

Laufenden Beihilfeprüfverfahren bei der Europäischen Kommission im Verkehrssektor:

Gegen/ Begünstigter	Zeichen	Inhalt des Verfahrens
Frankreich/SNCM EuGH-Verfahren „Corsica Ferries“¹	EuGH, Rs. C-533/12 P	<p>Das aktuelle Verfahren vor dem EuGH ist vorläufiger Schlusspunkt einer Reihe von Kommissionsentscheidungen und Urteilen der EU-Gerichte bzgl. der Fährverbindungen zwischen Korsika und dem französischen bzw. europäischen Festland. Gegenstand der jeweiligen Verfahren war die Frage, ob eine Umstrukturierungsbeihilfe des französischen Staates zugunsten der Société nationale maritime Corse-Méditerranée (SNCM) SA mit dem europäischen Beihilferecht vereinbar ist. Zuletzt hatte das EuG mit Urteil vom 11. September 2012 (Rs. T-565/08) eine Entscheidung der Kommission für nichtig erklärt, mit der alle zugunsten der SNCM getroffenen Maßnahmen des französischen Staates gebilligt worden waren. Die Kommission hatte eine Kapitalzuführung durch die CGMF (Compagnie générale maritime et financière; 100-prozentiger Anteilseigner ist der französische Staat) i.H.v. 76 Mio. EUR im Jahr 2002 (53,48 Mio. EUR für gemeinschaftliche Verpflichtungen, der Restbetrag von 22,52 Mio. EUR als Umstrukturierungsbeihilfen) als mit dem Gemeinsamen Markt vereinbar angesehen, sowie die Maßnahmen des Privatisierungsplans 2006 (Aufstockung des Kapitals der SNCM um 158 Mio. EUR, zusätzliche Kapitalzuführung von CGMF i.H.v. 8,75 Mio. EUR, sowie einen Kontokorrentvorschuss von 38,5 Mio. EUR) nicht als staatliche Beihilfen gewertet. Das EuG schloss sich in seinem Urteil vom 11. September 2012 (Rs. T-565/08) dieser Sichtweise nicht an. Hiergegen legte die SNCM Rechtsmittel zum EuGH ein. Das Verfahren ist noch nicht abgeschlossen. Zuletzt hatte Generalanwalt Wathelet am 15. Januar 2014 seine Schlussanträge² vorgelegt.</p>
Flughäfen in Sardinien³	SA.33983	<p>Eine italienische Ausgleichsregelung, die im November 2011 notifiziert wurde, zielte darauf ab, Flugverkehrsdienste zwischen Sardinien und dem italienischen bzw. europäischen Festland zu verbessern, vor allem außerhalb der Spitzenzeiten. Flughafenbetreiber sollten einen Ausgleich erhalten für die Wahl von Fluglinien, die bestimmte Jahresziele erreichen; die also Vorgaben im Hinblick auf Bedienungshäufigkeit und Passagierzahlen für sog. strategische Verbindungen erfüllen können. Die ausgewählten Fluglinien wiederum sollten von den jeweiligen Flughäfen einen finanziellen Beitrag für die Erbringung dieser Leistungen erhalten. Dabei sollten die Fluglinien im Wege eines Vergabeverfahrens ermittelt werden. Die laut Notifizierung vorgesehene Geltungsdauer belief sich auf die Jahre 2012 und 2013. Allerdings war die Kommission der Ansicht, dass die Regelung offenbar bereits implementiert wurde, was einen Verstoß gegen das beihilferechtliche Durchführungsverbot darstellen würde. Darüber hinaus wurde keine Ausschreibung für die Vergabe der Leistungen durchgeführt. Nach Ansicht Italiens würden die Ausgleichsleistungen eine Vergütung für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse darstellen. Die Kommission bezweifelte, dass die in diesem Zusammenhang erforderlichen Voraussetzungen erfüllt werden. Gegenstand des beihilferechtlichen Prüfverfahrens war insbesondere die Frage, ob der gemeinwirtschaftliche Auftrag klar definiert worden sei, ferner der Auswahlprozess der Fluglinien, sowie, ob die Ausgleichsregelung mit den für die Luftfahrt geltenden Beihilfavorschriften vereinbar sei.</p>

¹Siehe zum Urteil des EuG: <http://curia.europa.eu/jcms/upload/docs/application/pdf/2012-09/cp120115de.pdf>; aufgerufen am 16. Juli 2014.

