učinke na mogući uspjeh programa štednje” ([1]). U ovom bi slučaju dopuštanje likvidacije TRAINOSE-a nedvojbeno negativno utjecalo na šanse za oporavak Grčke. Osim toga, Komisija je 1991. odobrila potporu za program reformi u Grčkoj ([2]) i navela da je predmetni program sastavni dio Odluke Vijeća 91/136/EEZ ([3]), koja se odnosila na oporavak grčkog gospodarstva. Slično tomu, u ovom je slučaju restrukturiranje željezničkog sektora dio sporazuma o financiranju koji su Grčka i Trojka sklopili radi oporavka grčkog gospodarstva.

(100) Osim toga, Grčka se obvezala provesti sljedeće mjere kako bi osigurala daljnje otvaranje grčkog željezničkog tržišta:

(a) uspostava neovisnog javnog naručitelja za ugovore o javnim uslugama željezničkog prijevoza putnika u skladu s Uredbom (EZ) br. 1370/2007, koji nije integriran u ministarstvo prometa, tijelo nadležno za sigurnost ni regulatorno tijelo za željeznice, trebala se u potpunosti provesti do prosinca 2013.;

([1]) Odluka Vijeća 88/167/EEZ od 7. listopada 1987. o Zakonu 1386/1983 kojim grčka vlada dodjeljuje potporu grčkoj industriji (SL L 76, 22.3.1988, str. 18.).
([2]) Odluka Komisije o državnoj potpori NN 11/91, nije objavljena.
([3]) Odluka Vijeća 91/136/EEZ od 4. ožujka 1991. o zajmu Zajednice u korist Helenske Republike (SL L 66, 13.3.1991., str. 22.).

(b) trajanje ugovora o javnim uslugama s TRAINOSE-om za željeznički prijevoz putnika trebalo se do kraja travnja 2014. produljiti za najviše pet godina;

(c) osim toga, buduće ugovore o obvezi pružanja javne usluge neovisni javni naručitelj dodjeljivat će putem javnih natječaja za skupove usluga. U tu će se svrhu ugovor o obvezi pružanja javne usluge podijeliti na skupove usluga koji će se ugovarati putem različitih ugovora o obvezi pružanja javne usluge u trajanju od najviše po pet (5) godina. Grčka jamči da će neovisni javni naručitelj ponovno provesti natječaj za svaki od tih ugovora o obvezi pružanja javne usluge nakon njihova isteka. Nužni pravni okvir za obveze pružanja javne usluge trebao se donijeti 2013.;

(d) sudionici u tim prvim natječajima za ugovore o obvezi pružanja javne usluge dobit će relevantne informacije koje se odnose na razdoblje buduće izravne dodjele obveze pružanja javne usluge TRAINOSE-u i dovoljno vremena da na osnovi toga pripreme ponude;

(e) ugovori o najmu koji se odnose na sva željeznička vozila i koji se upotrebljavaju u svakom ugovoru o javnim uslugama uskladit će se s obzirom na trajanje i kako bi se omogućila preraspodjela željezničkih vozila koja bi mogla biti nužna pri izmjeni tih ugovora o javnim uslugama. Ugovor o najmu između TRAINOSE-a i države prvotno se trebao uskladiti s petogodišnjim ugovorom o obvezi pružanja javne usluge koji uključuje dodatnu mogućnost produljenja za najviše pet godina. Ugovori su se trebali dodjeljivati p tržišnim cijenama.

(101) Stoga je, prema mišljenju Grčke, potpora TRAINOSE-u važan element u nastojanjima Grčke da prebrodi jednu od najgorih ekonomskih i financijskih kriza u svojoj povijesti i može se smatrati da je njezin cilj otklanjanje ozbiljnih poremećaja u gospodarstvu neke države članice.

6. **POVLAČENJE PRIJAVE**

(102) Kako je navedeno u odjeljku 3., Grčka je povukla svoju prijavu u pogledu povećanja vlasničkog kapitala u iznosu od 65 milijuna EUR (dio mjere 2.) i prijenosa pet terminala s OSE-a na TRAINOSE-a (mjera 6.).

(103) U skladu s člankom 10. Uredbe Vijeća (EU) 2015/1589 ([1]) dotična država članica može pravodobno povući prijavu prije nego što Komisija donese odluku u pogledu potpore. U skladu s člankom 10. stavkom 2. Uredbe (EU) 2015/1589, u slučajevima u kojima je Komisija pokrenula službeni istražni postupak, ona ga i okončava.

(104) Zbog činjenice da je Grčka povukla svoju prijavu i neće provesti povećanje kapitala u iznosu od 65 milijuna EUR (dio mjere 2.) ni prijenos terminala (mjera 6.) primjereno je odlučiti zatvoriti službeni istražni postupak u skladu s člankom 108. stavkom 2. Ugovora u pogledu tih prijavljenih mjera.

7. **OCJENA**

7.1. **Postojanje potpore u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora**

(105) Na temelju članka 107. stavka 1. UFEU-a „svaka potpora koju dodijeli država članica ili koja se dodjeljuje putem državnih sredstava u bilo kojem obliku koja narušava ili prijeti da će narušiti tržišno natjecanje stavljanjem određenih poduzetnika ili proizvodnje određene robe u povoljniji položaj, nespojiva je s unutarnjim tržištem u mjeri u kojoj utječe na trgovinu među državama članicama”.

(106) Kriteriji utvrđeni u članku 107. stavku 1. Ugovora kumulativni su. Prema tome, kako bi se utvrdilo čini li predmetna mjera državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora, moraju biti ispunjeni svi uvjeti navedeni u nastavku:

(a) korisnik je poduzetnik u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora, što znači da obavlja gospodarsku djelatnost;

(b) mjera se financira državnim sredstvima i da može se pripisati državi;

(c) mjerom se dodjeljuje gospodarska prednost;

(d) ta je prednost selektivna;

(e) mjerom se narušava ili prijeti da će se narušiti tržišno natjecanje i ona može utjecati na trgovinu među državama članicama.

([1]) Uredba Vijeća (EU) 2015/1589 od 13. srpnja 2015. o utvrđivanju detaljnih pravila primjene članka 108. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (SL L 248, 24.9.2015., str. 9.).

7.1.1. *Gospodarska djelatnost i pojam poduzetnika u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora*

(107) U skladu s ustaljenom sudskom praksom Komisija najprije mora utvrditi tko će biti korisnik mjera koje se ocjenjuju. U članku 107. stavku 1. Ugovora pri utvrđivanju korisnika potpore upućuje se na pojam poduzetnika.

(108) Komisija smatra da pružanjem usluga prijevoza putnika i tereta uz naknadu TRAINOSE obavlja gospodarsku djelatnost. Stoga bi TRAINOSE trebalo smatrati poduzetnikom u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora za cijelo razdoblje za koje su predmetne mjere potpore dodijeljene ili će biti dodijeljene.

7.1.2. *Mjera 1.: otpust duga*

7.1.2.1. Državna sredstva i pripisivost državi

(109) Kako bi mogla činiti državnu potporu, predmetna mjera mora se financirati iz državnih sredstava i odluka o odobravanju mjere mora se moći pripisati državi ([1]).

(110) Otpust duga provest će OSE na temelju zajedničke ministarske odluke na temelju članka 13. stavka 1. grčkog Zakona 3891/2010.

(111) Sud je u presudi *Stardust Marine* ([2]) smatrao da sredstva poduzetnika osnovanog u skladu s privatnim pravom, čije su dionice većinom u vlasništvu države, čine državna sredstva.

(112) OSE je u stopostotnom vlasništvu Grčke. Stoga je očito riječ o javnom poduzeću u smislu članka 2. stavka (b) Direktive Komisije 2006/111/EZ ([3]). Budući da je OSE javno poduzeće, njegova sredstva čine državna sredstva.

(113) S obzirom na pripisivost Sud je u svojoj presudi *Stardust Marine* smatrao da činjenica da je država ili državno tijelo jedini ili većinski dioničar poduzetnika nije dovoljna da bi se moglo zaključiti da su za prijenos sredstava tog poduzetnika odgovorni njegovi javni dioničari ([4]). Sud navodi da se, čak i ako je država mogla kontrolirati javno poduzeće i ostvarivati dominantni utjecaj nad njegovim poslovanjem, stvarno izvršavanje te kontrole u određenom slučaju ne bi moglo automatski pretpostaviti jer javno poduzeće može postupati manje ili više neovisno, ovisno o stupnju neovisnosti koji mu je dodijelila država.

(114) Komisija primjećuje da će otpust duga provesti OSE na temelju zajedničke ministarske odluke kojom se tom društvu nalaže da otpusti TRAINOSE-ov dug.

(115) S obzirom na navedeno Komisija smatra da otpust duga uključuje upotrebu državnih sredstava, o čemu isto tako odlučuje država i pripisivo je njoj.

7.1.2.2. Gospodarska prednost

(116) Prednost u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora svaka je gospodarska korist koju poduzetnik ne bi ostvario u uobičajenim tržišnim uvjetima, odnosno bez intervencije države ([5]). Važan je jedino učinak mjere na poduzetnika, a ne uzrok ili cilj intervencije države. ([6])

(117) U ovom će slučaju Grčka otpustiti dug u iznosu od 748,6 milijuna EUR izravno povezan sa željezničkim djelatnostima TRAINOSE-a. Nijedan razborit subjekt u tržišnom gospodarstvu ne bi poništio obveze takvog razmjera bez naknade. Oslobađanjem TRAINOSE-a od pravne obveze otplaćivanja i, u konačnici, vraćanja tog duga, tom

([1]) Presuda Suda od 16. svibnja 2002., *Francuska protiv Komisije* („Stardust Marine"), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.
([2]) Stardust Marine, točka 51. i dalje.
([3]) Direktiva Komisije 2006/111/EZ od 16. studenoga 2006. o transparentnosti financijskih odnosa između država članica i javnih poduzeća, kao i o financijskoj transparentnosti unutar određenih poduzeća (SL L 318, 17.11.2006., str. 17.).
([4]) Stardust Marine, točka 51. i dalje.
([5]) Presuda Suda od 11. srpnja 1996., Syndicat français de l'Express international (SFEI) i drugi protiv La Poste i drugih, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, točka 60.; presuda Suda od 29. travnja 1999., Kraljevina Španjolska protiv Komisije Europskih zajednica, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, točka 41.; presuda Suda od 16. svibnja 2002., Francuska protiv Komisije („Stardust Marine"), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, točka 69.
([6]) Presuda Suda od 2. srpnja 1974., Talijanska Republika protiv Komisije Europskih zajednica, C-173/73, ECLI:EU:C:1974:71, točka 13.

će se mjerom TRAINOSE-u učinkovito osigurati dodatna sredstva koja može upotrijebiti za svoje komercijalno poslovanje i/ili ulaganja te poboljšati svoje financijske pokazatelje, čime bi se pak mogli umanjiti budući troškovi zaduživanja i/ili poboljšati pristup tržišnom financiranju. Stoga zbog otpusta duga može nastati gospodarska prednost za TRAINOSE koja mu inače ne bi bila dostupna u tržišnim uvjetima.

(118) Grčka je navela da otpust duga TRAINOSE-a prema OSE-u uključuje naknadu za izvršavanje obveze pružanja javne usluge.

