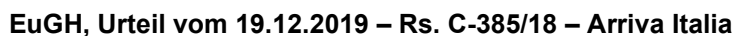
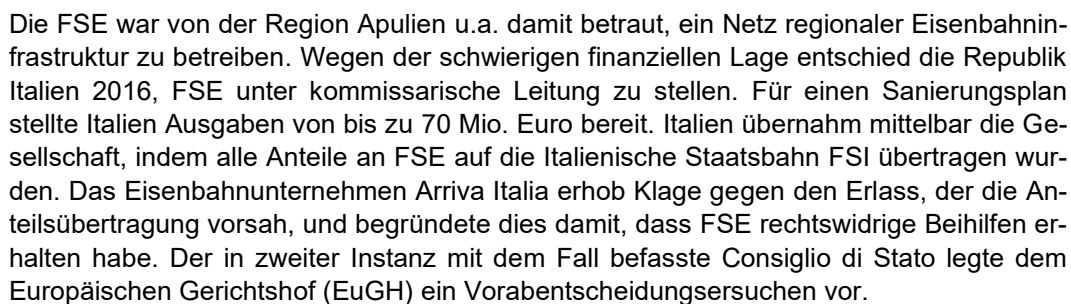
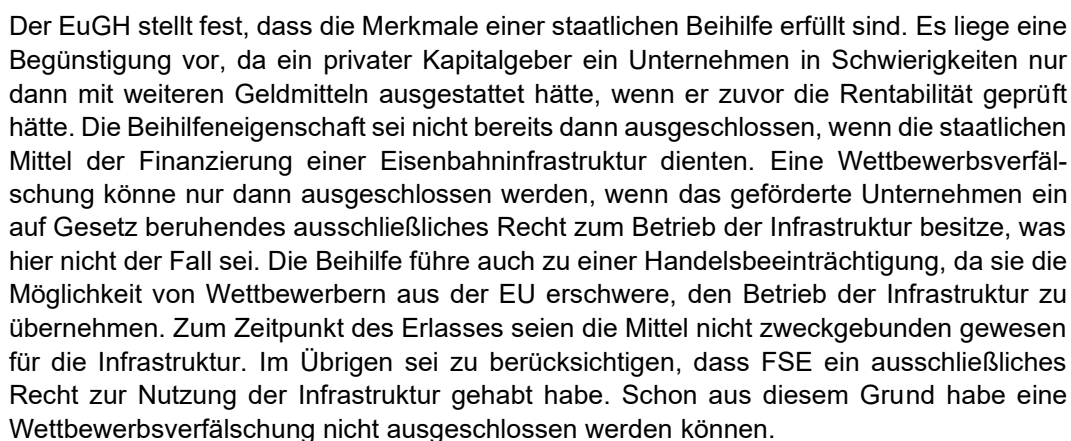
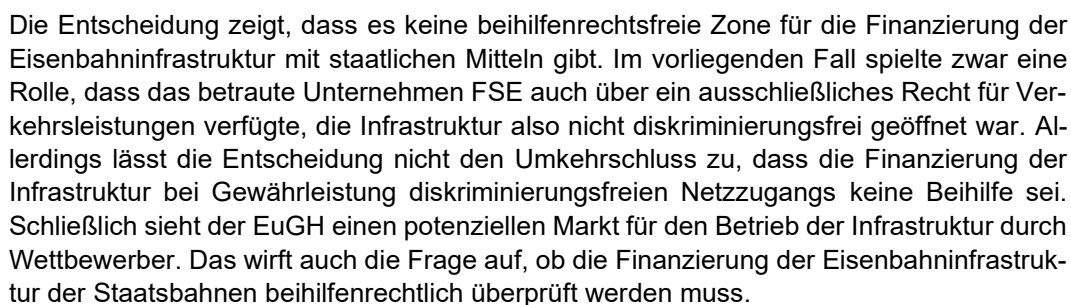


The text 'UPDATE BEIHILFENRECHT' in a grey, sans-serif font, serving as a sub-header for the article.The main title of the article, 'FINANZIERUNG DER EISENBAHNINFRASTRUKTUR KANN BEIHILFE SEIN', in a bold, black, sans-serif font.The specific case reference: 'EuGH, Urteil vom 19.12.2019 – Rs. C-385/18 – Arriva Italia' in a bold, black, sans-serif font.A paragraph of text in a black, sans-serif font, describing the background of the case: 'Die FSE war von der Region Apulien u.a. damit betraut, ein Netz regionaler Eisenbahninfrastruktur zu betreiben. Wegen der schwierigen finanziellen Lage entschied die Republik Italien 2016, FSE unter kommissarische Leitung zu stellen. Für einen Sanierungsplan stellte Italien Ausgaben von bis zu 70 Mio. Euro bereit. Italien übernahm mittelbar die Gesellschaft, indem alle Anteile an FSE auf die Italienische Staatsbahn FSI übertragen wurden. Das Eisenbahnunternehmen Arriva Italia erhob Klage gegen den Erlass, der die Anteilsübertragung vorsah, und begründete dies damit, dass FSE rechtswidrige Beihilfen erhalten habe. Der in zweiter Instanz mit dem Fall befasste Consiglio di Stato legte dem Europäischen Gerichtshof (EuGH) ein Vorabentscheidungsersuchen vor.'A paragraph of text in a black, sans-serif font, detailing the court's findings: 'Der EuGH stellt fest, dass die Merkmale einer staatlichen Beihilfe erfüllt sind. Es liege eine Begünstigung vor, da ein privater Kapitalgeber ein Unternehmen in Schwierigkeiten nur dann mit weiteren Geldmitteln ausgestattet hätte, wenn er zuvor die Rentabilität geprüft hätte. Die Beihilfeneigenschaft sei