

DECYZJE

DECYZJA KOMISJI (UE) 2018/1040

z dnia 16 czerwca 2017 r.

w sprawie pomocy państwa SA.32544 (2011/C) wdrożonej przez Grecję na rzecz greckiego przedsiębiorstwa kolejowego Trainose S.A.

(notyfikowana jako dokument nr C(2017) 4047)

(Jedynie tekst w języku angielskim jest autentyczny)

(Tekst mający znaczenie dla EOG)

KOMISJA EUROPEJSKA,

uwzględniając Traktat o funkcjonowaniu Unii Europejskiej, w szczególności jego art. 108 ust. 2 akapit pierwszy,

uwzględniając Porozumienie o Europejskim Obszarze Gospodarczym, w szczególności jego art. 62 ust. 1 lit. a),

Po wezwaniu zainteresowanych stron do przedstawienia uwag.

Mając na uwadze, co następuje:

1. PROCEDURA

- (1) Pismem z dnia 9 lutego 2011 r. Grecja powiadomiła Komisję o pewnych środkach na rzecz greckiego przedsiębiorstwa kolejowego – TRAINOSE SA („TRAINOSE”).
- (2) W pismach z dnia 23 marca 2011 r. i 5 lipca 2011 r. Komisja zwróciła się o przedstawienie dalszych informacji o zgłoszonych środkach, które to informacje Grecja przedstawiła w pismach z dnia 6 maja 2011 r. i 5 października 2011 r.
- (3) Pismem z dnia 13 lipca 2011 r. Komisja poinformowała Grecję, że podjęła decyzję o wszczęciu postępowania określonego w art. 108 ust. 2 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej („Traktat”) w odniesieniu do wspomnianych środków. („decyzja o wszczęciu postępowania”) ⁽¹⁾. W piśmie z dnia 13 września 2011 r. Grecja przedstawiła swoje uwagi dotyczące decyzji o wszczęciu postępowania. Komisja wezwała zainteresowane strony do przedstawienia uwag na temat decyzji o wszczęciu postępowania.
- (4) Komisja zwróciła się do Grecji o przedstawienie dalszych informacji w pismach z dnia 21 grudnia 2011 r., 14 lutego 2012 r., 16 marca 2012 r., 23 marca 2012 r., 11 czerwca 2012 r., 25 października 2012 r., 7 lutego 2013 r., 12 marca 2013 r., 24 lipca 2015 r., 28 stycznia 2016 r., 21 kwietnia 2016 r., 10 października 2016 r. i 13 lutego 2017 r.
- (5) Grecja przedstawiła Komisji dalsze informacje w pismach z dnia 5 października 2011 r., 20 stycznia 2012 r., 14 maja 2012 r., 4 lipca 2012 r., 26 marca 2013 r., 26 sierpnia 2015 r., 15 lutego 2016 r., 10 marca 2016 r., 23 maja 2016 r., 2 grudnia 2016 r., 5 grudnia 2016 r., 9 grudnia 2016 r., 31 stycznia 2017 r. i 27 marca 2017 r.
- (6) Pismem z dnia 1 lipca 2013 r. Grecja poinformowała Komisję, że podjęła decyzję o wycofaniu środka dotyczącego przeniesienia tytułu własności pięciu terminali z Organizacji Kolei Greckich (Οργανισμός Σιδηροδρόμων Ελλάδος, O.S.E. albo „OSE”) do TRAINOSE (środek 6, jak opisano w sekcji 3.6). Pismem z dnia 9 grudnia 2016 r. Grecja poinformowała Komisję o fakcie, że podjęła decyzję o wycofaniu środka odnoszącego się do drugiej transzy podwyższenia kapitału własnego, wynoszącej 65 mln EUR, na rzecz TRAINOSE (środek 2, jak opisano w sekcji 3.2).
- (7) W piśmie z dnia 2 grudnia 2016 r. Grecja w drodze wyjątku wyraziła zgodę na przyjęcie niniejszej decyzji wyłącznie w języku angielskim.

⁽¹⁾ Dz.U. C 272 z 15.9.2011, s. 7.

2. KONTEKST ŚRODKÓW POMOCY

- (8) Beneficjentem środków pomocy jest TRAINOSE, grecki zasiedziały operator kolejowego transportu pasażerskiego i towarowego, będący w 100 % własnością państwa.
- (9) TRAINOSE zostało utworzone w 2005 r., jako jednostka zależna OSE. W grudniu 2008 r. TRAINOSE uzyskało status odrębnej osoby prawnej, całkowicie niezależnej od OSE.
- (10) TRAINOSE jest jedynym dostawcą usług transportu kolejowego w Grecji. Zapewnia też międzynarodowe usługi transportu kolejowego.
- (11) Od 2008 r. sytuacja finansowa TRAINOSE stopniowo się pogorszyła. Sytuacja ekonomiczna w Grecji wpłynęła na TRAINOSE, poddając je znaczącym wstrząsom, takim jak spadek popytu na usługi transportu kolejowego zarówno pasażerskiego jak i towarowego wynikający z zaprzestania działalności przez niektóre przedsiębiorstwa; a także niewypłacalność niektórych firm. W latach 2008–2012 liczba obsłużonych pasażerokilometrów zmniejszyła się o 49 %, a tonokilometry w transporcie towarowym spadły aż o 64 %. Spowodowało to spadek przychodów operacyjnych TRAINOSE.
- (12) W latach 2008–2012 wynik finansowy TRAINOSE przed odsetkami, opodatkowaniem, deprecjacją i amortyzacją („EBITDA”) był ujemny. Ponadto do 2013 r. TRAINOSE miało ujemny kapitał własny, a jego zadłużenie rosło, jak przedstawiono poniżej w tabeli 1. Chociaż zgodnie z greckim ustawodawstwem przedsiębiorstwo kwalifikowało się do rozwiązania od co najmniej 2008 r., państwo, jako jedyny właściciel, zdecydowało się nie przystępować do rozwiązania TRAINOSE.

Tabela 1

Przegląd kluczowych wskaźników finansowych dla TRAINOSE w latach 2008–2015

(w mln EUR)

	2008	2009	2010	2011	2012	2013	2014	2015
Obrót	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
Odsetki	0,05	0,05	0,1	0,09	0,1	0,2	0,1	0,1
EBT	- 232,2	- 231,1	- 187,3	- 33,6	- 0,3	1,95	1,5	2,8
Skumulowane straty	424,5	655,6	842,9	876,5	876,2	874,2	873,1	870,6
Kapitał zakładowy	153,0	213,0	213,0	213,0	213,0	213,0	213,0	213,0
Kapitał własny	- 271,5	- 442,6	- 629,9	- 663,4	- 663,2	- 661,2	- 660,0	- 657,6
Zadłużenie	375,6	566,6	779,9	828,7	861,4	882,6	792,0	789,5
Stosunek kapitału obcego do kapitału własnego	- 1,38	- 1,28	- 1,23	- 1,25	- 1,29	- 1,33	- 1,2	- 1,2

⁽¹⁾ EBITDA oznacza wynik finansowy przed odsetkami, opodatkowaniem, deprecjacją i amortyzacją; EBT oznacza wynik finansowy przed opodatkowaniem.

- (13) W celu otrzymania pomocy finansowej w postaci pożyczek od MFW i UE Grecja podpisała dnia 3 maja 2010 r. protokół ustaleń ⁽¹⁾ z Komisją Europejską, Europejskim Bankiem Centralnym oraz Międzynarodowym Funduszem Walutowym („trojka”). W protokole ustaleń przewidziano wymóg prywatyzacji TRAINOSE od 2010 r. ⁽²⁾.

⁽¹⁾ Protokół ustaleń dotyczący szczegółowych warunków w zakresie polityki gospodarczej z dnia 3 maja 2010 r.

⁽²⁾ Według początkowego harmonogramu rozpoczęcie procedury przetargowej dla TRAINOSE planowano na czwarty kwartał 2012 r., gdy aktywa tego przedsiębiorstwa miały zostać przeniesione do greckiego funduszu prywatyzacyjnego.

- (14) Makroekonomiczny program naprawczy dla Grecji obejmuje środki wymienione szczegółowo w protokole ustaleń, od których uzależniona jest pomoc finansowa od UE i MFW, tj. reformy, do przeprowadzenia których Grecja się zobowiązała, aby sprostać stojącym przed nią wyzwaniom ekonomicznym. W makroekonomicznym programie naprawczym wskazano, że restrukturyzacja TRAINOSE jest konieczna ze względu na znaczenie systemowe tego przedsięwzięcia dla greckiej gospodarki. Od 2010 r. TRAINOSE stało się również częścią greckiego programu prywatyzacji ⁽¹⁾, którego wdrożeniem zajmuje się Fundusz Rozwoju Aktywów Republiki Greckiej S.A. ⁽²⁾ („HRADF”), należący w całości do państwa greckiego.
- (15) W dniu 18 stycznia 2013 r. Grecja podjęła decyzję o kontynuowaniu prywatyzacji TRAINOSE poprzez sprzedaż akcji stanowiących 100 % kapitału zakładowego tego przedsiębiorstwa ⁽³⁾. Dnia 5 kwietnia 2013 r. Grecja przekazała Funduszowi Rozwoju Aktywów Republiki Greckiej wszystkie akcje należące do TRAINOSE. W dniu 28 czerwca 2013 r. rada dyrektorów Funduszu Rozwoju Aktywów Republiki Greckiej zatwierdziła procedurę, rami czasowe i warunki sprzedaży 100 % kapitału zakładowego należącego do TRAINOSE inwestorowi, który zostanie wybrany w drodze postępowania o udzielenie zamówienia. Po zatwierdzeniu sprzedaży Fundusz Rozwoju Aktywów Republiki Greckiej opublikował ofertę prywatyzacji TRAINOSE ⁽⁴⁾. Chociaż trzech inwestorów wyraziło zainteresowanie, żaden z nich nie złożył wiążącej oferty dotyczącej TRAINOSE.
- (16) Proces prywatyzacji uruchomiono ponownie w styczniu 2016 r. W dniu 26 lipca 2016 r. Ferrovie Dello Stato Italiane S.p.A. („TRENITALIA”), należąca do państwa spółka holdingowa, która zarządza infrastrukturą i usługami transportowymi we włoskiej sieci kolejowej, złożyła wiążącą ofertę dotyczącą TRAINOSE. Uzgodniona cena prywatyzacji TRAINOSE wynosi 45 mln EUR. Umowa kupna-sprzedaży („SPA”) między Funduszem Rozwoju Aktywów Republiki Greckiej a TRENITALIA została podpisana w dniu 18 stycznia 2017 r. i oczekuje się, że transakcja zostanie sfinalizowana po przyjęciu niniejszej decyzji.

3. OPIS ŚRODKÓW POMOCY I UZASADNIENIE DECYZJI O WSZCZĘCIU POSTĘPOWANIA

- (17) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wskazała następujące środki jako potencjalnie stanowiące pomoc państwa na rzecz TRAINOSE:
- środek 1: umorzenie długu;
 - środek 2: podwyższenie kapitału własnego;
 - środek 3: roczne dotacje na rzecz TRAINOSE w latach 2011–2013;
 - środek 4: przeniesienie pracowników TRAINOSE do innych pracodawców sektora publicznego;
 - środek 5: umowy o gwarantowanym poziomie usług (SLA) zawarte między TRAINOSE a OSE;
 - środek 6: przekazanie TRAINOSE terminali towarowych z OSE.

3.1. Środek 1: Umorzenie długu

- (18) Grecja przewiduje umorzenie długu TRAINOSE wobec OSE z tytułu wydatków na infrastrukturę, zapewnienia i konserwacji taboru kolejowego i innych usług; dług ten wynosi maksymalnie 748,6 mln EUR i został nagromadzony w latach 2007–2010, co przedstawiono w tabeli 2. Umorzenie długu nie zostało jeszcze zrealizowane i podlega zatwierdzeniu przez Komisję.

Tabela 2

Zmiany stanu zadłużenia TRAINOSE wobec OSE w latach 2007–2010 ⁽¹⁾

(w mln EUR)

Rok	Zaciągnięty dług	Skumulowany dług
2007	120,9	120,9
2008	212,6	333,5

⁽¹⁾ Program prywatyzacji został określony w tabeli II, rozdział B' ustawy 3985/2011 o średnioterminowej strategii fiskalnej na lata 2012–2015. List intencyjny, protokół dotyczący polityki gospodarczej i finansowej, techniczny protokół ustaleń z dnia 8 grudnia 2010 r., zob. <https://www.imf.org/external/np/loi/2010/grc/120810.pdf>

⁽²⁾ Fundusz Rozwoju Aktywów Republiki Greckiej ustanowiono zgodnie z ustawą 3986/2011 o pilnych środkach w celu wdrożenia średnioterminowej strategii fiskalnej na lata 2012–2015, Grecki Dziennik Rządowy A'152/1.7.2011.

⁽³⁾ Decyzja nr 226 z dnia 18 stycznia 2013 r. Międzyministerialnego Komitetu ds. Restrukturyzacji Aktywów i Prywatyzacji (Inter-Ministerial Committee for Asset Restructuring and Privatisations, „ICARP”).

⁽⁴⁾ Decyzja nr 232 z dnia 5 kwietnia 2013 r. Międzyministerialnego Komitetu ds. Restrukturyzacji Aktywów i Prywatyzacji (Grecki Dziennik Rządowy B'803/5.4.2013).

(w mln EUR)

Rok	Zaciągnięty dług	Skumulowany dług
2009	206,0	539,5
2010	209,1	748,0

(¹) Uwagi Grecji z dnia 27 marca 2017 r., s. 1.

- (19) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja uznała, że umorzenie długu stanowiłoby pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, i wyraziła wątpliwości co do tego, czy pomoc ta jest zgodna z rynkiem wewnętrznym. Komisja wyraziła wątpliwości w szczególności co do tego, czy umorzenie długów TRAINOSE wobec OSE można uznać za rekompensatę dla TRAINOSE z tytułu wypełniania obowiązku świadczenia usługi publicznej („PSO”) w przypadku braku aktu powierzenia i kwoty rekompensaty ustalonej *ex ante*.

3.2. Środek 2: Podwyższenie kapitału własnego

- (20) W 2009 r. Grecja zwiększyła kapitał zakładowy TRAINOSE o 60 mln EUR.
- (21) Grecja poinformowała Komisję, że planowana początkowo druga transza zwiększenia kapitału wynosząca 65 mln EUR nie została zrealizowana i nie będzie się już dążyć do jej zrealizowania oraz że należy ją uznać za wycofaną.
- (22) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła wątpliwości, czy w 2009 r. prywatny inwestor dokonałby zastrzyku kapitałowego na rzecz TRAINOSE, biorąc pod uwagę trudną sytuację finansową przedsiębiorstwa. Komisja uznała zatem, że podwyższenie kapitału własnego stanowiłoby pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, i wyraziła wątpliwości co do tego, czy pomoc ta jest zgodna z rynkiem wewnętrznym.

3.3. Środek 3: Roczne dotacje na rzecz TRAINOSE w latach 2011–2013

- (23) Zgodnie z przepisami rozporządzenia (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady (¹) roczne dotacje na rzecz TRAINOSE w celu świadczenia usług przewozu osób były ograniczone do 50 mln EUR w latach 2011–2013.
- (24) W decyzji o wszczęciu postępowania ze względu na brak wystarczających informacji Komisja wyraziła wątpliwość, czy domniemana rekompensata z tytułu obowiązku świadczenia usługi publicznej w formie rocznych dotacji może stanowić nienależną korzyść gospodarczą na rzecz TRAINOSE. W związku z tym Komisja wstępnie przyjęła, że roczne dotacje na rzecz TRAINOSE w latach 2011–2013 stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, i wyraziła wątpliwości co do tego, czy pomoc ta jest zgodna z rynkiem wewnętrznym.

3.4. Środek 4: Przeniesienie pracowników TRAINOSE do innych pracodawców sektora publicznego

- (25) W latach 2011–2013 przeniesiono 593 pracowników TRAINOSE do innych pracodawców sektora publicznego, takich jak szpitale publiczne, ministerstwa, organy regionalne i gminy, uniwersytety, fundusze ubezpieczenia społecznego i fundusze emerytalno-rentowe oraz muzea. Wynagrodzenia i przywileje pracowników, którzy pozostali w TRAINOSE, zostały ograniczone.
- (26) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja uznała, że Grecja nie wykazała, iż istnieją ograniczenia strukturalne w związku z zatrudnieniem tych pracowników. Komisja uznała zatem, że przeniesienie tych pracowników stanowi pomoc państwa, i wyraziła wątpliwość co do tego, czy można tę pomoc uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym.

3.5. Środek 5: Umowy o gwarantowanym poziomie usług zawarte między TRAINOSE a OSE

- (27) Zgodnie z zaleceniem trojki, aby sformalizować stosunki handlowe między TRAINOSE i OSE, TRAINOSE zawarło z OSE szereg umów o gwarantowanym poziomie usług w odniesieniu do: a) świadczenia usług konserwacji taboru; b) dzierżawy taboru; c) szkolenia personelu; d) wynajmu biur; oraz e) wynajmu wagonów.

(¹) Rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1).

- (28) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy umowy o gwarantowanym poziomie usług między OSE a TRAINOSE zostały zawarte na warunkach rynkowych i czy taka pomoc jest zgodna z rynkiem wewnętrznym.

3.5.1. *Umowa o gwarantowanym poziomie usług w odniesieniu do świadczenia usług konserwacji taboru*

- (29) Zgodnie z umową o gwarantowanym poziomie usług w odniesieniu do świadczenia usług konserwacji taboru zawartą między OSE a TRAINOSE w [...] (*) orientacyjne koszty usług konserwacyjnych ustalono na [0–50] mln EUR rocznie. Pobieraną cenę ustalono jako funkcję kosztów materiałów i części zamiennych, kosztów pracowników obsługi technicznej i powiązanych kosztów administracyjnych. Okres obowiązywania tej umowy o gwarantowanym poziomie usług wynosił dwa lata z możliwością przedłużenia o kolejny rok. Fakturowanie przeprowadzano w odstępach miesięcznych (a jeśli nie było to możliwe – w odstępach półrocznych). Przewidziano rozliczenie na koniec każdego roku. Umowa o gwarantowanym poziomie usług zawierała w odniesieniu do obu stron klauzule dotyczące opóźnień w dostawie taboru, dotyczące konserwacji, a także klauzulę w odniesieniu do TRAINOSE na wypadek opóźnienia w płatnościach.
- (30) Grecja oznajmiła, że roczne wynagrodzenia pracowników obsługi technicznej w OSE ([25 000–50 000] EUR) są zbliżone do wynagrodzeń pracowników w AMEL (przedsiębiorstwo obsługi metra Attiko).
- (31) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła wątpliwości, czy porównanie kosztów konserwacji w OSE z pełnymi kosztami w AMEL, a nie z samymi kosztami pracowników obsługi technicznej było właściwe.

3.5.2. *Umowa o gwarantowanym poziomie usług dotycząca dzierżawy taboru*

- (32) Zgodnie z umową o gwarantowanym poziomie usług dotyczącą dzierżawy taboru zawartą między OSE a TRAINOSE w [...], orientacyjne koszty ponoszone przez TRAINOSE ustalono na [0–50 mln rocznie] EUR. W umowie o gwarantowanym poziomie usług uwzględniono roczną amortyzację dzierżawionego taboru i koszty finansowania tego taboru (tj. odsetki od kwoty kredytu zaciągniętego na uzyskanie taboru). Fakturowanie przeprowadzano w odstępach miesięcznych (a jeśli nie było to możliwe – w odstępach półrocznych), a pod koniec każdego roku dokonywano rozliczenia. Okres obowiązywania umowy z OSE o gwarantowanym poziomie usług wynosił dwa lata z możliwością przedłużenia o kolejny rok.
- (33) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła wątpliwości co do zgodności tej dzierżawy z rynkiem, ponieważ zastosowany do obliczeń wzór zawierał niewyjaśniony współczynnik amortyzacji o wartości 2/3.

3.5.3. *Umowa o gwarantowanym poziomie usług dotycząca szkolenia personelu*

- (34) Zgodnie z umową o gwarantowanym poziomie usług dotyczącą szkolenia personelu zawartą w [...], OSE świadczyło na rzecz TRAINOSE usługi technicznego i zawodowego szkolenia pracowników zajmujących się kwestiami organizacji ruchu i bezpieczeństwa (np. szkolenia i udzielanie licencji do pracy przy sieciach kolei zelektryfikowanej). Orientacyjne koszty ponoszone przez TRAINOSE z tytułu tych usług ustalono na poziomie [0–5] mln EUR rocznie. Opłata stanowiła funkcję całkowitej liczby przeprowadzonych godzin szkoleniowych i liczby uczestniczących w nich pracowników i wynosiła [0–30] EUR za godzinę w przypadku grup składających się z ponad 15 osób, [20–40] EUR za godzinę w przypadku grup składających się z 10–15 osób i [20–40] EUR za godzinę w przypadku grup składających się z 5–9 osób. Szkolenia przeprowadzano w lokalach OSE oraz na miejscu na terenie sieci kolejowej. W skład opłat szkoleniowych wchodziły honoraria personelu szkoleniowego, koszty materiałów szkoleniowych, sprzętu, lokali oraz wszystkie powiązane podatki i należności. Okres obowiązywania umowy o gwarantowanym poziomie usług wynosił dwa lata z możliwością przedłużenia o kolejny rok.
- (35) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy przedstawione opłaty szkoleniowe odpowiadały opłatom stosowanym na rynku, ponieważ Grecja nie dostarczyła szczegółowych informacji na temat podobnych szkoleń prowadzonych przez innych dostawców takich usług.

