Rättsfallssamlingen

TRIBUNALENS DOM (åttonde avdelningen)

den 3 mars 2016*

”Statligt stöd — Retroaktiv ersättning för allmän trafikplikt medgiven av de italienska myndigheterna — Interregional busslinjetrafik som tillhandahållits mellan 1987 och 2003 — Beslut i vilket stödet förklaras oförenligt med den inre marknaden — Upprätthållande av trafikplikt — Beviljande av ersättning — Förordning (EEG) nr 1191/69”

I mål T-15/14,

Simet SpA, Rossano Calabro (Italien), företrätt av advokaterna A. Clarizia, C. Varrone och P. Clarizia,

sökande,

mot

Europeiska kommissionen, företrädd av G. Conte, D. Grespan och P.-J. Loewenthal, samtliga i egenskap av ombud,

svarande,

angående en talan om ogiltigförklaring av kommissionens beslut 2014/201/EU, av den 2 oktober 2013 om ersättning som ska betalas ut till Simet SpA för kollektivtrafik mellan 1987 och 2003 (statligt stöd nr SA.33037 (2012/C) – Italien) (EUT 2014, L 114, s. 67),

meddelar

TRIBUNALEN (åttonde avdelningen),

sammansatt av ordföranden D. Gratsias, samt domarna M. Kancheva (referent) och C. Wetter,

justitiesekreterare: förste handläggaren J. Palacio González,

efter det skriftliga förfarandet och förhandlingen den 14 juli 2015,

följande

* Rättegångsspråk: italienska.

Dom

Bakgrund till tvisten

1 Sökanden, Simet SpA (Simet), är ett privatägt företag som tillhandahåller linjetrafik med buss. Mer specifikt driver Simet ett nätverk av interregionala busslinjer mellan Kalabrien och andra italienska regioner (nedan kallade de interregionala busslinjerna). Utöver dessa tjänster, som står för omkring merparten av Simets intäkter, tillhandahåller företaget även andra tjänster, såsom internationella transporter, turistverksamhet och bussuthyrning med förare.

Regelverket som styr sökandens verksamhet

2 Sökandens verksamhet har under åren reglerats genom olika successiva rättsakter och bestämmelser, på både nationell och EU-rättslig nivå.

Unionsrätt

3 Vägtransportområdet har varit föremål för EU-rättslig reglering, i synnerhet genom rådets förordning (EEG) nr 1191/69 av den 26 juni 1969 om medlemsstaternas åtgärder i fråga om allmän trafikpolitik på järnväg, väg och inre vattenvägar (EGT L 156, s. 1; svensk specialutgåva, område 7, volym 1, s. 64).

4 I artikel 1 i förordning nr 1191/69 föreskrivs följande:

”1. Medlemsstaterna skall upphäva alla skyldigheter som innefattas i begreppet ’allmän trafikplikt’ som det definieras i denna förordning och som gällt för transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar.

2. Skyldigheterna får dock bibehållas i den utsträckning de är nödvändiga för att säkerställa en tillfredsställande trafikförsörjning.

…

4. Transportföretag, som drabbas av kostnader med anledning av att i punkt 2 nämnda skyldigheter bibehålls …, skall kompenseras härför genom ersättning i enlighet med gemensamma, i denna förordning fastställda rutiner.”

5 Artikel 2 i förordning nr 1191/69 har följande lydelse:

”1. Med *allmän trafikplikt* avses skyldigheter som ett transportföretag inte alls skulle fullgöra eller inte fullgöra i samma utsträckning eller på samma sätt, om det tog hänsyn enbart till sina egna affärsintressen.

2. Allmän trafikplikt enligt definitionen i punkt 1 innebär skyldighet att bedriva verksamhet, skyldighet att utföra transporter och skyldighet att följa taxebestämmelser.

3. I denna förordning avses med *skyldighet att bedriva verksamhet* ett transportföretags skyldighet att, i fråga om linje eller installationer som det med stöd av tillstånd eller liknande rätt får utnyttja, vidta alla åtgärder som behövs för att tillhandahålla transporttjänster som uppfyller fastställda normer i fråga om varaktighet, regelbundenhet och kapacitet. Däri ingår även skyldigheten att tillhandahålla kringtjänster och att hålla trafikleder, materiel P i den mån detta inte behövs för det samlade linjenätet P och installationer i gott skick efter det att transporttjänsterna dragits in.

4. I denna förordning avses med *skyldighet att utföra transporter* skyldighet för transportföretag att åta sig att transportera personer eller gods mot fastställd taxa och på givna villkor.

5. I denna förordning avses med *skyldighet att följa taxebestämmelser* ett transportföretags skyldighet att, särskilt för vissa kategorier av resande, för vissa godsslag eller på vissa linjer, tillämpa av myndigheter fastställda eller godkända taxor, som inte är förenliga med företagets affärsintresse och som är en följd av att bestämmelser om särskilda taxor beslutats eller bibehållits oförändrade trots framställning om ändring.

Bestämmelserna i det föregående stycket gäller inte skyldighet som uppkommer genom allmänna prispolitiska åtgärder eller genom övergripande åtgärder angående taxor och villkor för att åstadkomma strukturmässiga effekter på transportmarknaden eller delar av den.”

6 Artikel 4 i förordning nr 1191/69 har följande lydelse:

”1. Det är en uppgift för transportföretagen att hos medlemsstaternas behöriga myndigheter ansöka om upphävande, helt eller delvis, av allmän trafikplikt, om detta medför ekonomiska nackdelar för dem.

2. I sina ansökningar får transportföretagen föreslå att den rådande transportlösningen byts ut mot en annan. Företagen skall tillämpa bestämmelserna i artikel 5 vid beräkningen av vilka besparingar som skulle kunna göras för att förbättra deras ekonomiska ställning.”

7 I artikel 5 i förordning nr 1191/69 föreskrivs följande:

”1. Skyldigheten att bedriva verksamhet eller att utföra transporter skall anses medföra ekonomisk belastning, om den minskning av kostnaderna som skulle bli följden av att skyldigheten att bedriva viss transportverksamhet helt eller delvis upphävs överstiger den intäktsminskning som blir följden av upphävandet.

Den ekonomiska skadan skall framräknas på grundval av en vid behov aktualiserad redovisning av den ekonomiska skadan under ett helt år, som utgörs av skillnaden mellan den minskade årliga kostnaden och den minskade årsintäkten som skulle bli följden av upphävandet.

Då skyldigheten att bedriva verksamhet eller att utföra transporter omfattar ett eller flera slags person- eller godstransporter inom ett helt linjenät eller en större del av det, skall den ekonomiska skada som skulle elimineras om skyldigheten upphävdes beräknas genom att de totala kostnader som företaget har på grund av att transportverksamheten fördelas på de olika trafikslagen.

Den ekonomiska skadan blir i sådant fall lika med skillnaden mellan de kostnader som hänför sig till den del av företagets verksamhet som berörs av den allmänna trafikplikten och intäkterna från samma verksamhet.

Den ekonomiska skadan skall framräknas med hänsyn till skyldighetens effekter på företagets verksamhet i sin helhet.

2. Skyldigheten att följa taxebestämmelser skall anses medföra ekonomisk skada när skillnaden mellan intäkterna och kostnaderna i den trafik som trafikplikten gäller är mindre än skillnaden mellan de intäkter och kostnader som skulle ha uppkommit i trafiken om den bedrevs affärsmässigt, varvid hänsyn skall tas såväl till kostnaderna för den verksamhet som följer av skyldigheten som till marknadsläget.”

8 Enligt artikel 6.2 i förordning nr 1191/69 ska ”[b]eslut om att bibehålla allmän trafikplikt eller del därav eller beslut att avveckla sådan plikt vid utgången av en viss period … innehålla bestämmelser om ersättning för skada till följd av beslutet; ersättningsbeloppet ska framräknas i enlighet med de gemensamma rutiner som fastställs i artiklarna 10–13 i nämnda förordning.”

9 I artikel 10 i förordning nr 1191/69 föreskrivs följande:

”1. Den i artikel 6 föreskrivna ersättningen skall, i fråga om skyldighet att bedriva verksamhet eller att utföra transporter, vara lika med skillnaden mellan minskningen av de kostnader och de intäkter som hade följt av att hela eller, i förekommande fall, en del av skyldigheten i fråga hade varit upphävd under den aktuella perioden.

I de fall då beräkningen av den ekonomiska skadan har gjorts genom fördelning mellan företagets olika transportverksamheter av företagets totala kostnader för dessa verksamheter, skall ersättningsbeloppet vara lika med skillnaden mellan de kostnader och de intäkter som berörs av den allmänna trafikplikten.

2. Vid framräkning av de i punkt 1 nämnda kostnaderna och intäkterna skall hänsyn tas till effekterna av ifrågavarande skyldighets avveckling på företagets verksamhet i stort.”

10 Enligt artikel 12 i förordning nr 1191/69 ska, vid beräkningen av de kostnader som följer av upprätthållandet av trafikplikten, utgångspunkten vara att företagets leds på ett effektivt sätt och att transporttjänster som tillhandahålls har en adekvat kvalitet. Ränta på eget kapital får dras av från den ränta som beaktas vid kostnadsberäkningen.

11 Artikel 14 i förordning nr 1191/69 har följande lydelse:

”1. Utom i de fall som anges i artikel 1.3 får medlemsstaterna efter denna förordnings ikraftträdande införa allmän trafikplikt endast om sådan plikt har väsentlig betydelse för att tillgodose en tillfredsställande transportförsörjning.

2. När på detta sätt införd allmän trafikplikt medför sådan ekonomisk skada för transportföretagen som avses i artikel 5.1 och artikel 5.2 eller sådana ekonomiska nackdelar som sägs i artikel 9, skall medlemsstaternas behöriga myndigheter, när de beslutar att införa sådan trafikplikt, se till att kompensation ges för de skador som blir följden därav. Föreskrifterna i artiklarna 10–13 skall därvid tillämpas.”

12 I artikel 17.2 i förordning nr 1191/69 föreskrivs följande:

”2. Förhandsinformation enligt artikel 93.3 i fördraget behöver inte ske när ersättning utbetalas enligt denna förordning.

Medlemsstaterna skall utan dröjsmål underrätta kommissionen om varje typ av ersättning som utbetalats för transportföretagens kostnader till följd av bibehållande av den i artikel 2 angivna allmänna trafikplikten eller till följd av att taxor och villkor vid persontransporter fastställts i en eller flera personkategoriers intresse.”

13 Genom rådets förordning (EEG) nr 1893/91 av den 20 juni 1991 om ändring i förordning nr 1191/69 (EGT L 169, s. 1, svensk specialutgåva, område 7, volym 4, s. 17), som trädde i kraft den 1 juli 1992, upphörde medlemsstaternas möjlighet att upprätthålla eller införa allmän trafikplikt för transportföretag, med undantag för sådana vars verksamhet helt var begränsad till stads- och förortstrafik eller regional trafik.

14 Enligt artikel 1.4 i förordning nr 1191/69, i dess lydelse enligt förordning nr 1893/91, får, ”[f]ör att säkerställa en tillräcklig tillgång till transporttjänster, särskilt med beaktande av sociala och miljömässiga faktorer samt fysisk planering eller för att erbjuda specialtaxor för vissa grupper av passagerare, … medlemsstaternas behöriga myndigheter ingå avtal med ett transportföretag om trafiktjänster på grund av allmän trafikplikt”.

15 I artikel 14 i förordning nr 1191/69, i dess ändrade lydelse enligt förordning nr 1893/91, föreskrivs följande:

”1. Med avtal om trafiktjänster på grund av allmän trafikplikt avses ett avtal som slutits mellan en medlemsstats behöriga myndigheter och ett transportföretag för att tillhandahålla allmänheten tillräckliga transporttjänster.

Ett avtal om trafiktjänster på grund av allmän trafikplikt kan särskilt omfatta

— transporttjänster som uppfyller fastställda normer för kontinuitet, regelbundenhet, kapacitet och kvalitet,

— särskilda transporttjänster,

— transporttjänster mot särskilda taxor eller på särskilda villkor, framför allt för vissa passagerargrupper eller på vissa färdsträckor,

— tjänsternas anpassning till faktiska behov.

2. Ett avtal om trafiktjänster på grund av allmän trafikplikt skall bl.a. omfatta följande punkter:

a) Detaljupplysningar om den transporttjänst som skall tillhandahållas, särskilt normerna i fråga om kontinuitet, regelbundenhet, kapacitet och kvalitet.

b) Priset på de tjänster som omfattas av avtalet, vilket pris antingen skall utgöra ett tillägg till biljettintäkterna eller inkludera dessa intäkter, samt närmare bestämmelser om de finansiella förhållandena mellan de två parterna.

c) Regler om tillägg och ändringar i avtalet, särskilt för att ta hänsyn till oförutsebara förändringar.

d) Kontraktets giltighetstid.

e) Påföljder om kontraktet inte uppfylls.

3. Sådana tillgångar som utnyttjas vid tillhandahållandet av de transporttjänster som är föremål för ett avtal om trafiktjänster på grund av allmän trafikplikt kan antingen höra till företaget eller vara ställda till dess förfogande.

4. Ett företag, som avser att upphöra med eller genomföra väsentliga förändringar i en transporttjänst som det tillhandahåller allmänheten kontinuerligt och regelbundet och som inte omfattas av avtalssystemet eller den allmänna trafikplikten, skall underrätta medlemsstatens behöriga myndigheter om detta senast tre månader i förväg.

De behöriga myndigheterna får besluta att avstå från sådan underrättelse.

Denna bestämmelse skall inte inverka på giltigheten av andra nationella förfaringssätt som avser rätten att upphöra med eller ändra transporttjänster.

5. Efter att ha mottagit den i punkt 4 angivna underrättelsen kan de behöriga myndigheterna ålägga företaget att upprätthålla den ifrågavarande transporttjänsten i högst ytterligare ett år räknat från tidpunkten för uppsägningen, varvid de skall meddela företaget detta minst en månad före uppsägningstidens utgång.

Myndigheterna får även ta initiativ till förhandlingar om inrättande eller ändring av en sådan transporttjänst.

6. De kostnader som uppkommer för transportföretagen till följd av förpliktelserna enligt punkt 5, skall företagen kompenseras för enligt de i avsnitt II, III och IV fastställda gemensamma metoderna."

16 Däremot får, enligt artikel 1.5 i förordning nr 1191/69, i dess lydelse enligt förordning nr 1893/91, "behöriga myndigheter … bibehålla eller besluta om sådan allmän trafikplikt som avses i artikel 2 i fråga om stads-, förorts- och regionala persontransporter". I sådana fall anges "[v]illkor och närmare bestämmelser, däribland om kompensationsformerna … i avsnitt II, III och IV".

17 I samma artikel föreskrivs även följande:

"Om ett transportföretag inte bara bedriver trafikverksamhet som omfattas av allmän trafikplikt, utan också är engagerat i annan verksamhet, skall sådan trafikverksamhet som regleras av allmän trafikplikt drivas som ett separat affärsområde där åtminstone följande villkor är uppfyllda:

a) Bokföringen för driften av var och en av dessa verksamheter skall föras särskilt, och andelen tillgångar som tillkommer vardera verksamheten skall behandlas i enlighet med gällande regler för redovisning.

b) Kostnaderna skall balanseras mot rörelseintäkter och betalningar från myndigheter, utan någon möjlighet att överföra medel från något annat av företagets affärsområden."

18 Förordning nr 1191/69, i dess lydelse enligt förordning nr 1893/91, upphävdes med verkan från den 3 december 2009, av Europaparlamentets och rådets förordning (EG) nr 1370/2007 av den 23 oktober 2007 om kollektivtrafik på järnväg och väg och om upphävande av rådets förordning (EEG) nr 1191/69 och (EEG) nr 1107/70 (EUT L 315, s. 1), som trädde i kraft den 3 december 2009.

Nationell rätt

19 Sökanden drev tidigare interregionala busslinjer i enlighet med årligen lämnade koncessioner, som tilldelades av Ministero delle Infrastructure e dei Trasporti (det italienska infrastruktur- och transportministeriet) (nedan kallat MIT), med tillämpning av legge n. 1822 Disciplina degli autoservizi di linea (autolinee) per viaggiatori, bagagli e pacchi agricoli in regime di concessione all'industria privata (lag nr 1822 med regler för busstrafik för passagerare, bagage och jordbruksgods i enlighet med en koncession som beviljats det privata näringslivet), av den 28 september 1939 (GURI nr 292, av den 18 december 1939) (nedan kallad lag nr 1822/1939).

20 Enligt artikel 3 i lag nr 1822/1939 tilldelades koncession "utifrån specifika koncessionsspecifikationer som omfattar alla tekniska, administrativa och ekonomiska villkor för koncessionen samt skyldigheten att utföra posttransporter". I artikel 6.2 led 3 i samma lag föreskrivs att när det finns flera som söker samma koncession skulle företräde ges till det företag som visade att det påtog sig andra uppgifter eller tjänster av lokalt intresse i samband med transporttjänsterna och att det kunde utföra dessa. Vidare angavs i artikel 1 i lag nr 1822/1939 att koncessionshavarna var skyldiga att transportera post på begäran av post- och telegrafstyrelsen.

21 Lag nr 1822/1939 har ändrats genom decreto del Presidente della Repubblica n. 369 Regolamento recante semplificazione del procedimento di concessione di autolinee ordinarie di competenza statale (presidentdekret nr 369 med regler om förenklade koncessionsförfaranden för allmänna busslinjer inom statens ansvarsområde), av den 22 april 1994 (ordinarie tillägg nr 91 till GURI nr 136, av den 13 juni 1994) (nedan kallat dekret nr 369/1994). Enligt dekret nr 369/1994 ska de företag som önskar tilldelas en koncession i sin ansökan visa ”på ett klart och detaljerat sätt att det varit omöjligt att uppfylla alla eller en del av kraven av allmänintresse i de transporttjänster som redan existerar”.

22 Lag nr 1822/1939, i dess lydelse enligt dekret nr 369/1994, har därefter upphävts genom decreto legislativo n. 285 Riordino dei servizi automobilistici interregionali di competenza statale (lagdekret nr 285 om omorganisation av busslinjer inom statens ansvarsområde), av den 21 november 2005 (ordinarie tillägg till GURI nr 6, av den 9 januari 2006, antaget med tillämpning av legge nr 32 Delega al Governo per il riasetto normativo del settore dell’autotrasporto di persone e cose (lag nr 32 om delegation till regeringen av behörighet att reformera lagstiftningen om vägtransporter för personer och varor), av den 1 mars 2005 (GURI nr 57, av den 10 mars 2005).

23 Övergångsbestämmelserna till lagstiftningsdekret nr 285/2005 har emellertid, med avseende på sökanden, medfört att bestämmelserna om årsvisa koncessioner enligt lag nr 1822/1939, i dess lydelse enligt dekret nr 369/1994, tillämpats till och med den 31 december 2012.

24 Sökanden har vidare omfattats av successiva nationella bestämmelser om utbetalning av ersättning för kostnader som följer av vissa skyldigheter som innehavarna av koncessioner för vägtransporttjänster tagit på sig.

25 Sökanden har sålunda omfattats av bestämmelserna i decreto del Presidente della Repubblica n. 1227 Norme riguardanti la soppressione degli obblighi di servizio pubblico nei confronti delle aziende esercenti servizi automobilistici a carattere prevalentemente interregionale, la compensazione degli obblighi di servizio pubblico da mantenere e il rimborso degli oneri per obblighi tariffari (presidentdekret nr 1227 med bestämmelser om upphävande av allmän trafikplikt för verksamheter som till övervägande del tillhandahåller interregionala busstjänster, kompensation för upprätthållande av allmän trafikplikt och återbetalning av kostnader för tariffära skyldigheter), av den 29 december 1969 (GURI nr 75, av den 25 mars 1970) (nedan kallat dekret nr 1227/69).

26 I artikel 2 i dekret nr 1227/69 föreskrevs, i enlighet med artikel 6.2 i förordning nr 1191/69, att de företag som huvudsakligen driver regionala busslinjer kan begära hos MIT att trafikplikten helt eller delvis ska upphävas för deras del i de fall den inte redan upphävts. Sökanden har sålunda, den 8 januari 1981, från de italienska myndigheterna erhållit medel, enligt dekret nr 1227/69, medel för att kompensera för de kostnader som följer av de skyldigheter i fråga om biljettpriser som ålagts koncessionshavarna under åren 1972–1974.

27 Sökanden har även omfattats av bestämmelserna i legge n. 877 Interventi urgenti per gli autoservizi pubblici di linea di competenza statale (lag nr 877 med skyndsamma åtgärder för allmänna busstransporter som omfattas av statens ansvarsområde), av den 13 december 1986 (GURI nr 295, av den 20 december 1986), där det föreskrevs att stöd ska tilldelas, med utgångspunkt i den körsträcka som utförts mellan den 1 april 1972 och år 1986, till företag som utfört busslinjetrafik inom statens ansvarsområde och internationella busstransporter till den italienska gränsen.

28 Sökanden har därefter inte mottagit någon ekonomisk ersättning.

29 Vidare föreskrivs i artikel 4.4 b) i legge n. 59 Delega al Governo per il conferimento di funzioni e compiti alle regioni ed enti locali, per la riforma della pubblica amministrazione e per la semplificazione amministrativa, av den 15 mars 1997 (ordinarie tillägg nr 56 till GURI nr 63, av den 17 mars 1997), i dess lydelse enligt Decreto legislativo nr 422 Conferimento alle regioni ed agli enti

locali di funzioni e compiti in materia di trasporto pubblico locale, a norma dell'articolo 4, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59, av den 19 november 1997 (GURI nr 287, av den 10 december 1997), följande:

"Regionerna och de lokala myndigheterna reglerar inom ramarna för deras respektive befogenheter utövandet av tjänsterna, oavsett på vilket sätt de genomförs och oavsett verksamhetsform, vare sig det sker efter koncession eller på sådant sätt som anges i artiklarna 22 och 25 i lag nr 142 av den 8 juni 1990, genom avtal om allmän trafikplikt, på så sätt som anges i artiklarna 2 och 3 i förordning nr (EEG) 1191/69 och förordning nr (EEG) 1893/91, som säkerställer den ekonomiska säkerheten och att budgetmedel finns, och som säkerställer att det före den 1 januari 2000 uppnås ett förhållande på minst 0,35 mellan trafikintäkter och kostnader för driften, varvid avdrag ska ske för infrastrukturkostnader i enlighet med direktiv 91/440/EEG avseende järnvägstransporter av lokalt och regionalt intresse. Närmare föreskrifter om sättet för att stödja övergången från monopolsituationer när det gäller hanteringen av stads- och förortstrafik och för att införa konkurrensreglerna inom ramen för periodiska beredskapstjänster, liksom om sättet på vilket regionerna, till den 1 januari 2000, ska ersätta sina egna autonoma kontrakt för regionaltrafik med kontrakt om trafikplikt mellan staten och Ferrovie dello Stato Spa."