(119) U pogledu gospodarske prednosti na temelju naknade troškova nastalih pri izvršavanju obveze pružanja javne usluge Sud je u presudi *Altmark* pojasnio da se dodjeljivanje prednosti može isključiti ako su ispunjena sljedeća četiri kumulativna uvjeta ([1]):

(a) prvo, poduzetniku primatelju moraju zaista biti povjerene obveze pružanja javne usluge i te obveze moraju biti jasno utvrđene;

(b) drugo, parametri na temelju kojih se izračunava naknada moraju biti utvrđeni unaprijed, na objektivan i transparentan način;

(c) treće, naknada ne smije premašiti iznos neophodan za pokrivanje svih troškova ili dijela troškova koji su nastali pri izvršenju obveze pružanja javnih usluga, uzimajući u obzir relevantne prihode i razumnu dobit;

(d) četvrto, ako poduzetnik kojem su povjerene obveze pružanja javne usluge nije odabran na temelju postupka javne nabave radi odabira ponuditelja koji može pružati te usluge uz najmanji trošak za zajednicu, razina potrebne naknade mora se odrediti na temelju analize troškova koje bi tipičan poduzetnik kojim se primjereno upravlja i koji je prikladno opremljen sredstvima za ispunjenje zahtjeva javnih usluga imao pri izvršavanju tih obveza, uzimajući u obzir relevantne primitke i razumnu dobit za izvršavanje tih obveza.

(120) Komisija najprije navodi da joj Grčka nije dostavila nikakav akt o povjeravanju povezan s razdobljem koje se ispituje (tj. 2007.–2010.). Članak 7. grčkog Zakona 674/1970 samo se odnosi na mogućnost da prijevoznik zatraži sporazum o financiranju ako je određena obveza obavljanja djelatnosti na novoj ruti ili održavanja djelatnosti na postojećim rutama iz koje proizlazi ili kojom se produljuje djelatnost kojom se ostvaruju gubitci. Osim toga, u skladu s člankom 20. grčkog Zakona 674/1970 svi gubitci koji proizlaze iz obveze pružanja usluga po određenoj cijeni moraju biti uređeni sporazumom o financiranju. U skladu s člankom 18. grčkog Zakona 674/1970 takvim sporazumom o financiranju trebaju se urediti i financijski odnosi između željezničkog prijevoznika (u to vrijeme OSE) i Grčke te on treba sadržavati uvjete naknade koja se plaća za pokrivanje mogućih gubitaka zbog iskorištavanja tijekom razdoblja od najviše 13 godina od ratifikacije tog sporazuma. Grčka je potvrdila da prijevoznik i Grčka tijekom razdoblja koje se ispituje nisu sklopili takav sporazum. Iz navedenoga proizlazi da TRAINOSE-u tijekom razmatranog razdoblja od 2007. do 2010. nisu povjerene jasno definirane obveze pružanja javne usluge koje bi trebalo nadoknaditi Stoga mjera 1. nije u skladu s prvim uvjetom iz presude *Altmark*.

(121) Drugo, čak i da je u skladu s grčkim Zakonom 2671/1998 željezničkom prijevozniku (tada i dalje OSE) povjereno izvršavanje obveza pružanja javne usluge i obavljanja djelatnosti na određenim rutama po određenoj cijeni, obveze Grčke u pogledu isplate naknade željezničkom prijevozniku bile su ograničene do 31. prosinca 2007., kako je izričito propisano člankom 9.5. Zakona.

(122) Treće, Komisija primjećuje da parametri za naknadu nisu unaprijed utvrđeni. Predviđena naknada temelji se isključivo na *ex post* izračunu temeljenom na financijskim procjenama TRAINOSE-a nakon njegova restrukturiranja. Komisija stoga zaključuje da parametri na temelju kojih je Grčka izračunala navodnu prenisku naknadu nisu unaprijed utvrđeni i da stoga mjera 1. nije u skladu ni s drugim uvjetom iz presude *Altmark*.

(123) S obzirom na kumulativnu prirodu uvjeta iz presude *Altmark* Komisija ne mora ispitivati jesu li u ovom slučaju ispunjena preostala dva uvjeta.

(124) Stoga je zaključila da će odlukom Grčke da poništi obveze TRAINOSE-a za tog poduzetnika nastati gospodarska prednost u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

([1]) Presuda Suda od 24. srpnja 2003., *Altmark Trans*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, točke od 87. do 95.

7.1.2.3. Selektivnost

(125) Na mjeru državne potpore primjenjuje se članak 107. stavka 1. Ugovora ako se njome „određen[e] poduzetnik[e] ili proizvodnj[u] određene robe" stavlja u povoljniji položaj. Stoga su pojmom državnih potpora obuhvaćene samo one mjere kojima se poduzetnicima na selektivan način dodjeljuje prednost. Budući da će od otpusta duga korist imati samo TRAINOSE i on nije dostupan drugim grčkim poduzetnicima kao dio opće mjere gospodarske politike, ta je mjera selektivna u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

7.1.2.4. Narušavanje tržišnog natjecanja i utjecaj na trgovinu

(126) Komisija mora analizirati narušava li se mjerom ili prijeti da će se narušiti tržišno natjecanje i može li ona utjecati na trgovinu među državama članicama. Pretpostavlja se da je došlo do narušavanja tržišnog natjecanja u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora čim država dodijeli financijsku prednost nekom poduzetniku u liberaliziranom sektoru u kojem postoji ili bi moglo postojati tržišno natjecanje ([1]).

(127) Ako se potporom koju dodijeli država članica ojača položaj pojedinog poduzetnika u odnosu na druge poduzetnike koji se natječu u trgovini unutar Unije, mora se smatrati da je ta potpora utjecala na te druge poduzetnike ([2]). Dovoljno je da se korisnik potpore natječe s drugim poduzetnicima na tržištima otvorenima za tržišno natjecanje ([3]).

(128) Tržište EU-a za željeznički prijevoz tereta najprije je otvoreno za tržišno natjecanje na Transeuropskoj mreži za željeznički prijevoz robe 15. ožujka 2003. prvim željezničkim paketom ([4]). Drugim željezničkim paketom 1. siječnja 2006. liberaliziran je sav međunarodni prijevoz tereta, a od 1. siječnja 2007. nacionalni željeznički prijevoz tereta ([5]). Međutim, nekoliko je država članica jednostrano liberaliziralo svoja nacionalna tržišta prije tog datuma.

(129) U pogledu prijevoza putnika od 1. siječnja 2010. trećim željezničkim paketom otvoreno je tržište za međunarodni prijevoz putnika ([6]) Iako se to odnosi samo na međunarodne usluge, to uključuje djelatnosti korisnika na tim linijama. U svakom slučaju, kako je Sud utvrdio u presudi *Altmark*, činjenica da društvo za prijevoz djeluje samo u jednoj državi članici ne isključuje mogućnost potpore kojom se narušava trgovina unutar Unije ([7]). U tom je pogledu nužno napomenuti da je od 1995. nekoliko država članica jednostrano otvorilo svoj željeznički prijevoz putnika i da svaka prednost koja se dodijeli društvu za željeznički prijevoz u jednoj državi članici može umanjiti mogućnost konkurenta iz druge države članice da trguje na tom zemljopisnom tržištu.

([1]) Presuda Općeg suda od 15. lipnja 2000., *Alzetta i drugi protiv Komisije*, T-298/97, ECLI:EU:T:2000:151, točke od 141. do 147.

([2]) Vidjeti posebno presudu Suda od 17. rujna 1980., *Philip Morris protiv Komisije*, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, točku 11.; presudu Suda od 22. studenoga 2001., *Ferring*, C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, točku 21.; presudu Suda od 29. travnja 2004., *Italija protiv Komisije*, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, točku 44.

([3]) Presuda Općeg suda od 30. travnja 1998., *Het Vlaamse Gewest protiv Komisije*, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

([4]) Direktiva 2001/12/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2001. o izmjeni Direktive 91/440/EEZ o razvoju željeznica Zajednice (SL L 75, 15.3.2001., str. 1.), Direktiva 2001/13/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2001. o izmjeni Direktive Vijeća 95/18/EZ o izdavanju dozvola željezničkim prijevoznicima (SL L 75, 15.3.2001., str. 26.) i Direktiva 2001/14/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 26. veljače 2001. o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture i dodjeli rješenja o sigurnosti (SL L 75, 15.3.2001., str. 29.).

([5]) Uredba (EZ) br. 881/2004 Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o osnivanju Europske agencije za željeznice (Uredba o Agenciji) (SL L 164, 30.4.2004., str. 1.), Direktiva 2004/49/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o sigurnosti željeznica Zajednice i izmjeni Direktive Vijeća 95/18/EZ o izdavanju dozvola za obavljanje usluga u željezničkom prijevozu i Direktive 2001/14/EZ o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture i dodjeli rješenja o sigurnosti (Direktiva o sigurnosti željeznice) (SL L 164, 30.4.2004., str. 44.), Direktiva 2004/50/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o izmjeni Direktive Vijeća 96/48/EZ o interoperabilnosti transeuropskog željezničkog sustava velikih brzina i Direktive 2001/16/EZ Europskog parlamenta i Vijeća o interoperabilnosti transeuropskog konvencionalnog željezničkog sustava (SL L 164, 30.4.2004., str. 114.) i Direktiva 2004/51/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 29. travnja 2004. o izmjeni Direktive Vijeća 91/440/EEZ o razvoju željeznica Zajednice (SL L 164, 30.4.2004., str. 164.).

([6]) Treći je paket donesen 2007. i sastojao se od Uredbe (EZ) br. 1370/2007 Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o uslugama javnog željezničkog i cestovnog prijevoza putnika i stavljanju izvan snage uredaba Vijeća (EEZ) br. 1191/69 i (EEZ) br. 1107/70 (SL L 315, 3.12.2007., str. 1.), Uredbe (EZ) br. 1371/2007 Europskog Parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o pravima i obvezama putnika u željezničkom prometu (SL L 315, 3.12.2007., str. 14.), Direktive 2007/58/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o izmjeni Direktive Vijeća 91/440/EEZ o razvoju željeznica Zajednice i Direktive 2001/14/EZ o dodjeli željezničkog infrastrukturnog kapaciteta i ubiranju pristojbi za korištenje željezničke infrastrukture (SL L 315, 3.12.2007., str. 44.), i Direktive 2007/59/EZ Europskog parlamenta i Vijeća od 23. listopada 2007. o davanju ovlaštenja strojovođama koji upravljaju lokomotivama i vlakovima na željezničkom sustavu Zajednice (SL L 315, 3.12.2007., str. 51.).

([7]) Presuda Suda od 24. srpnja 2003., *Altmark Trans i Regierungspräsidium Magdenburg*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, točke od 77. do 81.

(130) U ovom slučaju TRAINOSE pruža usluge u tržišnom natjecanju s drugim poduzetnicima koji pružaju usluge prijevoza na unutarnjem tržištu i neke su od tih usluga prekogranične. Stoga selektivna gospodarska prednost dodijeljena planiranim otpustom duga u korist TRAINOSE-a jača njegov gospodarski položaj jer će se taj željeznički prijevoznik osloboditi dugova nastalih u razdoblju od 2007. do 2010. Zbog toga će TRAINOSE pružati usluge željezničkog prijevoza na unutarnjem tržištu, a da u prošlosti nije morao snositi odgovarajuće troškove ulaganja i/ili operativne troškove.

(131) Komisija zaključuje da će se mjerom narušiti ili prijetiti da će se narušiti tržišno natjecanje na unutarnjem tržištu i da može utjecati na trgovinu među državama članicama.