3.5.4. *Umowa o gwarantowanym poziomie usług dotycząca wynajmu biur*

- (36) Zgodnie z umową o gwarantowanym poziomie usług dotyczącą wynajmu biur zawartą między GAIAOSE (do 2013 r. spółka zależna OSE zajmująca się obsługą nieruchomości) a TRAINOSE w [...], TRAINOSE dzierżawiło biura o powierzchni [0–5 000] m² za kwotę [0–50 000] EUR miesięcznie ([0–15] EUR/m²) przez okres [0–5] lat. Warunki dzierżawy pozwalały na korekty względem zmian wskaźnika cen konsumpcyjnych w ujęciu rocznym. TRAINOSE było zobowiązane do wniesienia zabezpieczenia o wartości dwóch miesięcy dzierżawy ([0–50] EUR za pierwszy rok, wartość ta miała być poddawana corocznej korekcie). Wszelkie podatki, należności i koszty związane z dzierżawą (opłaty za prąd, koszty utrzymania itp.) były opłacane przez TRAINOSE.
- (37) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy opłata z tytułu dzierżawy pobierana od TRAINOSE była zgodna z rynkiem, ponieważ wydawało się, że została ona obliczona przez samo TRAINOSE, a nie przez niezależny podmiot oceniający.

(*) Informacje poufne.

3.5.5. Umowa o gwarantowanym poziomie usług dotycząca wynajmu wagonów

- (38) Zgodnie z umową o gwarantowanym poziomie usług dotyczącą wynajmu wagonów zawartą między OSE i TRAINOSE w [...], TRAINOSE dzierżawiła [20–50] wagonów, [0–10] wagonów zbiornikowych, [10–25] platform kolejowych i [0–10] wagonów osobowych przez okres [0–5] lat z możliwością przedłużenia o kolejny rok. Koszty ponoszone przez TRAINOSE z tytułu wynajmu wagonów ustalono na poziomie [0–5] mln EUR rocznie. Opłaty z tytułu dzierżawy stanowiły funkcję wartości pojazdów w [...] [...] o [5–10] % w ujęciu rocznym z tytułu amortyzacji. TRAINOSE opłaciło podatek drogowy oraz koszty utrzymania i ubezpieczenia.
- (39) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy roczne koszty dzierżawy były ustalone na poziomie rynkowym, ponieważ oparto je na bieżącej wartości pojazdów, podczas gdy należało je uzależnić od podaży i popytu w odniesieniu do tych aktywów.

3.6. Środek 6: Przekazanie TRAINOSE terminali towarowych z OSE

- (40) Początkowo Grecja przewidywała przekazanie TRAINOSE pięciu terminali będących własnością OSE. Pismem z dnia 1 lipca 2013 r. Grecja poinformowała Komisję, że wycofała ten środek.

3.7. Zgodność pomocy

- (41) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy w sytuacji braku pełnych informacji na temat aktów powierzenia i metodyki kompensacji można uznać środki 1 i 3 za zgodne z rynkiem wewnętrznym na podstawie rozporządzenia (WE) nr 1370/2007.
- (42) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja oceniła także zgodność środków z rynkiem zewnętrznym zgodnie z wytycznymi dotyczącymi pomocy państwa na ratowanie i restrukturyzację przedsiębiorstw niefinansowych znajdujących się w trudnej sytuacji⁽¹⁾ („wytyczne dotyczące ratowania i restrukturyzacji”). Komisja w szczególności wyraziła wątpliwości co do tego, czy proponowany plan restrukturyzacji dotyczący TRAINOSE opiera się na realistycznych założeniach w odniesieniu do przyszłych warunków działalności oraz czy przywróciłby on długoterminową rentowność TRAINOSE w rozsądnych ramach czasowych. Komisja zakwestionowała również to, czy proponowane środki wyrównawcze będą wystarczające, aby zrekompensować zakłócenie konkurencji spowodowane przez pomoc na restrukturyzację. Ponadto Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy TRAINOSE będzie w stanie wnieść istotny wkład własny w swoją restrukturyzację. Co więcej, w obliczu braku wystarczających informacji Komisja nie była w stanie ocenić, czy spełnione zostało kryterium „pierwszy i ostatni raz”.
- (43) W decyzji o wszczęciu postępowania Komisja oświadczyła, że zbada, czy zgłoszone środki stanowią pomoc, którą można uznać za zgodną w rozumieniu art. 107 ust. 3 lit. b) Traktatu. Komisja zauważyła, że transport kolejowy może stanowić niezbędną usługę istotną dla funkcjonowania gospodarki państwa członkowskiego i że przerwa w zapewnianiu transportu kolejowego może wywołać w całej gospodarce efekty domina o charakterze systemowym, w szczególności ze względu na przerwy w łańcuchu dostaw. Komisja podkreśliła, że efekty te mogą być szczególnie dotkliwe w państwach będących w fazie makroekonomicznych działań restrukturyzacyjnych. Z uwagi na brak wystarczających informacji Komisja nie była jednak w stanie ustalić, czy można uznać, że pomoc przyczyni się do zaradzenia poważnym zaburzeniom w gospodarce Grecji. Komisja zwróciła się zatem do Grecji i zainteresowanych stron o przekazanie wszelkich istotnych informacji w tym względzie.

4. UWAGI ZAINTERESOWANYCH STRON

- (44) Po opublikowaniu decyzji o wszczęciu postępowania w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej* żadna z zainteresowanych stron nie przekazała uwag.

5. UWAGI GRECJI

- (45) Grecja stwierdziła, że środki na rzecz TRAINOSE doprowadziły do reorganizacji przedsiębiorstwa i – ogólniej – greckiego sektora kolejowego; oba te elementy stanowiły zobowiązania Grecji poczynione w stosunku do trojki, między innymi zgodnie z protokołem ustaleń z dnia 3 maja 2010 r. Ponadto sektor kolejowy jest kluczowym sektorem greckiej gospodarki zarówno ze względu na fakt, że wspiera zatrudnienie, jak i z uwagi na jego rolę w greckim łańcuchu dostaw.

⁽¹⁾ Dz.U. C 249 z 31.7.2014, s. 1.

- (46) Grecja utrzymywała, że środki opisane w decyzji o wszczęciu postępowania nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu. Jeżeli Komisja stwierdziłaby, że środki te częściowo lub w całości stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, pomoc tę należy uznać za zgodną z postanowieniami Traktatu.
- (47) W odpowiedzi na decyzję o wszczęciu postępowania Grecja udzieliła dalszych wyjaśnień na temat środków opisanych w sekcji 3 i ich zgodności.

5.1. Środek 1: Umorzenie długu

- (48) Pismem z dnia 23 marca 2017 r. Grecja wyjaśniła, że niespłacone długi, których umorzenie się przewiduje, wynoszą 748,6 mln EUR (zob. tabela 2).
- (49) Umorzenie skumulowanych długów powinno zapewnić rekompensatę dla TRAINOSE z tytułu nierentownej obsługi 26 połączeń pasażerskich w wyniku wypełniania obowiązków świadczenia usług i zapewniania określonych cen, które stanowią obowiązki świadczenia usług i zapewniania określonych cen nałożone przez greckie prawo⁽¹⁾. Zdaniem Grecji państwo nigdy nie wywiązało się ze zobowiązań do zrekompensowania TRAINOSE strat poniesionych przez to przedsiębiorstwo w wyniku wykonywania obowiązków świadczenia usług i zapewniania określonych cen.
- (50) Umorzenie tych długów rzekomo nie zapewni TRAINOSE żadnej nienależnej korzyści gospodarczej, ponieważ zgodnie z greckim prawem⁽²⁾ przedsiębiorstwo byłoby uprawnione do otrzymania takiej rekompensaty w ramach odszkodowania wyrównawczego. Nie zastosowano jednak podejścia sądowego, ponieważ mogłoby to opóźnić restrukturyzację TRAINOSE. Grecja uważa zatem, że – jak orzekł Trybunał m. in. w wyroku w sprawie Asteris⁽³⁾ i jak podtrzymała Komisja w sprawie dotyczącej wyłączenia niemieckich rolników⁽⁴⁾ – rekompensata za szkody poniesione w wyniku działań/braku działania przypisywanych państwu nie stanowi pomocy państwa.
- (51) Grecja stwierdziła, że chociaż rekompensatę ustalono *ex post*, nadal została obliczona w sposób dający gwarancję, że będzie w największym możliwym stopniu zbliżona do poziomu, jaki otrzymano by w przypadku obliczenia *ex ante*, i przyniesie wynik bliski oszacowaniu zawartemu w biznesplanie TRAINOSE na rok 2007 w oparciu o dane z 2005 r.
- (52) Podstawą do obliczenia były straty, jakie odniosłoby TRAINOSE, gdyby po wdrożeniu planu restrukturyzacji obsługiwało całą sieć, tj. z wyłączeniem wszelkich przeszłych przypadków nieefektywności. Innymi słowy, rekompensata *ex post* z tytułu obowiązku świadczenia usługi publicznej nie została obliczona na podstawie strat TRAINOSE na linię w 2010 r., ale na podstawie strat poniesionych przez zrestrukturyzowane TRAINOSE, tj. przez dobrze zarządzane przedsiębiorstwo posiadające odpowiednie środki transportu, które byłoby w stanie sprostać niezbędnym obowiązkom świadczenia usługi publicznej. Grecja stwierdziła zatem, że nie istnieje ryzyko internalizacji przeszłych przypadków nieefektywności i że wartość rekompensaty nie przekracza kwoty niezbędnej do pokrycia poniesionych kosztów pomniejszonej o wszystkie istotne przychody, nie uwzględniając jakiegokolwiek rozsądnego zysku, do którego byłoby uprawnione TRAINOSE.

5.2. Środek 2: Podwyższenie kapitału własnego

- (53) Grecja podtrzymuje, że zrealizowane w 2009 r. podwyższenie kapitału własnego o 60 mln EUR nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu w zakresie, w jakim ten środek był zgodny z testem prywatnego inwestora. Druga transza podwyższenia kapitału własnego, wynosząca 65 mln EUR, nie została zrealizowana i należy ją uznać za wycofaną.
- (54) Grecja podkreśliła, że – opierając się na informacjach dostępnych w momencie podwyższenia kapitału własnego i biorąc pod uwagę fakt, iż już w 2009 r. przewidywano restrukturyzację przedsiębiorstwa w świetle prywatyzacji TRAINOSE – oczekiwano dopuszczalnego zwrotu z zastrzyku kapitałowego w rozsądnym terminie.
- (55) Do podjęcia decyzji o podwyższeniu kapitału własnego przyczyniły się następujące elementy:
- a) dążenie do tego, by uniknąć upadku jedyne go przewoźnika (będącego w całości własnością państwa) świadczącego usługi transportu kolejowego w Grecji, oraz do zapewnienia jego rentowności w perspektywie długoterminowej;

⁽¹⁾ Ustawa grecka 674/1970, grecki dekret królewski 404/1972, grecki dekret legislacyjny 1300/1972 i ustawa grecka 2671/1998 (Grecki Dziennik Rządowy A'289/28.12.1998).

⁽²⁾ Uwagi Grecji z dnia 27 marca 2017 r., s. 1.

⁽³⁾ Sprawy połączone 106/87–120/87, Asteris i in. przeciwko Grecji i EWG, ECLI:EU:C:1988:457, pkt 24–25.

⁽⁴⁾ Decyzja Komisji 1999/268/WE (Dz.U. L 107 z 24.4.1999, s. 21).

- b) perspektywa prywatyzacji przedsiębiorstwa, a co za tym idzie, uzyskania możliwie najwyższego zwrotu z takiej transakcji;
- c) dążenie do tego, by uniknąć konieczności zaprzestania rozmaitej działalności handlowej OSE, zarządcy infrastruktury, który także jest w całości własnością państwa.
- (56) Grecja argumentowała, że względy te były zgodne z orzecznictwem sądów Unii Europejskiej, stanowiącym, iż dopuszczalne może być wzięcie pod uwagę także pośrednich korzyści materialnych, takich jak pragnienie utrzymania wizerunku marki danej grupy lub zmiana kierunku jej działalności ⁽¹⁾.
- (57) Jedynym wariantem alternatywnym byłaby likwidacja TRAINOSE, co miałyby katastrofalne skutki zarówno dla państwa – jako jedynego akcjonariusza – jak i dla greckiej gospodarki. Ponieważ TRAINOSE nie posiadało znaczących aktywów, które umożliwiłyby inwestorowi kapitałowemu odzyskanie jakiegokolwiek części zainwestowanego kapitału, państwo greckie utraciłoby to, co zainwestowało w przedsiębiorstwo. Ponadto Grecja straciłaby swojego jedynego przewoźnika kolejowego, a także naraziłaby na ryzyko OSE, swojego zarządcę infrastruktury kolejowej.
- (58) Grecja twierdziła, że jako *obecny akcjonariusz* może tymczasowo dopuścić obniżenie zwrotu w trakcie zwiększania obecnej inwestycji. Organ publiczny, który kontroluje przedsiębiorstwo lub grupę przedsiębiorstw, w mniejszym stopniu kierowałby się wyłącznie perspektywą zysku krótkoterminowego.

5.3. Środek 3: Roczne dotacje na rzecz TRAINOSE w latach 2011–2013

- (59) Grecja wyjaśniła, że roczne dotacje na rzecz TRAINOSE w latach 2011–2013 zostały przyznane w porozumieniu z trójką, aby umożliwić przedsiębiorstwu osiągnięcie progu rentowności przy jednoczesnym utrzymaniu funkcjonowania szeregu połączeń, które generują straty. Rekompensatę przyznaje się w oparciu o umowę o obowiązku świadczenia usługi publicznej, którą uzgodniono bezpośrednio, bez procedury przetargowej. Umowę o obowiązku świadczenia usługi publicznej podpisano dnia 15 czerwca 2011 r. Grecja stwierdziła, że umowa o obowiązku świadczenia usługi publicznej jest zgodna z rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007, z wyjątkiem obowiązku wcześniejszego opublikowania niektórych informacji w *Dzienniku Urzędowym Unii Europejskiej*.
- (60) Grecja argumentowała, że parametry obliczeniowe przewidziane w umowie o obowiązku świadczenia usługi publicznej są zgodne z wymogami rozporządzenia (WE) nr 1370/2007. Ze względu na fakt, że od założenia TRAINOSE nie dokonano rozdzielenia rachunków, obliczenie rekompensaty opierało się na najbardziej aktualnych szacunkach i założeniach TRAINOSE (rachunkowość zarządcza). Począwszy od października 2011 r. TRAINOSE prowadziło oddzielne rachunki dla działań związanych z obowiązkiem świadczenia usługi publicznej i niezwiązanych z tym obowiązkiem, tym samym unikając subsydiowania skrośnego pomiędzy poszczególnymi kategoriami działań. Rozdzielenie rachunków zostało również zastosowane *ex post* w odniesieniu do okresu od dnia 1 stycznia 2011 r. do dnia 30 września 2011 r. w oparciu o rachunkowość zarządczą. Rekompensata z tytułu obowiązku świadczenia usługi publicznej została w porozumieniu z trójką ograniczona do wysokości 50 mln EUR rocznie.
- (61) W umowie o obowiązku świadczenia usługi publicznej zawarto postanowienia dopuszczające możliwość wprowadzania zmian w rekompensacie z tytułu obowiązku świadczenia usługi publicznej (na przykład zmniejszenie zakresu usług) w przypadku wzrostu kosztów lub spadku przychodów – aby utrzymać limit 50 mln EUR rocznie.
- (62) Przedłużenie obecnej umowy o świadczenie usługi publicznej na przewóz kolejowy osób miało zostać wykonane poprzez bezpośrednie przyznanie TRAINOSE do końca kwietnia 2014 r., a okres obowiązywania tej umowy miał wynosić maksymalnie pięć lat.

5.4. Środek 4: Przeniesienie pracowników TRAINOSE do innych pracodawców sektora publicznego

- (63) Grecja argumentowała, że zgodnie z wyrokiem w sprawie *Combus* ⁽²⁾ przeniesienie pracowników nie przyniosło TRAINOSE żadnych korzyści, ponieważ nie zdjęło z przedsiębiorstwa obciążeń, które z reguły są zakładane w budżecie przedsiębiorstwa, ale raczej obciążenia, które zostały nałożone przez państwo ze względu na fakt, iż pracownicy TRAINOSE mieli *quasi-urzędniczy* status (co odzwierciedlały ograniczenia pod względem możliwości zwalniania tych pracowników, a także wynagrodzenia powyżej poziomu rynkowego). Grecja uważa, że środek ten w swojej istocie odnosi się do usuwania ograniczeń strukturalnych pochodzących z okresu, gdy przedsiębiorstwo było monopolem państwowym.
- (64) Grecja oznajmiła, że *quasi-urzędniczy* status pracowników TRAINOSE i powiązane z tym obciążenia ponoszone przez TRAINOSE zostały narzucone prawem, a w związku z tym mogą być przypisane państwu greckiemu.

⁽¹⁾ Sprawa C-303/88, *Włochy przeciwko Komisji*, ECLI:EU:C:1991:136.

⁽²⁾ Sprawa T-157/01, *Danske Busvognmænd przeciwko Komisji*, ECLI:EU:T:2004:76.

- (65) TRAINOSE zostało prawnie oddzielone od OSE w 2008 r., a jego stosunek w odniesieniu do pracowników podlega tym samym greckim przepisom prawa pracy, zbiorowym układom pracy („CEA”) i ogólnym regulaminom pracowniczym („GEKAP”) co OSE (łącznie „szczegółowe przepisy prawa pracy”). Ponieważ TRAINOSE jest następcą OSE w dziedzinie usług transportu kolejowego, przejęło w związku z tym całe ramy prawa pracy mające zastosowanie do OSE. Podobna sytuacja miała miejsce w 1970 r., gdy OSE przejęło strukturę pracowniczą od Greckich Kolei Państwowych (Σιδηρόδρομοι Ελληνικού Κράτους lub „SEK” ⁽¹⁾) – regulowanego prawem publicznym przedsiębiorstwa, które miało monopol na obsługę greckiej sieci kolejowej i którego pracownicy mieli status urzędników służby cywilnej i korzystali z wszystkich korzyści wynikających z tego statusu.
- (66) W 2005 r. zniesiono prawo do quasi-urzędniczego statusu dla nowo zatrudnianych pracowników, jednak pracownicy zatrudnieni w ramach poprzedniego systemu w pełni utrzymali swój status. W związku z tym z punktu widzenia Grecji to państwo greckie jest odpowiedzialne za nadzwyczaj wysoki poziom wynagrodzeń otrzymywanych przez pracowników TRAINOSE.
- (67) Grecja wyjaśnia również, że nawet po podpisaniu nowego zbiorowego układu pracy z dnia 24 marca 2011 r., w ramach którego zniesiono liczne świadczenia przysługujące pracownikom TRAINOSE, pozostali pracownicy TRAINOSE – jak przedstawiono w tabeli 3 – nadal będą korzystać z zawyżonego wynagrodzenia, tj. średnio [10–30] % wyższego niż wynagrodzenia pracowników sektora prywatnego, którzy mają podobne doświadczenie zawodowe.
- (68) Od czasu założenia w 2007 r. TRAINOSE nie zatrudniło żadnych nowych pracowników, z wyjątkiem jednej osoby.
- (69) Grecja wyjaśniła, że zgodnie z art. 15, 16 i art. 18 ust. 2 ustawy 3891/2010 ⁽²⁾ przeniesiono łącznie 593 pracowników TRAINOSE (575 w 2011 r., 10 w 2012 r. i 8 w 2013 r.) do innych pracodawców sektora publicznego, tj. o 4 % mniej niż początkowo przewidywano ⁽³⁾.
- (70) TRAINOSE nie dysponuje środkami finansowymi, aby zaoferować personelowi program dobrowolnego przechodzenia na emeryturę (VRS). Grecja podkreśliła, że wszelka korzyść, jaką TRAINOSE mogłoby odnieść w wyniku przeniesienia pracowników, zostanie w każdym wypadku zrównoważona przez starty, jakie przedsiębiorstwo nadal będzie ponosić ze względu na uprzywilejowany status pracowników nałożony przez państwo, ponieważ nawet po zawarciu proponowanego układu zbiorowego pracy dotyczącego obniżki wynagrodzeń, pozostali pracownicy nadal zachowaliby wynagrodzenia wyższe niż średnia rynkowa.