²<http://curia.europa.eu/juris/document/document.jsf?text=&docid=146381&pageIndex=0&doclang=DE&mode=lst&dir=&occ=first&part=1&cid=5815>; aufgerufen am 16. Juli 2014.

³http://europa.eu/rapid/press-release_IP-13-38_de.htm; aufgerufen am 16. Juli 2014.

<p>Deutschland/ DB Regio⁴</p>	<p>C 47/07 (ex NN 22/05)</p>	<p>Die DB Regio AG hatte von den Ländern Berlin und Brandenburg im Rahmen eines direkt vergebenen Dienstleistungsauftrags über SPNV-Leistungen Ausgleichszahlungen erhalten. Die Kommission formulierte u.a. Zweifel daran, dass die Berechnungsparameter zuvor objektiv und transparent aufgestellt worden seien, da zwar der Preis pro Zugkilometer genannt, allerdings keine Angabe dazu gemacht worden sei, wie dieser Preis zustande gekommen ist. Zudem zog die Kommission eine Überkompensation der DB Regio insbesondere deswegen in Betracht, da nach der Herausnahme von Leistungen oder nach Fahrpreiserhöhungen keine Überprüfung des Vertrages zu erfolgen hätte. Überdies sei keine Transparenz für die Verhandlungsführer der Bundesländer aufgrund von Vertragsklauseln, die dem Schutz von Geschäftsgeheimnissen der DB Regio dienen, vorhanden. Ferner äußerte die Kommission Bedenken bzgl. der Erfüllung des vierten Altmark-Kriteriums. Dieses erforderte eine zumindest durchschnittlich effiziente Leistungserbringung. In diesem Zusammenhang hatte die Kommission Zweifel an der Belegbarkeit der effizienten Erbringung anhand der Untersuchung eines wirtschaftsberatenden Unternehmens, weil die Untersuchung nicht anhand des konkreten Vertrags vorgenommen worden sei, sondern den Regionalverkehr in Deutschland im Allgemeinen betraf. Zudem würden nur Daten der DB verwendet und keine anderen Unternehmen berücksichtigt. Ferner formulierte die Kommission Bedenken hinsichtlich der Unparteilichkeit des Gutachtens, weil das Unternehmen für die DB bereits im Rahmen der Entwicklung bestimmter Tarife tätig geworden sei.</p>
<p>Deutschland/ Emsländische Eisenbahn GmbH⁵</p>	<p>C 54/07 (ex NN 55/07)</p>	<p>Die Emsländische Eisenbahn GmbH, die sich zu 100 Prozent im Eigentum des Landkreises Emsland befunden hat, ist durch den Landkreis in den Jahren 1997 bis 2007 durch eine Kapitalausstattung von insgesamt 113 Mio. EUR unterstützt worden. Die Kommission bemängelte, dass Zweifel an der Notwendigkeit der Beihilfe, ihrem Anreizcharakter und ihrer Verhältnismäßigkeit bestünden. Nach Ansicht der Kommission sei zudem unklar, ob Finanzhilfen, die für die Verwaltungskosten bestimmt waren, nicht auch im Rahmen der Wirtschaftstätigkeit des Unternehmens verwendet worden seien. Ferner sei es in jedem Fall unzulässig, dass bezuschusste Fahrzeuge, welche ursprünglich über einen Leasingvertrag solchen Unternehmen zur Verfügung gestellt werden sollten, die Rufbus-Dienste erbringen, nunmehr von der Emsländischen Eisenbahn GmbH auf eigenen, gewerblich betriebenen Strecken genutzt würden.</p>
<p>Irland/Irish Bus und Dublin Bus</p>	<p>C 31/07 (ex NN 17/07)</p>	<p>Die irische Regierung gewährte den Busunternehmen Irish Bus und Dublin Bus jährliche Ausgleichszahlungen für gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen, die durch Verkehrsgesetze auferlegt wurden. Ferner wurde die Anschaffung neuer Busse und Investitionszuschüsse für Infrastrukturen gefördert. Die Kommission erhob Zweifel, ob die Leistungen nicht zu hoch waren und mehr als nur die durch die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen verursachten Mehrbelastungen ausgeglichen haben. Als problematisch wurde zudem angesehen, dass kommerzielle Verkehre mit staatlich finanzierten Bussen durchgeführt wurden (Quersubventionierung der kommerziellen Verkehre).</p>
<p>Slowakische Republik/ZSSK Cargo⁶</p>	<p>C 5/10 (ex NN 48/09 und ex N 485/09)</p>	<p>Dem Unternehmen ZSSK Cargo wurde von der slowakischen Regierung ein Darlehen in Höhe von 166 Mio. EUR gewährt. Die Kommission bezweifelt, dass das Darlehen unter normalen Marktbedingungen gewährt wurde, sowie seine Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt im Übrigen.</p>