Sökandens talan vid de nationella domstolarna

30 Sökanden begärde den 22 oktober 1999 att MIT skulle utge ersättning för den allmänna trafikplikt som sökanden upprätthållit inom ramen för driften av interregionala busslinjer mellan år 1987 och år 1999. MIT avslog denna begäran om ersättning av det skälet att sökandens begäran inte uppfyllde villkoren i artikel 4 i förordning nr 1191/69 för att en sådan ersättning ska utges. Sökanden förde talan mot det beslut som MIT fattat inom ramen för en ansökan om särskild rättsprövning hos Republiken Italiens president. Talan lämnades utan bifall genom ett dekret från Republiken Italiens president den 10 oktober 2002.

31 Sökanden väckte år 2004 talan vid Tribunale amministrativo regionale del Lazio (regional förvaltningsdomstol i Lazio, Italien) (nedan kallad TAR Lazio) i syfte att få fastställd rätten att erhålla beloppet 66 891 982 euro i ersättning för den allmänna trafikplikt som sökanden upprätthållit sedan år 1987, antingen som årlig ersättning enligt förordning nr 1191/69, i dess lydelse enligt förordning nr 1893/91 eller som skadestånd och ränta eller på grunden obehörig vinst enligt artikel 2041 i den italienska civillagen. TAR Lazio avvisade i sitt avgörande av den 12 januari 2009 (nr 112/2009, nedan kallad TAR Lazios dom), sökandens yrkanden grundade på förordning nr 1191/69, i dess lydelse enligt förordning nr 1893/91, liksom på artikel 2041 i den italienska civillagen. TAR Lazio angav i detta avseende, med tillämpning av den italienska processrättsliga principen om prövning av inte bara de frågor som faktiskt framställts utan även de frågor som underförstått framställts (il giudicato copre il dedotto e il deducibile), att presidentdekretet av den 10 oktober 2002 redan underförstått avgjort det anspråk som grundades på förordning nr 1191/69, i dess lydelse enligt förordning nr 1893/91. TAR Lazio lämnade vidare sökandens talan utan bifall i den del den grundade sig på skadestånd och ränta.

32 Sökanden överklagade den 9 mars 2009 TAR Lazios dom, punkt 31 ovan, till Consiglio di Stato (Högsta förvaltningsdomstolen, Italien).

33 Consiglio di Stato ändrade i dom av den 3 mars 2010 (nr 1405/2010) (nedan kallad du Consiglio di Statos dom), TAR Lazios dom på så sätt att den fastslog att sökanden, i egenskap av utförare av allmän trafikplikt, hade rätt till ersättning avseende kostnaderna för upprätthållande av den allmänna trafikplikten enligt artiklarna 6, 10 och 11 i förordning nr 1191/69. Consiglio di Stato anförde att ersättningsbeloppen skulle bestämmas med tillämpning av artikel 35 i decreto legislativo n. 80 Nuove disposizioni in materia di organizzazione e di rapporti di lavoro nelle amministrazioni pubbliche, di giurisdizione nelle controversie di lavoro e di giurisdizione amministrativa, emanate in attuazione dell'articolo 11, comma 4, della legge 15 marzo 1997, n. 59. (lagstiftningsdekret nr 80 med nya

bestämmelser om organisation och arbetsförhållanden i offentlig administration, behörighet vid arbetstvister och administrativ behörighet, antagna i enlighet med artikel 11.4 i lag nr 59 du 15 mars 1997), av den 31 mars 1998 (ordinarie tillägg till GURI nr 82, av den 8 april 1998). Myndigheterna skulle bestämma ersättningen utifrån tillförlitliga uppgifter från sökandens räkenskaper som gjorde det möjligt att bestämma kostnaderna för den del av sökandens verksamhet som hörde till upprätthållandet av trafikplikten och de intäkter som härrörde från denna verksamhet.

34 Consiglio di Stato beslutade däremot att vilandeförklara målet såvitt avser talan om skadestånd och ränta, på den grunden att det är först när de italienska myndigheterna fastställt den ersättning som ska utges som det är möjligt att avgöra eventuell resterande skada som inte omfattas av ersättningen och som sökanden måste begära ersättning för och bevisa förekomsten av. Consiglio di Stato har vidare fastslagit att, i den mån sökandens talan om fastställande av rätten till ersättning bifallits, det saknats anledning att pröva sökandens talan i den del den grundar sig på ersättning för obehörig vinst enligt artikel 2041 i den italienska civillagen.

35 Consiglio di Stato meddelade den 1 april 2011, på sökandens begäran, ett beslut att ålägga MIT att verkställa den beräkning av ersättning som angivits i Consiglio di Statos dom, punkt 33 ovan.

36 Consiglio di Stato meddelade den 17 januari 2012, mot bakgrund av vissa svårigheter för MIT att beräkna ersättningen och på begäran av sökanden, ett nytt beslut genom vilket den utsåg en grupp av tre oberoende experter för att beräkna den ersättning sökanden var berättigad till enligt Consiglio di Statos dom, punkt 33 ovan.

37 Expertgruppen kunde inte enas och lade den 20 augusti 2012 fram en majoritetsrapport, undertecknad av två experter, vilka ansåg att sökandens ersättning skulle uppgå till 22 049 796 euro. Den 29 augusti 2012 lade expertgruppen fram en minoritetsrapport, undertecknad av den tredje ledamoten som även var gruppens ordförande,vilken drog slutsatsen att det inte fanns tillräckligt underlag för att fastställa storleken på sökandens ersättning och att sökanden därmed inte kunde beviljas någon ersättning.

Det administrativa förfarandet

38 Efter beslutet från Consiglio di Stato av den 1 april 2011, underrättade de italienska myndigheterna den 18 maj 2011 Europeiska kommissionen om ersättningen till sökanden för interregional busslinjetrafik inom ramen för allmän trafikplikt under perioden 1987–2003 för att följa Consiglio di Statos dom, punkt 33 ovan.

39 De italienska myndigheterna har lämnat ytterligare upplysningar om den anmälda åtgärden genom skrivelser av den 12 juli 2011, den 5 oktober 2011, den 20 februari 2012, den 2 och den 28 mars 2012 och den 17 april 2012.

40 Genom skrivelse av den 31 maj 2012 underrättade kommissionen de italienska myndigheterna om sitt beslut att inleda det formella undersökningsförfarande som anges i artikel 108.2 FEUF och uppmanade berörda parter att yttra sig.

41 De italienska myndigheterna lämnade sina synpunkter på beslutet om att inleda förfarandet genom skrivelser av den 1 juni 2012, den 24 september 2012 och den 11 oktober 2012.

42 Sökanden lämnade, i egenskap av berörd tredje part, sina synpunkter på beslutet att inleda det formella undersökningsförfarandet i skrivelser den 4 augusti, den 31 oktober och den 13 december 2012.

43 De italienska myndigheterna kommenterade sökandens synpunkter genom skrivelser av den 28 november 2012, den 4 december och den 19 december 2012 och den 10 januari 2013.

Det angripna beslutet

44 Kommissionen antog den 2 oktober 2013 beslut 2014/201/EU, om ersättning som ska betalas ut till Simet SpA för kollektivtrafik mellan 1987 och 2003 (statligt stöd nr SA.33037 (2012/C) – Italien) (EUT L 114, 2014, s. 67) (nedan kallat det angripna beslutet), genom vilket den anmälda åtgärden förklarades utgöra statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 FEUF vilket är oförenligt med den inre marknaden.

45 Kommissionen konstaterade i det angripna beslutet inledningsvis att den anmälda åtgärden kunde tillskrivas staten, innebar användning av statliga medel, medförde en ekonomisk fördel för sökanden, var selektiv och kunde snedvrida konkurrensen på ett sätt som påverkar handeln mellan medlemsstaterna. Kommissionen anförde i detta avseende att den anmälda åtgärden inte uppfyllde det andra villkoret som domstolen ställt upp i dom av den 24 juli 2003, Altmark Trans och Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, REG, EU:C:2003:415) (nedan kallad Altmarkdomen), enligt vilket de kriterier på grundval av vilka ersättningen beräknas ska vara fastställda i förväg på ett objektivt och öppet sätt. Kommissionen konstaterade att den anmälda åtgärden utgjorde statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 FEUF.

46 Kommissionen prövade därefter om den anmälda åtgärden, med avseende på artikel 17.2 i förordning nr 1191/69, kunde anses utgöra ersättning som är undantagen från anmälningsplikten enligt artikel 108.3 FEUF.

47 Kommissionen prövade därvid huruvida de italienska myndigheterna ensidigt ålagt sökanden trafikplikt i den mening som avses i artikel 1 i förordning nr 1191/69. Den beaktade i detta avseende först att det förhållandet att sökanden för vart och ett av de sexton aktuella åren begärt att koncessionsspecifikationerna skulle förnyas inte var förenligt med påståendet om en ensidigt ålagd trafikplikt. För det andra innebar den omständigheten att specifikationerna avsåg biljettpriser, linjer, trafikfrekvens och tidtabeller inte nödvändigtvis att sökanden ensidigt ålagts allmän trafikplikt som en följd av koncessionerna. Kommissionen anförde, för det tredje, att sökanden inte lagt fram någon bevisning där det framgår att sökanden faktiskt tillhandahållit postbefordran eller visat vad som var nettokostnaden för den tjänsten. När det, för det fjärde, gäller de biljettpriser som sökanden hade kunnat ta ut av passagerare för de transporter som utfördes, konstaterade kommissionen att den omständigheten att de godkänts av MIT och att det hänvisats till reglerade priser inte innebar att dessa priser inte ursprungligen bestämts av företagen. I alla händelser utgjorde dessa reglerade priser inte någon skyldighet att följa taxebestämmelser i den mening som avses i artikel 2.5 i förordning nr 1191/69, då den bestämmelsen inte gäller skyldigheter som uppkommer genom allmänna prispolitiska åtgärder eller genom övergripande åtgärder angående taxor och villkor för att åstadkomma strukturmässiga effekter på transportmarknaden eller delar av den. Vad, för det femte, gäller MIT:s avslag på sökandens begäran om införande av nya tjänster eller utökande av befintliga sådana, har kommissionen anfört att dessa avslag var ett resultat av hur driften av linjetrafik regleras i lag nr 1822/1939. Den lagen innebar att koncessioner för ny trafik eller utökning av befintlig trafik bara kunde beviljas om de inte inkräktade på rättigheterna för andra linjetrafikföretag. Kommissionen anförde vidare, mer allmänt, att sökanden inte lagt fram något som visade att sökanden begärt ändringar av specifikationerna eller att dessa ansökningar avslagits av MIT.

48 Kommissionen har vidare prövat om den ersättning sökanden beviljats var förenlig med den gemensamma metoden för ersättning som föreskrivs i förordning nr 1191/69.