Tabela 3

Porównanie standardowego systemu wynagrodzeń TRAINOSE ze średnim stałym wynagrodzeniem miesięcznym w sektorze prywatnym

Kategoria personelu	Obecne stałe wynagrodzenie miesięczne personelu TRAINOSE (w EUR)	Średnie stałe wynagrodzenie miesięczne personelu w sektorze prywatnym (w EUR)	Różnica w wysokości wynagrodzenia
Maszyniści	[2 000–3 000]	1 694	– [25–50] %
Personel obsługujący wagony silnikowe	[2 000–3 000]	1 682	– [0–25] %
Maszyniści wagonów sterowniczych	[2 000–3 000]	1 587	– [0–25] %
Administracja	[1 000–2 000]	1 566	– [0–25] %
Załadowcy	[1 000–2 000]	1 514	– [0–25] %
Łącznie	[1 000–2 000]	1 641	– [0–25] %

- (71) Aby określić korzyści wynikające z przeniesienia pracowników, Grecja przedstawiła badanie sporządzone przez przedsiębiorstwo audytowe PricewaterhouseCoopers. Obliczenia sporządzono w oparciu o pierwotnie planowane przeniesienie, które miało dotyczyć 620 pracowników. Jak wynika z badania, korzyść jest równa różnicy między

⁽¹⁾ SEK było podmiotem sektora publicznego, który został utworzony w 1920 r. i obsługiwał większość greckich linii kolejowych do dnia 31 grudnia 1970 r., kiedy to wszystkie linie kolejowe w Grecji z wyjątkiem prywatnych kolei przemysłowych i E.I.S. zostały przeniesione do nowo utworzonej państwowej Organizacji Kolei Greckich S.A., tj. OSE.

⁽²⁾ Grecki Dziennik Rządowy A'188/4.1.2010.

⁽³⁾ Uwagi Grecji z dnia 27 marca 2017 r., s. 2.

„zwykłymi kosztami” programu dobrowolnego przechodzenia na emeryturę, które ponosi przedsiębiorstwo prywatne, a kosztami hipotetycznego programu dobrowolnego przechodzenia na emeryturę dla pracowników TRAINOSE ([100–200] mln EUR). Różnica między tymi dwoma programami dobrowolnego przechodzenia na emeryturę wynosi [0–100 mln EUR). Zdaniem Grecji koszty programu dobrowolnego przechodzenia na emeryturę w przypadku TRAINOSE obejmowały jednak ponad [0–100] mln EUR dodatkowych kosztów poniesionych przez TRAINOSE ze względu na system gwarantowanego zatrudnienia i wyższe wynagrodzenia pracowników, których to kosztów nie należy brać pod uwagę.

Tabela 4

Ilościowe określenie korzyści przyznanej TRAINOSE w wyniku przeniesienia 593 pracowników (na podstawie badania PWC dla 620 pracowników)

(w mln EUR)

Kategoria	Zaktualizowane szacunki
a) Zdyskontowana wartość programu dobrowolnego przechodzenia na emeryturę dla 593 pracowników TRAINOSE	[100–200]
b) Wartość ekonomiczna równoważnego programu w przedsiębiorstwie prywatnym	[0–100]
a)–b) „Dodatkowe koszty” dotyczące programu TRAINOSE	[0–100]
c) Zdyskontowana wartość wydatków na wynagrodzenia dla pozostałego personelu (wynagrodzenia TRAINOSE)	[200–300]
d) Zdyskontowana wartość wydatków na wynagrodzenia dla pozostałego personelu (wynagrodzenia równoważne płacom w sektorze prywatnym)	[100–200]
c)–d) „Dodatkowe koszty” związane z pozostałym personelem TRAINOSE	[0–100]

5.5. Środek 5: Umowy o gwarantowanym poziomie usług zawarte między TRAINOSE a OSE

- (72) W odniesieniu do umów o gwarantowanym poziomie usług zawartych między TRAINOSE a OSE Grecja utrzymywała, że zgodnie z zaleceniami trojki umowy o gwarantowanym poziomie usług zawarto na warunkach rynkowych, a zatem umowy te nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

5.5.1. Umowa o gwarantowanym poziomie usług w odniesieniu do świadczenia usług konserwacji taboru

- (73) Grecja wyjaśniła, że przedłożone przez nią porównanie kosztów konserwacji w OSE zostało przeprowadzone w oparciu o personel obsługi technicznej w AMEL, a nie w oparciu o cały personel w AMEL. W związku z tym w momencie, gdy zawarto umowę o gwarantowanym poziomie usług, roczne wynagrodzenie techników konserwacji w AMEL wahało się od [25 000–50 000] EUR do [25 000–50 000] EUR, w zależności od doświadczenia i lat zatrudnienia w przedsiębiorstwie, co wiązało się ze średnim rocznym wynagrodzeniem techników konserwacji w AMEL w wysokości [25 000–50 000] EUR.
- (74) Ponadto Grecja wyjaśniła, że w momencie zawarcia umowy o gwarantowanym poziomie usług średnie roczne wynagrodzenie personelu obsługi technicznej zajmującego się taborem OSE oszacowano na [25 000–50 000] EUR lub [20–40] EUR na godzinę. Oszacowanie to oparto na średnim stałym wynagrodzeniu z grudnia 2010 r. oraz na dodatkach, na które składają się wynagrodzenia za godziny nadliczbowe i składki na ubezpieczenie. Po wdrożeniu ustawy 3899/2010 ⁽¹⁾ skorygowane wynagrodzenie personelu obsługi technicznej zajmującego się taborem OSE wynosiło [20–40] EUR ze względu na dalsze obniżki wynagrodzeń. W rezultacie zysk OSE wynosi [0–5] EUR za godzinę prac konserwacyjnych, co prowadzi do [0–10] % marży zwrotu.

5.5.2. Umowa o gwarantowanym poziomie usług dotycząca dzierżawy taboru

- (75) Grecja wyjaśniła sposób obliczenia kosztów dzierżawy taboru, określonych w odnośnej umowie o gwarantowanym poziomie usług. Koszty zostały oparte na rocznej amortyzacji taboru i kosztach finansowania z tytułu pozyskiwania odpowiedniego taboru, które to koszty Grecja uznała za zgodne ze stawkami rynkowymi.
- (76) Grecja wyjaśniła także uzasadnienie dla zastosowanego współczynnika amortyzacji (2/3) i stwierdziła, że jest on w pełni zgodny ze standardami rachunkowości memoriałowej wszystkich greckich spółek akcyjnych. Współczynnik amortyzacji odpowiadał [...] wartości, która została sfinansowana ze środków własnych przedsiębiorstwa i [...] wartości sfinansowanej w drodze pożyczek. Zdaniem Grecji wszystkie sprawozdania finansowe

⁽¹⁾ Grecki Dziennik Rządowy A'212/17.12.2010.

OSE były każdego roku poddawane audytowi przez zewnętrznego kontrolera poświadczającego, a OSE zastosowała w stosunku do swoich sprawozdań międzynarodowe standardy sprawozdawczości finansowej (MSSF). W związku z tym wartość księgowa i roczna amortyzacja taboru, jak zapisano w rejestrze aktywów OSE, w pełni spełniają międzynarodowe standardy sprawozdawczości finansowej również w odniesieniu do wartości aktywów.

- (77) Grecja dodała, że OSE stosuje tę samą politykę niedyskryminującą wobec każdego innego przewoźnika kolejowego i pobierze jednakową opłatę za te same usługi. Na tej podstawie Grecja przedstawiła zaktualizowane obliczenia dotyczące badania PWC, jak pokazano w tabeli 4.

5.5.3. Umowa o gwarantowanym poziomie usług dotycząca szkolenia personelu

- (78) OSE zapewniła TRAINOSE obowiązkowe szkolenia w zakresie umiejętności technicznych i zawodowych, w tym szkolenie dotyczące obecnej floty kolejowej, szkolenie i udzielenie licencji do pracy przy sieciach kolei zelektryfikowanej, szkolenie w zakresie ekonomicznej jazdy itp. Program szkolenia był zgodny z zasadami ramowymi dotyczącymi technicznych specyfikacji interoperacyjności (TSI), opracowanymi przez Agencję Kolejową Unii Europejskiej ⁽¹⁾ oraz z komunikatami krajowego organu ds. bezpieczeństwa związanego z transportem kolejowym ⁽²⁾.
- (79) W celu ustalenia typowych opłat godzinowych, jakie powinno pobierać OSE za działalność szkoleniową, Grecja przeprowadziła porównanie z innymi dostawcami usług szkoleniowych w Grecji. To porównanie kosztów szkolenia personelu z cenami rynkowymi nie miało charakteru bezpośredniego, gdyż OSE jest jedyną organizacją, która prowadzi seminaria techniczne dla maszynistów oraz seminaria na inne tematy związane z koleją. W związku z tym do porównania wybrano LAEK (Fundację na rzecz Zatrudnienia i Szkolenia Zawodowego) oraz IEKEM TEE (Instytut Edukacji i Szkoleń dla Członków Greckiej Izby Technicznej) ze względu na świadczone przez te organizacje usługi związane ze szkoleniami.
- (80) W momencie zawarcia umowy o gwarantowanym poziomie usług LAEK zapewniało beneficjentom dotacje w wysokości do [20–40] EUR za godzinę na osobę na szkolenie ich personelu przy korzystaniu z usług zewnętrznych instruktorów lub zewnętrznych usług szkoleniowych. Dotacje zapewniane przez LAEK na rzecz usług szkolenia personelu przeprowadzanych przez przedsiębiorstwa wewnętrznie (przy wykorzystaniu własnych instruktorów lub własnej infrastruktury) wynosiły od 33 EUR do 14 EUR za godzinę na osobę, w zależności od liczby uczestników – jak przedstawiono w tabeli 5.

Tabela 5

Średnia dotacja z LAEK na rzecz szkoleń wewnętrznych za godzinę i na uczestnika

(w EUR)

Liczba uczestników	Średnia dotacja za godzinę i na uczestnika
Do 3	33
Do 6	25
Do 15	16
Do 35	14

- (81) W opinii Grecji w momencie zawarcia umowy o gwarantowanym poziomie usług IEKEM TEE płaciło średnio 26 EUR za godzinę za równoważne seminaria techniczne, jak przedstawiono w dostarczonej przez Grecję tabeli 6.

Tabela 6

Opłaty szkoleniowe za godzinę za szkolenia oferowane przez IEKEM TEE

(w EUR za godzinę)

Organizacja prowadząca szkolenie	Szkolenia	Opłata
IEKEM TEE	Szkolenia uzupełniające techników bhp	9,90
IEKEM TEE	Audyt i zabezpieczenie infrastruktury przemysłowej i materiałów przemysłowych	13,39

⁽¹⁾ Dyrektywa Komisji 2014/106/UE z dnia 5 grudnia 2014 r. zmieniająca załączniki V i VI do dyrektywy Parlamentu Europejskiego i Rady 2008/57/WE w sprawie interoperacyjności systemu kolei we Wspólnocie (Dz.U. L 355 z 12.12.2014, s. 42).

⁽²⁾ Urząd ds. Regulacji Kolei (Ρυθμιστική Αρχή Σιδηροδρόμων lub RAS).

(w EUR za godzinę)		
Organizacja prowadząca szkolenie	Szkolenia	Opłata
IEKEM TEE	Nieruchomości	13,41
IEKEM TEE	Dyplom z zarządzania i przywództwa	14,35
IEKEM TEE	Autocard 2009 – 3D	15,75
IEKEM TEE	Zarządzanie projektami dla inżynierów	15,75
PWC Training Services	Zarządzanie – mini MBA	16,88
Hellenic Association of management	Dyplom w zarządzaniu środowiskiem	17,31
PWC Training Services	VAT: rachunkowość i praktyki	18,00
PWC Training Services	Warsztaty z rachunkowości i podatków – końcowe przeznaczenie	20,51
PWC Training Services	Analiza sprawozdań finansowych	25,33
Economotechniki Seminars S.A.	Metody ograniczenia kosztów w przemyśle spożywczym	35,00
Economotechniki Seminars S.A.	Strukturyzacja operacyjna magazynów i logistyka biznesowa	35,00
Advanced Business Process Management S.A.	Wycena komputerowa	57,40
Advanced Business Process Management S.A.	Reforma rozstrzygania sporów dotyczących wyników finansowych i rachunkowości	57,40
Advanced Business Process Management S.A.	Szacowanie kosztów w przemyśle	60,68
Średnia opłata za godzinę		26,63

- (82) Grecja stwierdziła, że średnie koszty godzinowe na uczestnika, które zostały ustalone w negocjacjach między TRAINOSE a OSE, mieściły się w zakresie porównania rynkowego. Poniesione przez TRAINOSE koszty szkolenia personelu zapewnionego przez OSE były równoważne z kosztami dostarczenia podobnych usług przez inny podmiot. W negocjacjach wzięto ponadto pod uwagę standardową praktykę rynkową oferowania upustu na programy szkoleniowe dla przedsiębiorstw z dużą liczbą uczestników szkoleń.

5.5.4. Umowa o gwarantowanym poziomie usług dotycząca wynajmu biur

- (83) Grecja podkreśliła, że miesięczny czynsz na poziomie [0–10] EUR za m² za biura o całkowitej powierzchni [0–5 000] m², tj. ogółem w kwocie [0–50 000] EUR miesięcznie, został ustalony zgodnie z cenami rynkowymi w oparciu o wycenę posiadanych przez OSE nieruchomości w 2005 r. (skorygowaną w 2011 r.), przeprowadzoną przez GAIAOSE, spółkę całkowicie odrębną i niezależną od TRAINOSE. Jako podstawę wyceny wykorzystano sprawozdanie przygotowane przez Eurobank Properties Services dla znajdujących się w Atenach budynków o podobnych cechach.
- (84) Grecja wyjaśniła, że w korektach czynszu wzięto pod uwagę stan wynajmowanego budynku, jego położenie i ciągle pogarszający się stan otaczającego terenu, spadek popytu na rynku nieruchomości oraz niepewną sytuację gospodarczą. Grecja stwierdziła, że w momencie zawarcia umowy o gwarantowanym poziomie usług większość umów wynajmu została już renegocjowana, co przyczyniło się do zmniejszenia czynszu o maksymalnie 30 %.

5.5.5. Umowa o gwarantowanym poziomie usług dotycząca wynajmu wagonów

- (85) Grecja wyjaśniła, że roczne koszty wynajmu każdego pojazdu wynajętego przez TRAINOSE stanowiły funkcję jego bieżącej wartości i kosztów jego amortyzacji w danym roku. Aby zapewnić pobieranie opłat na poziomie rynkowym, dostawcy każdego rodzaju pojazdów oszacowali wartość każdego pojazdu znajdującego się w trasie w dniu 1 stycznia 2011 r. oraz odpowiednią amortyzację.

5.6. Zgodność pomocy z rynkiem wewnętrznym

- (86) Grecja oświadczyła, że środki należy uznać za pomoc zgodną z rynkiem wewnętrznym w rozumieniu art. 107 ust. 3 lit. b) Traktatu, który stanowi, że pomoc może zostać uznana za zgodną z rynkiem wewnętrznym, jeżeli jej celem jest „zarządzenie poważnym zaburzeniem w gospodarce państwa członkowskiego”.
- (87) Grecja stwierdziła, że nie była w stanie osiągnąć zrównoważonej sytuacji budżetowej od momentu wprowadzenia pierwszego programu stabilności w grudniu 2010 r., ponieważ cele budżetowe nie zostały osiągnięte z powodu nadmiernych wydatków, oszustw podatkowych, nazbyt optymistycznych prognoz podatkowych oraz z powodu niepowodzenia w przeprowadzeniu reformy systemu ochrony zdrowia i reformy systemu emerytalnego. W 2009 r. sektor instytucji rządowych i samorządowych odpowiadał za ponad 50 % PKB, wypierając inwestycje sektora prywatnego i pogarszając wynik gospodarczy. W 2009 r. dług brutto sektora instytucji rządowych i samorządowych stanowił ponad 115 % PKB, podczas gdy dług zagraniczny netto stanowił prawie 100 % PKB, przy czym aż 75 % długu zagranicznego netto dotyczyło sektora publicznego i jest obciążone stosunkowo dalekimi terminami zapadalności.
- (88) Zdaniem Grecji sztywność rynku produktowego i rynku pracy oraz słabe wyniki w wielu obszarach polityki strukturalnej miały negatywny wpływ na jej wynik gospodarczy, co doprowadziło do niskiego poziomu zatrudnienia i wydajności pracy. Grecja była w związku z tym szczególnie narażona na skutki światowego kryzysu ekonomicznego i światowego kryzysu finansowego w latach 2008–2009. Średnia wartość współczynnika adekwatności kapitałowej dla greckich banków polepszyła się pod koniec 2009 r. do poziomu 11,7 %, częściowo dzięki zastrzykom kapitałowym ze środków publicznych. Z drugiej strony udział kredytów zagrożonych wzrósł z 5 % w 2008 r. do 7,7 % w grudniu 2009 r., co wzbudziło obawy w kwestii zdolności kredytowej długu państwowego.
- (89) W kwietniu 2010 r. Grecja wystąpiła o oficjalną pomoc finansową, co zaowocowało podpisaniem protokołu ustaleń w 2010 r. Ze względu na fakt, że grecki sektor kolejowy ma znaczenie systemowe i jest bezpośrednio zależny od budżetu państwa greckiego, w protokole ustaleń nałożono obowiązek restrukturyzacji całego greckiego sektora kolejowego jako warunek wypłaty pomocy finansowej, o którą wniosła Grecja.
- (90) Restrukturyzacja sektora kolejowego ma dla Grecji priorytetowe znaczenie. Koleje odgrywają zasadniczą rolę w rozwoju regionalnym Grecji, a ich potencjalne zniknięcie miałyby katastrofalne skutki dla całej greckiej gospodarki.
- (91) TRAINOSE jest jedynym przewoźnikiem kolejowym w Grecji. Z tego względu obsługuje szereg połączeń obejmujących zarówno transport pasażerski, jak i towarowy na odcinku 2 554 km miejskiej i podmiejskiej sieci kolejowej, która kursuje z południa na północ kraju, przebiegając przez największe miasta i porty w Grecji i obsługując te miasta i porty. Jeżeli TRAINOSE zaprzestałoby prowadzenia działalności lub doznało znaczących zakłóceń w świadczeniu usług, miałyby to poważne negatywne skutki dla szeregu zainteresowanych stron. Problem ten w szczególności miałby wpływ na pasażerów, usługobiorców/dostawców, pracowników, na inne prywatne i publiczne jednostki gospodarcze powiązane z koleją oraz ostatecznie na grecką gospodarkę jako całość, ponieważ duża część obecnej działalności gospodarczej i – co więcej – ewentualnych szans, szczególnie w sektorze transportu towarowego, zostałyby utracone lub znacząco spowolniona.
- (92) Wszelkie zaprzestanie/zakłócenie działalności TRAINOSE sprawiłoby, że pasażerowie zostaliby na pewien czas pozbawieni szeregu połączeń miejskich i podmiejskich. TRAINOSE świadczy dziennie około 300 usług przewozu pasażerskiego, w tym wysokiej jakości usługi przewozu podmiejskiego i międzymiastowego, a rocznie z usług TRAINOSE korzysta około 16 mln pasażerów. Połączenia związane z obowiązkiem świadczenia usługi publicznej obsługiwane przez TRAINOSE odpowiadają ponad 98 % wszystkich krajowych połączeń kolejowego transportu pasażerskiego w Grecji. Jakikolwiek zakłócenie usług transportu kolejowego spowodowałoby znaczące obciążenie dla całej sieci transportu publicznego, przede wszystkim dla miejskiej sieci w Atenach (z której rocznie korzysta 8 mln pasażerów), Salonikach i w Patras. Określone połączenia miejskie o dużym natężeniu ruchu są obsługiwane wyłącznie przez TRAINOSE, w związku z czym podobna sytuacja nie tylko pogorszyłaby warunki ruchu na obszarach miejskich, ale także zmusiłaby pasażerów do korzystania z innych, droższych środków transportu, głównie w przypadku połączeń podmiejskich. Przykładem jest zakłócenie usług TRAINOSE w 2011 r. dotyczące połączenia Edessa–Florina w północnej Grecji, w przypadku którego ponoszone przez pasażerów koszty dojazdu wzrosły o 50 %. W 2011 r. w porozumieniu z trójką Grecja podjęła decyzję o zaprzestaniu obsługi pewnych nierentownych połączeń i o znacznym podniesieniu cen biletów kolejowych na trasach, które w dalszym ciągu były obsługiwane. Jednocześnie Grecja zdecydowała się zaprzestać stosowania taryf ulgowych, które wcześniej oferowano uczniom, personelowi wojskowemu, dużym rodzinom itd.
- (93) Co więcej, Grecja stwierdziła, że TRAINOSE oferuje specjalistyczne, niszowe usługi o charakterze turystycznym, dotyczące połączeń prowincjonalnych, które określane są jako atrakcje same w sobie. Takie połączenia wzmacniają bardzo potrzebną lokalną działalność gospodarczą, a ponadto rozwijają i uzupełniają mającą kluczowe znaczenie ofertę produktową greckiego sektora turystycznego.
- (94) Szacuje się, że tonaż towarów przewożonych przez TRAINOSE w ujęciu rocznym wynosi ponad [0–500] mln ton. Z tego około [50–100] % to towar wywożony. W rezultacie TRAINOSE ma znaczący wkład w działania greckich przedsiębiorstw produkcyjnych związane z wywozem. Pewne produkty ze względu na rozmiar i tonaż mogą być przewożone jedynie koleją i przerwa w usługach transportu kolejowego miałyby poważne

konsekwencje dla greckiego łańcucha dostaw, oddziałując na takie przedsiębiorstwa jak EBZ S.A. i VIOHALKO S.A. oraz na porty w Pireusie i Salonikach. Podczas gdy prywatyzację portu w Pireusie zakończono w 2016 r., port w Salonikach miał zostać sprywatyzowany w marcu 2017 r.