7.1.2.5. Zaključak

(132) S obzirom na navedeno Komisija smatra da otpust duga koji Grčka namjerava provesti čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

7.1.3. *Mjera 2.: povećanje vlasničkog kapitala*

7.1.3.1. Državna sredstva i pripisivost državi

(133) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 109., predmetna mjera mora se financirati iz državnih sredstava i odluka o odobravanju mjere mora se moći pripisati državi.

(134) Povećanje vlasničkog kapitala financirano je izravno iz državnog proračuna Grčke, a o njemu je odlučivao Međuministarski odbor za javna poduzeća i organizacije, odbor koji predstavlja središnja grčka tijela.

(135) Stoga je povećanje vlasničkog kapitala uključivalo upotrebu državnih sredstava te je o njemu odlučila Grčka i pripisivo je njoj.

7.1.3.2. Gospodarska prednost

(136) Grčka je tvrdila da povećanjem vlasničkog kapitala neće nastati neopravdana gospodarska prednost za TRAINOSE jer bi bilo koji privatni ulagatelj u situaciji sličnoj onoj u kojoj se nalazi Grčka odabrao provesti dodatna ulaganja u društvo kako bi održao svoje postojeće ulaganje umjesto da zahtijeva likvidaciju društva. Grčka je očekivala da će joj povećanje vlasničkog kapitala koje je dovelo do restrukturiranja TRAINOSE-a i nakon kojeg je uslijedila njegova privatizacija omogućiti da ostvari povrat velikog dijela svojeg ulaganja i izbjegne negativne učinke za OSE.

(137) Kako bi se utvrdilo nastaje li ulaganjem Grčke prednost za TRAINOSE, potrebno je procijeniti bi li u sličnim okolnostima privatni ulagatelj usporedive veličine koji djeluje u uobičajenim uvjetima tržišnog gospodarstva (načelo subjekta u tržišnom gospodarstvu) bio spreman provesti predmetno ulaganje ([1]).

(138) Grčka je navela da je njezina odluka o dokapitalizaciji TRAINOSE-a bila usmjerena na izbjegavanje prestanka poslovanja jedinog željezničkog prijevoznika u Grčkoj i negativnih učinka prelijevanja na grčko gospodarstvo kao takvo.

(139) Međutim, test subjekta u tržišnom gospodarstvu trebalo bi primjenjivati bez obzira na razmatranja koja se odnose isključivo na ulogu države članice kao javnog tijela (na primjer razmatranja socijalne, regionalne ili sektorske politike) ([2]). Drugim riječima, ako država intervenira zbog razloga javne politike, na primjer zbog

([1]) Vidjeti, na primjer, presudu Suda od 21. ožujka 1990., Belgija protiv Komisije („Tubemeuse"), C-142/87, ECLI:EU: C:1990:125, točku 29.; presudu Suda od 21. ožujka 1991., Italija protiv Komisije („Alfa Romeo"), C-305/89, ECLI:EU: C:1991:142, točke 18. i 19.; presudu Općeg suda od 30. travnja 1998., Cityflyer Express protiv Komisije, T-16/96, ECLI:EU: T:1998:78, točku 51.; presudu Općeg suda od 21. siječnja 1999., Neue Maxhütte Stahlwerke i Lech-Stahlwerke protiv Komisije, spojeni predmeti T-129/95, T-2/96 i T-97/96, ECLI:EU:T:1999:7, točku 104.; presudu Općeg suda od 6. ožujka 2003., Westdeutsche Landesbank Girozentrale i Land Nordrhein-Westfalen protiv Komisije, spojeni predmeti T-228/99 i T-233/99, ECLI:EU: T:2003:57.

([2]) Presuda Suda od 5. lipnja 2012., Komisija protiv EDF-a, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, točke 79., 80. i 81.; presuda Suda od 10. srpnja 1986., Belgija protiv Komisije, 234/84, ECLI:EU:C:1986:302, točka 14.; presuda Suda od 10. srpnja 1986., Belgija protiv Komisije, 40/85, ECLI:EU:C:1986:305, točka 13.; presuda Suda od 14. rujna 1994., Španjolska protiv Komisije, spojeni predmeti C-278/92 do C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, točka 22.; presuda Suda od 28. siječnja 2003., Njemačka protiv Komisije, C-334/99, ECLI: EU:C:2003:55, točka 134.; presuda Općeg suda od 6. ožujka 2003., Westdeutsche Landesbank Girozentrale i Land Nordrhein-Westfalen protiv Komisije, spojeni predmeti T-228/99 i T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57; presuda Općeg suda od 24. rujna 2008., Kahla Thüringen Porzellan protiv Komisije, T-20/03, ECLI:EU:T:2008:395; presuda Općeg suda od 17. listopada 2002., Linde protiv Komisije, T-98/00, ECLI:EU:T:2002:248.

razloga kao što su socijalni ili regionalni razvoj kojima se povećavaju gubitci ili umanjuje dobit holdinškog društva, ponašanje države, iako je razborito sa stajališta javne politike, istodobno bi moglo uključivati razmatranja koja subjekt u tržišnom gospodarstvu obično ne bio uzeo u obzir ili bi ih čak odbio ako se njima umanjuje povrat koji očekuje holdinško društvo. Stoga Komisija smatra da je za potrebe testa subjekta u tržišnom gospodarstvu u pogledu povećanja kapitala nužno zanemariti negativne učinke prelijevanja na grčko gospodarstvo ili činjenicu da je TRAINOSE jedini željeznički prijevoznik u Grčkoj.

(140) Grčka je nadalje navela da je već 2009. bilo predviđeno restrukturiranje TRAINOSE-a kako bi ga se privatiziralo i stoga je mogla očekivati prihvatljivi povrat unesenog kapitala u razumnom roku. Grčka je nadalje istaknula da bi kratkotrajan manji povrat bio prihvatljiv za postojećeg ulagatelja.

(141) Pitanje je li intervencija države u skladu s tržišnim uvjetima mora se istražiti na *ex ante* osnovi, uzimajući u obzir informacije dostupne u trenutku donošenja odluke o intervenciji ([1]). U stvari, svaki bi razboriti subjekt u tržišnom gospodarstvu obično obavio vlastitu *ex ante* procjenu strategije i financijskih izgleda projekta ([2]). Nije dovoljno pouzdati se u *ex post* gospodarske ocjene koje podrazumijevaju naknadno otkrivanje da je ulaganje dotične države članice zapravo bilo profitabilno ([3]).

(142) Gospodarska ocjena na temelju općeprihvaćene standardne metodologije procjene ([4]) mora se temeljiti na dostupnim objektivnim, dokazivim i pouzdanim podacima ([5]), koji bi trebali biti dovoljno detaljni i odražavati gospodarsku situaciju u trenutku donošenja odluke o transakciji, uzimajući u obzir razinu rizika i buduća očekivanja. Široko prihvaćena standardna metodologija za utvrđivanje (godišnjeg) povrata ulaganja izračun je unutarnje stope povrata (IRR) ([6]). Odluku o ulaganju moguće je ocijeniti i u smislu njezine neto sadašnje vrijednosti (NPV) ([7]), koja u većini slučajeva daje rezultate jednake unutarnjoj stopi povrata.

(143) Prije nego što je Međuministarski odbor za javna poduzeća i organizacije 2009. donio odluku o unosu vlasničkog kapitala u iznosu od 60 milijuna EUR, Grčka nije provela nikakvu procjenu profitabilnosti očekivanog povrata upotrebom bilo koje od općeprihvaćenih standardnih metodologija procjene ni bilo koje druge metodologije. Grčka nije dostavila nikakve činjenične dokaze o budućoj profitabilnosti za dioničara kako bi potkrijepila odluku o dokapitalizaciji TRAINOSE-a. Ni u jednom dokumentu nije prikazana ni izračunana naknada kapitala za dioničara TRAINOSE-a ni povećanje vrijednosti sudjelovanja Grčke u kapitalu nakon dokapitalizacije. Komisija primjećuje da TRAINOSE-ova predviđanja u pogledu dobiti i gubitka samo pokazuju da je društvo očekivalo povratak profitabilnosti od 2011. Čak je i zbirna očekivana profitabilnost do 2013. (14 milijuna EUR) nedovoljna da bi se nadoknadio očekivani gubitak TRAINOSE-a 2011. (–165 milijuna EUR).

(144) Nadalje, Grčka nije procijenila izglede za privatizaciju TRAINOSE-a niti je količinski odredila očekivani dohodak od privatizacije. Komisija napominje da su u trenutku donošenja nepovratne odluke o povećanju vlasničkog kapitala (tj. 2009.) mogli postojati neodređeni planovi u pogledu privatizacije društva, ali još nije bila donesena odluka o privatizaciji, nisu dostavljene obvezujuće ponude i još je bilo nejasno hoće li privatizacija uopće biti uspješna. TRAINOSE je postao dio grčkog programa privatizacije tek 2010. ([8]), a Grčka je tek 2013. zapravo odlučila provesti privatizaciju društva ([9]). Međutim, nijedan ulagatelj nije dostavio obvezujuću ponudu i postupak privatizacije trebalo je ponovno pokrenuti 2016., što je dovelo do očekivane privatizacije 2017.

(145) Činjenicu da je predmetno javno tijelo prethodno bilo gospodarski izloženo poduzetniku trebalo bi uzeti u obzir tijekom ispitivanja je li transakcija u skladu s tržišnim uvjetima ([10]). Prethodna izloženost mora se razmotriti u okviru protučinjeničnih scenarija za potrebe testa subjekta u tržišnom gospodarstvu. Na primjer, u slučaju

([1]) Presuda Suda od 5. lipnja 2012., Komisija protiv EDF-a, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, točke 83., 84. i 85. te točka 105.; presuda Suda od 16. svibnja 2002., Francuska protiv Komisije (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, točke 71. i 72.; presuda Općeg suda od 30. travnja 1998., Cityflyer Express protiv Komisije, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, točka 76.

([2]) Presuda Suda od 5. lipnja 2012., Komisija protiv EDF-a, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, točke od 82. do 85. i točka 105.

([3]) Presuda Suda od 5. lipnja 2012., Komisija protiv EDF-a, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, točka 85.

([4]) Vidjeti presudu Općeg suda od 29. ožujka 2007., Scott protiv Komisije, T-366/00, ECLI:EU:T:2007:99, točku 134., i presudu Suda od 16. prosinca 2010., Seydaland Vereinigte Agrarbetriebe, C-239/09, ECLI:EU:C:2010:778, točku 39.

([5]) Vidjeti presudu Općeg suda od 16. rujna 2004., Valmont Nederland BV protiv Komisije, T-274/01, ECLI:EU:T:2004:266, točku 71.

([6]) Unutarnja stopa povrata ne temelji se na računovodstvenoj zaradi u određenoj godini, nego se njome u obzir uzima tijek budućih novčanih tokova za koje ulagač očekuje da će ih primiti tijekom cijelog trajanja ulaganja. Definirana je kao diskontna stopa za koju je neto sadašnja vrijednost tijeka novčanih tokova jednaka nuli.

([7]) Neto sadašnja vrijednost razlika je između pozitivnih i negativnih novčanih tokova tijekom trajanja ulaganja, diskontirana za prikladni povrat (trošak kapitala).

([8]) Vidjeti uvodnu izjavu 14.

([9]) Vidjeti uvodnu izjavu 15.