49 För det första noterade kommissionen att det i artikel 10 i förordning nr 1191/69 föreskrivs att ersättningen, i fråga om skyldighet att bedriva verksamhet eller att utföra transporter, ska vara lika med skillnaden mellan minskningen av de kostnader och de intäkter som hade följt av att hela eller, i förekommande fall, en del av skyldigheten i fråga hade varit upphävd under den aktuella perioden. Enligt rättspraxis är emellertid de villkor som anges i denna bestämmelse inte uppfyllda när det inte är möjligt att på grundval av tillförlitliga uppgifter i räkenskaperna fastställa skillnaderna mellan

kostnader som avser dess verksamhet inom det område som täcks av koncessionen och motsvarande inkomster, och det följaktligen inte är möjligt att beräkna den extrakostnad som härrör från upprätthållandet av allmän trafikplikt. Kommissionen anförde även att, enligt artikel 1.5 i förordning nr 1191/69, i den lydelse som gällde från den 1 juli 1992, transportföretag som inte bara bedriver trafikverksamhet som omfattas av allmän trafikplikt utan också är engagerade i annan verksamhet skulle säkerställa följande. För det första skulle bokföringen för driften av var och en av dessa verksamheter föras särskilt, och andelen tillgångar som tillkom vardera verksamheten skulle behandlas i enlighet med gällande regler för redovisning. För det andra skulle kostnaderna balanseras mot rörelseintäkter och betalningar från myndigheter, utan någon möjlighet att överföra medel från något annat av företagets affärsområden. Då sökanden inte hade infört någon egentlig särredovisning för de olika tjänster som företaget tillhandahöll förrän år 2002 och tillförlitligheten hos kostnadsredovisningen när det gäller särredovisning för åren 2002 och 2003 kunde ifrågasättas, eftersom det inte fanns några bevis för att denna kostnadsredovisning användes av bolagsstyrningsorganen för att kontrollera företagets verksamhet, hade artikel 10 i förordning nr 1191/69 inte iakttagits.

50 Kommissionen slog vidare fast att sökanden inte visat att man iakttagit artikel 5.1 i förordning (EEG) nr 1191/69, där det slås fast att den ekonomiska skadan framräknats med hänsyn till skyldighetens effekter på företagets verksamhet i sin helhet eller artikel 13 i förordningen, där det anges att ersättningsbeloppet ska fastställas i förväg.

51 Kommissionen har, för det tredje, anfört att de gemensamma principerna för beräkning av ersättning endast gällde sökandens interregionala transporter fram till ikraftträdandet av förordning nr 1893/91 den 1 juli 1992, och att den därmed inte kunde tillämpas på ersättning för perioden 1987–2003.

52 Kommissionen konstaterade därmed att den anmälda ersättningen inte är förenlig med den gemensamma metoden för beräkning av ersättning i förordning nr 1191/69.

53 Kommissionen fastslog mot den bakgrunden att den anmälda åtgärden inte var undantagen från kravet på förhandsinformation enligt artikel 17.2 i förordning nr 1191/69.

54 Kommissionen har slutligen prövat den anmälda åtgärdens förenlighet med den lagstiftning som gällde när det angripna beslutet antogs, det vill säga förordning nr 1370/2007. Efter att först ha anfört att den anmälda åtgärden inte uppfyllde vissa villkor som föreskrivs i artikel 4 i den förordningen, avseende innehållet i avtal om allmän trafikplikt, samt i artikel 6.1 och i bilagan till samma förordning, med avseende på särredovisning och anvisningar om hur det högsta ersättningsbeloppet ska fastställas, fastslog kommissionen att den ersättning som Consiglio di Stato beslutat om inte kan beviljas i enlighet med förordning nr 1370/2007, och att den anmälda åtgärden därför var oförenlig med den inre marknaden. Kommissionen avfärdade vidare sökandens argument att Consiglio di Stato inte hade ålagt MIT att utge ersättning till sökanden för upprätthållande av allmän trafikplikt med tillämpning av förordning nr 1191/69, utan förpliktat MIT att ersätta sökanden för det rättsstridiga åläggande av allmän trafikplikt i den mening som avses i artikel 1.3 och 1.5 i förordningen. Kommissionen anförde i detta avseende att det framgick av Consiglio di Statos dom, punkt 33 ovan, att det däri slogs fast att sökanden hade rätt att erhålla ersättning grundad på artiklarna 6, 10 och 11 i förordning nr 1191/69 och att sökandens talan som skadestånd lämnats utan bifall. Kommissionen tillade att under alla förhållanden skulle ett skadestånd som betalas till sökanden i anledning av ett påstått ensidigt och rättsstridigt åläggande av allmän trafikplikt, beräknat enligt den gemensamma metod för ersättning som anges i förordning nr 1191/69, utgöra ett åsidosättande av artiklarna 107 FEUF och 108 FEUF, eftersom en sådan ersättning ur sökandens synpunkt skulle leda till exakt samma resultat som en ersättning för upprätthållande av trafikplikt under den berörda perioden, trots att koncessionsspecifikationerna för trafiken i fråga varken var undantagna från kravet på förhandsinformation eller uppfyllde de väsentliga kraven i förordning nr 1191/69 eller förordning nr 1370/2007.

55 Det angripna beslutets artikeldel har följande lydelse:

”Artikel 1

Den ersättning till Simet som anmälts av de italienska myndigheterna utgör statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 i fördraget om Europeiska unionens funktionssätt. Stödet var inte undantaget från kravet på förhandsinformation enligt artikel 17.2 i förordning (EEG) nr 1191/69.

Stödet är inte förenligt med den inre marknaden eftersom villkoren i förordning (EG) nr 1370/2007 inte är uppfyllda. Stödet får därför inte genomföras av de italienska myndigheterna.

Artikel 2

Detta beslut riktar sig till Republiken Italien.”

Förfarandet och parternas yrkanden

56 Sökanden väckte förevarande talan den 6 januari 2014.

57 Kommissionen gav in sitt svaromål den 24 mars 2014.

58 Sökanden ingav en replik den 12 maj 2014. Kommissionen ingav sin duplik den 28 augusti 2014.

59 Tribunalen ställde den 4 juni 2015 en skriftlig fråga till sökanden, inom ramen för sådan processledning som avses i artikel 64.3 a och b i tribunalens rättegångsregler av den 2 maj 1991. Sökanden besvarade denna fråga den 12 juni 2015.

60 Parterna utvecklade sin talan och svarade på tribunalens frågor vid förhandlingen den 14 juli 2015.

61 Sökanden har yrkat att tribunalen ska

— ogiltigförklara det angripna beslutet, och

— förplikta kommissionen att ersätta rättegångskostnaderna.

62 Kommissionen har yrkat att tribunalen ska

— ogilla talan, och

— förplikta sökanden att ersätta rättegångskostnaderna.

Rättslig bedömning

Upptagande till sakprövning

63 Kommissionen har gjort gällande att i den mån som sökanden i sin replik angivit att den återkallat sin talan om verkställighet avseende Consiglio di Statos dom, punkt 33 ovan, har sökanden inte längre något intresse av att få denna sak prövad, eftersom det angripna beslutet avser just anmälan av den ersättning sökanden skulle erhålla genom verkställighet av den domen, i enlighet med den majoritetsrapport som lämnats inom ramen för verkställighetstalan.

64 Det ska i detta avseende framhållas att frågan huruvida sökanden har ett intresse av att få saken prövad rör ett villkor för upptagande till sakprövning av en talan om ogiltigförklaring som väckts av en fysisk eller juridisk person. Ett sådant intresse förutsätter att en ogiltigförklaring av rättsakten i sig kan få rättsverkningar och att talan således kan medföra en fördel för den person som har väckt den (se dom av den 18 mars 2010, Centre de Coordination Carrefour/kommissionen, T-94/08, REG, EU:T:2010:98, punkt 48 och där angiven rättspraxis). Intresset av att få saken prövad ska alltså ha uppkommit och alltjämt föreligga när talan väcks.

65 Intresset av att få saken prövad måste vidare bestå fram till dess att det rättsliga avgörandet meddelas. I annat fall kan rätten besluta att avvisa talan utan prövning i sak (se dom Centre de Coordination Carrefour/kommissionen, punkt 64 ovan, EU:T:2010:98, punkt 49 och där angiven rättspraxis).

66 Det ska även framhållas att om intresset av att få saken prövad hänger samman med sökandens framtida rättsliga ställning, måste sökanden visa att ingreppet i den rättsliga ställningen redan vid denna tidpunkt är säkert (beslut av den 27 mars 2012, European Goldfields/kommissionen, T-261/11, EU:T:2012:157, punkt 29).

67 I förevarande mål framgår det av såväl det angripna beslutet som av sökandens inlagor att de italienska myndigheterna vid två tillfällen vägrat verkställa Consiglio di Statos dom, punkt 33 ovan, enligt vilken myndigheterna skulle utge ersättning till sökanden. Detta har lett till att Consiglio di Stato på sökandens begäran antagit ett första verkställighetsbeslut den 1 april 2011 och ett andra verkställighetsbeslut den 17 januari 2012.

68 Sökanden har i repliken anfört att den återkallat sin talan om verkställighet av Consiglio di Statos dom, punkt 33 ovan, och förbehållit sig rätten att på nytt väcka talan om verkställighet.

69 Sökanden har, som svar på en fråga som tribunalen ställt enligt artikel 64.3 a och b i rättegångsreglerna av den 2 maj 1991, närmare angivit att sökanden för tillfället återkallat talan avseende verkställighet av Consiglio di Statos dom, punkt 33 ovan, men att sökanden inte avstod från sin rätt till verkställighet av den domen och således förbehöll sig rätten att på nytt väcka talan om dess verkställighet fram till dess att preskription inträder, den 9 mars 2020. Enligt sökanden har bolaget ett intresse av att få saken i förevarande mål prövad, då det på nytt skulle kunna väcka talan om verkställighet av Consiglio di Statos dom, punkt 33 ovan.

70 Härav följer att det inte är säkert att sökanden kommer att föra talan om verkställighet av Consiglio di Statos dom, punkt 33 ovan.

71 Den omständigheten är emellertid, i förevarande mål, inte av den arten att den medför att sökanden inte ska anses ha något intresse av att få saken prövad.

72 För det fall att tribunalen skulle ogiltigförklara det angripna beslutet skulle nämligen de italienska myndigheterna oavsett detta alltjämt vara skyldiga att verkställa Consiglio di Statos dom, punkt 33 ovan, oavsett om sökanden återkallat sin talan om verkställighet av den domen.

73 Det ska vidare framhållas att de italienska myndigheterna har ”beslutat att avvakta kommissionens bedömning av den anmälda åtgärden innan [Consiglio di Statos dom, punkt 33 ovan, och dess beslut av den 1 april 2011] verkställs och ersättningen betalas ut till [sökanden]”.

74 Mot den bakgrunden kan det konstateras att sökanden alltjämt har ett intresse av att få saken prövad.

Prövning i sak

75 Sökanden har åberopat fem grunder till stöd för sin talan. Den första grunden är att kommissionen har åsidosatt artikel 107.1 FEUF och förordning nr 1191/69, genom att göra en felaktig bedömning av såväl omständigheter som rättsläge och att den har underlåtit att på ett godtagbart sätt utreda ärendet. Den andra grunden är att principerna avseende ersättning för den skada som enskilda lidit genom en medlemsstats åsidosättande av unionsrätten har åsidosatts. Den tredje grunden är att motiveringsskyldigheten har åsidosatts. Den fjärde grunden är att kommissionen har åsidosatt artikel 107.1 FEUF genom en uppenbart oriktig bedömning av huruvida den anmälda åtgärden är förenlig med den gemensamma metoden för ersättning enligt förordning nr 1191/69. Den femte grunden är att kommissionen i det angripna beslutet blandat sig i den nationella domstolens dömande verksamhet genom att den har beaktat expertgruppens rapport, angående vilken Consiglio di Stato ännu inte har uttalat sig.

Den första grunden, angående åsidosättande av artikel 107.1 FEUF och av förordning nr 1191/69

76 Denna grund består av två delar. Den första delen är att kommissionen felaktigt ansett att Consiglio di Stato förpliktat MIT att betala ersättning till sökanden enligt förordning nr 1191/69. Den andra delen är att kommissionen gjort en uppenbart oriktig bedömning eller brustit i sin utredning av ärendet genom att inte beakta att den nationella lagstiftningen, som legat till grund för att ålägga sökanden allmän trafikplikt, var oförenlig med förordning nr 1191/69.