nicht bereits dann ausgeschlossen, wenn die staatlichen Mittel der Finanzierung einer Eisenbahninfrastruktur dienten. Eine Wettbewerbsverfälschung könne nur dann ausgeschlossen werden, wenn das geförderte Unternehmen ein auf Gesetz beruhendes ausschließliches Recht zum Betrieb der Infrastruktur besitze, was hier nicht der Fall sei. Die Beihilfe führe auch zu einer Handelsbeeinträchtigung, da sie die Möglichkeit von Wettbewerbern aus der EU erschwere, den Betrieb der Infrastruktur zu übernehmen. Zum Zeitpunkt des Erlasses seien die Mittel nicht zweckgebunden gewesen für die Infrastruktur. Im Übrigen sei zu berücksichtigen, dass FSE ein ausschließliches Recht zur Nutzung der Infrastruktur gehabt habe. Schon aus diesem Grund habe eine Wettbewerbsverfälschung nicht ausgeschlossen werden können.'The section header 'Bedeutung für die Praxis' in a bold, black, sans-serif font.A paragraph of text in a black, sans-serif font, discussing the practical implications: 'Die Entscheidung zeigt, dass es keine beihilfenrechtsfreie Zone für die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur mit staatlichen Mitteln gibt. Im vorliegenden Fall spielte zwar eine Rolle, dass das betraute Unternehmen FSE auch über ein ausschließliches Recht für Verkehrsleistungen verfügte, die Infrastruktur also nicht diskriminierungsfrei geöffnet war. Allerdings lässt die Entscheidung nicht den Umkehrschluss zu, dass die Finanzierung der Infrastruktur bei Gewährleistung diskriminierungsfreien Netzzugangs keine Beihilfe sei. Schließlich sieht der EuGH einen potenziellen Markt für den Betrieb der Infrastruktur durch Wettbewerber. Das wirft auch die Frage auf, ob die Finanzierung der Eisenbahninfrastruktur der Staatsbahnen beihilfenrechtlich überprüft werden muss.'