- (95) Kolej jest wykorzystywana jako kluczowy środek transportu przez greckie siły zbrojne. Transport obejmuje zarówno zaplanowany, regularny transport towarowy (przewóz paliwa, ciężkiego sprzętu wojskowego), jak i transport personelu greckich sił zbrojnych w czasach pokoju. Kolej i TRAINOSE są również elementami o krytycznym znaczeniu w planach dotyczących transportu i masowej mobilizacji sporządzonych przez greckie siły zbrojne na wypadek kryzysu. Regularnie przeprowadzane są ćwiczenia szybkiej mobilizacji sprawdzające m. in. czas reakcji, a TRAINOSE odgrywa w tych ćwiczeniach kluczową rolę. W związku z tymi potrzebami TRAINOSE musi mieć przynajmniej [...] wagonów i [...] wagonów zbiornikowych dostępnych i gotowych do wykorzystania w każdym momencie.
- (96) TRAINOSE jest bardzo ważnym bezpośrednim i pośrednim pracodawcą w Grecji, gdzie ponad 99 % przedsiębiorstw to małe i średnie przedsiębiorstwa. Zatrudnia w pełnym wymiarze czasu pracy 655 pracowników posiadających znaczące zgromadzone doświadczenie w dziedzinie kolei i wiedzę fachową dotyczącą sektora kolejowego. Grecja już teraz ma jedną z najwyższych stóp bezrobocia w UE (23 %) i jeśli TRAINOSE miałoby zakończyć działalność, sytuacja ta z pewnością jeszcze uległaby pogorszeniu.
- (97) Zdaniem Grecji likwidacja TRAINOSE miałaby również negatywne konsekwencje dla dostawców tego przedsiębiorstwa. EESSTY, przedsiębiorstwo zajmujące się konserwacją taboru kolejowego, i OSE, zarządca infrastruktury kolejowej, musieliby się zmierzyć z niezwykle trudnymi i prawdopodobnie zniknęłyby z rynku. Obecnie EESSTY zatrudnia 416 pracowników, a około 100 % rocznych przychodów przedsiębiorstwa osiągniętych jest przez stosunki biznesowe z TRAINOSE. OSE zatrudnia 1 595 pracowników (1 396 w OSE i kolejnych 199 w ERGOSE, spółce zależnej OSE odpowiedzialnej za rozwój i modernizację infrastruktury kolejowej), a opłaty za dostęp do infrastruktury pobrane od TRAINOSE w 2015 r. stanowiły 86 % rocznych przychodów OSE z tytułu opłat za dostęp w danym roku. Ponadto negatywne skutki odczułoby również GAIABOSE, zarządca taboru i aktywów w postaci nieruchomości. Odbyłoby się to także ze szkodą dla szeregu prywatnych przedsiębiorstw, takich jak usługodawcy i wykonawcy usług sprzątania, cateringu i usług związanych ze sprzedażą biletów, spedytorów itd.
- (98) Ponadto Grecja przypomina, że budowa bezpiecznej, nowoczesnej i zintegrowanej sieci kolejowej jest jednym z priorytetów Unii. Zdaniem Grecji kolej to najbardziej przyjazny środowisku i najbezpieczniejszy środek transportu. Zatem pozostawienie Grecji zasadniczo bez żadnych linii kolejowych byłoby sprzeczne z wszystkimi wysiłkami podejmowanymi przez Unię w ciągu ostatnich lat zmierzającymi do zamiany ruchu drogowego na kolej oraz udoskonalenia unijnej sieci kolejowej. Zakończenie prac nad modernizacją infrastruktury kolejowej w ciągu następnych dwóch do trzech lat, w tym budowy i elektryfikacji nowych dwutorowych linii kolejowych wysokiej prędkości na większości obszaru sieci kolejowej, zapewni stworzenie warunków wymaganych do świadczenia bardziej wydajnych usług transportu kolejowego.
- (99) Grecja oznajmiła, że zatwierdzenie pomocy zgodnie z art. 107 ust. 3 lit. b) Traktatu byłoby też spójne z dotychczasową praktyką decyzyjną Komisji. W 1987 r. Komisja zatwierdziła pomoc w formie reorganizacji finansowej przedsiębiorstw w greckim sektorze publicznym, zauważając, że „dopuszczenie do likwidacji tak dużej części greckiego przemysłu miałoby poważne negatywne skutki dla pomyślnego przeprowadzenia programu oszczędnościowego” ⁽¹⁾. W przedmiotowej sprawie dopuszczenie do likwidacji TRAINOSE bez wątplenia wpłynęłoby negatywnie na szanse Grecji na poprawę jej sytuacji. W 1991 r. Komisja zatwierdziła także pomoc dla programu reform w Grecji ⁽²⁾, odnotowując, że program ten stanowił integralną część decyzji Rady 91/136/EWG ⁽³⁾, która dotyczyła naprawy greckiej gospodarki. Podobna sytuacja ma miejsce w przedmiotowej sprawie – restrukturyzacja sektora kolejowego stanowi część umowy o finansowanie między Grecją a trójką, która to umowa ma na celu naprawę greckiej gospodarki.
- (100) Dodatkowo Grecja zobowiązała się do podjęcia następujących środków w celu zapewnienia dalszego otwarcia greckiego rynku kolejowego:
- a) Do grudnia 2013 r. należało wykonać w pełni ustanowienie niezależnej instytucji zamawiającej do spraw zamówień publicznych na usługi w dziedzinie kolejowego przewozu osób zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007, która to instytucja nie byłaby częścią Ministerstwa Transportu, Organu ds. Bezpieczeństwa oraz Organu Regulacyjnego ds. Kolei.

⁽¹⁾ Decyzja Komisji 88/167/EWG z dnia 7 października 1987 r. w sprawie ustawy nr 1386/1983 dotyczącej pomocy przemysłowej udzielonej przez rząd Grecji (Dz.U. L 76 z 22.3.1988, s. 18).

⁽²⁾ Decyzja Komisji dotycząca pomocy państwa NN 11/91, nieopublikowana.

⁽³⁾ Decyzja Rady 91/136/EWG z dnia 4 marca 1991 r. dotycząca pożyczki wspólnotowej na rzecz Republiki Greckiej (Dz.U. L 66 z 13.3.1991, s. 22).

- b) Okres obowiązywania umowy z TRAINOSE o świadczenie usługi publicznej na kolejowy przewóz osób miał zostać przedłużony w terminie do końca kwietnia 2014 r. o maksymalnie pięć lat.
 - c) Przyszłe umowy o świadczenie usługi publicznej będą ponadto przyznawane przez niezależną instytucję zamawiającą w oparciu o procedurę przetargową na pakiety usług. W tym celu umowa o świadczenie usługi publicznej zostanie podzielona na pakiety usług, na które będą zawierane różne umowy o świadczenie usługi publicznej na okres nie dłuższy niż (5) pięć lat. Grecja gwarantuje, że każda z tych umów o świadczenie usługi publicznej zostanie po wygaśnięciu ponownie poddana procedurze przetargowej przez niezależną instytucję zamawiającą. Ramy prawne niezbędne dla zawierania umów o świadczenie usługi publicznej miały zostać przyjęte w 2013 r.
 - d) Uczestnikom pierwszych przetargów na umowy o świadczenie usługi publicznej zostaną udzielone istotne informacje na temat okresu obowiązywania nadchodzącej, przyznawanej w trybie bezpośrednim umowy z TRAINOSE o świadczenie usługi publicznej i będą oni mieli wystarczająco dużo czasu na przygotowanie ofert na tej podstawie.
 - e) Umowy dzierżawy odnoszące się do całego taboru, wykorzystywane w każdej umowie o świadczenie usługi publicznej, zostaną zsynchronizowane zarówno w kwestii okresu ich trwania, jaki i w kwestii umożliwienia wszelkiej realokacji taboru, jeżeli okaże się to niezbędne w wyniku zmiany tych umów o świadczenie usługi publicznej. Umowa dzierżawy między TRAINOSE i państwem miała zostać wstępnie zsynchronizowana z pięcioletnią (5) umową o świadczenie usługi publicznej, uwzględniając dodatkowy wariant przedłużenia tej umowy maksymalnie o okres pięciu lat. Umowy miały być przyznawane w oparciu o ceny rynkowe.
- (101) Zatem w opinii Grecji pomoc na rzecz TRAINOSE jest ważnym elementem w staraniach podejmowanych przez Grecję w celu przezwyciężenia najgorszego w jej historii kryzysu ekonomicznego i finansowego, a w związku z tym kwalifikuje się jako mająca na celu zaradzeniu poważnym zaburzeniom w gospodarce państwa członkowskiego.

6. WYCOFANIE ZGŁOSZENIA

- (102) Jak określono w sekcji 3, Grecja wycofała swoje zgłoszenie dotyczące podwyższenia kapitału własnego do 65 mln EUR (część środka 2) i przeniesienia pięciu terminali z OSE do TRAINOSE (środek 6).
- (103) Zgodnie z art. 10 rozporządzenia Rady (UE) 2015/1589 ⁽¹⁾ zainteresowane państwo członkowskie może wycofać zgłoszenie w odpowiednim czasie, zanim Komisja podejmie decyzję w sprawie pomocy. Zgodnie z art. 10 ust. 2 rozporządzenia (UE) 2015/1589, w przypadku gdy Komisja wszczęła formalne postępowanie wyjaśniające, Komisja musi zamknąć to postępowanie.
- (104) W związku z tym, że Grecja wycofała zgłoszenie i nie przeprowadzi ani podwyższenia kapitału do 65 mln EUR (część środka 2), ani przeniesienia terminali (środek 6), należy podjąć decyzję o zamknięciu formalnego postępowania wyjaśniającego na podstawie art. 108 ust. 2 Traktatu w odniesieniu do tych zgłoszonych środków.

7. OCENA

7.1. Istnienie pomocy w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu

- (105) Zgodnie z art. 107 ust. 1 Traktatu „[...] wszelka pomoc przyznawana przez państwo członkowskie lub przy użyciu zasobów państwowych w jakiegokolwiek formie, która zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji poprzez sprzyjanie niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów, jest niezgodna z rynkiem wewnętrznym w zakresie, w jakim wpływa na wymianę handlową między państwami członkowskimi”.
- (106) Kryteria ustanowione w art. 107 ust. 1 Traktatu mają charakter kumulacyjny. Aby zatem stwierdzić, że przedmiotowy środek stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, spełnione muszą zostać wszystkie wskazane poniżej warunki:
- a) beneficjent jest przedsiębiorstwem w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, co oznacza, że prowadzi działalność gospodarczą;
 - b) środek jest finansowany przy użyciu zasobów państwowych i można go przypisać państwu;
 - c) środek przynosi korzyść gospodarczą;
 - d) korzyść jest selektywna;
 - e) środek zakłóca lub grozi zakłóceniem konkurencji i może wpływać na handel między państwami członkowskimi.

⁽¹⁾ Rozporządzenie Rady (UE) 2015/1589 z dnia 13 lipca 2015 r. ustanawiające szczegółowe zasady stosowania art. 108 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (Dz.U. L 248 z 24.9.2015, s. 9).

7.1.1. Działalność gospodarcza i pojęcie przedsiębiorstwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu

- (107) Zgodnie z utrwalonym orzecznictwem Komisja musi najpierw ustalić, kto będzie beneficjentem środków poddanych ocenie. Art. 107 ust. 1 Traktatu odnosi się do pojęcia przedsiębiorstwa przy określaniu beneficjenta pomocy.
- (108) Komisja uważa, że poprzez świadczenie usług związanych z przewozem osób i transportem towarowym za wynagrodzeniem TRAINOSE prowadzi działalność gospodarczą. Dlatego też w odniesieniu do całego okresu, w którym dane środki pomocy były lub będą przyznawane, TRAINOSE należy uznać za przedsiębiorstwo w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

7.1.2. Środek 1: Umorzenie długu

7.1.2.1. Zasoby państwowe i możliwość przypisania środka państwu

- (109) Aby dany środek stanowił pomoc państwa, musi być finansowany z zasobów państwowych i musi istnieć możliwość przypisania państwu decyzji o przyznaniu tego środka ⁽¹⁾.
- (110) OSE dokona umorzenia długów na podstawie wspólnej decyzji ministerialnej zawartej zgodnie z art. 13 ust. 1 greckiej ustawy 3891/2010.
- (111) W wyroku w sprawie Stardust Marine ⁽²⁾ Trybunał Sprawiedliwości orzekł, że zasoby przedsiębiorstwa będącego przedsiębiorstwem prawa prywatnego, którego udziały są w większości własnością publiczną, stanowią zasoby państwowe.
- (112) OSE należy w całości do państwa greckiego. W związku z tym niewątpliwie jest ono przedsiębiorstwem publicznym w rozumieniu art. 2 lit. b) dyrektywy Komisji 2006/111/WE ⁽³⁾. Ponieważ OSE jest przedsiębiorstwem publicznym, jego zasoby stanowią zasoby państwowe.
- (113) W odniesieniu do możliwości przypisania środka państwu w wyroku w sprawie Stardust Marine Trybunał Sprawiedliwości orzekł ponadto, że fakt, iż państwo lub jednostka państwowa jest jedynym udziałowcem lub udziałowcem większościowym danego przedsiębiorstwa, nie wystarcza, aby uznać, że przekazanie zasobów przez to przedsiębiorstwo można przypisać udziałowcom publicznym ⁽⁴⁾. W opinii Trybunału Sprawiedliwości nawet jeśli państwo jest w stanie kontrolować przedsiębiorstwo publiczne i wywierać dominujący wpływ na jego operacje, nie można automatycznie zakładać, że w konkretnym przypadku taka kontrola jest faktycznie sprawowana, ponieważ przedsiębiorstwo publiczne może również działać z większą lub mniejszą niezależnością, zgodnie z pozostawionym mu przez państwo stopniem autonomii.
- (114) Komisja zauważa, że OSE dokona umorzenia długu na podstawie wspólnej decyzji ministerialnej, która nakazuje przedsiębiorstwu umorzenie długu TRAINOSE.
- (115) W związku z tym Komisja uważa, że umorzenie długu wiąże się z wykorzystaniem zasobów państwowych, o którym również decyduje państwo greckie i które można przypisać państwu greckiemu.

7.1.2.2. Korzyść gospodarcza

- (116) Korzyść w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu oznacza każdą korzyść gospodarczą, której dane przedsiębiorstwo nie uzyskałoby w normalnych warunkach rynkowych, tj. bez interwencji państwa ⁽⁵⁾. Znaczenie ma wyłącznie wpływ środka na przedsiębiorstwo, a nie przyczyna czy cel interwencji państwa. ⁽⁶⁾
- (117) W przedmiotowej sprawie Grecja umorzy długi w wysokości 748,6 mln EUR, które są bezpośrednio związane z działalnością kolejową TRAINOSE. Żaden rozsądny podmiot działający w warunkach gospodarki rynkowej nie anulowałby tak poważnych zobowiązań, nie otrzymując żadnego wynagrodzenia. Dzięki uwolnieniu TRAINOSE od zobowiązania prawnego do obsługi i w końcowym efekcie spłaty tego długu środek skutecznie zapewni

⁽¹⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 16 maja 2002 r., Francja/Komisja („Stardust Marine”), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294.

⁽²⁾ Sprawa Stardust Marine, pkt 51 i nast.

⁽³⁾ Dyrektywa Komisji 2006/111/WE z dnia 16 listopada 2006 r. w sprawie przejrzystości stosunków finansowych między państwami członkowskimi a przedsiębiorstwami publicznymi, a także w sprawie przejrzystości finansowej wewnątrz określonych przedsiębiorstw (Dz.U. L 318 z 17.11.2006, s. 17).

⁽⁴⁾ Sprawa Stardust Marine, pkt 51 i nast.

⁽⁵⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 11 lipca 1996 r., Syndicat français de l'Express international (SFEI) i inni/La Poste i inni, C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, pkt 60; wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 29 kwietnia 1999 r., Królestwo Hiszpanii/Komisja Wspólnot Europejskich, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, pkt 41; wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 16 maja 2002 r., Francja/Komisja („Stardust Marine”), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, pkt 69.

⁽⁶⁾ Wyrok Trybunału z dnia 2 lipca 1974 r., Republika Włoska/Komisja Wspólnot Europejskich, C-173/73, ECLI:EU:C:1974:71, pkt 13.

TRAINOSE dodatkowe fundusze, które przedsiębiorstwo może wykorzystać do celów działalności komercyjnej lub inwestycji i poprawić swoje wskaźniki finansowe, co z kolei mogłoby potencjalnie obniżyć przyszłe koszty finansowania zewnętrznego lub poprawić dostęp do finansowania rynkowego. Umorzenie długu ma zatem na celu zapewnienie TRAINOSE korzyści gospodarczej, której nie można w żaden inny sposób uzyskać na warunkach rynkowych.

- (118) Grecja stwierdziła, że umorzenie długu TRAINOSE wobec OSE wiąże się z rekompensatą z tytułu wypełniania obowiązku użyteczności publicznej.
- (119) Jeżeli chodzi o przyznanie korzyści gospodarczej poprzez rekompensatę kosztów poniesionych w celu wypełnienia obowiązku użyteczności publicznej, w wyroku w sprawie Altmark Trybunał jednoznacznie stwierdził, że przyznanie korzyści można wykluczyć, jeżeli spełnione są równocześnie cztery następujące warunki ⁽¹⁾:
- a) Po pierwsze, przedsiębiorstwo będące beneficjentem powinno być rzeczywiście obciążone wykonaniem zobowiązań do świadczenia usług publicznych i zobowiązania te powinny być jasno określone.
 - b) Po drugie, parametry, na których podstawie obliczona jest rekompensata, muszą być wcześniej ustalone w obiektywny i przejrzysty sposób.
 - c) Po trzecie, rekompensata nie może przekraczać kwoty niezbędnej do pokrycia całości lub części kosztów poniesionych w celu wykonania zobowiązań do świadczenia usług publicznych, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz rozsądnego zysku.
 - d) Po czwarte, jeżeli wybór przedsiębiorstwa, któremu ma zostać powierzony wykonywanie zobowiązań do świadczenia usług publicznych, nie został w danym przypadku dokonany w ramach procedury udzielania zamówień publicznych, pozwalającej na wyłonienie kandydata zdolnego do świadczenia tych usług po najniższym koszcie dla społeczności, poziom koniecznej rekompensaty powinien zostać ustalony na podstawie analizy kosztów, jakie przeciętne przedsiębiorstwo, prawidłowo zarządzane i wyposażone w środki odpowiednio do tego, by móc uczynić zadość wymogom stawianym usługom publicznym, poniosłoby na wykonanie takich zobowiązań, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz rozsądnego zysku osiąganego przy wypełnianiu tych zobowiązań.
- (120) Po pierwsze, Komisja zauważa, że Grecja nie dostarczyła jej żadnego aktu powierzenia związanego z okresem objętym badaniem (tj. 2007–2010). Art. 7 greckiej ustawy 674/1970 odnosi się jedynie do możliwości złożenia przez przewoźnika wniosku o zawarcie umowy finansowej wówczas, gdy zostaje nałożony obowiązek obsługi nowych tras lub utrzymania obsługi istniejących tras, co skutkuje działalnością przynoszącą straty lub przedłużeniem takiej działalności. Ponadto zgodnie z art. 20 greckiej ustawy 674/1970 wszelkie straty wynikające z obowiązku świadczenia usług po określonej cenie reguluje umowa finansowa. Zgodnie z art. 18 greckiej ustawy 674/1970 tego rodzaju umowa finansowa reguluje również stosunki finansowe między przewoźnikiem kolejowym (w tamtym czasie OSE) a państwem greckim oraz zawiera warunki rekompensaty wypłacanej w celu pokrycia ewentualnych strat poniesionych w związku z eksploatacją w okresie nieprzekraczającym 13 lat od daty ratyfikacji obojętnej umowy. W okresie objętym badaniem żadna tego typu umowa nie została zawarta między przewoźnikiem a państwem greckim, co zostało potwierdzone przez Grecję. Wynika z tego, że w stosunku do przedsiębiorstwa TRAINOSE nie sformułowano jasno określonych zobowiązań w odniesieniu do świadczenia usług publicznych i rekompensaty w badanym okresie 2007–2010. W związku z tym środek 1 nie spełnia pierwszego warunku określonego w wyroku w sprawie Altmark.
- (121) Po drugie, nawet jeżeli zgodnie z grecką ustawą nr 2671/1998 przewoźnikowi kolejowemu (w tamtym czasie OSE) zostałyby powierzone obowiązki świadczenia usługi publicznej oraz obsługa określonych tras po określonej cenie, zobowiązania państwa greckiego do zapewnienia rekompensaty na rzecz przewoźnika kolejowego obejmowałyby ograniczony okres – do dnia 31 grudnia 2007 r., co wyraźnie wskazano w art. 9.5 ustawy.
- (122) Po trzecie, Komisja zauważa, że nie ustalono wcześniej parametrów obliczenia rekompensaty. Poziom przewidywanej rekompensaty został określony wyłącznie w oparciu o obliczenia *ex post* na podstawie szacunków finansowych TRAINOSE dokonanych po restrukturyzacji przedsiębiorstwa. Komisja stwierdza zatem, że parametry, na podstawie których Grecja obliczyła domniemany niedobór rekompensaty, nie zostały wcześniej ustalone, w związku z czym w odniesieniu do środka 1 nie spełniono również drugiego warunku określonego w wyroku w sprawie Altmark.
- (123) Uwzględniając kumulacyjny charakter warunków określonych w wyroku w sprawie Altmark, Komisja nie musi badać, czy w przedmiotowej sprawie spełnione zostały dwa pozostałe warunki.
- (124) Komisja stwierdza zatem, że decyzja Grecji o umorzeniu zobowiązań TRAINOSE przyniesie przedsiębiorstwu korzyść gospodarczą w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

⁽¹⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 24 lipca 2003 r., Altmark Trans, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, pkt 87–95.