– Den första delen av den första grunden, avseende en felaktig bedömning av omständigheterna

77 Sökanden har anfört, på samma sätt som under det administrativa förfarandet, att Consiglio di Stato inte har förpliktat MIT att till sökanden utge ersättning med tillämpning av förordning nr 1191/69, utan att Consiglio di Stato har förpliktat MIT att ersätta sökanden för den skada det orsakat genom att ensidigt ålägga sökanden allmän trafikplikt, i strid med den förordningen, under perioden mellan 1987 och 2003. Enligt sökanden var det enbart för att fastställa relevanta kriterier för bedömningen av skadans omfattning som Consiglio di Stato, i enlighet med vad som uttryckligen föreskrivs i artikel 35 i lagstiftningsdekret nr 80/1998, hänvisade till förordning nr 1191/69 i dess lydelse när omständigheterna i målet inträffade. Enligt sökanden har Consiglio di Stato inte avgjort tvisten efter tillämpning av förordning nr 1191/69, utan det har, utifrån de grunder sökanden anfört, enbart hänvisat till de villkor som föreskrivs i den förordningen om fastställande av en effektiv ersättning för de kostnader som uppstår för upprätthållandet av allmän trafikplikt enligt nationella bestämmelser. Med andra ord har Consiglio di Stato fastställt rätten till ersättning för den förlust som uppstått med tillämpning av dess egen praxis på området.

78 Kommissionen har bestritt sökandens argument och gjort gällande att talan inte kan bifallas på den första delen av den första grunden.

79 Sökanden har alltså i detta avseende gjort gällande att den anmälda åtgärden inte var en ersättning för upprätthållandet av allmän trafikplikt i den mening som avses i Altmarkdomen, punkt 45 ovan (EU:C:2003:415), eller förordning nr 1191/69, utan skadestånd från nationell domstol för den skada som orsakats av ett åläggande att upprätthålla allmän trafikplikt, i strid med den tillämpliga unionsrätten.

80 Detta synsätt motsägs emellertid av vad som anges i TAR Lazios dom, punkt 31 ovan, liksom av vad som anges i Consiglio di Statos dom, punkt 33 ovan.

81 Det framgår nämligen av TAR Lazios dom, punkt 31 ovan, att sökanden år 2004 väckte talan vid denna domstol för att få fastställd rätten att erhålla beloppet 66 891 982 euro i ersättning för den allmänna trafikplikt som sökanden upprätthållit sedan år 1987, som årlig ersättning enligt förordning nr 1191/69, i dess lydelse enligt förordning nr 1893/91, som skadestånd och ränta eller på grunden obehörig vinst enligt artikel 2041 i den italienska civillagen (se punkt 31 ovan).

82 Härefter ska tribunalen pröva, i likhet med kommissionen, innehållet i Consiglio di Statos dom, punkt 33 ovan.

83 Consiglio di Stato har i punkt 2 i sin dom, punkt 33 ovan, beskrivit den rättsliga ramen, genom att hänvisa till att lag nr 1822/1939 är tillämplig vid beviljande av koncession för busslinjetrafik inom statens ansvarsområde till privata företag, under förutsättning att dessa inte konkurrerar med redan utdelade koncessioner, och gjorde det möjligt för MIT att utbetala kilometerbaserade subventioner för inrättande och drift.

84 Consiglio di Stato underströk vidare att det i förordning nr 1893/91 ”görs en tydlig skillnad mellan transporttjänster av starkt allmänintresse (det vill säga ’lokal- eller regionaltrafik’) och transporttjänster för vilka trafikplikten upphävts definitivt, utan att det påverkar myndigheternas möjligheter att träffa avtal om allmän trafikplikt för att säkerställa tillräckligt omfattande transporter och utan att det påverkar garantier för vissa specifika personkategorier”.

85 Consiglio di Stato anmärkte vidare att ”domstolen har [i Altmarkdomen] uttalat sig om arten av de ersättningar som medlemsstaterna utger på transporttjänstområdet och därvid inte inkluderat dem i kategorin statligt stöd”.

86 Consiglio di Stato drog härav slutsatsen att ”det företag som, i egenskap av allmännyttig tjänst, tillhandahåller allmänna trafiktjänster … har rätt till ersättning för de kostnader som uppstår”.

87 Consiglio di Stato anförde därefter att, i konsekvens härmed, det ”mot bakgrund av det regelverk som beskrivits, ska prövas huruvida [sökanden] i förevarande fall har rätt till den ersättning som föreskrivs eller inte”.

88 Såsom kommissionen framhållit visar Consiglio di Statos ovan redovisade resonemang att den prövat huruvida sökandens begäran om ersättning för upprätthållande av viss allmän trafikplikt var välgrundad.

89 Vidare har Consiglio di Stato, efter att ha förklarat att ”bolagets ansökan om fastställande av dess rätt till ersättning” kunde upptas till sakprövning, tvärtemot vad som slagits fast i TAR Lazios dom, anfört att det i ”rådets förordning (EEG) nr 1191/69 av den 26 juni 1969, i dess lydelse enligt förordning (EEG) nr 1893/91” uttryckligen föreskrivs i artikel 1.5 en möjlighet att bibehålla eller besluta om sådan allmän trafikplikt i fråga om stads-, förorts- och regionala persontransporter. Den har tillagt att de kostnader som i ett sådant fall följer av beslutet att bibehålla eller föreskriva ensidiga skyldigheter att upprätthålla allmän trafikplikt måste kompenseras av medlemsstaterna, enligt de metoder som anges i artiklarna 10, 11 och 12 i förordning nr 1191/69, oberoende av de krav som anges i artikel 4 i den förordningen. Consiglio di Stato preciserade att den italienska lagstiftaren inte bara har använt sig av denna möjlighet, utan att den genom att anta artikel 4.4 i lag nr 59/97 och bestämmelserna i lagstiftningsdekret nr 422/97, slagit fast att ”avtal om trafikplikt [ska] slutas med angivande av en skyldighet att utge ersättning för skyldigheten att upprätthålla allmän trafikplikt”.

90 Efter att ha framhållit att förordning nr 1191/69 var direkt tillämplig anförde Consiglio di Stato att ”[d]et följer av vad som anförts … att sökandens begäran om ersättning för kostnader som sökanden faktiskt haft vid upprätthållandet av allmän trafikplikt ska bifallas”.

91 Consiglio di Stato anförde avslutningsvis följande:

”Talan ska bifallas på de skäl som anförts i förevarande dom. Sökandebolagets rätt till sådan ersättning som föreskrivs i artiklarna 6, 10 och 11 i förordning (EEG) nr 1191/69 ska således fastställas. Beloppet ska, enligt artikel 35 i lagstiftningsdekret nr 80 år 1998, fastställas av förvaltningen … utifrån tillförlitliga uppgifter från sökandens räkenskaper som gjorde det möjligt att bestämma kostnaderna för den del av sökandens verksamhet som hör till upprätthållande av allmän trafikplikt och de intäkter som härrör från denna verksamhet. Sökandens talan om skadestånd på grund av att det möjligen kan finnas en resterande skada som inte täcks av detta belopp som fastställs av förvaltningen, vilken skada ska åberopas och bevisas av det berörda bolaget, kan inte bifallas. Eftersom den i första hand anförda talan bifallits ska den talan som sökanden åberopat i andra hand, grundad på obehörig vinst, således inte prövas.

92 Consiglio di Stato har således beslutat att ”förplikta ministeriet … att utbetala det belopp som fastställs enligt artikel 35 i lagstiftningsdekret nr 80 år 1998 inom den frist och på det sätt som här angivits”.

93 Det framgår således även av Consiglio di Statos dom, punkt 33 ovan, att, för det första, sökanden tillerkänts rätt till sådan ersättning som föreskrivs i artiklarna 6, 10 och 11 i förordning nr 1191/69, för den skyldighet att upprätthålla allmän trafikplikt som sökanden ålagts och, för det andra, att MIT förpliktats betala sökanden ersättning med ett belopp som ska fastställas av förvaltningen enligt artikel 35 i lagstiftningsdekret nr 80/1998.

94 I artikel 35.1 i lagstiftningsdekret nr 80/1998 föreskrivs att förvaltningsdomstol ska pröva frågor om skadestånd och ränta inom sådana områden där domstolen är ensam behörig. I artikel 35.2 i samma dekret föreskrivs att förvaltningsdomstolen, inom ramen för denna behörighet, inom en rimlig tidsfrist, får pröva efter vilka kriterier förvaltningen ska föreslå ersättning.

95 Emellertid leder inte, tvärtemot vad sökanden har påstått, enbart hänvisningen till artikel 35 i lagstiftningsdekret nr 80/1998 till slutsatsen att den anmälda åtgärden med nödvändighet måste avse den skada som orsakats genom att den nationella lagstiftningen åsidosatt förordning nr 1191/69 i den mening som avses i dom av den 22 januari 1976, Russo (60/75, REG, EU:C:1976:9, punkt 9).

96 Det framgår nämligen av lydelsen av Consiglio di Statos dom, punkt 33 ovan, att den inte har funnit att den nationella lagstiftningen åsidosätter förordning nr 1191/69, utan den har helt enkelt underlåtit att tillämpa den nationella lagstiftningen och konstaterat att det fanns en rätt till ersättning enligt den nämnda förordningen.

97 Det ska vidare framhållas att den betalningsskyldighet som MIT ålagts utgör ersättning och ska, enligt vad som anges i samma dom, motsvara de kostnader som hänför sig till den skyldighet att upprätthålla allmän trafikplikt som sökanden ålagts.

98 Consiglio di Stato har vidare uttryckligen vilandeförklarat sökandens talan avseende skadestånd och ränta.

99 Den anmälda åtgärden syftade mot denna bakgrund inte till att ersätta en skada som följt av ett åsidosättande av förordning nr 1191/69, utan till att ersätta de kostnader som följt av åläggandet av allmän trafikplikt med tillämpning av bestämmelserna i den förordningen.

100 Consiglio di Stato har även bekräftat denna tolkning av sin dom, punkt 33 ovan, i sitt beslut av den 1 april 2011, där den anförde följande:

”I dom nr 1405 år 2010, på de skäl som expertgruppen anfört, har bolaget Simet tillerkänts rätt till ersättning enligt vad som anges i artiklarna 6, 10 och 11 i förordning (EEG) nr 1191/69 och fastställts att beloppet, i enlighet med artikel 35 i lagstiftningsdekret nr 80 år 1998, ska fastställas av förvaltningen

inom 90 dagar, utifrån tillförlitliga uppgifter från sökandens räkenskaper som gör det möjligt att bestämma kostnaderna för den del av sökandens verksamhet som hör till upprätthållande av trafikplikten och de intäkter som härrör från denna verksamhet.”

101 Vad sökanden anfört om att kommissionen gjort en felaktig bedömning av omständigheterna, eftersom den utgått från att Consiglio di Stato hade förpliktat MIT att utge ersättning till sökanden med tillämpning av förordning nr 1191/69, är alltså inte korrekt.

102 Det ska för övrigt framhållas att om den anmälda åtgärden skulle förstås, vilket sökanden gjort gällande, inte som ersättning för åläggandet att upprätthålla allmän trafikplikt i den mening som avses i förordning nr 1191/69, utan som ersättning för den skada som orsakats av åläggandet att upprätthålla allmän trafikplikt i strid med den förordningen, kan sökanden inte samtidigt göra gällande att denna ersättning inte skulle anses utgöra statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 FEUF bara av det skälet att den avsåg att kompensera för åläggandet att upprätthålla allmän trafikplikt i den mening som avses i samma förordning.