([10]) Vidjeti presudu Suda od 3. travnja 2014., ING Groep NV, C-224/12 P, ECLI:EU:C:2014:213, točke od 29. do 37.

intervencije povezane s vlasničkim kapitalom ili dugom u javnom poduzeću u poteškoćama, očekivani povrat takvog ulaganja trebalo bi usporediti s očekivanim povratom u protučinjeničnom scenariju likvidacije poduzeća. U slučaju da bi se likvidacijom ostvarila veća dobit ili manji gubitci razboriti subjekt u tržišnom gospodarstvu odabrao bi tu opciju ([1]).

(146) Grčka prije povećanja vlasničkog kapitala nije procijenila izglede u pogledu dohotka od hipotetske likvidacije TRAINOSE-a Komisija primjećuje da je 31. prosinca 2008. knjigovodstvena vrijednost imovine TRAINOSE-a iznosila 104 milijuna EUR, dok je vrijednost njegova duga iznosila 376 milijuna EUR. Stoga nije vjerojatno da bi Grčka kao dioničar TRAINOSE-a ostvarila ikakvu korist od povrata u hipotetskom scenariju likvidacije. Iz toga proizlazi da Grčka zakonski ne bi imala nikakvu obvezu osim gubitka svojih udjela, bez daljnjih ulaganja u društvo.

(147) Neovisno o društvenom i političkom pritisku koji bi proizašao iz odluke da se TRAINOSE-u dopusti ulazak u postupak likvidacije Komisija i dalje smatra da ne bi bilo troškova za subjekt u tržišnom gospodarstvu u sličnoj situaciji jer je Grčka jedini dioničar TRAINOSE-a. U tim bi okolnostima povećanje kapitala moglo uključivati samo gubitak za Grčku, na koji subjekt u tržišnom gospodarstvu ne bi pristao.

(148) Stoga Komisija smatra da je na temelju odluke o povećanju vlasničkog kapitala TRAINOSE-a za 60 milijuna EUR nastala gospodarska prednost za TRAINOSE koju ne bi ostvario u uobičajenim tržišnim uvjetima.

7.1.3.3. Selektivnost

(149) Povećanje vlasničkog kapitala koristilo je samo TRAINOSE-u i nije bilo dio šire mjere opće gospodarske politike. Stoga je ono selektivno u smislu 107. stavka 1. Ugovora.

7.1.3.4. Narušavanje tržišnog natjecanja i utjecaj na trgovinu

(150) Zbog razloga navedenih u odjeljku 7.1.2.4. povećanjem vlasničkog kapitala narušilo se ili prijetilo da će se narušiti tržišno natjecanje na unutarnjem tržištu te je moglo utjecati na trgovinu među državama članicama.

7.1.3.5. Zaključak

(151) S obzirom na navedeno Komisija smatra da povećanje vlasničkog kapitala u iznosu od 60 milijuna EUR provedeno 2009. čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

7.1.4. *Mjera 3.: godišnja bespovratna sredstva za TRAINOSE u razdoblju od 2011. do 2013.*

7.1.4.1. Državna sredstva i pripisivost državi

(152) Godišnja bespovratna sredstva za TRAINOSE u razdoblju od 2011. do 2013. dodijeljena su izravno iz grčkog državnog proračuna, što znači da mjera uključuje upotrebu državnih sredstava o kojoj je odlučila država i stoga joj je pripisiva.

7.1.4.2. Gospodarska prednost

(153) Grčka je tvrdila da godišnja bespovratna sredstva za TRAINOSE u razdoblju od 2011. do 2013. uključuju naknadu za izvršavanje obveze pružanja javne usluge.

(154) U skladu sa smjernicama Suda u presudi *Altmark* ([2]) Komisija primjećuje da ugovor o obvezi pružanja javne usluge u razdoblju od 2011. do 2013. nije dodijeljen na temelju javnog natječaja.

([1]) Vidjeti u tom smislu presudu Općeg suda od 12. prosinca 2000., Alitalia protiv Komisije, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289, ili presudu Suda od 24. siječnja 2013., Frucona protiv Komisije, C-73/11 P, ECLI:EU:C:2013:32, točke 79. i 80.

([2]) Vidjeti uvodnu izjavu 119.

(155) Ako obveza pružanja javne usluge nije utvrđena na temelju natječajnog postupka, razina potrebne naknade mora se odrediti na temelju analize troškova koje bi tipičan poduzetnik kojim se primjereno upravlja i koji je prikladno opremljen sredstvima za ispunjenje zahtjeva javnih usluga imao pri izvršavanju tih obveza, uzimajući u obzir relevantne primitke i razumnu dobit za izvršavanje tih obveza.

(156) Komisija navodi da je TRAINOSE u vrijeme sklapanja ugovora o obvezi pružanja javne usluge 2011. bio suočen s financijskim poteškoćama i da se njegovi troškovi nisu mogli smatrati troškovima tipičnog poduzetnika kojim se primjereno upravlja i koji je prikladno opremljen sredstvima za ispunjenje zahtjeva javnih usluga. Naknada za obvezu pružanja javne usluge u razdoblju od 2011. do 2013. temeljila se na procjenama TRAINOSE-ova plana restrukturiranja bez protučinjenične procjene troškova tipičnog poduzetnika kojim se primjereno upravlja i koji je prikladno opremljen sredstvima za ispunjenje zahtjeva javnih usluga. Komisija stoga smatra da taj kriterij nije ispunjen.

(157) S obzirom na kumulativnu prirodu uvjeta iz presude *Altmark* nije potrebno ispitati jesu li u ovom slučaju ispunjena preostala tri uvjeta iz presude *Altmark*.

(158) Stoga se zaključuje da je bespovratnim sredstvima za TRAINOSE u razdoblju od 2011. do 2013. nastala gospodarska prednost za TRAINOSE u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

7.1.4.3. Selektivnost

(159) Godišnja bespovratna sredstva u razdoblju od 2011. do 2013. bila su dostupna i koristila su samo TRAINOSE-u te su stoga bila selektivna u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

7.1.4.4. Narušavanje tržišnog natjecanja i utjecaj na trgovinu

(160) Zbog razloga navedenih u odjeljku 7.1.2.4. bespovratnim sredstvima narušilo se ili prijetilo da će se narušiti tržišno natjecanje na unutarnjem tržištu te su mogla utjecati na trgovinu među državama članicama.

7.1.4.5. Zaključak

(161) S obzirom na navedeno Komisija smatra da godišnja bespovratna sredstva koja je isplatila Grčka u razdoblju od 2011. do 2013. čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

7.1.5. *Mjera 4.: prijenos zaposlenika TRAINOSE-a drugim poslodavcima u javnom sektoru*

7.1.5.1. Državna sredstva i pripisivost državi

(162) Program prijenosa zaposlenika TRAINOSE-a proizlazi iz grčkog Zakona 3891/2010. Njime se predviđa prijenos zaposlenika TRAINOSE-a drugim poslodavcima u javnom sektoru kao što su ministarstva ili općine, koji će ih plaćati svojim javnim sredstvima.

(163) Stoga mjera uključuje upotrebu državnih sredstava te je o njoj odlučila Grčka i pripisiva je njoj.

7.1.5.2. Gospodarska prednost

(164) Grčka navodi da umanjenjem radne snage prijenosom zaposlenika ne nastaje nikakva prednost za TRAINOSE jer ga je potrebno smatrati jednokratnom naknadom za strukturne nedostatke koje TRAINOSE i dalje snosi s obzirom na preostale zaposlenike.

(165) Za svaki slučaj, kako bi se količinski odredila prednost koja proizlazi iz prijenosa zaposlenika, Grčka je dostavila studiju koju je izradilo konzultantsko društvo. U skladu sa studijom prednost odgovara razlici između „uobičajenih troškova” hipotetskog VRS-a koje snosi privatno društvo i troškova hipotetskog VRS-a za zaposlenike TRAINOSE-a. Potonji bi troškovi iznosili 120 milijuna EUR. Međutim, Grčka tvrdi da bi od troškova hipotetskog VRS-a trebalo oduzeti „neuobičajene troškove” koje društvo snosi zbog statusa kvazi državnih službenika prenesenih zaposlenika i preostala 904 zaposlenika TRAINOSE-a. Grčka navodi da „stvarna” prednost od prijenosa zaposlenika iznosi 37 milijuna EUR.

(166) Komisija navodi da prednost postoji kad god se financijska situacija poduzetnika poboljša kao rezultat intervencije države u uvjetima koji se razlikuju od uobičajenih tržišnih uvjeta ([1]). U tom pogledu nije samo dodjela pozitivne gospodarske prednosti važna za pojam državne potpore, nego prednost može činiti i oslobođenje u odnosu na gospodarsko opterećenje. To obuhvaća svako smanjenje naknada koje su obično uključene u proračun poduzetnika ([2]). Potrebno je ispitati je li se financijska situacija poduzetnika poboljšala nakon mjere državne potpore u odnosu na financijsku situaciju u kojoj bi se subjekt nalazio da mjera nije provedena ([3]).

(167) Stoga je potrebno procijeniti odgovara li prijenos zaposlenika TRAINOSE-a uklanjanju strukturnih nedostataka s kojima bi se TRAINOSE nastavio suočavati da nije bilo te konkretne mjere.

(168) Komisija navodi da je TRAINOSE bio suočen s prevelikim brojem zaposlenika. U uobičajenim tržišnim uvjetima poduzetnik bi morao uspostaviti VRS kako bi svoje zaposlenike potaknuo na odlazak u mirovinu. Grčka navodi da TRAINOSE, međutim, nije imao sredstva za takav program, zbog čega je Grčka uspostavila program prijenosa zaposlenika drugim poslodavcima u javnom sektoru.

(169) Isto tako, ne može se prihvatiti argument da zbog mjere ne nastaje prednost za TRAINOSE jer je riječ o naknadi za određene nedostatke koje je taj poduzetnik naslijedio iz obveza na temelju prethodnih kolektivnih ugovora o radu. Učinak prijenosa TRAINOSE-ovih zaposlenika bilo je umanjenje troškova osoblja koje bi TRAINOSE morao platiti i koji se smatraju uobičajenim troškovima poduzetnika, čak i ako su ti troškovi nastali zbog posebnog statusa zaposlenika TRAINOSE-a i bili veći od troškova za zaposlenike koji nisu imali takav status ([4]).

(170) Osim toga, financijske prednosti za TRAINOSE koje proizlaze iz manjih troškova osoblja zbog prijenosa nekih njegovih zaposlenika drugim poslodavcima u javnom sektoru ne mogu se usporediti s navodnim nedostacima koji proizlaze iz statusa kvazi državnih službenika zaposlenika TRAINOSE-a na temelju kolektivnih ugovora.

(171) Na argumente koje je Grčka navela s obzirom na navodne nedostatke prouzročene statusom kvazi državnih službenika zaposlenika TRAINOSE-a može se trojako odgovoriti. Prvo, TRAINOSE je, u kontekstu potpunog otvaranja grčkog željezničkog tržišta tržišnom natjecanju, imao te i dalje ima osposobljeno i stručno osoblje bez kojeg ne bi mogao održati svoj tržišni položaj. Drugo, kako je istaknula Grčka, u skladu s novim kolektivnim ugovorom o radu ukinute su brojne povlastice TRAINOSE-ovih zaposlenika i provedene su mjere za smanjenje TRAINOSE-ovih troškova za postojeće osoblje. Treće, trenutačno u Grčkoj ne djeluje nijedan drugi željeznički prijevoznik, a općenita usporedba koju je Grčka provela u odnosu na druge zaposlenike u privatnom sektoru sa sličnim radnim iskustvom ne može se smatrati valjanom referentnom vrijednošću ako se uzme u obzir specifičnost TRAINOSE-ova osoblja.