⁴<http://eur-lex.europa.eu/LexUriServ/LexUriServ.do?uri=OJ:C:2008:035:0013:0029:DE:PDF>; aufgerufen am 16. Juli 2014.

⁵http://eur-lex.europa.eu/legal-content/DE/TXT/?uri=uriserv:OJ.C_.2008.174.01.0013.01.DEU; aufgerufen am 16. Juli 2014.

⁶http://europa.eu/rapid/press-release_IP-10-182_de.htm; aufgerufen am 16. Juli 2014.

⁷http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/242195/242195_1523441_1110_2.pdf; aufgerufen am 16. Juli 2014.

⁸http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/245970/245970_1387262_26_2.pdf; aufgerufen am 16. Juli 2014.

⁹http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/251897/251897_1539947_76_2.pdf; aufgerufen am 16. Juli 2014.

¹⁰ http://ec.europa.eu/competition/state_aid/cases/251898/251898_1539952_87_2.pdf; aufgerufen am 16. Juli 2014.

<p>Italien/ Tirrenia Group⁷</p>	<p>SA.32014 SA.32015 SA.32016</p>	<p>Die Kommission prüft verschiedene beihilfenrelevante Maßnahmen gegenüber sechs Unternehmen der Tirrenia Group. Die Unternehmen haben, jeweils auf der Grundlage von separaten öffentlichen Dienstleistungsaufträgen, Transportleistungen im maritimen Bereich erbracht. Die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen der Unternehmen bestanden darin, die Beständigkeit und Verlässlichkeit der maritimen Transportleistungen störungsfrei zu gewährleisten.</p> <p>Hierzu hat der italienische Staat u.a. direkte finanzielle Zuschüsse an die Unternehmen gewährt. Teilweise sind die beihilfenrechtlich relevanten Maßnahmen bei der Kommission zur Notifizierung eingereicht worden, teilweise wurde die Kommission selbst (nach Beschwerden) auf die Maßnahmen aufmerksam. Das formelle Beihilfenverfahren wurde daher zwischenzeitlich auf sieben verschiedene Maßnahmenkomplexe zugunsten der Unternehmen ausgeweitet, hinsichtlich derer die Kommission sehr unterschiedliche Bedenken im Hinblick auf deren Vereinbarkeit mit dem Beihilfenrecht anmeldet. Unter anderem störte sich die Kommission an einer Risikoprämie von 6,5 Prozent, die an ein Unternehmen gewährt werden soll. Diese Höhe schien der Kommission angesichts dessen, dass die staatlich unterstützten Unternehmen nicht das Risiko eines regulär im Markt agierenden Betreibers hätten, dem ersten Anschein nach als eher hoch.</p>
<p>Italien/ Delcomar S.r.l.⁸</p>	<p>SA.33413</p>	<p>Aufgrund einer Beschwerde wurde die Kommission auf eine mögliche rechtswidrige Beihilfe zugunsten der Delcomar S.r.l. aufmerksam. Diese hatte mit der Region Sardinien einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag über die Erbringung von maritimen Transportleistungen abgeschlossen, aufgrund dessen das Unternehmen jährliche Ausgleichsleistungen erhalten sollte. Der Auftrag wurde mehrfach zeitlich und auch quantitativ ausgeweitet auf der Basis entsprechender, im Ausgangsvertrag festgelegter Klauseln. Die Kommission meldete schon Zweifel an, ob es sich bei den Diensten tatsächlich um Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse handele, die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen unterliegen. Zweifel ergäben sich schon, weil die Leistungen möglicherweise auch im Rahmen eines staatlich unbeeinflussten Marktes erbracht worden wären. Zweifel ergäben sich aber auch im Hinblick auf das Vorliegen der (anderen) sog. Altmark-Kriterien, die eine Nichtbeihilfe im Fall von Ausgleichsleistungen für Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse kennzeichnen.</p>
<p>Italien/CSTP⁹</p>	<p>SA.35842</p>	<p>Im Verfahren CSTP wurden Ausgleichsleistungen, die ein italienisches Gericht zulasten des italienischen Staates dem Busunternehmen Consorzio Salernitano Trasporti Pubblici SpA (CSTP) zugesprochen hatte, bei der Kommission zur Notifizierung vorgelegt. Der Ausgleich betraf Leistungen, die bereits vor der Notifizierung durchgeführt worden waren. Die Kommission hegt Zweifel sowohl daran, ob die gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen ausreichend klar definiert worden seien, als auch daran, ob die Ausgleichparameter zuvor objektiv und transparent aufgestellt worden sind. Auch die Frage einer möglichen Überkompensation und der Erfüllung des vierten Altmark-Kriteriums sei unbeantwortet. Ebenfalls konnte die Kommission nicht abschließend feststellen, ob eine Vereinbarkeit der Maßnahmen mit der Verordnung (EWG) Nr. 1191/1969 oder der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gegeben ist.</p> <p>Das Verfahren weist inhaltlich starke Parallelen zum Verfahren Simet SpA auf (siehe dazu: IR – InfrastrukturRecht 2014, S. 19 f.; ferner auch die letzte Übersicht zu den laufenden Beihilfenverfahren in der Rechtsprechungsübersicht 2013). In diesem hatte die Kommission im Ergebnis die Durchführung der durch die nationalen Gerichte angeordneten Maßnahme unterbunden.</p>
<p>Italien/ Buonotourist¹⁰</p>	<p>SA.35843</p>	<p>Das Verfahren Buonotourist ist inhaltlich fast gleich gelagert wie das zuvor beschriebene Verfahren CSTP. Auch hier werden rückwirkend Ausgleichsleistungen vom italienischen Staat gefordert, zu deren Zahlung der Staat durch nationale Gerichte bereits verpflichtet worden ist.</p> <p>Ebenso wie beim Verfahren CSTP sind inhaltlich starke Parallelen zum Verfahren Simet SpA festzustellen (siehe dazu: IR – InfrastrukturRecht 2014, S. 19 f.; ferner auch die letzte Übersicht zu den laufenden Beihilfenverfahren in der Rechtsprechungsübersicht 2013). In diesem hatte die Kommission die Durchführung der durch die nationalen Gerichte angeordneten Maßnahme unterbunden.</p>