103 Såsom kommissionen anfört i skälen 131–133 i det angripna beslutet, skulle det annars, i en sådan situation, innebära ett kringgående av tillämpningen av artiklarna 107 FEUF och 108 FEUF att anse att en sådan betalning inte utgjorde kompensation för utförda tjänster utan en ersättning för skada.

104 Sökanden har i förevarande mål inte anfört något argument som kan ifrågasätta slutsatsen att den anmälda åtgärden företer alla de omständigheter som kännetecknar statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 FEUF. Vad sökanden anfört om att den anmälda åtgärden inte utgör en ersättning i den mening som avses i förordning nr 1191/69, utan ersättning för den skada som åsidosättandet av den förordningen gett upphov till, saknar i alla händelser värde.

105 Talan kan följaktligen inte bifallas på den första grundens första del.

– Den andra delen av den första grunden, avseende att kommissionen gjort en uppenbart oriktig bedömning eller brustit i sin utredning av ärendet genom att inte beakta att den nationella lagstiftningen var oförenlig med unionsrätten

106 Sökanden har anfört två invändningar mot kommissionen i detta avseende.

107 Den har för det första kritiserat kommissionen för att inte ha prövat om den nationella lagstiftningen var förenlig med unionsrätten. Enligt sökanden skulle kommissionen, om den gjort en sådan prövning, ha förstått, dels att den nationella lagstiftningen var oförenlig med unionsrätten, dels att det var av det skälet som Consiglio di Stato underlät att tillämpa nationella regler och förpliktade MIT att ersätta sökandens skada.

108 Sökanden har för det andra kritiserat kommissionen för att den i det angripna beslutet slagit fast att sökanden inte omfattats av tillämpningen av nationell lagstiftning angående allmän trafikplikt i strid med förordning nr 1191/69.

109 Kommissionen har gjort gällande att den andra delen av den första grunden ska avvisas, enligt artikel 44.1 i rättegångsreglerna av den 2 maj 1991, eftersom de invändningar sökanden anfört saknar samband med den första grunden. Sökanden har bestritt att så är fallet.

110 Kommissionen har vidare gjort gällande att de handlingar som sökanden bifogat sin replik till stöd för sin första invändning ska avvisas. Det rör sig om italiensk lag, det vill säga lag nr 1822/1939 (bilaga C1), lag nr 32/2005 (bilaga C3) och lag nr 877/86 (bilaga C4), som sökanden givit in för att visa att den italienska lagstiftningen var oförenlig med förordning nr 1191/69. Kommissionen har anfört dels att

dessa handlingar inte givits in som svar på några argument som anförts i svarsskrivelsen, dels att sökanden skulle ha gett in dessa handlingar i ansökan. Kommissionen anser därför att tribunalen ska avvisa dessa handlingar, då det inte finns något skäl till varför de nya bevisen gavs in för sent.

111 Kommissionen har vidare bestritt att sökandens invändningar är riktiga.

112 Sökandens första invändning vilar på tre tydligt urskiljbara argument. Det första är att kommissionen var skyldig att pröva den nationella rättens förenlighet med unionsrätten. Detta argument avser åsidosättandet av utredningsskyldigheten. Det andra argumentet är att den nationella rätten inte är förenlig med unionsrätten, och det tredje argumentet är att det var anledningen till att Consiglio di Stato underlåtit att tillämpa nationell rätt och förpliktat MIT att utge ersättning. De båda sistnämnda argumenten påstås gälla oriktiga bedömningar från kommissionens sida.

113 Den andra invändningen, genom vilken sökanden har klandrat kommissionen för att den i det angripna beslutet slagit fast att sökanden inte omfattats av tillämpningen av nationell lagstiftning angående allmän trafikplikt i strid med förordning nr 1191/69, kan även den anses utgöra ett påstående om en uppenbart oriktig bedömning.

114 Det kan vidare konstateras att kommissionen, trots invändningarnas formulering, inte har haft några problem med att förstå dessa så väl att de kunnat besvaras i svarsskrivelsen. Härav följer att kommissionens yrkande om avvisning enligt artikel 44.1 i rättegångsreglerna av den 2 maj 1991 ska lämnas utan bifall.

115 Sökandens invändningar ska således prövas i sak.

116 Sökandens första invändning om att den nationella lagstiftningen skulle ha varit oförenlig med unionsrätten och att detta var skälet till att Consiglio di Stato förpliktade MIT att ersätta sökanden kan genast avfärdas, då det enbart rör sig om en upprepning av vad sökanden anfört inom ramen för prövningen av den första grundens första del.

117 Vidare ska sökandens argument att kommissionen borde ha prövat den nationella rättens förenlighet med unionsrätten lämnas utan avseende. Det följer av fast rättspraxis att kommissionen inte kan kritiseras för att den inte har beaktat eventuella faktiska eller rättsliga förhållanden som skulle ha kunnat åberopas under det administrativa förfarandet men som inte har åberopats, eftersom den inte har någon skyldighet att ex officio föreställa sig vilka omständigheter som skulle ha kunnat åberopas (dom av den 2 april 1998, kommissionen/Sytraval och Brink's France, C-367/95 P, REG, EU:C:1998:154, punkt 60, och dom av den 3 februari 2011, Italien/kommissionen, T-3/09, REG, EU:T:2011:27, punkt 84).

118 Sökanden har inte invänt mot kommissionens påstående att sökanden inte under det administrativa förfarandet, i vilket sökanden deltagit i egenskap av berörd tredje part, berört huruvida den nationella lagstiftningen var förenlig med förordning nr 1191/69. Sökandens första invändning kan således lämnas utan avseende, utan att det är nödvändigt att pröva huruvida bilagorna C1, C3 och C4 till repliken ska avvisas.

119 När det gäller sökandens andra invändning som, till skillnad från den första, har direkt samband med den första delen av den första grunden, rör denna en uppenbart oriktig bedömning vad gäller tillämpningen av förordning nr 1191/69, bör den invändningen enligt tribunalen prövas tillsammans med de övriga invändningar som anförts inom ramen för den fjärde grunden, som rör just detta slag av felbedömningar.

120 Mot denna bakgrund ska talan inte bifallas i den andra delen, och således inte i någon del, av den första grunden. Den andra invändningen inom ramen för den andra delen ska emellertid prövas i samband med prövningen av den fjärde grunden.

Den andra grunden, avseende åsidosättande av principerna avseende ersättning för den skada som enskilda lidit genom en medlemsstats åsidosättande av unionsrätten

121 Sökanden har gjort gällande att Consiglio di Stato har konstaterat att de koncessioner som sökanden meddelats årligen var till men för sökandens rätt att erhålla ersättning enligt förordning nr 1191/69 och, efter ikraftträdandet av förordning nr 1893/91, sökandens rätt att utöva verksamhet utan att åläggas skyldighet att upprätthålla allmän trafikplikt. Consiglio di Stato har därför förpliktat MIT att utge ersättning för skadan, enligt de principer som gäller för medlemsstaternas skyldighet att ersätta de skador som antagandet av administrativa rättsakter i strid med unionsrätten ger upphov till, och slog fast att ersättning skulle utges med ett skäligt belopp utifrån de villkor som anges i förordning nr 1191/69 för bestämmande av ersättning för skyldigheten att upprätthålla allmän trafikplikt, utan att ta ställning till deras tillämpning med avseende på sökandens specifika situation. Consiglio di Stato har vidare uttryckligen förklarat att om skadan visar sig uppgå till ett större belopp än den ersättning som bestäms utifrån de villkor som anges i förordningen ska den skadan ersättas särskilt. Enligt sökanden kunde nämligen skadan vara större eller mindre än vad som omfattades av den ersättning som sökanden skulle erhålla enligt förordning nr 1191/69. Härav följer att kommissionen, genom att anse att den anmälda åtgärden utgjorde statligt stöd i den mening som avses i artikel 107.1 FEUF, åsidosatt de principer som slagits fast i praxis om ersättning till enskilda för den skada de lidit genom åsidosättande av unionsrätten.

122 Sökanden har till stöd för detta anfört att det förhållandet att de villkor som fastställts i Altmarkdomen, punkt 45 ovan (EU:C:2003:415) inte är uppfyllda, vilket kommissionen konstaterat i det angripna beslutet, inte är relevant i förevarande mål, då den domen rörde ett fall där skyldigheten att upprätthålla allmän trafikplikt kunde åläggas, medan sökanden inte ålagts någon sådan skyldighet sedan år 1992. För perioden dessförinnan bekräftar underlåtenheten att uppfylla dessa villkor det rättsstridiga i att MIT årligen meddelat koncessioner. På samma sätt saknar, enligt sökanden, underlåtenheten att särskilja i räkenskaperna betydelse, eftersom sökanden inte var skyldig att särskilja sina räkenskaper efter år 1992, då sökanden efter den tidpunkten inte var ålagd någon skyldighet att upprätthålla allmän trafikplikt. I alla händelser föreskrivs i förordning nr 1191/69 enbart en skyldighet att i företagets räkenskaper göra en åtskillnad mellan offentliga och privata medel, för att undvika alltför omfattande subventioner. Då sökanden inte erhållit någon ersättning fanns det ingen skyldighet att särskilja dessa räkenskaper.

123 Kommissionen har bestritt vad sökanden anfört och gjort gällande att talan inte ska bifallas på denna grund.

124 Förevarande grund vilar på förutsättningen att Consiglio di Stato i förevarande fall skulle ha förpliktat förvaltningen att ersätta sökanden för den skada som orsakats genom att sökanden ålagts att upprätthålla allmän trafikplikt i strid med förordning nr 1191/69. Såsom konstaterats inom ramen för prövningen av den första delen av den första grunden framgår det av lydelsen av Consiglio di Statos dom, punkt 33 ovan, att den utgångspunkten är felaktig. Consiglio di Stato har inte slagit fast att den nationella lagstiftningen var rättsstridig, utan har tillerkänt sökanden en rätt till ersättning grundad på artiklarna 6, 10 och 11 i förordning nr 1191/69 för den skyldighet att upprätthålla allmän trafikplikt som sökanden ålagts och har ålagt MIT att, som ersättning, betala skillnaden mellan de kostnader och de intäkter som följt av utförandet av denna skyldighet.

125 Vad som anförts inom ramen för den andra grunden kan således lämnas utan avseende, utan att det finns något behov av att pröva om sökandens argument avseende den påstått felaktiga tillämpningen av villkoren enligt Altmarkdomen, punkt 45 ovan (EU:C:2003:415) eller skyldigheten att hålla skilda räkenskaper enligt förordning nr 1191/69 är riktiga.

Den tredje grunden, avseende åsidosättande av motiveringsskyldigheten

126 Sökanden har inom ramen för den tredje grunden på nytt gjort gällande att Consiglio di Stato skulle ha förpliktat MIT att ersätta sökanden på grund av åläggandet att upprätthålla allmän trafikplikt i strid med förordning nr 1191/69. Sökanden har emellertid till detta anfört olika argument och invändningar som hör samman med ett åsidosättande av motiveringsskyldigheten eller utredningsskyldigheten samt vissa fall av uppenbart oriktig bedömning avseende tillämpningen av förordning nr 1191/69.