(172) S obzirom na navedena razmatranja troškovi povezani s povlasticama koje proizlaze iz prethodnih zakona čine se uobičajenim troškovima za bilo koje društvo. Stoga se oslobođenjem od takvih troškova prijenosom zaposlenika TRAINOSE stavlja u povoljniji položaj u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

7.1.5.3. Selektivnost

(173) Prijenos zaposlenika koristio je samo TRAINOSE-u i stoga je selektivan u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

7.1.5.4. Narušavanje tržišnog natjecanja i utjecaj na trgovinu

(174) Zbog razloga navedenih u odjeljku 7.1.2.4. prijenosom zaposlenika narušilo se ili prijetilo da će se narušiti tržišno natjecanje na unutarnjem tržištu te je mogao utjecati na trgovinu među državama članicama.

([1]) Presuda Suda od 11. srpnja 1996., SFEI i drugi, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, točka 60.; presuda Suda od 29. travnja 1999., Španjolska protiv Komisije, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, točka 41.

([2]) Presuda Suda od 15. ožujka 1994., Banco Exterior de España, C-387/92, ECLI:EU:C:1994:100, točka 13.; presuda Suda od 19. rujna 2000., Njemačka protiv Komisije, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, točka 25.; presuda Suda od 19. svibnja 1999., Italija protiv Komisije, C-6/97, ECLI:EU:C:1999:251, točka 15.; presuda Suda od 3. ožujka 2005., Heiser, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, točka 36.

([3]) Presuda Suda od 2. srpnja 1974., Italija protiv Komisije, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, točka 13.

([4]) Odluka Komisije 2012/540/EU od 20. prosinca 2011. u predmetu državne potpore C25/08 – Reforma načina financiranja mirovina državnih službenika zaposlenih u France Télécomu koju je Francuska Republika provela za France Télécom (SL L 279, 12.10.2012., str. 1.); potvrđena presudom Suda od 26. listopada 2016. u predmetu C-211/15 P, Orange (France Télécom) protiv Komisije, ECLI:EU:C:2016:798 i presudom Suda od 22. listopada 2014. u predmetu C-620/13 P BT plc protiv Komisije, ECLI:EU:C:2014:2309.

7.1.5.5. Zaključak

(175) S obzirom na navedeno Komisija smatra da prijenos zaposlenika TRAINOSE-a drugim poslodavcima u javnom sektoru od 2011. do 2013. čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

7.1.6. *Mjera 5.: sporazumi o razini usluge između TRAINOSE-a i OSE-a*

7.1.6.1. Gospodarska prednost

(176) Kako je navedeno u odjeljku 3.5.5., Komisija je u Odluci o pokretanju postupka izrazila dvojbe o tome jesu li sporazumi o razini usluge između TRAINOSE-a i OSE-a sklopljeni u skladu s tržišnim uvjetima.

(177) U odgovoru na Odluku o pokretanju postupka Grčka je dodatno pojasnila metodu kojom su utvrđene naknade za usluge određene u različitim sporazumima o razini usluge koje su sklopili TRAINOSE i OSE. Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 72., Grčka je tvrdila da su u skladu s preporukama Trojke sporazumi o razini usluge sklopljeni u skladu s tržišnim uvjetima te njima nije nastala nikakva gospodarska prednost za TRAINOSE.

(178) Stoga je potrebno ispitati je li zbog uvjeta sporazuma o razini usluge koje su sklopili TRAINOSE i OSE nastala gospodarska prednost za TRAINOSE koja mu ne bi bila dostupna u uobičajenim tržišnim uvjetima ([1]). U tu svrhu Komisija mora procijeniti bi li hipotetski subjekt u tržišnom gospodarstvu, u situaciji sličnoj situaciji OSE-a te uzimajući u obzir dostupne informacije i prevladavajuće tržišne uvjete u tom trenutku kao i predvidive događaje, sklopio predmetne sporazume o razini usluge u istim uvjetima ([2]).

(179) Sporazumi o razini usluge nisu sklopljeni na temelju konkurentnog, transparentnog, nediskriminirajućeg i bezuvjetnog natječajnog postupka kojim bi se osigurali izravni i konkretni dokazi o usklađenosti s tržišnim uvjetima. Trojka je preporučila sklapanje sporazuma o razini usluge kako bi se formalizirali već postojeći poslovni odnosi s OSE-om koji u tom trenutku nije samo upravljao infrastrukturom, nego je bio i dobavljač željezničkih vozila i pružatelj usluga održavanja, osposobljavanja osoblja te iznajmljivanja ureda i autobusa TRAINOSE-u. U trenutku sklapanja sporazuma o razini usluge TRAINOSE je bio jedini željeznički prijevoznik u Grčkoj. Osim toga, TRAINOSE je ovisio o velikom broju usluga koje je pružao OSE.

(180) Činjenica da sporazumi o razini usluge nisu sklopljeni na temelju natječajnog postupka ne znači da nisu u skladu s tržišnim uvjetima ([3]). U izostanku natječajnog postupka usklađenost sporazuma o razini usluge s tržišnim uvjetima može se procijeniti s obzirom na uvjete u kojima su usporedivi privatni subjekti u usporedivim situacijama (uspoređivanje) izvršili usporedive transakcije, ili upotrebom drugih metoda procjene ([4]).

(181) Kako bi se odredila odgovarajuća referentna vrijednost, nužno je posebnu pozornost posvetiti vrsti subjekta o kojem je riječ, vrsti transakcije o kojoj je riječ te predmetnom tržištu ili tržištima. Odabir trenutka provedbe transakcija isto je tako posebno relevantan ako je došlo do važnog gospodarskog razvoja. Prema potrebi, dostupne tržišne referentne vrijednosti možda će trebati prilagoditi u skladu s posebnim značajkama državne transakcije ([5]). Uspoređivanjem se često ne utvrđuje jedna precizna referentna vrijednost, nego se njime utvrđuje niz mogućih vrijednosti procjenom skupa usporedivih transakcija.

([1]) Presuda Suda od 11. srpnja 1996., SFEI i drugi, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, točka 60.; presuda Suda od 29. travnja 1999., Španjolska protiv Komisije, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, točka 41.

([2]) Obavijest Komisije o pojmu državne potpore iz članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (2016/C 262/01), točka 74.; presuda Općeg suda od 28. veljače 2012., Land Burgenland i Austrija protiv Komisije, spojeni predmeti T-268/08 i T-281/08, ECLI:EU:T:2012:90; predmet T-274/01 Valmont protiv Komisije, ECLI:EU:T:2004:266, točka 45.; predmet C-290/07 P Komisija protiv Scotta, ECLI:EU:C:2010:480, točka 68.; spojeni predmeti T-228/99 i T-233/99 Westdeutsche Landesbank Girozentrale protiv Komisije, ECLI:EU:T:2003:57, točka 246. i navedena sudska praksa. Presuda Suda od 5. lipnja 2012., Komisija protiv EDF-a, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, točke 83., 84. i 85. te točka 105.; presuda Suda od 16. svibnja 2002., Francuska protiv Komisije (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, točke 71. i 72.; presuda Općeg suda od 30. travnja 1998., Cityflyer Express protiv Komisije, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, točka 76.

([3]) Vidjeti presudu Općeg suda od 12. lipnja 2014., Sarc protiv Komisije, T-488/11, ECLI:EU:T:2014:497, točku 98.

([4]) Obavijest Komisije o pojmu državne potpore iz članka 107. stavka 1. Ugovora o funkcioniranju Europske unije (2016/C 262/01), točka 97.

([5]) Vidjeti presudu Općeg suda od 6. ožujka 2003., Westdeutsche Landesbank Girozentrale i Land Nordrhein-Westfalen protiv Komisije, spojeni predmeti T-228/99 i T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57, točku 251.

(a) *Sporazum o razini usluge u pogledu održavanja željezničkih vozila*

(182) Komisija primjećuje da je cijena za pružanje usluga održavanja željezničkih vozila određena kao funkcija troškova materijala i rezervnih dijelova, troška osoblja zaduženog za održavanje i relevantnih administrativnih troškova. Stoga je cijena određena u sporazumu o razini usluge pokrivala sve troškove povezane s OSE-ovim pružanjem usluga održavanja, uključujući čak i doprinos relevantnim administrativnim troškovima.

(183) Glavni čimbenik koji utječe na troškove pružanja usluga održavanja trošak je osoblja zaduženog za održavanje. AMEL, društvo zaduženo za poslovanje atenske podzemne željeznice do 2010., bio je jedino društvo u Grčkoj usporedivo s OSE-om, s obzirom na prirodu usluga koje pruža i prevladavajuće tržišno okruženje. Prije sklapanja sporazuma o razini usluge OSE je svojem osoblju zaduženom za održavanje isplaćivao prosječnu plaću u iznosu od [25 000–50 000] EUR godišnje, odnosno [20–40] EUR po satu. Komisija navodi da je godišnja plaća AMEL-ovih tehničara zaduženih za održavanje u trenutku sklapanja sporazuma o razini usluge iznosila od [25 000–50 000] EUR do [25 000–50 000] EUR, ovisno o iskustvu i godinama rada u društvu, iz čega proizlazi prosječna godišnja plaća AMEL-ovih tehničara zaduženih za održavanje u iznosu od [25 000–50 000] EUR. U skladu s tim, prosječna plaća OSE-ova osoblja zaduženog za održavanje bila je usporediva s plaćom AMEL-ovih tehničara zaduženih za održavanje.

(184) Komisija prima na znanje da su se nakon stupanja na snagu Zakona 3899/2010 OSE-ovi troškovi za osoblje zaduženo za održavanje dodatno smanjili za [0–5] EUR po satu, dok sporazum s TRAINOSE-om nije prilagođen. U skladu s tim OSE-ova dobit povećala se za [0–5] EUR po satu održavanja, što je dodatno pridonijelo OSE-ovoj marži povrata na temelju tržišta od [0–10] %.

(185) Komisija dodatno primjećuje da je sporazum o razini usluge sklopljen na razdoblje od dvije godine koje se moglo produljiti za još jednu godinu. Sporazum o razini usluge uključivao je i kazne za zakašnjelu isporuku željezničkih vozila i zakašnjela plaćanja. To upućuje na to da je sporazum o razini usluge dogovoren uzimajući u obzir poslovne interese stranaka te se ne čini da služi kao način za prikrivenu upotrebu OSE-a kao sredstvo za dodjeljivanje neopravdane prednosti TRAINOSE-u u odnosu na tržišne uvjete.

(186) S obzirom na navedena razmatranja može se smatrati da bi hipotetski subjekt u tržišnom gospodarstvu sklopio sporazum o razini usluge u pogledu održavanja željezničkih vozila te na temelju njega nije nastala nikakva neopravdana gospodarska prednost za TRAINOSE.

(b) *Sporazum o razini usluge u pogledu zakupa željezničkih vozila*

(187) Komisija primjećuje da su naknade za zakup željezničkih vozila navedene u sporazumu o razini usluge temeljene na godišnjoj amortizaciji i troškovima financiranja tih željezničkih vozila. U skladu s tim, faktor amortizacije odražava kombinaciju financiranja i odgovarao je […] vrijednosti financirane vlastitim sredstvima društva i […] vrijednosti financirane zajmovima.

(188) Komisija prima na znanje da je faktor amortizacije u potpunosti usklađen s računovodstvenim standardima na temelju obračuna grčkih društava S.A. i da je OSE-ove financijske izvještaje revidirao ovlašteni vanjski revizor na godišnjoj razini. Osim toga, budući da su se OSE-ovi financijski izvještaji temeljili na MSFI-jevima, vrijednost željezničkih vozila upisanih u OSE-ov registar imovine odgovara njihovoj tržišnoj vrijednosti.