7.1.2.3. Selektowność

- (125) Aby środek pomocy państwa został objęty zakresem art. 107 ust. 1 Traktatu, musi sprzyjać „niektórym przedsiębiorstwom lub produkcji niektórych towarów”. W związku z tym jedynie te środki, które przynoszą korzyść przedsiębiorstwom w sposób selektywny, wchodzą w zakres pojęcia pomocy państwa. Na umorzeniu długu skorzysta wyłącznie TRAINOSE i nie będzie ono dostępne dla innych greckich przedsiębiorstw w ramach ogólnego środka polityki gospodarczej, w związku z czym środek jest selektywny w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

7.1.2.4. Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową

- (126) Komisja musi zbadać, czy środek zakłóca konkurencję lub grozi jej zakłóceniem i może mieć wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi. Zakłada się, że do zakłócenia konkurencji w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu dochodzi za każdym razem, gdy państwo przyznaje korzyść finansową przedsiębiorstwu w sektorze zliberalizowanym, w którym istnieje lub mogłaby istnieć konkurencja ⁽¹⁾.
- (127) Gdy pomoc przyznana przez państwo członkowskie wzmacnia pozycję przedsiębiorstwa w stosunku do pozycji innych przedsiębiorstw konkurujących w ramach handlu wewnątrzunijnego, należy uznać, że pomoc wywiera wpływ na te przedsiębiorstwa ⁽²⁾. Wystarczy, że beneficjent pomocy konkuruje z innymi przedsiębiorstwami na rynkach otwartych na konkurencję ⁽³⁾.
- (128) Unijny rynek kolejowego transportu towarowego został po raz pierwszy otwarty dla konkurencji w ramach transeuropejskiej sieci transportu kolejowego towarów w dniu 15 marca 2003 r. za pośrednictwem pierwszego pakietu kolejowego ⁽⁴⁾. W ramach drugiego pakietu kolejowego w dniu 1 stycznia 2006 r. zliberalizowano cały międzynarodowy transport towarowy, a w dniu 1 stycznia 2007 r. – krajowy kolejowy transport towarowy ⁽⁵⁾. Wiele państw członkowskich jednostronnie zliberalizowało jednak swoje rynki krajowe przed tą datą.
- (129) Jeżeli chodzi o przewóz osób, za pośrednictwem trzeciego pakietu kolejowego w dniu 1 stycznia 2010 r. otwarto rynek międzynarodowego przewozu osób ⁽⁶⁾. Chociaż otwarcie rynku dotyczy jedynie usług międzynarodowych, obejmuje ono działalność prowadzoną przez beneficjentów na tych liniach. W każdym razie, jak orzekł Trybunał w wyroku w sprawie Altmark, fakt prowadzenia przez przedsiębiorstwo transportowe działalności tylko w jednym państwie członkowskim nie wyklucza możliwości zakłócenia handlu wewnątrzunijnego przez pomoc ⁽⁷⁾. W tym względzie należy zauważyć, że od 1995 r. wiele państw członkowskich jednostronnie otworzyło swój rynek kolejowego przewozu osób oraz że wszelka korzyść przyznana w jednym państwie członkowskim przedsiębiorstwu prowadzącemu działalność w zakresie transportu kolejowego może ograniczyć możliwość prowadzenia wymiany handlowej na tym rynku geograficznym przez konkurenta z innego państwa członkowskiego.

⁽¹⁾ Wyrok Sądu z dnia 15 czerwca 2000 r., Alzetta i in./Komisja, T-298/97, ECLI:EU:T:2000:151, pkt 141–147.

⁽²⁾ Zob. w szczególności wyrok Trybunału z dnia 17 września 1980 r., Philip Morris/Komisja, C-730/79, ECLI:EU:C:1980:209, pkt 11; wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 22 listopada 2001 r., Ferring, C-53/00, ECLI:EU:C:2001:627, pkt 21; wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 29 kwietnia 2004 r., Włochy/Komisja, C-372/97, ECLI:EU:C:2004:234, pkt 44.

⁽³⁾ Wyrok Sądu z dnia 30 kwietnia 1998 r., Het Vlaamse Gewest/Komisja, T-214/95, ECLI:EU:T:1998:77.

⁽⁴⁾ Dyrektywa 2001/12/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniająca dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 1), dyrektywa 2001/13/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym (Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 26), dyrektywa 2001/14/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 26 lutego 2001 r. w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz przyznawanie świadectw bezpieczeństwa (Dz.U. L 75 z 15.3.2001, s. 29).

⁽⁵⁾ Rozporządzenie (WE) nr 881/2004 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. ustanawiające Europejską Agencję Kolejową (Rozporządzenie w sprawie Agencji) (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 1), dyrektywa 2004/49/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. w sprawie bezpieczeństwa kolei wspólnotowych oraz zmieniająca dyrektywę Rady 95/18/WE w sprawie przyznawania licencji przedsiębiorstwom kolejowym, oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej oraz certyfikację w zakresie bezpieczeństwa (Dyrektywa w sprawie bezpieczeństwa kolei) (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 44), dyrektywa 2004/50/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniająca dyrektywę Rady 96/48/WE w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei dużych prędkości dyrektywę 2001/16/WE Parlamentu Europejskiego i Rady w sprawie interoperacyjności transeuropejskiego systemu kolei konwencjonalnej (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 114) i dyrektywa 2004/51/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 29 kwietnia 2004 r. zmieniająca dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych (Dz.U. L 164 z 30.4.2004, s. 164).

⁽⁶⁾ W 2007 r. przyjęto trzeci pakiet obejmujący rozporządzenie (WE) nr 1370/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące usług publicznych w zakresie kolejowego i drogowego transportu pasażerskiego oraz uchylające rozporządzenia Rady (EWG) nr 1191/69 i (EWG) nr 1107/70 (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 1), rozporządzenie (WE) nr 1371/2007 Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. dotyczące praw i obowiązków pasażerów w ruchu kolejowym (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 14), dyrektywę 2007/58/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. zmieniającą dyrektywę Rady 91/440/EWG w sprawie rozwoju kolei wspólnotowych oraz dyrektywę 2001/14/WE w sprawie alokacji zdolności przepustowej infrastruktury kolejowej i pobierania opłat za użytkowanie infrastruktury kolejowej (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 44) oraz dyrektywę 2007/59/WE Parlamentu Europejskiego i Rady z dnia 23 października 2007 r. w sprawie przyznawania uprawnień maszynistom prowadzącym lokomotywy i pociągi w obrębie systemu kolejowego Wspólnoty (Dz.U. L 315 z 3.12.2007, s. 51).

⁽⁷⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 24 lipca 2003 r. Altmark Trans i Regierungspräsidium Magdenburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, pkt 77–81.

- (130) W tym przypadku przedsiębiorstwo TRAINOSE świadczy usługi, konkurując z pozostałymi przedsiębiorstwami świadczącymi usługi transportowe na rynku wewnętrznym, a niektóre z tych usług mają charakter transgraniczny. Selektywna korzyść gospodarcza przyznana przedsiębiorstwu TRAINOSE w ramach planowanego umorzenia długu wzmacnia zatem jego pozycję gospodarczą, ponieważ zwolni tego przewoźnika kolejowego ze spłaty długów zaciągniętych w latach 2007–2010. W rezultacie TRAINOSE będzie świadczyć usługi transportu kolejowego na rynku wewnętrznym, nie pokrywając wszystkich odpowiednich kosztów inwestycji lub kosztów operacyjnych.
- (131) Komisja stwierdza, że środek zakłóci konkurencję na rynku wewnętrznym lub będzie groził jej zakłóceniem i może wpłynąć na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

7.1.2.5. Wniosek

- (132) W świetle powyższych ustaleń Komisja stwierdza, że środek w postaci umorzenia długu, który Grecja planuje wdrożyć, stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

7.1.3. Środek 2: Podwyższenie kapitału własnego

7.1.3.1. Zasoby państwowe i możliwość przypisania środka państwu

- (133) Jak stwierdzono w motywie 109, dany środek musi być finansowany z zasobów państwowych i musi istnieć możliwość przypisania państwu decyzji o przyznaniu tego środka.
- (134) Podwyższenie kapitału własnego zostało sfinansowane bezpośrednio przez państwo greckie, a decyzję w tej sprawie podjął Międzyresortowy Komitet ds. Przedsiębiorstw i Organizacji Publicznych reprezentujący greckie władze centralne.
- (135) Podwyższenie kapitału własnego wiąże się zatem z wykorzystaniem zasobów państwowych, o którym również zadecydowało państwo greckie i które można było przypisać państwu greckiemu.

7.1.3.2. Korzyść gospodarcza

- (136) Grecja twierdziła, że podwyższenie kapitału własnego nie przynosi żadnej nieuzasadnionej korzyści gospodarczej przedsiębiorstwu TRAINOSE, gdyż każdy inwestor prywatny w podobnej sytuacji do tej, w której znalazła się Grecja, podjąłby decyzję o dalszych inwestycjach w przedsiębiorstwo w celu utrzymania swojej obecnej inwestycji i nie dążyłby do likwidacji przedsiębiorstwa. Grecja oczekiwała, że podwyższenie kapitału własnego, prowadzące do restrukturyzacji a następnie prywatyzacji TRAINOSE, umożliwiłoby państwu odzyskanie dużej części dokonanej inwestycji i uniknięcie negatywnych skutków dla OSE.
- (137) Aby ustalić, czy inwestycja Grecji przynosi korzyść TRAINOSE, konieczna jest ocena, czy w podobnych okolicznościach inwestor prywatny porównywalnej wielkości, działający w normalnych warunkach gospodarki rynkowej (podmiot działający w warunkach gospodarki rynkowej, test prywatnego inwestora), byłby skłonny dokonać przedmiotowej inwestycji ⁽¹⁾.
- (138) Grecja twierdziła, że decyzję o dokonaniu zastrzyku kapitałowego na rzecz TRAINOSE podjęła w celu uniknięcia upadku jedyne go przewoźnika kolejowego w Grecji oraz jakichkolwiek efektów zewnętrznych wobec całej greckiej gospodarki.
- (139) Przy przeprowadzaniu testu prywatnego inwestora należy jednak pominąć wszelkie aspekty, które odnoszą się wyłącznie do roli państwa członkowskiego jako organu publicznego (np. związane z polityką społeczną, regionalną lub sektorową) ⁽²⁾. Innymi słowy, jeżeli interwencja państwa wynika z przyczyn związanych z polityką publiczną, na przykład ze względu na rozwój społeczny lub regionalny powodujący zwiększenie strat lub

⁽¹⁾ Zob. np. wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 21 marca 1990 r., Belgia/Komisja („Tubemeuse”), C-142/87, ECLI:EU: C:1990:125, pkt 29; wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 21 marca 1991 r., Włochy/Komisja („ALFA Romeo”), C-305/89, ECLI:EU: C:1991:142, pkt 18 i 19; wyrok Sądu z dnia 30 kwietnia 1998 r., Cityflyer Express/Komisja, T-16/96, ECLI:EU: C:1998:78, pkt 51; wyrok Sądu z dnia 21 stycznia 1999 r., Neue Maxhütte Stahlwerke i Lech-Stahlwerke/Komisja, sprawy połączone T-129/95, T-2/96 i T-97/96, ECLI:EU: T:1999:7, pkt 104; wyrok Sądu z dnia 6 marca 2003 r., Westdeutsche Landesbank Girozentrale i Land Nordrhein-Westfalen/Komisja, sprawy połączone T-228/99 i T-233/99, ECLI:EU: T:2003:57.

⁽²⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 5 czerwca 2012 r., Komisja/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, pkt 79, 80 i 81; wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 10 lipca 1986 r., Belgia/Komisja, 234/84, ECLI:EU:C:1986:302, pkt 14; wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 10 lipca 1986 r., Belgia/Komisja, 40/85, ECLI:EU:C:1986:305, pkt 13; wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 14 września 1994 r., Hiszpania/Komisja, sprawy połączone C-278/92–C-280/92, ECLI:EU:C:1994:325, pkt 22; wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 28 stycznia 2003 r., Niemcy/Komisja, C-334/99, ECLI:EU:C:2003:55, pkt 134; wyrok Sądu z dnia 6 marca 2003 r., Westdeutsche Landesbank Girozentrale i Land Nordrhein-Westfalen/Komisja, sprawy połączone T-228/99 i T-233/99, ECLI:EU: T:2003:57; wyrok Sądu z dnia 24 września 2008 r., Kahla Thüringen Porzellan/Komisja, T-20/03, ECLI:EU:T:2008:395; wyrok Sądu z dnia 17 października 2002 r., Linde/Komisja, T-98/00, ECLI:EU:T:2002:248.

ograniczenie zysków spółki holdingowej, zachowanie państwa, mimo że jest racjonalne z punktu widzenia polityki publicznej, może jednocześnie obejmować takie aspekty, których prywatny inwestor w normalnych warunkach by nie uwzględnił lub nawet które by odrzucił, gdyby ograniczały oczekiwany zwrot z inwestycji w spółkę holdingową. Komisja jest zatem zdania, że na potrzeby testu prywatnego inwestora w odniesieniu do podwyższenia kapitału własnego konieczne jest pominięcie negatywnych efektów zewnętrznych wobec greckiej gospodarki, czy też faktu, że TRAINOSE jest jedynym przewoźnikiem kolejowym w Grecji.

- (140) Grecja stwierdziła również, że już w 2009 r. przewidywano już restrukturyzację przedsiębiorstwa TRAINOSE celem jego prywatyzacji, w związku z czym mogła oczekiwać w rozsądnym terminie możliwego do zaakceptowania zwrotu z wniesionego kapitału. Ponadto Grecja podkreśliła, że krótkotrwałe niższe stopy zwrotu byłyby możliwe do zaakceptowania przez obecnego inwestora.
- (141) Ocena, czy interwencja państwa jest zgodna z warunkami rynkowymi, musi zostać przeprowadzona na zasadzie *ex ante*, z uwzględnieniem informacji dostępnych w momencie podejmowania decyzji w sprawie interwencji ⁽¹⁾. Każdy ostrożny inwestor prywatny przeprowadziłby w normalnych warunkach własną ocenę *ex ante* strategii i perspektyw finansowych projektu ⁽²⁾. Nie wystarczy oparcie się na szacunkach ekonomicznych *ex post* prowadzących do retrospektywnego ustalenia, że inwestycja dokonana przez odnośne państwo członkowskie była rzeczywiście zyskowna ⁽³⁾.
- (142) Ocena ekonomiczna na podstawie ogólnie przyjętej standardowej metody oceny ⁽⁴⁾ musi być oparta na dostępnych, obiektywnych, możliwych do zweryfikowania i wiarygodnych danych ⁽⁵⁾, które powinny być wystarczająco szczegółowe i powinny odzwierciedlać sytuację gospodarczą w czasie, w którym podjęto decyzję o przeprowadzeniu transakcji, z uwzględnieniem poziomu ryzyka i przyszłych oczekiwań. Powszechnie przyjęta standardowa metoda określania stopy zwrotu z inwestycji (w ujęciu rocznym) polega na obliczaniu wewnętrznej stopy zwrotu (IRR) ⁽⁶⁾. Można również ocenić decyzję inwestycyjną na podstawie wartości bieżącej netto (NPV) ⁽⁷⁾, która w większości przypadków daje wyniki równoważne wewnętrznej stopie zwrotu.
- (143) Zanim Międzyresortowy Komitet ds. Przedsiębiorstw i Organizacji Publicznych w 2009 r. podjął decyzję o dokonaniu zastrzyku kapitału własnego w wysokości 60 mln EUR, Grecja nie przeprowadziła żadnej oceny rentowności dotyczącej oczekiwanej stopy zwrotu z wykorzystaniem jednej z powszechnie przyjętych standardowych metod oceny albo dowolnej innej metody. Grecja nie przedstawiła żadnych udokumentowanych informacji świadczących o przyszłej rentowności z punktu widzenia akcjonariusza na poparcie decyzji o dokonaniu zastrzyku kapitałowego na rzecz TRAINOSE. Żaden dokument nie zawiera jakiegokolwiek objaśnienia ani obliczenia wynagrodzenia kapitału na rzecz akcjonariusza TRAINOSE, ani też wzrostu wartości udziału Grecji w kapitale własnym po zastrzyku kapitałowym. Komisja zauważa, że z prognoz zysków i strat TRAINOSE wynika jedynie, że oczekiwano przywrócenia rentowności przedsiębiorstwa w 2011 r. Co więcej, nawet oczekiwany poziom rentowności osiągnięty do 2013 r. (14 mln EUR) jest niewystarczający, aby zrekompensować oczekiwaną stratę TRAINOSE na rok 2011 r. (-165 mln EUR).
- (144) Ponadto Grecja nie przeprowadziła oceny perspektyw prywatyzacji TRAINOSE ani nie określiła w ujęciu ilościowym oczekiwanych zysków z prywatyzacji. Komisja zauważa, że w momencie podjęcia nieodwracalnej decyzji o podwyższeniu kapitału własnego (tj. w 2009 r.) mogły istnieć jedynie niekonkretne plany prywatyzacji przedsiębiorstwa, nie opublikowano jednak jeszcze żadnego pełnomocnictwa do prywatyzacji, nie przedstawiono żadnych wiążących ofert i nadal nie było jasne, czy prywatyzacja w ogóle zakończyłaby się powodzeniem. Przedsiębiorstwo TRAINOSE zostało włączone do greckiego programu prywatyzacji dopiero w 2010 r. ⁽⁸⁾, a w praktyce dopiero w 2013 r. Grecja podjęła decyzję o realizacji prywatyzacji przedsiębiorstwa ⁽⁹⁾. Żaden inwestor nie przedstawił jednak wiążącej oferty, a proces prywatyzacji musiał zostać wznowiony w 2016 r. i doprowadził do oczekiwanej prywatyzacji w 2017 r.
- (145) Analizując zgodność transakcji z warunkami rynkowymi, należy uwzględnić istnienie wcześniejszego zaangażowania ekonomicznego danego podmiotu publicznego wobec przedsiębiorstwa ⁽¹⁰⁾. Wcześniejsze zaangażowanie należy rozpatrywać do celów testu prywatnego inwestora w ramach scenariuszy alternatywnych. Na

⁽¹⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 5 czerwca 2012 r., Komisja/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, pkt 83, 84, 85 i 105; wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 16 maja 2002 r., Francja/Komisja (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, pkt 71 i 72; wyrok Sądu z dnia 30 kwietnia 1998 r., Cityflyer Express/Komisja, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, pkt 76.

⁽²⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 5 czerwca 2012 r., Komisja/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, pkt 82–85 i 105.

⁽³⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 5 czerwca 2012 r., Komisja/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, pkt 85.

⁽⁴⁾ Zob. wyrok Sądu z dnia 29 marca 2007 r., Scott/Komisja, T-366/00, ECLI:EU:T:2007:99, pkt 134 oraz wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 16 grudnia 2010 r., Seydaland Vereinigte Agrarbetriebe, C-239/09, ECLI:EU:C:2010:778, pkt 39.

⁽⁵⁾ Zob. wyrok Sądu z dnia 16 września 2004 r., Valmont Nederland BV/Komisja, T-274/01, ECLI:EU:T:2004:266, pkt 71.

⁽⁶⁾ Wewnętrzna stopa zwrotu nie jest oparta na przychodach księgowych w danym roku, ale uwzględnia strumień przyszłych przepływów pieniężnych, które inwestor spodziewa się otrzymać przez cały okres istnienia inwestycji. Jest ona definiowana jako stopa dyskontowa, dla której wartość bieżąca netto strumienia przepływów pieniężnych wynosi zero.

⁽⁷⁾ Wartość bieżąca netto (NPV) stanowi różnicę między dodatnimi i ujemnymi przepływami pieniężnymi w całym okresie istnienia inwestycji, dyskontowaną według odpowiedniej stopy zwrotu (koszt kapitału).

⁽⁸⁾ Zob. motyw 14.

⁽⁹⁾ Zob. motyw 15.