127 För att skapa större klarhet i domskälen kommer invändningarna om påstått uppenbart oriktig bedömning avseende tillämpningen av förordning nr 1191/69, i likhet med den invändning som sökanden framfört inom ramen för den andra delen av den första grunden, att prövas inom ramen för prövningen av den fjärde grunden.

128 Då tribunalen redan besvarat vissa av sökandens argument avseende den påstått felaktiga tolkningen av Consiglio di Statos dom, punkt 33 ovan, inom ramen för prövningen av den första grundens första del, kommer prövningen inom ramen för förevarande grund att begränsas till de invändningar sökanden framfört avseende åsidosättande av motiveringsskyldigheten.

129 I detta sammanhang erinrar tribunalen om att den motivering som krävs enligt artikel 296 FEUF ska vara anpassad till rättsaktens beskaffenhet. Av motiveringen ska klart och tydligt framgå hur den institution som har antagit rättsakten har resonerat, så att de som berörs därav kan få kännedom om skälen för den vidtagna åtgärden och så att domstolen ges möjlighet att utföra sin prövning. Frågan huruvida kravet på motivering är uppfyllt ska bedömas med hänsyn till omständigheterna i det enskilda fallet, särskilt rättsaktens innehåll, de anförda skälen och det intresse av att få förklaringar som de vilka rättsakten är riktad till, eller andra personer som direkt eller personligen berörs av den, kan ha. Det fordras inte att motiveringen anger samtliga relevanta sakförhållanden och rättsliga överväganden, eftersom frågan huruvida motiveringen av en rättsakt uppfyller kraven i artikel 296 FEUF inte enbart ska bedömas mot bakgrund av motiveringens lydelse, utan även mot bakgrund av det sammanhang i vilket motiveringen ingår samt alla rättsregler som reglerar den berörda frågan (dom kommissionen/Sytraval och Brink's France, punkt 117 ovan, EU:C:1998:154, punkt 63, dom av den 22 juni 2004, Portugal/kommissionen, C-42/01, REG, EU:C:2004:379, punkt 66, och dom av den 15 april 2008, Nuova Agricast, C-390/06, REG, EU:C:2008:224, punkt 79).

130 Tribunalen kan vidare inte inom ramen för en kontroll av huruvida motiveringsskyldigheten har iakttagits bedöma lagenligheten i sak av de skäl som kommissionen har angett för att motivera sitt beslut. De anmärkningar och argument som, i samband med en grund som avser avsaknad av eller brister i motiveringen, syftar till att ifrågasätta att det angripna beslutet är välgrundat, saknar således relevans (dom av den 15 juni 2005, Corsica Ferries France/kommissionen, T-349/03, REG, EU:T:2005:221, punkterna 58 och 59).

131 Det är mot bakgrund av dessa principer som bedömningen av huruvida kommissionen i förevarande fall har uppfyllt sin motiveringsskyldighet ska ske.

– Den första invändningen, avseende att kommissionen inte har angett skälen till att den ansett sökandens räkenskaper brista i tillförlitlighet

132 Sökanden har i sak kritiserat kommissionen för att den inte i det angripna beslutet förklarat varför den ansett att sökandens räkenskaper brister i tillförlitlighet. Sökanden har därvid åter upprepat vad som angivits i minoritetsrapporten från den expertgrupp som utsågs av Consiglio di Stato, utan att besvara argumenten som angivits i majoritetsrapporten från samma expertgrupp. Sökanden har även kritiserat kommissionen för att inte själv ha undersökt sökandens räkenskaper.

133 Kommissionen har bestritt sökandens argument och gjort gällande att denna invändning ska lämnas utan avseende.

134 Det ska inledningsvis konstateras att sökandens kritik mot att kommissionen inte själv undersökt sökandens räkenskaper saknar samband med grunden avseende åsidosättande av motiveringsskyldigheten, vars omfattning angivits i punkt 129 ovan, utan rör ett åsidosättande av utredningsskyldigheten.

135 Det framgår vidare av det angripna beslutet att kommissionen, tvärt emot vad sökanden påstått, inte har ifrågasatt tillförlitligheten av sökandens räkenskaper för hela den berörda perioden.

136 Kommissionen har, i skäl 115 i det angripna beslutet, hänvisat till den princip som domstolen slog fast i dom av den 7 maj 2009, Antrop m.fl. (C-504/07, REG, EU:C:2009:290), om att de villkor som anges i artikel 10 i förordning nr 1191/69 inte är uppfyllda när det ”inte är möjligt att på grundval av tillförlitliga uppgifter i räkenskaperna hos [företaget] fastställa skillnaderna mellan kostnader som avser [dess] verksamhet inom det område som täcks av koncessionen och motsvarande inkomster, och det är följaktligen inte möjligt att beräkna den extrakostnad som härrör från [företagets] tillhandahållande av offentliga tjänster”.

137 Kommissionen har, i skäl 117, anfört följande:

”I det aktuella ärendet hade Simet inte infört någon egentlig särredovisning för de olika tjänster som företaget tillhandahöll förrän 2002, och tillförlitligheten hos kostnadsredovisningen när det gäller särredovisning för åren 2002 och 2003 kan ifrågasättas eftersom det inte fanns några bevis för att denna kostnadsredovisning användes av bolagsstyrningsorganen för att kontrollera företagets verksamhet. Artikel 10 har därför inte följts.”

138 Kommissionen har i skälen 127 och 128 upprepat dessa argument inom ramen för prövningen av räkenskaperna avseende den anmälda åtgärdens förenlighet med förordning nr 1370/2007. Den har därvid anfört följande:

”Dessutom anges i artikel 6.1, när det gäller direkttilldelade avtal om allmän trafik, att ersättningen ska vara förenlig med bestämmelserna i förordning (EG) nr 1370/2007 och med bestämmelserna i bilagan, så att ersättningen inte överstiger vad som krävs för fullgörandet av den allmänna trafikplikten. Bilagan innehåller bl.a. krav på särredovisning (punkt 5) och anvisningar om hur det högsta ersättningsbeloppet ska fastställas.

Såsom noteras i skäl 115 tillämpade inte Simet någon egentlig särredovisning under merparten av den anmälda perioden (mellan 1987 och 2001), och dessutom kan tillförlitligheten hos kostnadsredovisningen för 2002 och 2003 ifrågasättas. Det kan därför inte visas att den ersättning som i slutändan beviljas inte överstiger ett belopp motsvarande den ekonomiska nettoeffekten som motsvarar summan av de verkningar, positiva som negativa, som fullgörandet av den allmänna trafikplikten får för kollektivtrafikföretagets kostnader och inkomster (punkt 2 i bilagan).”

139 Det framgår av dessa skäl att kommissionen inte, förutom för räkenskapsåren 2002 och 2003, har ifrågasatt tillförlitligheten av sökandens räkenskaper, utan att den bara konstaterat att det inte funnits någon effektiv uppdelning i räkenskaperna och att det därför var omöjligt att utesluta varje risk för överkompensation, såsom föreskrivs i artikel 10 i förordning nr 1191/69 och i artikel 6.1 i förordning nr 1370/2007. När det gäller perioden från år 1987 till år 2001 är sökandens invändning således felaktig.

140 Det kan vidare konstateras att, när det gäller ifrågasättande av boksluten för räkenskapsåren 2002 och 2003, har kommissionen angivit att det inte fanns några bevis för att denna kostnadsredovisning användes av bolagsstyrningsorganen för att kontrollera företagets verksamhet. Sökanden kunde således förstå kommissionens resonemang i detta avseende.

141 Den första invändningen inom ramen för den tredje grunden ska således lämnas utan avseende.

– Den andra invändningen, avseende att kommissionen underlåtit att i det angripna beslutet förklara varför en avkastning på eget kapital som överstiger den tillämpliga swap-räntan plus 100 räntepunkter, enligt kommissionen, normalt sett inte skulle betraktas som en lämplig utgångspunkt för beräkning av skälig vinst

142 Sökanden har kritiserat kommissionen för att den, utan andra skäl, angivit att en avkastning på eget kapital som överstiger den tillämpliga swap-räntan plus 100 räntepunkter normalt sett inte skulle betraktas som en lämplig utgångspunkt för beräkning av skälig vinst.

143 Kommissionen har bestritt sökandens argument och gjort gällande att denna invändning ska lämnas utan avseende.

144 Det ska i detta avseende framhållas att det påstående sökanden avser, som rör sökandens årliga avkastning på investerat kapital inom ramen för interregional busstrafik, återfinns i skäl 129 i det angripna beslutet, i den del av beslutet som rör den anmälda åtgärdens förenlighet med förordning nr 1370/2007.

145 Skäl 129 i det angripna beslutet har följande lydelse:

”I avsaknad av i förväg fastställda parametrar för ersättningen måste dessutom kostnadsfördelningen med nödvändighet göras i efterhand på grundval av godtyckliga antaganden, såsom gjordes i både den första rapporten och majoritetsrapporten. Kommissionen kan dock inte godta antagandena i majoritetsrapporten om att varje tjänst som företaget tillhandahöll nödvändigtvis måste stå för samma andel intäkter och kostnader under ett visst år. Eftersom en beräkning i efterhand med nödvändighet resulterar i full ersättning för kostnaderna för tillhandahållandet av tjänsten anser kommissionen dessutom att en avkastning på eget kapital som överstiger den tillämpliga swap-räntan plus 100 räntepunkter, som använts i både den första rapporten och majoritetsrapporten, inte normalt sett skulle betraktas som en lämplig utgångspunkt för beräkning av skälig vinst.”

146 Det framgår av skäl 129 att kommissionen har motiverat påståendet att den avkastning som föreslås i majoritetsrapporten normalt sett inte skulle betraktas som en lämplig utgångspunkt för att beräkna skälig vinst med den omständigheten att en beräkning av ersättningen i efterhand med nödvändighet resulterar i full ersättning för kostnaderna för upprätthållandet av allmän trafikplikt. Kommissionen har således till fullo motiverat sitt påstående, och därmed fullgjort sin motiveringsskyldighet.

147 Frågan om denna motivering är välgrundad, vilket sökanden bestritt, rör bedömningen av om det angripna beslutet är välgrundat. De argument som sökanden anfört i detta avseende ska, mot bakgrund av den rättspraxis som återgivits i punkt 130 ovan, anses irrelevanta och sakna verkan inom ramen för ett påstående om åsidosättande av motiveringsskyldigheten.

148 Den andra invändningen inom ramen för den tredje grunden ska således lämnas utan avseende.

149 Av det ovan anförda följer att talan inte kan bifallas på den tredje grunden.

Den fjärde grunden, avseende åsidosättande av artikel 107.1 FEUF genom att kommissionen i ett flertal fall gjort sig skyldig till uppenbart oriktig bedömning avseende tillämpningen av förordning nr 1191/69

150 Sökanden har i ansökan anfört en rad invändningar avseende påstådda fall av uppenbart oriktig bedömning från kommissionens sida avseende tillämpningen av förordning nr 1191/69, vilka i sak kan samlas i en grund avseende åsidosättande av artikel 107.1 FEUF.

151 Sökanden har kritiserat kommissionen för att den, i avsaknad av separata räkenskaper, ansett att den anmälda åtgärden inte kunde undgå att riskera att leda till en överkompensation och att den därmed inte var förenlig med den gemensamma metoden för fastställande av ersättning som föreskrivs i förordning nr 1191/69. Sökanden har i detta avseende gjort gällande att det inte förelåg någon skyldighet att särskilja räkenskaperna före år 1992, eftersom sökanden inte erhöll någon ersättning, och att sökanden från år 1992 inte kunde vara skyldig att särskilja räkenskaperna eftersom den inte var underkastad någon ensidig skyldighet att utföra allmän trafikplikt. Sökanden har gjort gällande att domen Antrop m.fl., punkt 136 ovan (EU:C:2009:290), mot denna bakgrund inte är tillämplig i förevarande mål. Vidare gjorde, enligt sökanden, den beräkningsmetod som föreslogs i majoritetsrapporten det möjligt att undvika varje risk för överkompensation, då den grundade sig på en rekonstruktion i efterhand av de kostnader som uppstått vid upprätthållandet av allmän trafikplikt.