(189) Na temelju navedenoga Komisija smatra da je sporazum o razini usluge u pogledu zakupa željezničkih vozila sklopljen u skladu s tržišnim uvjetima i da zbog toga njime ne nastaje neopravdana gospodarska prednost za TRAINOSE.

(c) *Sporazum o razini usluge osposobljavanja osoblja*

(190) Komisija prima na znanje da je prije sastavljanja sporazuma o razini usluge osposobljavanja osoblja TRAINOSE pokušao usporediti troškove osposobljavanja po satu koje naplaćuju drugi pružatelji usluga osposobljavanja u Grčkoj. Budući da je OSE jedini pružatelj usluge tehničkog osposobljavanja za strojovođe i druga područja povezana sa željeznicom, ta usporedba troškova osposobljavanja osoblja nije bila izravna.

(191) Kako je navedeno u uvodnoj izjavi 79., LAEK i IEKEM TEE odabrani su za usporedbu zbog usluga povezanih s osposobljavanjem koje nude. Troškovi osposobljavanja po satu iznose od [0–20] EUR do [20–40] EUR za osposobljavanje koje pruža LAEK i od [0–15] EUR do [50–70] EUR za osposobljavanje koje pruža IEKEM TEE.

(192) Komisija smatra da su troškovi osposobljavanja koje su dogovorili OSE i TRAINOSE bili unutar raspona tržišnih cijena te da je, stoga, sporazum o razini usluge osposobljavanja osoblja sklopljen u skladu s tržišnim uvjetima te njime ne nastaje nikakva neopravdana prednost za TRAINOSE. Trošak osposobljavanja funkcija je ukupnog broja sati osposobljavanja provedenih tijekom programa osposobljavanja, broja sudionika u programu osposobljavanja (najmanje pet (5) osoba) i prosječnog troška programa osposobljavanja po satu i sudioniku, koji ovisi o broju sudionika u pojedinom programu osposobljavanja, kako slijedi:

Broj sudionika	Prosječni trošak po satu u EUR
$5 \leq X \leq 10$	[20–40]
$10 \leq X \leq 15$	[20–40]
$15 < X$	[0–20]

(d) *Sporazum o razini usluge najma ureda*

(193) Mjesečna najamnina navedena u sporazumu o razini usluge najma ureda sklopljenom 2011. utvrđena je na temelju izvješća neovisnog procjenitelja vrijednosti nekretnina krajem 2005., a prilagodio ju je GAIAOSE kako bi se uzeli u obzir trenutačno stanje zgrade i okolnog područja te prevladavajući tržišni uvjeti.

(194) Krajem 2005. procijenjena vrijednost najma ureda iznosila je [10–20] EUR po m^2. Zgrada u kojoj se nalaze uredi za najam izgrađena je 1972. i ne ispunjava standarde moderne uredske infrastrukture, s obzirom na to da nema otvorenih prostora i ima vrlo visok postotak (30 %) zajedničkih prostorija. Sama je zgrada u osrednjem stanju, dok se tijekom posljednjih godina stanje njezina okruženja pogoršalo, među ostalim i s obzirom na povećanje kriminalne aktivnosti.

(195) Komisija prima na znanje da se u vrijeme sklapanja sporazuma o razini usluge najma ureda potražnja za najmom uredskih prostora smanjila za do 30 % od kraja 2005. do veljače 2011. zbog pojave ekonomske krize, što je dovelo do smanjenja najamnina. To potvrđuje izvješće o tržištu koje je izradio privatni neovisni procjenitelj, Eurobank Properties Services, u kojem su najamnine na tržištu za zgrade sličnih značajki u području gdje se uredi nalaze određene na iznos od 11 EUR do 14 EUR po m^2 za srpanj 2010., što je smanjenje od 20 % u odnosu na 2009.

(196) Uzimajući u obzir čimbenike spomenute u uvodnim izjavama 193. i 194., mjesečna najamnina prilagođena je sa [10–20] EUR po m^2 2005. na [0–10] EUR po m^2 2011. Ta je prilagodba dovela do smanjenja za [20–40] %, koje približno odgovara smanjenju cijena u tom području i stanju iznajmljene zgrade ([1]). Osim plaćanja osnovne najamnine TRAINOSE je bio obvezan pokrivati sve troškove koji se odnose na urede, kao što su održavanje, električna energija, porezi i pristojbe itd.

(197) Na temelju navedenih razmatranja Komisija smatra da je sporazum o razini usluge najma ureda sklopljen u skladu s tržišnim uvjetima i da zbog toga njime ne nastaje nikakva neopravdana prednost za TRAINOSE.

(e) *Sporazum o razini usluge najma autobusa*

(198) Komisija primjećuje da su naknade za zakup autobusa i drugih vozila utvrđene u odgovarajućem sporazumu o razini usluge temeljene na tržišnoj vrijednosti svakog pojedinog vozila 1. siječnja 2001. prilagođenoj za godišnju amortizaciju. Tržišnu vrijednost vozila i godišnju amortizaciju procijenili su dobavljači tih vozila.

(199) Na temelju navedenoga Komisija smatra da je sporazum o razini usluge najma autobusa sklopljen u skladu s tržišnim uvjetima i da zbog toga njime ne nastaje neopravdana gospodarska prednost za TRAINOSE.

(f) *Zaključak*

(200) S obzirom na prethodno navedeno Komisija zaključuje da sporazumima o razini usluge nije nastala neopravdana gospodarska prednost za TRAINOSE.

([1]) Vidjeti Grčka središnja banka, *The real estate market: developments and prospect, Annual Report 2010* (Tržište nekretnina: razvoj i izgledi, godišnje izvješće za 2010., travanj 2011.). https://www.bankofgreece.gr/BogDocumentEn/Governor%27s_AnnualReport2010, April2011ChapterV,S,ection2.pdf

(201) S obzirom na činjenicu da su potrebni uvjeti kojima se određuje postojanje državne potpore u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora kumulativni, izostanak jednog od njih odlučujući je. Stoga nema potrebe da se procjenjuje ispunjava li mjera 5. ostale uvjete iz članka 107. stavka 1. Ugovora.

(202) Stoga Komisija zaključuje da mjera 5. ne čini državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

7.2. **Zakonitost potpore**

(203) U skladu s člankom 108. stavkom 3. Ugovora države članice moraju obavijestiti Komisiju o svim planovima za dodjelu ili izmjenu potpora i ne smiju primijeniti predložene mjere dok se postupak predviđen člankom 108. stavkom 2. Ugovora ne okonča konačnom odlukom.

(204) Komisija primjećuje da mjera 1. još nije provedena i da njezina provedba podliježe ovoj odluci. Budući da mjera 1. još nije provedena, Komisija smatra da je Grčka poštovala obvezu obavješćivanja iz članka 108. stavka 3. Ugovora ([1]).

(205) Komisija navodi da su mjere 2., 3. i 4. provedene u razdoblju od 2011. do 2013. Potpora dodijeljena tim mjerama nije dobila prethodno odobrenje Komisije; stoga Grčka nije poštovala obvezu mirovanja sadržanu u članku 108. stavku 3. Ugovora. Mjere 2., 3. i 4. stoga čine nezakonitu državnu potporu.

7.3. **Spojivost potpore**

(206) Budući da mjere 1., 2., 3. i 4. čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora, Komisija mora procijeniti može li se ta potpora smatrati spojivom s unutarnjim tržištem.

(207) S obzirom na vrlo specifične okolnosti ovog predmeta i grčkog gospodarstva Grčka je tvrdila da se predmetna potpora može smatrati spojivom s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (b) Ugovora jer je njezina svrha otklanjanje ozbiljnih poremećaja u gospodarstvu neke države članice.

(208) U skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (b) Ugovora „Sljedeće se vrste potpora mogu smatrati spojivima s unutarnjim tržištem: […] potpore […] za otklanjanje ozbiljnih poremećaja u gospodarstvu neke države članice; […]”.

(209) Kao i za svako odstupanje od zabrane državnih potpora sadržane u članku 107. stavku 1. Ugovora, ta se odredba mora restriktivno tumačiti i primjenjivati. Takva stroga primjena zahtijeva da se, među ostalim, u obzir uzmu posebno priroda i objektivna ozbiljnost poremećaja u gospodarstvu predmetne države članice s jedne strane te primjerenost, nužnost i proporcionalnost potpore za otklanjanje tih poremećaja s druge strane, istodobno uzimajući u obzir moguću sistemsku važnost i položaj korisnika i predmetnog sektora te izbjegavanje neopravdanih negativnih učinaka na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama.

7.3.1. *Gospodarska situacija u Grčkoj*

(210) Gospodarska situacija u Grčkoj objektivno je obilježena dosad neviđenom dubokom i dugotrajnom krizom. Grčka je 2016. proživjela devetu godinu recesije zaredom. Recesija je bila posebno duboka 2009., 2010., 2011. i 2012. (smanjenje stvarnog BDP-a za 3,1 %, 4,9 %, 7,1 % odnosno 6 %). U razdoblju od 2008. do 2016. BDP se smanjio za više od 25 %. Očekivalo se da će bruto javni dug Grčke 2016. dosegnuti najvišu vrijednost od 179,7 % njezina BDP-a. Stopa nezaposlenosti u Grčkoj u prosjeku je iznosila 24,9 % te je u određenim regijama dosezala 30,7 %, u odnosu na prosjek od 9,4 % u državama EU28. Grčka gotovo nema pristup tržištima kapitala i njezine javne financije i dalje ovise o tome hoće li Euroskupina i drugi međunarodni vjerovnici izdati nove tranše planiranih zajmova, o čemu se i dalje raspravlja. Zbog toga je grčko gospodarstvo u lipnju 2017. i dalje vrlo osjetljivo na nesigurnosti i šokove.

(211) Kako je Komisija navela u svojoj odluci od 20. prosinca 2011. u kojoj je primijenila članak 107. stavak 3. točku (b) Ugovora na mjere za rješavanje situacije u Grčkoj ([2]), razmjer i trajanje gospodarskog pada koji Grčka proživljava daleko su veći od izazova s kojima su se gospodarstva država članica suočavala u kontekstu standardnog poslovnog ciklusa u kojem se usporavanje gospodarskog rasta mora prihvatiti kao dio uobičajenog obrasca rasta i razvoja.

([1]) Presuda Općeg suda od 14. siječnja 2004., *Fleuren Compost protiv Komisije*, T-109/01, ECLI:EU:T:2004:4.
([2]) SA.34044 (2011/N)*EL*Produljenje grčkog privremenog sustava za jamstva za zajam (SL C 29, 2.2.2012., str. 4.).

(212) Komisija je isto tako 2013. i 2014. ([1]) priznala iznimne učinke krize i mogućnost da se ti učinci ublaže ili uklone državnom potporom dodijeljenom pružateljima energetskih usluga koji se nalaze na važnim položajima na grčkom tržištu. Osim toga, Komisija produljenje državne potpore grčkom financijskom sektoru do 30. lipnja 2017. doista smatra nužnim za otklanjanje ozbiljnih poremećaja u grčkom gospodarstvu na temelju primjene članka 107. stavka 3. točke (b) Ugovora ([2]). Ti zaključci u pogledu stanja grčkog gospodarstva od prosinca 2011. i dalje su valjani za potrebe primjene pravila o državnim potporama.