⁽¹⁰⁾ Zob. wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 3 kwietnia 2014 r., ING Groep NV, C-224/12 P, ECLI:EU:C:2014:213, pkt 29–37.

przykład w przypadku interwencji kapitałowej lub dotyczącej zadłużenia w odniesieniu do przedsiębiorstwa publicznego znajdującego się w trudnej sytuacji należy porównać oczekiwaną stopę zwrotu z takiej inwestycji z oczekiwaną stopą zwrotu w ramach scenariusza alternatywnego polegającego na likwidacji spółki. W przypadku gdy likwidacja przyniesie większe zyski lub mniejsze straty, ostrożny inwestor prywatny wybrałby tę opcję ⁽¹⁾.

- (146) Przed podwyższeniem kapitału własnego Grecja nie przeprowadziła oceny perspektyw zysków z hipotetycznej likwidacji TRAINOSE. Komisja odnotowuje, że dnia 31 grudnia 2008 r. wartość księgowa aktywów TRAINOSE była równa kwocie 104 mln EUR, a wartość zadłużenia przedsiębiorstwa wynosiła 376 mln EUR. W związku z tym w hipotetycznym scenariuszu zakładającym likwidację nie byłoby prawdopodobne, aby Grecja jako akcjonariusz TRAINOSE uzyskała korzyść w postaci jakiegokolwiek zwrotu. W rezultacie w świetle prawa Grecja nie ponosiłaby żadnej odpowiedzialności oprócz odpowiedzialności za stratę swojego udziału w spółce, bez dalszych inwestycji w przedsiębiorstwo.
- (147) Niezależnie od społecznej i politycznej presji, którą spowodowałaby decyzja o dopuszczeniu wszczęcia przez TRAINOSE procedury likwidacyjnej, Komisja podtrzymuje opinię, że inwestor prywatny w podobnej sytuacji nie poniósłby kosztów, gdyż państwo greckie jest jedynym akcjonariuszem TRAINOSE. W takich okolicznościach z podwyższeniem kapitału wiązałyby się wyłącznie strata po stronie państwa greckiego, na którą prywatny inwestor nie wyraziłby zgody.
- (148) W związku z tym Komisja uznaje, że decyzja o podwyższeniu kapitału własnego TRAINOSE o 60 mln EUR przyniosła korzyść gospodarczą przedsiębiorstwu TRAINOSE, której nie uzyskałoby ono w normalnych warunkach rynkowych.

7.1.3.3. Selektywność

- (149) Podwyższenie kapitału własnego przyniosło korzyść wyłącznie przedsiębiorstwu TRAINOSE i nie stanowiło elementu szerszego środka ogólnej polityki gospodarczej dostępnego dla greckich przedsiębiorstw. Korzyść ta ma zatem charakter selektywny w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

7.1.3.4. Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową

- (150) Z powodów określonych w sekcji 7.1.2.4 podwyższenie kapitału własnego zakłóciło konkurencję lub groziło jej zakłóceniem na rynku wewnętrznym, a także mogło mieć wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

7.1.3.5. Wniosek

- (151) W świetle powyższych ustaleń Komisja stwierdza, że środek w postaci podwyższenia kapitału własnego w wysokości 60 mln EUR wdrożony w 2009 r. stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

7.1.4. Środek 3: Roczne dotacje na rzecz TRAINOSE w latach 2011–2013

7.1.4.1. Zasoby państwowe i możliwość przypisania środka państwu

- (152) Roczne dotacje na rzecz TRAINOSE w latach 2011–2013 zostały przyznane bezpośrednio z budżetu państwa greckiego, a zatem środek ten wiąże się z wykorzystaniem zasobów państwowych, o którym również zdecydowało państwo i które można w związku z tym przypisać państwu.

7.1.4.2. Korzyść gospodarcza

- (153) Grecja utrzymywała, że roczne dotacje na rzecz TRAINOSE w latach 2011–2013 obejmowały rekompensatę z tytułu wypełniania obowiązku świadczenia usługi publicznej.
- (154) W związku z wytycznymi udzielonymi przez Trybunał Sprawiedliwości w wyroku w sprawie Altmark ⁽²⁾ Komisja odnotowuje, że umowa o obowiązku świadczenia usługi publicznej na lata 2011–2013 nie została zawarta w wyniku procedury przetargowej.

⁽¹⁾ Zob. wyrok Sądu z dnia 12 grudnia 2000 r., Alitalia/Komisja, T-296/97, ECLI:EU:T:2000:289 lub wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 24 stycznia 2013 r., Frucona/Komisja, C-73/11 P, ECLI:EU:C:2013:32, pkt 79 i 80.

⁽²⁾ Zob. motyw 119.

- (155) Jeżeli obowiązek świadczenia usługi publicznej nie zostaje ustanowiony w drodze postępowania o udzielenie zamówienia, poziom koniecznej rekompensaty musi zostać ustalony na podstawie analizy kosztów, jakie przeciętne przedsiębiorstwo, prawidłowo zarządzane i wyposażone w środki odpowiednie do tego, by móc uczynić zadość wymogom stawianym usługom publicznym, poniosłoby na wykonanie takich zobowiązań, przy uwzględnieniu związanych z nimi przychodów oraz rozsądnego zysku osiąganego przy wypełnianiu tych zobowiązań.
- (156) Komisja zauważa, że w momencie zawarcia umowy o obowiązku świadczenia usługi publicznej w 2011 r. przedsiębiorstwo TRAINOSE znajdowało się w trudnej sytuacji finansowej, a kosztów, które ponosiło, nie można było uznać za koszty ponoszone przez przeciętne przedsiębiorstwo, prawidłowo zarządzane i wyposażone w środki odpowiednie do tego, aby sprostać wymogom związanym ze świadczeniem usługi publicznej. Rekompensata z tytułu obowiązku świadczenia usługi publicznej za lata 2011–2013 opierała się na szacunkach określonych w planie restrukturyzacji TRAINOSE bez oceny scenariusza alternatywnego zakładającego koszty ponoszone przez przeciętne przedsiębiorstwo, prawidłowo zarządzane i wyposażone w środki odpowiednie do tego, aby faktycznie sprostać wymogom związanym ze świadczeniem usługi publicznej. W związku z tym Komisja uznaje, że kryterium to nie jest spełnione.
- (157) Uwzględniając kumulacyjny charakter warunków określonych w wyroku w sprawie Altmark, nie ma potrzeby badania, czy w przedmiotowej sprawie spełnione zostały trzy pozostałe warunki określone w sprawie Altmark.
- (158) Komisja stwierdza zatem, że dotacje na rzecz TRAINOSE w latach 2011–2013 przynoszą przedsiębiorstwu TRAINOSE korzyść gospodarczą w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

7.1.4.3. Selektowność

- (159) Roczne dotacje w latach 2011–2013 zostały udostępnione i przyniosły korzyści wyłącznie TRAINOSE, były zatem selektywne w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

7.1.4.4. Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową

- (160) Z powodów określonych w sekcji 7.1.2.4 dotacje zakłóciły konkurencję lub groziły jej zakłóceniem na rynku wewnętrznym, a także mogły mieć wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

7.1.4.5. Wniosek

- (161) W świetle powyższych ustaleń Komisja stwierdza, że środek w postaci rocznych dotacji wdrożony przez Grecję w latach 2011–2013 stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

7.1.5. Środek 4: Przeniesienie pracowników TRAINOSE do innych pracodawców sektora publicznego

7.1.5.1. Zasoby państwowe i możliwość przypisania środka państwu

- (162) Program przenoszenia pracowników TRAINOSE został ustanowiony na podstawie greckiej ustawy nr 3891/2010. Zakłada on przeniesienie pracowników TRAINOSE do innych pracodawców sektora publicznego, takich jak ministerstwa lub gminy, którzy wypłacają im wynagrodzenie ze swoich zasobów publicznych.
- (163) Środek pomocy wiąże się zatem z wykorzystaniem zasobów państwowych, o którym również decyduje państwo greckie i które można było przypisać państwu greckiemu.

7.1.5.2. Korzyść gospodarcza

- (164) Według Grecji ograniczenie siły roboczej poprzez przeniesienie pracowników nie przynosi korzyści TRAINOSE, gdyż należy to uznać za jednorazową rekompensatę z tytułu ograniczenia strukturalnego, którego TRAINOSE nadal doświadcza względem pozostałych pracowników.
- (165) W ramach alternatywy, aby określić możliwe korzyści wynikające z przeniesienia pracowników, Grecja przedstawiła badanie sporządzone przez konsultanta. Jak wynika z badania, korzyść jest równa różnicy między „zwykłymi kosztami” programu dobrowolnego przechodzenia na emeryturę, które ponosi przedsiębiorstwo prywatne, a kosztami hipotetycznego programu dobrowolnego przechodzenia na emeryturę dla pracowników TRAINOSE. Koszty hipotetycznego programu wyniosłyby 120 mln EUR. Grecja twierdzi jednak, że od kosztów hipotetycznego programu dobrowolnego przechodzenia na emeryturę należy odjąć „dodatkowe koszty”, które przedsiębiorstwo ponosi w związku z quasi-urzędniczym statusem pracowników TRAINOSE – zarówno pracowników przeniesionych, jak i pozostałych 904 pracowników. Zdaniem Grecji „faktyczna” korzyść wynikająca z przeniesienia pracowników jest równa kwocie 37 mln EUR.

- (166) Komisja zauważa, że korzyść występuje zawsze, ilekroć sytuacja finansowa przedsiębiorstwa ulega poprawie w wyniku interwencji państwa na warunkach innych niż normalne warunki rynkowe ⁽¹⁾. W tym zakresie nie tylko przyznanie pozytywnych korzyści gospodarczych jest istotne w odniesieniu do pojęcia pomocy państwa, ale również zwolnienie z obciążeń gospodarczych może stanowić korzyść. Dotyczy to wszystkich przypadków zmniejszenia kosztów obciążających zwykle budżet przedsiębiorstwa ⁽²⁾. Należy ocenić, czy po wdrożeniu środka pomocy państwa nastąpiła poprawa sytuacji finansowej przedsiębiorstwa w porównaniu z sytuacją finansową, w jakiej przedsiębiorstwo to znalazłoby się, gdyby nie wprowadzono wspomnianego środka ⁽³⁾.
- (167) Należy w związku z tym ocenić, czy przeniesienie pracowników TRAINOSE odpowiada zwolnieniu TRAINOSE z ograniczeń strukturalnych, jakich przedsiębiorstwo nadal by doświadczało, gdyby nie zastosowano tego konkretnego środka.
- (168) Komisja odnotowuje, że przedsiębiorstwo TRAINOSE znajdowało się w sytuacji nadmiernego poziomu zatrudnienia. W normalnych warunkach rynkowych przedsiębiorstwo musiałyby ustanowić program dobrowolnego przechodzenia na emeryturę, aby zachęcić swoich pracowników do przechodzenia na emeryturę. Jak twierdziła Grecja, przedsiębiorstwo TRAINOSE nie posiadało jednak środków finansowych do sfinansowania tego rodzaju programu, w związku z czym państwo greckie ustanowiło program przenoszenia pracowników do innych pracodawców sektora publicznego.
- (169) Podobnie nie można zaakceptować argumentu, zgodnie z którym środek nie przynosi korzyści TRAINOSE, ponieważ stanowi rekompensatę za określone ograniczenia przejęte przez przedsiębiorstwo w związku z obowiązkami na podstawie wcześniejszych zbiorowych układów pracy. Przeniesienie pracowników TRAINOSE spowodowało ograniczenie kosztów personelu, które przedsiębiorstwo TRAINOSE musiałyby ponieść i które stanowią zwykle koszty przedsiębiorstwa, nawet jeżeli koszty te wynikałyby ze szczególnego statusu pracowników TRAINOSE i były wyższe w porównaniu z kosztami pracowników, którym nie przysługuje podobny status ⁽⁴⁾.
- (170) Ponadto korzyści finansowych, jakie uzyskuje TRAINOSE w związku z niższymi kosztami personelu na skutek przeniesienia niektórych pracowników przedsiębiorstwa do innych pracodawców sektora publicznego, nie można porównywać z domniemanymi ograniczeniami wynikającymi z *quasi-urzędniczego* statusu pracowników TRAINOSE na podstawie układów zbiorowych.
- (171) W odpowiedzi na wysunięty przez Grecję argument dotyczący domniemanych ograniczeń spowodowanych *quasi-urzędniczym* statusem pracowników TRAINOSE sformułowano trzy ustalenia. Po pierwsze, po pełnym otwarciu greckiego rynku kolejowego na konkurencję przedsiębiorstwo TRAINOSE miało i nadal utrzymuje przeszkolonych i kompetentnych pracowników, bez których nie utrzymałby swojej pozycji na rynku. Po drugie, jak wskazała Grecja, na podstawie nowego zbiorowego układu pracy zniesiono liczne świadczenia przysługujące pracownikom TRAINOSE i podjęto środki w celu ograniczenia kosztów ponoszonych przez TRAINOSE w związku z utrzymywaniem personelem. Po trzecie, obecnie żaden inny przewoźnik kolejowy nie prowadzi działalności w Grecji, a przeprowadzone przez Grecję ogólne porównanie z innymi pracownikami sektora prywatnego o podobnym doświadczeniu zawodowym nie może zostać uznane za ważny poziom odniesienia, biorąc pod uwagę specyfikę personelu TRAINOSE.
- (172) W świetle powyższych ustaleń wydaje się, że koszty związane ze świadczeniami wynikającymi z obowiązującego wcześniej prawa są zwykłymi kosztami ponoszonymi przez każde przedsiębiorstwo. W związku z tym zwolnienie z takich kosztów poprzez przeniesienie pracowników sprzyja TRAINOSE w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

7.1.5.3. Selektywność

- (173) Przeniesienie pracowników przyniosło korzyści wyłącznie TRAINOSE, jest zatem selektywne w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

7.1.5.4. Zakłócenie konkurencji i wpływ na wymianę handlową

- (174) Z powodów określonych w sekcji 7.1.2.4 przeniesienie pracowników zakłóciło konkurencję lub groziło jej zakłóceniem na rynku wewnętrznym, a także mogło mieć wpływ na wymianę handlową między państwami członkowskimi.

⁽¹⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 11 lipca 1996 r., SFEI i in., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, pkt 60; wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 29 kwietnia 1999 r., Hiszpania/Komisja, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, pkt 41.

⁽²⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 15 marca 1994 r., Banco Exterior de España, C-387/92, ECLI:EU:C:1994:100, pkt 13; wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 19 września 2000 r., Niemcy/Komisja, C-156/98, ECLI:EU:C:2000:467, pkt 25; wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 19 maja 1999 r., Włochy/Komisja, C-6/97, ECLI:EU:C:1999:251, pkt 15; wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 3 marca 2005 r., Heiser, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, pkt 36.

⁽³⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 2 lipca 1974 r., Włochy/Komisja, 173/73, ECLI:EU:C:1974:71, pkt 13.

⁽⁴⁾ Decyzja Komisji 2012/540/UE z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie pomocy państwa C-25/08 (ex NN 23/08) – Reforma systemu finansowania świadczeń emerytalnych urzędników państwowych zatrudnionych we France Télécom wdrożona przez Francję na rzecz France Télécom (Dz.U. L 279 z 12.10.2012, s. 1); potwierdzona wyrokiem Trybunału z dnia 26 października 2016 r., Orange (France Télécom)/Komisja, C-211/15 P, ECLI:EU:C:2016:798 oraz wyrokiem Trybunału z dnia 22 października 2014 r., BT plc/Komisja, C-620/13 P, ECLI:EU:C:2014:2309.

7.1.5.5. Wniosek

- (175) W świetle powyższych ustaleń Komisja stwierdza, że przeniesienie pracowników TRAINOSE do innych pracodawców sektora publicznego w latach 2011–2013 stanowi pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

7.1.6. Środek 5: Umowy o gwarantowanym poziomie usług zawarte między TRAINOSE a OSE

7.1.6.1. Korzyść gospodarcza

- (176) Jak stwierdzono w sekcji 3.5.5, w decyzji o wszczęciu postępowania Komisja wyraziła wątpliwości co do tego, czy umowy o gwarantowanym poziomie usług między OSE a TRAINOSE zostały zawarte na warunkach rynkowych.
- (177) W odpowiedzi na decyzję o wszczęciu postępowania Grecja przedstawiła dalsze wyjaśnienia dotyczące metody, przy użyciu której ustanowiono opłaty za usługi określone w poszczególnych zawartych między TRAINOSE a OSE umowach o gwarantowanym poziomie usług. Jak stwierdzono w motywie 72, Grecja utrzymywała, że zgodnie z zaleceniami trojki umowy o gwarantowanym poziomie usług zawarto na warunkach rynkowych, a zatem umowy te nie przynosiły korzyści gospodarczej na rzecz TRAINOSE.
- (178) Należy zatem zbadać, czy zasady i warunki umów o gwarantowanym poziomie usług zawartych między TRAINOSE a OSE zapewniły TRAINOSE korzyść gospodarczą, do której TRAINOSE nie miałyby dostępu w normalnych warunkach rynkowych ⁽¹⁾. W tym celu Komisja musi ocenić, czy hipotetyczny prywatny inwestor w sytuacji podobnej do OSE, uwzględniając dostępne w tym czasie informacje i panujące warunki rynkowe, a także wszelkie przewidywalne zmiany, zawarłby przedmiotową umowę o gwarantowanym poziomie usług na takich samych zasadach i warunkach ⁽²⁾.
- (179) Umów o gwarantowanym poziomie usług nie zawarto w drodze przeprowadzenia konkurencyjnego, przejrzystego, niedyskryminującego i bezwarunkowego postępowania o udzielenie zamówienia, które zapewniłoby bezpośrednie i konkretne dowody zgodności z warunkami rynkowymi. Trojka zaleciła zawarcie umów o gwarantowanym poziomie usług, aby sformalizować stosunki handlowe z OSE, które obejmowały wówczas nie tylko zarządcę infrastruktury, ale również dostawcę taboru i usług konserwacyjnych, szkolenia personelu, biura i wagony TRAINOSE. W czasie zawarcia umów o gwarantowanym poziomie usług TRAINOSE było jedynym przewoźnikiem kolejowym w Grecji. TRAINOSE było również zależne od wielu usług świadczonych przez OSE.
- (180) Fakt, że umów o gwarantowanym poziomie usług nie zawarto w drodze przeprowadzenia postępowania o udzielenie zamówienia, nie oznacza, że nie są one zgodne z warunkami rynkowymi ⁽³⁾. W sytuacji braku zorganizowanego przetargu zgodność umów o gwarantowanym poziomie usług z warunkami rynkowymi można ocenić w świetle warunków, na jakich porównywalni przewoźnicy w porównywalnych sytuacjach dokonywali porównywalnych transakcji (analiza porównawcza), lub z wykorzystaniem innych metod oceny ⁽⁴⁾.
- (181) W celu zidentyfikowania odpowiedniego poziomu odniesienia należy zwrócić szczególną uwagę na rodzaj odnośnego podmiotu gospodarczego, rodzaj przedmiotowej transakcji oraz odnośny rynek lub odnośne rynki. Czas dokonywania transakcji jest również wyjątkowo istotny, w przypadku gdy zaszły znaczące zmiany gospodarcze. W stosownych przypadkach może zaistnieć potrzeba dostosowania dostępnych rynkowych poziomów odniesienia do specyfiki transakcji państwowej ⁽⁵⁾. W ramach analizy porównawczej często nie ustala się jednej „dokładnej” wartości odniesienia, ale raczej wyznacza się zakres możliwych wartości w wyniku oceny zbioru porównywalnych transakcji.

⁽¹⁾ Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 11 lipca 1996 r., SFEI i in., C-39/94, ECLI:EU:C:1996:285, pkt 60; wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 29 kwietnia 1999 r., Hiszpania/Komisja, C-342/96, ECLI:EU:C:1999:210, pkt 41.

⁽²⁾ Zawiadomienie Komisji w sprawie pojęcia pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (2016/C 262/01), pkt 74; wyrok Sądu z dnia 28 lutego 2012 r., Land Burgenland i Austria/Komisja, sprawy połączone T-268/08 i T-281/08, ECLI:EU:T:2012:90; wyrok Sądu z dnia 16 września 2004 r., Valmont/Komisja, T-274/01, ECLI:EU:T:2004:266, pkt 45; wyrok Trybunału z dnia 2 września 2010 r., Komisja/Scott, C-290/07 P, ECLI:EU:C:2010:480, pkt 68; wyrok Sądu z dnia 6 marca 2003 r., Westdeutsche Landesbank Girozentrale i Land Nordrhein-Westfalen/Komisja, sprawy połączone T-228/99 oraz T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57, pkt 246 i przytoczone tam orzecznictwo. Wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 5 czerwca 2012 r., Komisja/EDF, C-124/10 P, ECLI:EU:C:2012:318, pkt 83, 84, 85 i 105; wyrok Trybunału Sprawiedliwości z dnia 16 maja 2002 r., Francja/Komisja (Stardust), C-482/99, ECLI:EU:C:2002:294, pkt 71 i 72; wyrok Sądu z dnia 30 kwietnia 1998 r., Cityflyer Express/Komisja, T-16/96, ECLI:EU:T:1998:78, pkt 76.

⁽³⁾ Zob. wyrok Sądu z dnia 12 czerwca 2014 r. Sarc/Komisja, T-488/11, ECLI:EU:T:2014:497, pkt 98.

⁽⁴⁾ Zawiadomienie Komisji w sprawie pojęcia pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu o funkcjonowaniu Unii Europejskiej (2016/C 262/01), pkt 97.