(213) Komisija se slaže s Grčkom da je ta situacija utjecala na grčki željeznički sektor i prouzročila niz poremećaja, kao što su smanjena potražnja za uslugama željezničkog prijevoza putnika i tereta zbog zatvaranja određenih poduzetnika, nemogućnost određenih poduzeća da plate svoje račune (npr. društvo Hellenic Sugar Industry ili „HSI") i smanjena gospodarska aktivnost u određenim područjima, kao i moguća likvidacija TRAINOSE-a. Komisija primjećuje da se od 2008. do 2012. broj ostvarenih putničkih kilometara smanjio za 49 % te da se broj tonskih kilometara za teret smanjio za 64 %.

(214) Prekid poslovanja TRAINOSE-a stvorio bi veliko opterećenje za mrežu javnog prijevoza općenito, a posebno za gradsku mrežu Atene (koju godišnje upotrebljava 8 milijuna putnika), Soluna i Patrasa. Važnost TRAINOSE-a kao jedinog pružatelja usluga željezničkog prijevoza putnika i tereta u Grčkoj dokazana je na vrhuncu izbjegličke krize kad su određene željezničke rute dijelom zatvorene ili je promet na njima smanjen. Dok je granica u Idomeniju bila otvorena, dnevno je oko osam teretnih vlakova prolazilo kroz nju iz srednje Europe i natrag. Nakon zatvaranja granice ta je brojka smanjena na samo četiri vlaka koja su vozila dužom rutom kroz susjednu Bugarsku, što je značilo veće troškove prijevoza za grčke uvoznike i izvoznike. Za prijenos tereta u srednju Europu u roku od dva do tri dana vlakom sa 34 vagona obično bi trebalo platiti do 50 000 EUR. Međutim, duža je ruta prouzročila kašnjenja u trajanju do 12 dana, što je povećalo troškove za gotovo 20 %. Izravni dodatni troškovi za udruženje izvoznika na sjeveru Grčke koje zastupa oko 500 malih poduzetnika iznosili su oko 5 milijuna EUR i usporili su nastojanja da se gospodarstvo ponovno pokrene nakon šest godina recesije. U tu je svrhu ključno osigurati neometan prijelaz kako bi se ostvario strateški cilj buduće prodaje 100 % temeljnog kapitala TRAINOSE-a ulagatelju, koja se mora smatrati ključnom točkom u provedbi programa dogovorenog s Euroskupinom ([3]).

7.3.2. *TRAINOSE-ov položaj u gospodarstvu Grčke*

(215) Uslijed duboke i dugotrajne ekonomske krize TRAINOSE je doživio dotad nezabilježeno smanjenje prihoda od poslovanja i povećanje duga, što je vidljivo iz tablice 1. Nadalje, kombinacija dotad nezabilježenih i izvanrednih uvjeta dovela je do neispunjenja dospjelih obveza u grčkom sustavu željezničkog prijevoza, prevelikog broja zaposlenika, zaostataka u ulaganjima, što je negativno utjecalo i na OSE ([4]) i ugrozilo povezanost grčke mreže željezničkog prijevoza.

(216) Potpora koja je osigurana mjerama na koje se ova Odluka odnosi i koja je dodijeljena ili se namjerava dodijeliti TRAINOSE-u i OSE-u omogućila im je da održe mrežu grčke željezničke infrastrukture i poboljšaju nedovoljno razvijenu infrastrukturu (na primjer uvođenjem električnog napajanja u prugu Atena–Titoreja) kao i da nastave pružati usluge prijevoza putnika i tereta u gradskoj i prigradskoj željezničkoj mreži dugoj 2 554 km koja se proteže od juga do sjevera Grčke te prolazi kroz njezine najveće gradove i luke, u kojima obavlja djelatnost.

(217) Komisija primjećuje da TRAINOSE pruža približno 300 usluga prijevoza putnika dnevno i da se godišnje oko 16 milijuna putnika služi TRAINOSE-ovim uslugama. Rute u okviru obveze pružanja javne usluge na kojima TRAINOSE obavlja djelatnost čine više od 98 % svih ruta za domaći željeznički prijevoz putnika u Grčkoj. Svaki prestanak/prekid poslovanja TRAINOSE-a putnicima bi nužno uskratio pristup ključnim gradskim i prigradskim javnim rutama. U tom bi slučaju jedina mogućnost bio izvanredni nastavak obveze pružanja javne usluge.

(218) Osim toga, bilo kakav prekid usluga željezničkog prijevoza stvorio bi veliko opterećenje za ukupnu mrežu javnog prijevoza, posebno u gradskoj mreži Atene (koju godišnje upotrebljava 8 milijuna putnika), Soluna i Patrasa. Određenim gradskim rutama s velikom količinom prometa prometuje isključivo TRAINOSE te bi se zbog takvog

([1]) Odluka Komisije od 5. veljače 2013. u predmetu SA.34986 (2012/NN) – Grčka – Potpora za likvidnost u energetskom sektoru – DEPA, još nije objavljena u Službenom listu – dodatno produljena u predmetu SA. 36871 (2013/NN), Produljenje potpore za likvidnost DEPA-i (SL C 348, 3.10.2014., str. 1.), i Odluka Komisije od 31. srpnja 2014. u predmetu SA.36323 – Grčka – Potpora za likvidnost grčkom PPC-u (2013/NN) (SL C 348, 3.10.2014., str. 7.).

([2]) Odluka Komisije od 19. prosinca 2016. u predmetu državne potpore SA.46955 (2016/N) – Grčka – Produljenje sustava državnih jamstava (članak 2. Zakona 3723/2008), još nije objavljena u SL-u.

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

([4]) Odluka Komisije u predmetu državne potpore SA.32543 (2011/N) – Mjere u korist grupe OSE (još nije objavljena u Službenom listu).

prekida ne samo pogoršali uvjeti prometa u gradskim područjima, nego bi se putnike prisililo da upotrebljavaju druge, skuplje oblike prijevoza koji više onečišćuju okoliš, i to uglavnom na prigradskim rutama, što bi dovelo do poskupljenja prijevoza putnika na posao i s posla. Osim toga, poslovanje TRAINOSE-a ključno je i za turizam, koji ima važnu ulogu u grčkom gospodarstvu (~ 8 % izravnog doprinosa BDP-u).

(219) Nadalje, TRAINOSE godišnje preveze više od 300 milijuna tona tereta, od čega približno 83 % tereta za izvoz, čime se pridonosi izvozu grčkih društava. TRAINOSE povezuje luke Pirej i Solun. Nadalje, određeni se proizvodi zbog svoje veličine i tonaže mogu prevoziti samo željeznicom i prekid usluga željezničkog prijevoza imao bi ozbiljne posljedice za lanac opskrbe u Grčkoj te bi utjecao na društva kao što su HSI S.A. i VIOHALKO S.A. i luke u Pireju i Solunu.

(220) Osim toga, TRAINOSE pruža usluge prijevoza grčkim oružanim snagama te ima važnu ulogu u njihovoj masovnoj mobilizaciji u kriznim situacijama.

(221) TRAINOSE ima 655 zaposlenika na puno radno vrijeme, koji imaju znatno skupno iskustvo u pogledu željeznice i stručno znanje o željezničkom sektoru. Vrlo je važan izravan i neizravan poslodavac u Grčkoj, gdje MSP-ovi čine više od 99 % društava. Stope nezaposlenosti dosegle su povijesne razmjere i najveći su problem koji treba riješiti. MSP-ovi u Grčkoj suočeni su s neuobičajenim rizicima od gospodarske nesigurnosti zbog nestabilnog gospodarskog okruženja zemlje i, konkretno, učinka koji ono ima na pristup financijama koji je ključan za MSP-ove.

(222) Nije bilo razumnih izgleda da će TRAINOSE prevladati financijske poteškoće u kojima se našao i koje se sustavno pogoršavaju od 2008. Likvidacija TRAINOSE-a bila bi neizbježna u slučaju da se ne odobri potpora koja je predmet ove Odluke. Njegova likvidacija ne bi utjecala samo na TRAINOSE, nego bi imala negativne učinke i na njegove dobavljače. EESSTY, pružatelj usluga održavanja željezničkih vozila, suočio bi se s iznimnim poteškoćama i vjerojatno bi prestao s poslovanjem. EESSTY trenutačno zapošljava 416 zaposlenika, a približno 100 % svojih godišnjih prihoda ostvaruje iz poslovnog odnosa s TRAINOSE-om.

(223) S obzirom na činjenicu da je TRAINOSE jedini željeznički prijevoznik, a OSE jedini upravitelj željezničkom infrastrukturom, rizik prekida poslovanja koji bi mogao proizaći iz TRAINOSE-ove nemogućnosti da nastavi pružati usluge željezničkog prijevoza ugrozio bi nastavak opskrbe uslugama željezničkog prijevoza putnika i tereta, a time i OSE-ovu mogućnost da održava željezničku infrastrukturu. OSE zapošljava 1 595 ljudi (1 396 zaposlenika u OSE-u i još 199 u ERGOSE-u, društvu kćeri OSE-a odgovornom za razvoj i modernizaciju željezničke infrastrukture), a naknade za pristup prugama prikupljene od TRAINOSE-a 2015. činile su 86 % OSE-ovih godišnjih prihoda od pristupa prugama za tu godinu.

(224) Osim toga, negativne posljedice javile bi se i za GAIAOSE, upravitelja željezničkim vozilima i nepokretnom imovinom, te niz drugih privatnih poduzeća, kao što su pružatelji usluga i izvođači za usluge čišćenja, pripreme hrane i prodaje karata, špediteri itd.

(225) Komisija stoga smatra da se potporom uklanja konkretan rizik za grčki željeznički sustav i dramatične posljedice prekida opskrbe uslugama željezničkog prijevoza za grčko gospodarstvo i stanovništvo te da nije usmjerena samo na TRAINOSE-ovu situaciju i korist. S obzirom na te izvanredne i specifične okolnosti s kojima se suočava grčki željeznički sektor kao jedinstven sektor grčkog gospodarstva, kako je objašnjeno u uvodnoj izjavi 230. u nastavku, utvrđuje se da državna potpora TRAINOSE-u ima zakoniti cilj ispravljanja ozbiljnog poremećaja u gospodarstvu Grčke. Stoga je nužno potvrditi primjerenost, nužnost i proporcionalnost potpore za ispravljanje tog ozbiljnog poremećaja te njezin utjecaj na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama. Komisija podsjeća na to da iznimna ekonomska kriza s kojom se suočava grčko gospodarstvo, kako je objašnjeno u odjeljku 7.3.1., u kombinaciji s ključnom ulogom željezničkog sektora u grčkom gospodarstvu opravdava iznimnu primjenu članka 107. stavka 3. točke (b) Ugovora.

7.3.3. *Primjerenost, nužnost i proporcionalnost potpore te izbjegavanje neopravdanih negativnih učinaka na tržišno natjecanje i trgovinu*

(226) Grčka je ponovila da su mjere potpore u korist TRAINOSE-a primjerene, nužne i proporcionalne te da neće imati neopravdan negativni utjecaj na tržišno natjecanje i trgovinu na tržištu usluga i zemljopisnim tržištima na kojima TRAINOSE djeluje i na kojima će djelovati.

7.3.3.1. Primjerenost mjere potpore

(227) U pogledu primjerenosti potpore TRAINOSE-u za ispravljanje poremećaja u cijelom gospodarstvu Komisija navodi da je ona opravdana zbog posebnosti grčkog sektora željezničkog prijevoza.

(228) Prvo, željeznički sektor u Grčkoj jedinstven je i nije usporediv s drugim sektorima industrije. TRAINOSE *de facto* čini cijeli gospodarski sektor željezničkog prijevoza tereta i putnika.

(229) Drugo, prijevoz željeznicom ključan je za funkcioniranje drugih industrijskih sektora koji ovise o prijevozu robe i osoba s jednog mjesta na drugo u bilo kojem trenutku. Stoga postoji velika mogućnost da usluge željezničkog prijevoza pokrenu štetne neizravne učinke na cijelo gospodarstvo u slučaju izostanka usluge. Nijedan drugi industrijski sektor nema tako važnu ulogu pri ocjenu ovisnosti drugih dionika u tržišnom gospodarstvu o uslugama koje pruža.

(230) S obzirom na pregovore koje trenutačno vode Grčka i njezini vjerovnici o glavnim neriješenim problemima ([1]) koje je potrebno riješiti kako bi se postigao dogovor o ukupnom paketu politika kojim bi se omogućio dovršetak drugog preispitivanja programa ekonomskih prilagodbi za Grčku, potrebno je posebnu pažnju posvetiti pojašnjenjima u pogledu planirane prodaje TRAINOSE-a.

(231) Stoga je potpora primjerena za uklanjanje konkretnog rizika za željeznički sustav i izbjegavanje prekida pružanja usluga željeznice za grčko gospodarstvo i stanovništvo te nije usmjerena samo na TRAINOSE-ovu situaciju i korist. S obzirom na izvanredne i specifične okolnosti s kojima se suočava grčki željeznički sektor, Komisija smatra da je potpora TRAINOSE-u primjerena za ispravljanje ozbiljnog poremećaja u gospodarstvu Grčke. Ta će potpora biti dovoljna da se društva vrate održivosti ili barem da pouzdano izvršavaju svoje zadatke.

7.3.3.2. Nužnost i proporcionalnost potpore

(232) Potpora je vremenski ograničena jer se uglavnom sastoji od jednokratne primjereno ograničene mjere koja se ponajprije pružila ili će se pružiti otpisom obveza TRAINOSE-a prema OSE-u, povećanjem kapitala u iznosu od 60 milijuna EUR 2009., izravnim bespovratnim sredstvima u iznosu od 50 milijuna EUR u razdoblju od 2011. do 2013. te prijenosom zaposlenika TRAINOSE-a drugim zaposlenicima u javnom sektoru. Bez tih mjera ukupne vrijednosti od 1,02 milijarde EUR TRAINOSE bi prestao s poslovanjem, što bi prouzročilo ozbiljne poremećaje i sistemske posljedice za druge grčke poduzetnike koji ovise o uslugama prijevoza koje pruža TRAINOSE. Međutim, TRAINOSE će se u potpunosti privatizirati, što bi novom vlasniku trebalo omogućiti da u potrebnoj mjeri preusmjeri poslovanje društva kako bi ono postalo konkurentnije, nakon što se riješe problemi na željezničkom tržištu prouzročeni ekonomskom krizom u Grčkoj. Oslobođenje od financijskog opterećenja dijela obveza iz prošlosti preduvjet je za provedbu privatizacije.

(233) Kad je riječ o godišnjim bespovratnim sredstvima, čini se da su iznosi proporcionalni jer ta bespovratna sredstva po svojoj naravi služe kao naknada, a osim toga su utvrđena u dogovoru s Trojkom. Služila su samo djelomičnom pokrivanju gubitaka od poslovanja nastalih od 2008. do 2011. (vidjeti tablicu 1.) i stoga TRAINOSE-u njima nisu osigurana dodatna sredstva koja je to društvo moglo iskoristiti za ulaganje i/ili širenje svojih djelatnosti na druga zemljopisna tržišta ili tržišta usluga. Isto vrijedi *mutatis mutandis* u pogledu povećanja kapitala u iznosu od 60 milijuna EUR 2009. i planiranog otpisa obveza prema OSE-u. Planirani otpis odgovara iznosu TRAINOSE-ova duga te će, čak i u kombinaciji s prethodnim povećanjem kapitala, i dalje biti nedovoljan za apsorpciju prethodnih gubitaka i povratak omjera duga i vlasničkog kapitala društva u stanje stabilne solventnosti (vidjeti tablicu 1.). Financijski pokazatelji TRAINOSE-a tijekom razdoblja ekonomske krize u Grčkoj od 2008. pokazuju da se plaćanja OSE-u trenutačno ne mogu izvršiti iz vlastitih sredstava. Bilo bi nerealno i štetno u kontekstu poremećaja u grčkom gospodarstvu da je TRAINOSE znatno povećao svoje tarife ili cijene kako bi kratkoročno stvorio dodatne prihode radi podmirenja tog duga.

(234) Kad je riječ o prijenosu 593 zaposlenika, iz informacija koje je dostavila Grčka proizlazi da je mjera ograničena i prilagođena rješavanju problema prevelikog broja zaposlenika te smanjenju dijela naslijeđenih troškova osoblja TRAINOSE-a koji su proizašli iz posebnog statusa kvazi državnih službenika njegovih zaposlenika i prethodne

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

politike zapošljavanja društva. Druga društva u Grčkoj koja zapošljavaju osoblje na temelju zajedničkog prava, uključujući stvarne ili potencijalne pružatelje željezničkih usluga, ne snose troškove koji bi bili slični po svojoj prirodi ili iznosu. Stoga je prednost koju je TRAINOSE dobio prijenosom 593 zaposlenika zaduženih za održavanje ograničena na osiguravanju jednakih uvjeta za TRAINOSE onima koje stvarni i/ili potencijalni konkurenti imaju u pogledu troškova osoblja.

(235) Zbog toga Komisija smatra da je potpora nužna i proporcionalna cilju da se TRAINOSE-u omogući pouzdano obavljanje djelatnosti i izbjegne da se zbog njegova mogućeg prestanka pogorša ozbiljni poremećaj u gospodarstvu s kojim se Grčka suočava.

7.3.3.3. Izbjegavanje neopravdanih negativnih učinaka na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama

(236) S obzirom na izbjegavanje neopravdanih negativnih učinaka na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama potrebno je navesti da su mjere izravno povezane s osiguranjem privremenog opstanka grčkog željezničkog prijevoznika TRAINOSE-a do provedbe i dovršetka preuzimanja društva te se ne može smatrati da imaju znatne negativne učinke prelijevanja na druge države članice.

(237) Predmetne mjere ne služe povećanju kapaciteta TRAINOSE-a niti su tomu služile. Upravo suprotno, Grčka je restrukturirala i reorganizirala TRAINOSE radi povećanja njegove učinkovitosti i što većeg ograničavanja negativnih učinaka prethodno navedenih poremećaja. Privatizacijom TRAINOSE-a, koji će preuzeti TRENITALIA, Grčka je konačno prekinula poveznice između upravitelja željezničkom infrastrukturom i željezničkog prijevoznika.

(238) Osim toga, Grčka se obvezala da će unaprijediti otvaranje grčkog željezničkog tržišta, na primjer tako što će uspostaviti neovisnog javnog naručitelja za ugovore o javnim uslugama željezničkog prijevoza putnika u skladu s Uredbom (EZ) br. 1370/2007, od 2021. dodjeljivati ugovore o obvezi pružanja javne usluge neovisnog javnog naručitelja putem javnih natječaja za skupove usluga u trajanju od najviše po pet godina, sudionicima u tim prvim natječajnim postupcima u pogledu obveze pružanja javne usluge davati relevantne informacije i dovoljno vremena da sastave ponudu te uskladiti ugovore o zakupu željezničkih vozila s ugovorima o obvezi pružanja javne usluge.

(239) S obzirom na prethodno navedena razmatranja i obveze Grčke Komisija smatra da potpora nema neopravdane negativne učinke na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama.

7.3.4. *Zaključak*

(240) Komisija smatra da državna potpora TRAINOSE-u ima zakoniti cilj ispravljanja ozbiljnog poremećaja u gospodarstvu Grčke; primjerena je, nužna i proporcionalna te nema nikakve neopravdane negativne učinke na tržišno natjecanje i trgovinu među državama članicama. Stoga je treba smatrati spojivom s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (b) Ugovora.

7.4. **Zaključci**

(241) S obzirom na povlačenje prijave u pogledu prijenosa terminala s OSE-a i povećanje vlasničkog kapitala u iznosu od 65 milijuna EUR u korist TRAINOSE-a (vidjeti dio mjere 2. i mjeru 6.), trebalo bi zatvoriti službeni istražni postupak na temelju članka 108. stavka 2. Ugovora u pogledu prijavljenih mjera.

(242) Komisija smatra da predviđeni otpust TRAINOSE-ova duga u iznosu od 748,6 milijuna EUR (mjera 1.), povećanje vlasničkog kapitala u iznosu od 60 milijuna EUR provedeno 2009. (dio mjere 2.), godišnja bespovratna sredstva za TRAINOSE u razdoblju od 2011. do 2013. u iznosu do 150 milijuna EUR (mjera 3.) i prijenos zaposlenika TRAINOSE-a drugim poslodavcima u javnom sektoru (mjera 4.) čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora i mogu se proglasiti spojivima s unutarnjim tržištem u skladu s člankom 107. stavkom 3. točkom (b) Ugovora jer je njihova svrha otklanjanje ozbiljnih poremećaja u grčkom gospodarstvu.

(243) U pogledu sporazuma o razini usluge između TRAINOSE-a i OSE-a (mjera 5.) Komisija smatra da su oni sklopljeni u skladu s tržišnim uvjetima i stoga ne čine državnu potporu,

DONIJELA JE OVU ODLUKU:

Članak 1.

Nakon povlačenja prijave prijenosa terminalâ s OSE-a na TRAINOSE i povećanja vlasničkog kapitala u iznosu od 65 milijuna EUR službeni istražni postupak na temelju članka 108. stavka 2. Ugovora u pogledu tih prijavljenih mjera koje su se namjeravale provesti u korist društva TRAINOSE S.A. postao je bespredmetan i zatvara se.

Članak 2.

1. Državna potpora u obliku otpusta duga u iznosu od 748,6 milijuna EUR u korist TRAINOSE-a koju Grčka namjerava provesti čini državnu potporu spojivu s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (b) Ugovora. U skladu s tim odobrava se provedba otpusta tog duga.

2. Povećanje vlasničkog kapitala u iznosu od 60 milijuna EUR provedeno 2009. u korist TRAINOSE-a čini državnu potporu spojivu s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (b) Ugovora.

3. Godišnja bespovratna sredstva u iznosu do 150 milijuna EUR dodijeljena u razdoblju od 2011. do 2013. u korist TRAINOSE-a čine državnu potporu spojivu s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (b) Ugovora.

4. Prijenos 593 zaposlenika drugim poslodavcima u javnom sektoru tijekom razdoblja od 2011. do 2013. spojiv je s unutarnjim tržištem na temelju članka 107. stavka 3. točke (b) Ugovora.

5. Sporazumi o pružanju usluga održavanja željezničkih vozila, zakupa željezničkih vozila, osposobljavanja osoblja, najma ureda i najma autobusa ne čine državnu potporu u smislu članka 107. stavka 1. Ugovora.

Članak 3.

Ova je Odluka upućena Helenskoj Republici.

Sastavljeno u Bruxellesu 16. lipnja 2017.

Za Komisiju

Margrethe VESTAGER

Članica Komisije