⁽⁵⁾ Zob. wyrok Sądu z dnia 6 marca 2003 r., Westdeutsche Landesbank Girozentrale i Land Nordrhein-Westfalen/Komisja, sprawy połączone T-228/99 oraz T-233/99, ECLI:EU:T:2003:57, pkt 251.

a) *Umowa o gwarantowanym poziomie usług w odniesieniu do świadczenia usług konserwacji taboru*

- (182) Komisja zauważa, że ceny świadczenia usług konserwacji taboru ustalono jako funkcję kosztów materiałów i części zamiennych, kosztów pracowników obsługi technicznej i powiązanych kosztów administracyjnych. Cena określona w umowie o gwarantowanym poziomie usług obejmowała zatem wszystkie koszty związane ze świadczeniem usług konserwacyjnych świadczonych przez OSE, w tym również składkę na powiązane koszty administracyjne.
- (183) Głównym czynnikiem kosztotwórczym świadczenia usług konserwacyjnych jest koszt pracowników obsługi technicznej. AMEL – przedsiębiorstwo odpowiedzialne za funkcjonowanie metra w Atenach do 2010 r. – było jedynym przedsiębiorstwem w Grecji porównywalnym z OSE, biorąc pod uwagę charakter świadczonych usług oraz panujące środowisko rynkowe. Przed zawarciem umowy o gwarantowanym poziomie usług OSE wypłacało pracownikom obsługi technicznej średnie wynagrodzenie w wysokości [25 000–50 000] EUR rocznie lub [20–40] EUR za godzinę. Komisja zauważa, że w momencie zawarcia umowy o gwarantowanym poziomie usług roczne wynagrodzenie techników konserwacji w AMEL wahało się od [25 000–50 000] EUR do [25 000–50 000] EUR, w zależności od doświadczenia i lat zatrudnienia w przedsiębiorstwie, co wiązało się ze średnim rocznym wynagrodzeniem techników konserwacji w AMEL w wysokości [25 000–50 000] EUR. W związku z tym średnie wynagrodzenie pracowników obsługi technicznej OSE było porównywalne do wynagrodzenia techników konserwacji AMEL.
- (184) Komisja odnotowuje, że po wejściu w życie ustawy nr 3899/2010 koszt pracowników obsługi technicznej OSE spadł o kolejne [0–5] EUR na godzinę, natomiast umowy zawartej z TRAINOSE nie skorygowano. W rezultacie zysk OSE wzrósł o [0–5] EUR za godzinę prac konserwacyjnych, w dalszym stopniu przyczyniając się do zyskania przez OSE [0–10] % marży zwrotu opartej na rynku.
- (185) Komisja odnotowuje ponadto, że umowę o gwarantowanym poziomie usług zawarto na okres dwóch lat z możliwością wydłużenia o kolejny rok. W umowie o gwarantowanym poziomie usług przewidziano kary za opóźnienia w dostawie taboru i za opóźnienia w płatnościach. Wskazuje to na fakt, że umowę o gwarantowanym poziomie usług uzgodniono, biorąc pod uwagę interesy handlowe stron; wydaje się, że nie stanowi to ukrytego środka mającego na celu wykorzystanie OSE jako pośrednika w przekazaniu TRAINOSE jakiegokolwiek nienależnej korzyści w odniesieniu do warunków rynkowych.
- (186) Uwzględniając powyższe uwagi można uznać, że hipotetyczny prywatny inwestor zawarłby przedmiotową umowę o gwarantowanym poziomie usług dotyczącą świadczenia usług konserwacyjnych taboru, w związku z czym umowa nie przyznaje TRAINOSE nienależnej korzyści gospodarczej.

b) *Umowa o gwarantowanym poziomie usług dotycząca dzierżawy taboru*

- (187) Komisja zwraca uwagę na fakt, że koszty dzierżawy taboru określone w umowie o gwarantowanym poziomie usług obliczono na podstawie rocznej amortyzacji oraz kosztów finansowania tego taboru. W związku z tym współczynnik amortyzacji odzwierciedla mieszaną strukturę finansowania i odpowiadał [...] wartości, która została sfinansowana ze środków własnych przedsiębiorstwa i [...] wartości sfinansowanej w drodze pożyczek.
- (188) Komisja zauważa, że czynnik amortyzacji jest w pełni zgodny ze standardami rachunkowości memoriałowej wszystkich greckich spółek akcyjnych oraz że sprawozdania finansowe OSE były każdego roku poddawane audytowi przez kontrolera poświadczającego. Ponadto ze względu na fakt, że sprawozdania finansowe OSE opierały się na międzynarodowych standardach sprawozdawczości finansowej, wartość taboru zapisana w rejestrze aktywów OSE odpowiada jego wartości rynkowej.
- (189) Na podstawie powyższego Komisja uważa, że umowę o gwarantowanym poziomie usług dotyczącą dzierżawy taboru zawarto na warunkach rynkowych, w związku z czym umowa nie nadaje TRAINOSE nienależnej korzyści gospodarczej.

c) *Umowa o gwarantowanym poziomie usług dotycząca szkolenia personelu*

- (190) Komisja zwraca uwagę, że przed ustanowieniem umowy o gwarantowanym poziomie usług dotyczącej szkolenia personelu TRAINOSE podjęło próbę porównania godzinnych kosztów szkolenia pobieranych przez innych dostawców usług szkoleniowych w Grecji. Ponieważ OSE jest jedynym dostawcą technicznych usług szkoleniowych dla maszynistów oraz związanych z innymi tematami odnoszącymi się do kolei, wspomniane porównanie kosztów szkolenia personelu nie było bezpośrednie.
- (191) Jak stwierdzono w motywie 79, do porównania wybrano LAEK oraz IEKEM TEE ze względu na świadczone przez te organizacje usługi związane ze szkoleniami. Godzinne koszty szkolenia wahały się od [0–20] EUR do [20–40] EUR w przypadku szkoleń prowadzonych przez LAEK oraz od [0–15] EUR do [50–70] EUR w przypadku szkoleń prowadzonych przez IEKEM TEE.

- (192) Komisja uważa, że koszty szkoleń będące przedmiotem negocjacji między OSE a TRAINOSE ustalono w zakresie cen rynkowych, w związku z czym umowę o gwarantowanym poziomie usług dotyczącą szkolenia personelu zawarto na warunkach rynkowych, a zatem umowa nie przyznaje TRAINOSE nienależnej korzyści gospodarczej. Koszt szkolenia jest funkcją całkowitej liczby godzin szkoleniowych przeprowadzonych podczas programu szkoleniowego, liczby osób uczestniczących w programie szkoleniowym (minimalnie pięć (5) osób) oraz średniego godzinnego kosztu programu szkoleniowego na osobę uczestniczącą w szkoleniu, zależnie od liczby uczestników na program szkoleniowy, w następujący sposób:

Liczba uczestników	Średni godzinny koszt w euro
$5 \leq X \leq 10$	[20–40]
$10 \leq X \leq 15$	[20–40]
$15 < X$	[0–20]

d) *Umowa o gwarantowanym poziomie usług dotycząca wynajmu biur*

- (193) Miesięczny czynsz określony w zawartej w 2011 r. umowie o gwarantowanym poziomie usług dotyczącej wynajmu biur ustalono na podstawie sprawozdania przedstawionego przez niezależnego taksatora nieruchomości na koniec 2005 r. i skorygowanego przez GAIAOSE, aby uwzględnić w nim bieżący stan budynku i przyległych obszarów, a także panujące warunki rynkowe.
- (194) Pod koniec 2005 r. szacowana wartość czynszowa biur wynosiła [10–20] EUR/m². Budynek, w którym znajdują się wynajmowane biura, wybudowano w 1972 r. i nie spełnia on standardów współczesnej infrastruktury biurowej, biorąc pod uwagę, że brakuje w nim otwartych przestrzeni, natomiast bardzo duży odsetek przestrzeni (30 %) to przestrzeń wspólna. Sam budynek jest w stanie niezadowolającym, natomiast na przestrzeni ostatnich lat jakość przyległych obszarów pogorszyła się, w tym również za sprawą wzrostu działalności przestępczej.
- (195) Komisja zauważa, że po zawarciu umowy o gwarantowanym poziomie usług dotyczącej wynajmu biur popyt na wynajem przestrzeni biurowych spadł maksymalnie o 30 % w okresie od końca 2005 r. do lutego 2011 r. ze względu na rozpoczynający się kryzys gospodarczy, co skutkowało spadkiem cen wynajmu. Potwierdza to raport rynkowy prywatnego niezależnego taksatora, Eurobank Properties Services, który określił rynkową wartość czynszu dla budynków o podobnej charakterystyce obszaru, na którym znajdowały się biura, na wahającą się od 11 EUR do 14 EUR/m² w lipcu 2010 r., co w porównaniu z 2009 r. stanowi spadek o 20 %.
- (196) Uwzględniając czynniki wspomniane w motywach 193 i 194, kwotę miesięcznego czynszu skorygowano z [10–20] EUR/m² w 2005 r. do kwoty [0–10] EUR/m² w 2011 r. Korekta ta doprowadziła do spadku o [20–40] %, co odpowiada w przybliżeniu wartości spadku cen na tym obszarze oraz odzwierciedla stan wynajmowanego budynku (¹). Oprócz opłat podstawowego czynszu TRAINOSE było zobowiązane do pokrycia wszystkich kosztów związanych z biurami, takich jak konserwacja, prąd, podatki, cła itp.
- (197) Uwzględniając powyższe uwagi Komisja uważa, że umowę o gwarantowanym poziomie usług dotyczącą wynajmu biur zawarto na warunkach rynkowych oraz że nie przyznaje ona TRAINOSE nienależnej korzyści.

e) *Umowa o gwarantowanym poziomie usług dotycząca wynajmu wagonów*

- (198) Komisja zwraca uwagę, że koszty dzierżawy wagonów i innych pojazdów określone w odnośnej umowie o gwarantowanym poziomie usług obliczono na podstawie wartości rynkowej każdego pojazdu z dnia 1 stycznia 2001 r. skorygowanej o roczną amortyzację. Wartość rynkową pojazdów oraz roczną amortyzację oszacowali dostawcy przedmiotowych pojazdów.
- (199) Na podstawie powyższego Komisja uważa, że umowę o gwarantowanym poziomie usług dotyczącą dzierżawy wagonów zawarto na warunkach rynkowych, w związku z czym umowa ta nie przyznaje TRAINOSE nienależnej korzyści gospodarczej.

f) *Wniosek*

- (200) W związku z tym Komisja stwierdza, że umowy o gwarantowanym poziomie usług nie przynoszą TRAINOSE żadnej nienależnej korzyści gospodarczej.

(¹) Zob. Bank of Greece, The real estate market: developments and prospect, sprawozdanie roczne za 2010 r. (kwiecień 2011 r.) https://www.bankofgreece.gr/BogDocumentEn/Governor's_AnnualReport2010,April2011ChapterV,S,ection2.pdf

- (201) W świetle faktu, że niezbędne warunki określające istnienie pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu mają charakter kumulacyjny, brak któregośkolwiek z nich jest decydujący. Nie ma zatem potrzeby oceny, czy środek 5 spełnia pozostałe warunki określone w art. 107 ust. 1 Traktatu.
- (202) Komisja stwierdza zatem, że środek 5 nie stanowi pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

7.2. Zgodność pomocy z prawem

- (203) Zgodnie z art. 108 ust. 3 Traktatu państwa członkowskie muszą informować Komisję o wszelkich planach przyznania lub zmiany pomocy i nie mogą wprowadzać w życie projektowanych środków, dopóki procedura przewidziana w art. 108 ust. 2 Traktatu nie doprowadzi do wydania decyzji ostatecznej.
- (204) Komisja odnotowuje, że nie wdrożono jeszcze środka 1, a jego wdrożenie jest uzależnione od niniejszej decyzji. Ze względu na to, że nie wdrożono jeszcze środka 1, Komisja stwierdza, że Grecja zastosowała się do obowiązku zgłoszenia określonego w art. 108 ust. 3 Traktatu ⁽¹⁾.
- (205) Komisja zauważa, że środki 2, 3 i 4 wdrożono w latach 2011–2013. Pomoc przyznana za pośrednictwem wspomnianych środków nie otrzymała uprzedniej zgody Komisji, w związku z czym Grecja nie zastosowała się do klauzuli zawieszającej określonej w art. 108 ust. 3 Traktatu. Środki 2, 3 i 4 stanowią zatem pomoc państwa niezgodną z prawem.

7.3. Zgodność pomocy

- (206) Ponieważ środki 1, 2, 3 i 4 stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu, Komisja musi ocenić, czy pomoc tę można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym.
- (207) W świetle bardzo szczególnych okoliczności w omawianej sprawie oraz w przypadku greckiej gospodarki Grecja utrzymywała, że przedmiotową pomoc można uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. b) Traktatu ze względu na to, że ma na celu zaradzenie poważnym zaburzeniom w gospodarce państwa członkowskiego.
- (208) Zgodnie z art. 107 ust. 3 lit. b) Traktatu „za zgodną z rynkiem wewnętrznym może zostać uznana: [...] pomoc [...] mająca na celu zaradzenie poważnym zaburzeniom w gospodarce państwa członkowskiego; [...]”.
- (209) Jeżeli chodzi o wszelkie odstępstwa od zakazu przyznawania pomocy państwa określonego w art. 107 ust. 1 Traktatu, postanowienie to należy interpretować i stosować w sposób restrykcyjny. Takie restrykcyjne stosowanie z jednej strony wymaga uwzględnienia w szczególności charakteru i obiektywnej powagi zaburzenia w gospodarce zainteresowanego państwa członkowskiego, natomiast z drugiej – adekwatności, konieczności i proporcjonalności pomocy przyznanej w celu zaradzenia temu zaburzeniu, jednocześnie biorąc pod uwagę możliwe znaczenie systemowe i pozycję zainteresowanego beneficjenta i odnośnego sektora oraz unikanie nadmiernych negatywnych skutków dla konkurencji i handlu między państwami członkowskimi.

7.3.1. Sytuacja gospodarcza w Grecji

- (210) Sytuację gospodarczą Grecji obiektywnie charakteryzuje niespotykany dotąd głęboki i przedłużający się kryzys. W 2016 r. Grecja doświadczyła dziewiątego z rzędu roku recesji. Recesja była szczególnie głęboka w latach 2009, 2010, 2011 i 2012 (spadek realnego PKB odpowiednio o 3,1 %, 4,9 %, 7,1 % i 6 %). W latach 2008–2016 PKB zmniejszył się o ponad 25 %. Oczekiwano, że w 2016 r. dług publiczny netto Grecji osiągnie swój szczyt – 179,7 % krajowego PKB. Stopa bezrobocia w Grecji przeciętnie wynosiła 24,9 %, osiągając maksymalnie do 30,7 % w niektórych regionach, w porównaniu ze średnią UE-28, która wynosiła 9,4 %. Państwo greckie praktycznie nie ma dostępu do rynków kapitałowych, a jego finanse publiczne wciąż są zależne od Eurogrupy i innych międzynarodowych wierzycieli wprowadzających nowe transze planowanych pożyczek, które nadal są przedmiotem rozmów. Gospodarka Grecji w czerwcu 2017 r. pozostaje zatem wysoce narażona na niepewności i wstrząsy.
- (211) Jak Komisja zauważyła w decyzji z dnia 20 grudnia 2011 r. w sprawie stosowania art. 107 ust. 3 lit. b) Traktatu do środków ukierunkowanych na rozwiązanie problemów w Grecji ⁽²⁾, skala i czas trwania recesji gospodarczej panującej w Grecji znacząco wykracza poza problemy, przed którymi stoją gospodarki państw członkowskich w kontekście standardowego cyklu koniunkturalnego, w którym spowolnienie gospodarcze należy przyjąć jako normalny wzorzec wzrostu i rozwoju.

⁽¹⁾ Wyrok Sądu z dnia 14 stycznia 2004 r., *Fleuren Compost BV/Komisja*, T-109/01, ECLI:EU:T:2004:4.

⁽²⁾ SA.34044 (2011/N)*EL*Prolongation of the Greek temporary Scheme for loan guarantees (Dz.U. C 29 z 2.2.2012, s. 4).

- (212) W 2013 r. i 2014 r. Komisja uznała również wyjątkowe skutki kryzysu oraz zdolność do zaradzenia tym skutkom lub przewyciężenia tych skutków, jaką dostawcom usług energetycznych zajmującym ważne pozycje na greckim rynku daje przyznanie pomocy państwa⁽¹⁾. Ponadto Komisja istotnie uważa, że przedłużenie środków wsparcia przyznawanych w ramach pomocy państwa na rzecz greckiego sektora finansowego do dnia 30 czerwca 2017 r. jest konieczne, aby możliwe było zaradzenie poważnym zaburzeniom greckiej gospodarki, zgodnie z art. 107 ust. 3 lit. b) Traktatu⁽²⁾. Te ustalenia odnoszące się do sytuacji greckiej gospodarki od grudnia 2011 r. wciąż pozostają ważne do celów stosowania zasad pomocy państwa.
- (213) Komisja zgadza się z Grecją, że zaistniała sytuacja ma wpływ na grecki sektor kolejowy, będąc przyczyną szeregu zaburzeń, takich jak spadek popytu na usługi zarówno pasażerskiego, jak i towarowego transportu kolejowego, wynikający z zamknięcia pewnych przedsiębiorstw, niezdolność niektórych przedsiębiorstw do opłacania swoich rachunków (np. Hellenic Sugar Industry lub „HSI”), spadek działalności gospodarczej na niektórych obszarach, a także możliwa likwidacja TRAINOSE. Komisja zwraca uwagę, że w latach 2008–2012 odnotowano spadek obsłużonych pasażerokilometrów o 49 %, a w przypadku transportu towarowego odnotowano spadek w tonokilometrach o 64 %.
- (214) Zaburzenie działalności TRAINOSE spowodowałoby znaczące obciążenie dla sieci transportu publicznego ogółem, a w szczególności dla miejskiej sieci w Atenach (z której rocznie korzysta 8 mln pasażerów), Salonikach i w Patras. Znaczenie TRAINOSE jako jedynej dostawcy usług kolejowego przewozu pasażerskiego i towarowego w Grecji uwidoczniło się w szczytowym momencie kryzysu uchodźczego, gdy na niektórych trasach przejazdu pociągów częściowo zamknięto lub zmniejszono ruch pociągów. Po otwarciu granicy Idomeni wracało z Europy Środkowej lub wyjeżdżało do niej około ośmiu pociągów towarowych dziennie. Po zamknięciu granicy liczbę tę ograniczono do zaledwie czterech pociągów kursujących na dłuższej trasie przez teren Bułgarii, co oznaczało wyższe koszty transportu dla greckich importerów i eksporterów. Pociąg składający się z 34 wagonów przewożący ładunek do Europy Środkowej w ciągu dwóch do trzech dni wiąże się zwykle z kosztami wynoszącymi maksymalnie 50 000 EUR. Dłuższa droga jest przyczyną opóźnień aż do 12 dni, co zwiększa koszty niemal o 20 %. Bezpośrednie dodatkowe koszty ponoszone przez stowarzyszenie eksporterów w północnej Grecji, w którego skład wchodzi około 500 małych przedsiębiorstw, wyniosły w przybliżeniu 5 mln EUR i zahamowały wysiłki zmierzające do ożywienia gospodarki po sześciu latach recesji. W ramach tego dążenia zasadnicze znaczenie ma zapewnienie płynnego przejścia do osiągnięcia strategicznego celu, którym jest nadchodząca sprzedaż 100 % kapitału podstawowego TRAINOSE inwestorom, co należy postrzegać jako ważny etap w realizowaniu programu uzgodnionego z Eurogrupą⁽³⁾.

7.3.2. Pozycja TRAINOSE w gospodarce Grecji

- (215) W wyniku głębokiego i długotrwałego kryzysu gospodarczego TRAINOSE poniosło straty w postaci bezprecedensowego spadku przychodów operacyjnych i rosnącego zadłużenia, co jasno wynika z tabeli 1. Co więcej, połączenie bezprecedensowych i nadzwyczajnych warunków doprowadziło do powstania zaległych zobowiązań w greckim systemie transportu kolejowego, do nadmiernego poziomu zatrudnienia oraz do zaległości w inwestycjach i infrastrukturze, wywierając także negatywny wpływ na OSE⁽⁴⁾ i narazając jakość sieci połączeń kolejowych w Grecji.
- (216) Wsparcie przyznane za pośrednictwem środków będących przedmiotem niniejszej decyzji, przyznane lub mające zostać przyznane na rzecz TRAINOSE oraz OSE, umożliwiło im utrzymanie greckiej sieci infrastruktury kolejowej, udoskonalenie słabo rozwiniętej infrastruktury (takiej jak elektryfikacja linii Ateny-Titorea), dalsze świadczenie usług kolejowego transportu pasażerskiego i towarowego na odcinku 2 554 km miejskiej i podmiejskiej sieci kolejowej, która kursuje z południa na północ kraju, przebiegając przez największe miasta i porty w Grecji i obsługując te miasta i porty.
- (217) Komisja zauważa, że TRAINOSE świadczy dziennie około 300 usług przewozu pasażerskiego, a rocznie z usług TRAINOSE korzysta około 16 mln pasażerów. Połączenia związane z obowiązkiem świadczenia usługi publicznej obsługiwane przez TRAINOSE odpowiadają ponad 98 % wszystkich krajowych połączeń kolejowego transportu pasażerskiego w Grecji. Wszelkie zaprzestanie/zakłócenie działalności TRAINOSE sprawiłoby, że pasażerowie z całą pewnością zostaliby pozbawieni istotnych połączeń miejskich i podmiejskich. W takim przypadku ewentualna nadzwyczajna ciągłość obowiązku świadczenia usługi publicznej byłaby jedyną opcją.
- (218) Ponadto jakiegokolwiek zakłócenie usług transportu kolejowego spowodowałoby znaczące obciążenie dla całej sieci transportu publicznego, przede wszystkim dla miejskiej sieci w Atenach (z której rocznie korzysta 8 mln pasażerów), Salonikach i w Patras. Określone połączenia miejskie o dużym natężeniu ruchu są obsługiwane

⁽¹⁾ Decyzja Komisji z dnia 5 lutego 2013 r. w sprawie pomocy państwa SA.34986 (2012/NN) – Grecja – Wsparcie płynności w sektorze energetycznym – DEPA, dotychczas nieopublikowana w Dz.U., dalej rozszerzona w decyzji Komisji w sprawie pomocy państwa SA.36871 (2013/NN) Rozszerzenie wsparcia płynności DEPA (Dz.U. C 348 z 3.10.2014, s. 1); oraz decyzja Komisji z dnia 31 lipca 2014 r. w sprawie pomocy państwa SA.36323 (2013/NN) – Grecja – Wsparcie płynności greckiego PPC (Dz.U. C 348 z 3.10.2014, s. 7).

⁽²⁾ Decyzja Komisji z dnia 19 grudnia 2016 r. w sprawie pomocy państwa SA.46955 (2016/N) – Grecja – Przedłużenie systemu gwarancji rządowej (art. 2 ustawy nr 3723/2008), dotychczas nieopublikowana w Dz.U.

⁽³⁾ <http://www.consilium.europa.eu/pl/press/press-releases/2016/05/25/eurogroup-statement-greece/>

⁽⁴⁾ Decyzja Komisji w sprawie pomocy państwa SA.32543 (2011/N) – Środki na rzecz grupy OSE (dotychczas nieopublikowana w Dz.U.).

wyłącznie przez TRAINOSE, w związku z czym podobna sytuacja nie tylko pogorszyłaby warunki ruchu na obszarach miejskich, ale także zmusiłaby pasażerów do korzystania z innych, droższych i produkujących więcej zanieczyszczeń środków transportu, głównie w przypadku połączeń podmiejskich, prowadząc do zwiększonych kosztów dojazdu dla pasażerów. Ponadto działalność TRAINOSE jest również kluczowa z punktu widzenia turystyki, która odgrywa istotną rolę w greckiej gospodarce (~8 % bezpośredniego wkładu do PKB).

- (219) Co więcej, TRAINOSE rocznie przewozi ponad 300 mln ton ładunków, z czego około 83 % to ładunek eksportowy, tym samym wnosząc wkład do eksportu greckich przedsiębiorstw. TRAINOSE łączy port w Pireusie oraz port w Salonikach. Ponadto pewne produkty ze względu na rozmiar i tonaż mogą być przewożone jedynie koleją i przerwa w usługach transportu kolejowego miałaby poważne konsekwencje dla greckiego łańcucha dostaw, oddziałując na takie przedsiębiorstwa jak HSI S.A. i VIOHALKO S.A., a także na porty w Pireusie i Salonikach.
- (220) Co więcej, TRAINOSE zapewnia transport dla greckich sił zbrojnych i odgrywa istotną rolę w masowej mobilizacji greckich sił zbrojnych na wypadek kryzysu.
- (221) TRAINOSE zatrudnia w pełnym wymiarze czasu pracy 655 pracowników posiadających znaczące, zgromadzone doświadczenie w dziedzinie kolei i wiedzę fachową dotyczącą sektora kolejowego. Jest to bardzo ważny bezpośredni i pośredni pracodawca w Grecji, gdzie ponad 99 % przedsiębiorstw to małe i średnie przedsiębiorstwa. Stopy bezrobocia osiągają historycznie wysokie wartości i stanowią największy problem, jaki należy rozwiązać. MŚP w Grecji stoją przed nadzwyczajnym ryzykiem zmienności gospodarczej wynikającej z niestabilnego środowiska gospodarczego w państwie, a w szczególności ze skutków, jakie ma ta sytuacja na dostęp do finansowania, które jest zasadniczą kwestią dla MŚP.
- (222) TRAINOSE nie miało uzasadnionych perspektyw wyjścia z trudnej sytuacji finansowej, w której się znalazło i która od 2008 r. nieustannie się pogarszała. Likwidacja TRAINOSE byłaby nieuniknioną konsekwencją niezatwierdzenia pomocy, która jest przedmiotem niniejszej decyzji. Likwidacja nie miałaby wpływu jedynie na TRAINOSE, ale wpłynęłaby negatywnie również na jego dostawców. EESSTY, przedsiębiorstwo zajmujące się konserwacją taboru kolejowego, musiałyby się zmierzyć ze znaczącymi trudnościami i prawdopodobnie zniknęłyby z rynku. Obecnie EESSTY zatrudnia 416 pracowników, a około 100 % rocznych przychodów przedsiębiorstwa osiąga dzięki relacji biznesowej z TRAINOSE.
- (223) Biorąc pod uwagę, że TRAINOSE jest jedynym przewoźnikiem kolejowym, a OSE jest jedynym zarządcą infrastruktury kolejowej, ryzyko przerwania ciągłości działalności, które mogłoby wynikać z braku możliwości kontynuowania przez TRAINOSE świadczenia usług z zakresu transportu kolejowego, mogłoby z kolei zagrażać ciągłości dostaw usług kolejowego transportu pasażerskiego i towarowego w Grecji, co z kolei zagrażałoby zdolności OSE do utrzymania infrastruktury kolejowej. OSE zatrudnia 1 595 pracowników (1 396 w OSE i kolejnych 199 w ERGOSE, spółce zależnej OSE odpowiedzialnej za rozwój i modernizację infrastruktury kolejowej), a opłaty za dostęp do infrastruktury pobrane od TRAINOSE w 2015 r. stanowiły 86 % rocznych przychodów OSE z tytułu opłat za dostęp w danym roku.
- (224) Dodatkowo odbyłoby się to także ze szkodą dla GAIAOSE, zarządcy taboru i nieruchomości, oraz szeregu prywatnych przedsiębiorstw, takich jak usługodawcy i wykonawcy usług dotyczących sprzątania, cateringu i usług związanych ze sprzedażą biletów, spedytorzy itd.
- (225) Komisja uważa, że pomoc – oprócz poprawy sytuacji TRAINOSE i przynoszenia mu korzyści – zapobiega zatem szczególnemu ryzyku, przed którym stoi grecki system kolejowy, i dramatycznym konsekwencjom dla greckiej gospodarki i ludności związanym z przerwaniem ciągłości działalności dostawy usług transportu kolejowego. W świetle tych niespotykanych i szczególnych okoliczności, w obliczu których stoi grecki sektor kolejowy – który, jak wyjaśniono w motywie 230 poniżej, jest niedoścignionym sektorem greckiej gospodarki – uznaje się, że pomoc państwa przyznana na rzecz TRAINOSE ma zasadny cel zaradzenia poważnym zaburzeniom greckiej gospodarki. Konieczne jest zatem zbadanie adekwatności, konieczności i proporcjonalności pomocy przyznanej na zaradzenie tym poważnym zaburzeniom, jak również wpływu tej pomocy na konkurencję i wymianę handlową między państwami członkowskimi. Komisja przypomina, że wyjątkowy kryzys gospodarczy, przed którym stoi grecka gospodarka, jak wyjaśniono w sekcji 7.3.1., w połączeniu z istotną rolą sektora kolejowego w greckiej gospodarce usprawiedliwia wyjątkowe zastosowanie art. 107 ust. 3 lit. b) Traktatu.

7.3.3. Adekwatność, konieczność i proporcjonalność pomocy i uniknięcie nadmiernych negatywnych skutków dla konkurencji i wymiany handlowej między państwami członkowskimi

- (226) Grecja podtrzymała, że środki pomocy na korzyść TRAINOSE są adekwatne, konieczne i proporcjonalne oraz nie będą mieć nadmiernie negatywnego wpływu na konkurencję i wymianę handlową w odniesieniu do rynków usług i rynków geograficznych, na których TRAINOSE prowadzi i będzie prowadzić działalność.

7.3.3.1. Adekwatność środka pomocy

- (227) W odniesieniu do adekwatności pomocy przyznanej TRAINOSE w celu zaradzenia zaburzeniom całej gospodarki Komisja stwierdza, że z uwagi na specyfikę greckiego sektora transportu kolejowego pomoc jest uzasadniona.
- (228) Po pierwsze, sektor kolejowy w Grecji jest wyjątkowy i nieporównywalny z innymi sektorami przemysłowymi. TRAINOSE stanowi *de facto* całość gospodarczego sektora kolejowego transportu towarowego i pasażerskiego.
- (229) Po drugie, transport kolejowy ma zasadnicze znaczenie dla funkcjonowania innych sektorów przemysłowych, które są zależne od transportu towarów i osób z jednego punktu do drugiego o każdej porze. Usługi transportu kolejowego mają zatem silny potencjał spowodowania szkodliwego efektu domina w skali całej gospodarki, gdyby usługi te nie byłyby świadczone. Pod względem zależności pozostałych podmiotów gospodarki rynkowej na usługach świadczonych przez konkretny podmiot, żaden inny sektor przemysłowy nie odgrywa tak istotnej roli.
- (230) W związku z trwającymi negocjacjami między Grecją a jej wierzycielami w sprawie głównych nierozstrzygniętych kwestii ⁽¹⁾, które należy rozstrzygnąć w celu osiągnięcia porozumienia w sprawie pakietu polityki ogólnej, który umożliwiłby ukończenie drugiego przeglądu programu dostosowań gospodarczych Grecji, konieczna jest szczególna uwaga skierowana na zapewnienie jasności co do planowanej sprzedaży TRAINOSE.
- (231) Pomoc jest zatem odpowiednia dla zaradzenia szczególnemu ryzyku, przed którym stoi system kolejowy, i – oprócz poprawy sytuacji TRAINOSE i przynoszenia mu korzyści – zapobiega przerwaniu ciągłości działalności dostawy usług kolejowych dla greckiej gospodarki i ludności. W świetle tych niespotykanych i szczególnych okoliczności, w obliczu których stoi grecki sektor kolejowy, Komisja uznaje, że pomoc przyznana na rzecz TRAINOSE ma zasadny cel zaradzenia poważnym zaburzeniom greckiej gospodarki. Pomoc ta będzie wystarczająca do przywrócenia rentowności przedsiębiorstwom lub co najmniej do zapewnienia wiarygodnego wykonywania przez te przedsiębiorstwa swoich zadań.

7.3.3.2. Konieczność i proporcjonalność pomocy

- (232) Wsparcie jest ograniczone czasowo, ponieważ składa się głównie z jednorazowej, ściśle ograniczonej pomocy, którą zapewniono lub która zostanie zapewniona przede wszystkim poprzez odpisanie zobowiązań TRAINOSE wobec OSE, podwyższenie kapitału o 60 mln EUR w 2009 r., bezpośrednie dotacje w wysokości 50 mln EUR w latach 2011–2013 oraz przeniesienie pracowników TRAINOSE do innych pracodawców publicznych. Bez realizacji tych środków, które łącznie osiągnęły wartość 1,02 mld EUR, TRAINOSE zniknęłoby z rynku, powodując poważne zaburzenia i negatywny systemowy wpływ na inne greckie przedsiębiorstwa zależne od usług transportowych świadczonych przez TRAINOSE. Ponadto TRAINOSE zostanie w pełni sprywatyzowane, co powinno umożliwić nowemu właścicielowi przekształcenie działalności przedsiębiorstwa w stopniu koniecznym, aby stało się ono bardziej konkurencyjne po rozwiązaniu problemów na rynku przewozów kolejowych wynikających z kryzysu gospodarczego w Grecji. Warunkiem wstępnym prywatyzacji jest zmniejszenie obciążenia finansowego części przeszłych zobowiązań.
- (233) Jeżeli chodzi o roczne dotacje, kwoty wydają się proporcjonalne, ponieważ dotacje mają charakter rekompensaty, a ponadto zostały określone w porozumieniu z trójką. Służą one jedynie częściowemu pokryciu strat z działalności operacyjnej poniesionych w latach 2008–2011 (zob. tabela 1), a zatem nie zapewniły one TRAINOSE dodatkowych środków, które przedsiębiorstwo mogło zainwestować lub wykorzystać do rozszerzenia swojej działalności na inne rynki geograficzne lub rynki usług. To samo dotyczy również odpowiednio podwyższenia kapitału o 60 mln EUR w 2009 r. oraz planowanego odpisania zobowiązań wobec OSE. Planowane odpisanie jest proporcjonalne do kwoty zadłużenia TRAINOSE i, nawet w połączeniu z podwyższeniem kapitału w przeszłości, nie pokryje poprzednich strat oraz nie wpłynie na stosunek kapitału obcego do kapitału własnego przedsiębiorstwa w stopniu przywracającym przedsiębiorstwu silną wypłacalność (zob. tabela 1). Wskaźniki finansowe TRAINOSE z okresu trwania kryzysu gospodarczego w Grecji od 2008 r. wykazują, że w chwili obecnej przedsiębiorstwo nie jest w stanie dokonać płatności na rzecz OSE z własnych środków. Znaczące zwiększenie przez TRAINOSE swoich tarif lub cen, aby uzyskać wystarczające przychody w celu pokrycia tego zadłużenia w perspektywie krótkoterminowej, byłoby nierealistyczne i szkodliwe w kontekście zaburzenia greckiej gospodarki.
- (234) Jeżeli chodzi o przeniesienie 593 pracowników, z przedstawionych przez Grecję informacji wynika, że środki ograniczono i skalibrowano w celu zaradzenia sytuacji nadmiernego poziomu zatrudnienia i zmniejszenia niektórych przejętych kosztów personelu TRAINOSE, co wynikało z *quasi-urzędniczego* statusu jego pracowników i stosowanej w przeszłości polityki rekrutacyjnej przedsiębiorstwa. Inne przedsiębiorstwa w Grecji

⁽¹⁾ <http://www.consilium.europa.eu/pl/meetings/eurogroup/2017/03/20/>

zatrudniające pracowników podlegających wspólnym przepisom, w tym faktyczni lub potencjalni dostawcy usług kolejowych, nie ponoszą kosztów tego samego rodzaju ani w takiej kwocie. Korzyść przyznana TRAINOSE poprzez przeniesienie 593 pracowników obsługi technicznej nie wykroczyła zatem poza umożliwienie TRAINOSE równych warunków działania, stawiając je na równi z faktycznymi lub potencjalnymi konkurentami w zakresie kosztów personelu.

- (235) Komisja uważa zatem, że pomoc jest konieczna i proporcjonalna i ma na celu umożliwienie TRAINOSE przeprowadzania należących do niego zadań w sposób wiarygodny oraz uniknięcie ewentualnego rozwiązania tego przedsięwzięcia, które pogorszyłyby poważne zaburzenia gospodarki, z jakimi mierzy się Grecja.

7.3.3.3. Uniknięcie nadmiernych negatywnych skutków dla konkurencji i wymiany handlowej między państwami członkowskimi

- (236) W odniesieniu do uniknięcia nadmiernych negatywnych skutków dla konkurencji i wymiany handlowej między państwami członkowskimi należy zauważyć, że środki są bezpośrednio powiązane z zapewnieniem przejściowego przetrwania greckich kolei, tj. TRAINOSE, do momentu realizacji i ukończenia przejęcia przedsięwzięcia oraz że nie można uznać, iż mają one nadmierne negatywne skutki uboczne w innych państwach członkowskich.
- (237) Środki objęte postępowaniem nie służą i nie służyły zwiększeniu zdolności TRAINOSE. Przeciwnie, Grecja poddała TRAINOSE restrukturyzacji i reorganizacji w celu zwiększenia jego efektywności i ograniczenia w największym możliwym zakresie negatywnych skutków wspomnianych powyżej zaburzeń. Poprzez prywatyzację TRAINOSE na rzecz TRENITALIA Grecja zdecydowanie przecięła powiązania między zarządcą jej infrastruktury kolejowej a przewoźnikiem kolejowym.
- (238) Dodatkowo Grecja zobowiązała się do zintensyfikowania otwierania rynku przewozów kolejowych celem utworzenia niezależnej instytucji zamawiającej ds. umów świadczenie usług publicznych w sektorze transportu kolejowego zgodnie z rozporządzeniem (WE) nr 1370/2007, aby od 2021 r. niezależna instytucja zamawiająca przyznawała w oparciu o procedurę przetargową umowy o świadczenie usługi publicznej dotyczące pakietów usług o maksymalnym okresie obowiązywania do 5 lat każdy, aby uczestnikom pierwszych procedur przetargowych na umowy o świadczenie usługi udzielano istotnych informacji oraz zapewniano im wystarczająco dużo czasu na przygotowanie oferty, a także aby zsynchronizować umowy dzierżawy taboru z umowami o świadczenie usługi publicznej.
- (239) W świetle powyższych ustaleń i zobowiązań Grecji Komisja uznaje, że pomoc nie ma nadmiernych negatywnych skutków dla konkurencji i wymiany handlowej między państwami członkowskimi.

7.3.4. Wniosek

- (240) Komisja uznaje, że pomoc państwa udzielona TRAINOSE ma zasadny cel zaradzenia poważnym zaburzeniom greckiej gospodarki; jest ona adekwatna, konieczna i proporcjonalna oraz nie ma żadnych nadmiernych negatywnych skutków dla konkurencji i wymiany handlowej między państwami członkowskimi. Należy ją zatem uznać za zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. b) Traktatu.

7.4. Wnioski

- (241) W świetle wycofania zgłoszenia dotyczącego przeniesienia terminali z OSE i podwyższenia kapitału własnego o 65 mln EUR na korzyść TRAINOSE (zob. część środka 2 i środek 6) należy zamknąć formalne postępowanie wyjaśniające wszczęte na podstawie art. 108 ust. 2 Traktatu w odniesieniu do zgłoszonych środków.
- (242) Komisja uważa, że przewidziane umorzenie długów TRAINOSE w wysokości 748,6 mln EUR (środek 1), zrealizowane w 2009 r. podwyższenie kapitału własnego o 60 mln EUR (część środka 2), roczne dotacje na rzecz TRAINOSE w latach 2011–2013 w kwocie do 150 mln EUR (środek 3) i przeniesienie pracowników TRAINOSE do innych pracodawców sektora publicznego (środek 4) stanowią pomoc państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu i można je uznać za zgodne z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. b) Traktatu ze względu na to, że ich celem jest zaradzenie poważnym zaburzeniom greckiej gospodarki.
- (243) W odniesieniu do umów o gwarantowanym poziomie usług zawartych między TRAINOSE a OSE (środek 5) Komisja uważa, że umowy o gwarantowanym poziomie usług zawarto na warunkach rynkowych, w związku z czym nie stanowią one pomocy państwa,

PRZYJMUJE NINIEJSZĄ DECYZJĘ:

Artykuł 1

W następstwie wycofania zgłoszenia dotyczącego przeniesienia terminali z OSE do TRAINOSE i podwyższenia kapitału własnego o 65 mln EUR formalne postępowanie wyjaśniające wszczęte na podstawie art. 108 ust. 2 Traktatu w odniesieniu do zgłoszonych środków, które planowano przyznać na rzecz TRAINOSE S.A., stało się bezprzedmiotowe i niniejszym zostaje zamknięte.

Artykuł 2

1. Pomoc państwa w postaci umorzenia długów o wartości 748,6 mln EUR na rzecz TRAINOSE, którą Grecja planuje wdrożyć, stanowi pomoc państwa zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. b) Traktatu. Niniejszym zezwala się zatem na wdrożenie środka w formie umorzenia przedmiotowych długów.
2. Zrealizowane w 2009 r. podwyższenie kapitału własnego o 60 mln EUR na rzecz TRAINOSE stanowi pomoc państwa zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. b) Traktatu.
3. Roczne dotacje w kwocie do 150 mln EUR przyznane w latach 2011–2013 na rzecz TRAINOSE stanowią pomoc państwa zgodną z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. b) Traktatu.
4. Przeniesienie 593 pracowników do innych pracodawców sektora publicznego w latach 2011–2013 jest zgodne z rynkiem wewnętrznym na podstawie art. 107 ust. 3 lit. b) Traktatu.
5. Umowy o gwarantowanym poziomie usług dotyczące świadczenia usług konserwacji taboru, dzierżawy taboru, szkolenia personelu, wynajmu biur i dzierżawy wagonów nie stanowią pomocy państwa w rozumieniu art. 107 ust. 1 Traktatu.

Artykuł 3

Niniejsza decyzja skierowana jest do Republiki Greckiej.

Sporządzono w Brukseli dnia 16 czerwca 2017 r.

W imieniu Komisji
Margrethe VESTAGER
Członek Komisji