– Den första invändningen, avseende att kommissionen felaktigt ansett att sökanden inte ensidigt ålagts att upprätthålla allmän trafikplikt i den mening som avses i förordning nr 1191/69

152 Sökanden har kritiserat kommissionen för att den ansett att sökanden inte var skyldig att upprätthålla allmän trafikplikt i den mening som avses i förordning nr 1191/69.

153 Kommissionen har gjort gällande att denna invändning ska lämnas utan avseende.

154 Denna invändning rör den centrala frågan i förevarande mål. Det kan nämligen konstateras att även om Consiglio di Stato i sin dom, punkt 33 ovan, ansett att sökanden har rätt till ersättning enligt artiklarna 6, 10 och 11 i förordning nr 1191/69, har den inte uttryckligen angett vad som grundar denna rätt för sökanden. Consiglio di Stato har endast anfört att en sådan rätt inte kan vägras den som upprätthåller allmän trafikplikt för kostnader som uppstår vid tillhandahållandet av sådana tjänster.

155 Sökanden har gjort gällande att Consiglio di Stato sålunda dragit slutsatsen av den omständigheten att den nationella lagstiftningen, genom att organisera verksamheten med att anordna reguljär trafik för passagerare på väg som en allmännyttig tjänst där verksamheten anförtroddes privata företag på villkor som staten bestämde, med nödvändighet har ålagt dessa företag, varav sökanden var ett, skyldigheter som hör samman med upprätthållande av allmän trafikplikt, i strid med förordning nr 1191/69, i vilken det föreskrevs att medlemsstaterna skulle upphäva sådana skyldigheter.

156 Vad sökanden anfört är emellertid inte övertygande av följande skäl.

157 För det första rör det sig om skyldigheter som sökanden underkastats enligt årliga koncessionsbeslut från 1987 till den 30 juni 1992, under vilken tid förordning nr 1191/69 i dess ursprungliga lydelse var tillämplig på omständigheterna i målet. Enligt artikel 1.1 och 1.2 i den förordningen var medlemsstaterna skyldiga att upphäva alla skyldigheter som innefattas i begreppet allmän trafikplikt såsom det definieras i förordningen och som gällt för transporter på järnväg, väg och inre vattenvägar.

158 Fastställandet av prislistor i de årliga koncessionsbesluten och skyldigheten att förelägga MIT:s lokalkontor prislistan för godkännande i förväg kan inte anses utgöra sådana skyldigheter i fråga om biljettpriser som avses i artikel 2.5 i förordning nr 1191/69.

159 Enligt rättspraxis avses med skyldigheter i fråga om biljettpriser inte enbart fastställande eller godkännande av en vägtransportmyndighet. Två kumulativa villkor ska vara uppfyllda. Taxorna ska gälla ”särskilt” för vissa kategorier av resande, för vissa godsslag eller på vissa linjer, och taxorna ska inte vara förenliga med företagets affärsintresse. Denna tolkning stöds av vad som föreskrivs i artikel 2.5 andra stycket, där det anges att bestämmelsen inte gäller sådana skyldigheter i fråga om biljettpriser ”som uppkommer genom allmänna prispolitiska åtgärder” eller ”genom övergripande åtgärder angående taxor och villkor för att åstadkomma strukturmässiga effekter på transportmarknaden eller delar av den”. Härav följer att en rättslig skyldighet att underkasta transporttaxor offentliga myndigheters godkännande inte i sig kan medföra att en ”skyldighet i fråga om biljettpriser” i den mening som avses i artikel 2.5 i förordning nr 1191/69 uppkommer (dom av den 27 november 1973, Nederlandse Spoorwegen, 36/73, REG, EU:C:1973:130, punkterna 11–13).

160 Även om sökanden påstått att fastställandet av taxor stred mot dess affärsintresse, på så sätt att biljettpriset inte fick överstiga priset för biljetter i andra klass med italienska tåg, har sökanden varken påstått och än mindre visat att fastställandet av biljettpriser i de årliga koncessionsbesluten avsåg särskilda kategorier av resande, vissa godsslag eller vissa linjer.

161 I den mån som vissa av de skyldigheter som anges i de årliga koncessionsbesluten avseende definitionen av resor, såväl i fråga om destination som rutt, antalet avgångar och deras frekvens, restider, skyndsam information vid varje störning, indragning eller förändring i tjänsten, förhandsgodkännande av lokala MIT-kontor för inköp av fordon som skulle användas för andra ändamål, till leverans av biljetter för transport av resande, bagage och jordbruksgods, bevarande av dessa i fem år, kontroll av sökandens räkenskaper genomförda av tjänstemän från lokala MIT-kontor, liksom den rättsliga skyldigheten att gratis transportera kollin för postens räkning, kan anses utgöra skyldigheter att ”bedriva verksamhet” eller att ”utföra transporter” i den mening som avses i artikel 2.3 i förordning nr 1191/69 respektive artikel 2.4 i samma förordning, kan det konstateras att det system som upprättats genom italiensk lagstiftning gjorde det möjligt för sökanden att årligen förnya koncessionsbesluten eller att låta bli att göra detta, om sökanden skulle anse att de skyldigheter att upprätthålla allmän trafikplikt som hörde till driften av en interregional linje inte passade sökanden.

162 Härav följer att sådana skyldigheter inte kan anses utgöra sådana ensidigt ålagda skyldigheter för att säkerställa tillräckliga transporttjänster som avses i artikel 1 i förordning nr 1191/69.

163 Såsom kommissionen anfört förefaller sökanden här blanda samman ett ensidigt åläggande av allmän trafikplikt från förvaltningen, vilket enligt förordning nr 1191/69 ska ge rätt till ersättning enligt den gemensamma metoden för detta som avses i artiklarna 10–13 i den förordningen, och ett frivillig åtagande i form av avtal där det föreskrivs vissa skyldigheter att upprätthålla trafiktjänster, visserligen definierade utifrån allmännyttan, men för vilka det inte finns några föreskrifter om ersättning i förordning nr 1191/69.

164 De argument som sökanden lagt fram i detta avseende är heller inte övertygande. Sökanden har nämligen i sak gjort gällande att enligt nationell lagstiftning kunde sökanden enbart framställa sin begäran om koncession utifrån de villkor av allmänt intresse som på förhand bestämts av förvaltningen. Enligt sökanden var därmed det enda val den kunde göra i praktiken att åta sig transport av passagerare på interregionala linjer eller inte.

165 Enligt artikel 4.1 i förordning nr 1191/69 ankommer det på transportföretagen att hos medlemsstaternas behöriga myndigheter ansöka om upphävande, helt eller delvis, av allmän trafikplikt, om detta medför ekonomiska nackdelar för dem. Enligt artikel 4.2 får ”… transportföretagen föreslå att den rådande transportlösningen byts ut mot en annan”. Såsom kommissionen, utan att motsägas av sökanden, anfört i det angripna beslutet har sökanden aldrig framställt något sådant förslag. Denna omständighet visar att sökanden frivilligt och systematiskt har godtagit de skyldigheter som angivits i koncessionsspecifikationerna och i de årliga koncessionsbesluten.

166 Sökanden har anfört att enligt nationell lagstiftning var koncessionssökanden skyldig att klart och i detalj ange de allmännyttiga behov som den tidigare koncessionshavaren inte kunnat uppfylla och åta sig att uppfylla dessa. Vidare gav MIT enligt sökanden företräde vid tilldelningen av årliga koncessioner till företag ”som visade att det påtog sig andra uppgifter eller tjänster av lokalt intresse i samband med transporttjänsterna och att det hade förmåga att utföra dessa”. För det tredje meddelades från år 1994 koncession först efter ett offentligt kontradiktoriskt sammanträde mellan berörda parter, där ”den faktiska förekomsten av allmänintresse” skulle säkerställas. Dessa omständigheter är emellertid inte av sådan art att de kullkastar konstaterandet att sökanden frivilligt har godtagit de skyldigheter att utföra allmän trafikplikt som föreskrivs i koncessionsspecifikationerna och att sökanden aldrig föreslagit någon ändring i dessa skyldigheter, vilket förordningen gav sökanden möjlighet att göra.

167 Sökandens argument att åläggandet av allmän trafikplikt i den mening som avses i förordning nr 1191/69 även följde av den omständigheten att sökanden tidigare fått ersättning för detta enligt lag nr 877/86 är heller inte övertygande. Sökanden har nämligen inte visat att den ifrågavarande lagen medförde en rätt till ersättning för upprätthållande av allmän trafikplikt som ensidigt ålagts företag i den mening som avses i förordning nr 1191/69. Vidare utesluter det kriterium som användes för att fastställa ersättning enligt den lagen, nämligen antalet körda kilometer, att ett sådant stöd kan jämställas med ersättning i den mening som avses i förordning nr 1191/69, då det i denna föreskrevs en specifik metod för att fastställa ersättningsbeloppet, som skulle utges för upprätthållandet av den allmänna trafikplikt som ålagts transportföretaget.

168 Slutligen anges i artikel 2.1 i förordning nr 1191/69 att med allmän trafikplikt ”avses skyldigheter som ett transportföretag inte alls skulle fullgöra eller inte fullgöra i samma utsträckning eller på samma sätt, om det tog hänsyn enbart till sina egna affärsintressen.” Det vore märkligt om sökanden hade begärt förlängning av olika koncessioner, trots skyldigheter att driva verksamhet och transporter enligt vad som angivits i koncessionsspecifikationerna och i de årliga koncessionsavtalen, utan att sökanden hade funnit något affärsintresse i detta.

169 Sökanden har i detta avseende endast gjort gällande att de skyldigheter som angivits i de årliga koncessionerna har inskränkt dess frihet till ekonomisk utveckling, vilket visas av de olika tillfällen då MIT har motsatt sig sökandens förslag till ändringar avseende sträckningar och tidtabeller. Det framgår emellertid, för det första, av de handlingar som sökanden gett in till stöd för detta påstående att begärda förändringar inte rörde de linjer som sökanden erhållit och drev, utan utvidgning av de linjer som sökanden redan erhållit. Såsom kommissionen anfört i det angripna beslutet var det, på grund av den exklusiva arten av de koncessioner som MIT lämnade till passagerartransportföretag, varav sökanden var ett, möjligt att uppfylla de ”expansionistiska” kraven från sökanden utan att inskränka rättigheterna för ett annat företag.

170 För det andra kan de skyldigheter som sökanden har underkastats enligt de årliga koncessionsbesluten från den 1 juli 1992 till år 2003, under vilken tid förordning nr 1191/69, i dess lydelse enligt förordning nr 1893/91, var tillämplig på omständigheterna i målet inte under några förhållanden ge sökanden rätt till ersättning.

171 Det framgår nämligen av artikel 1 i förordning nr 1191/69, i den lydelse som var tillämplig från och med den 1 juli 1992, att endast företag som tillhandahåller stads-, förorts- och regionala persontransporter kunde erhålla ersättning i de fall staten skulle ålägga dem eller bibehålla deras allmänna trafikplikt.

172 Det är ostridigt att sökandens ifrågavarande verksamhet rör interregionala busslinjer, vilket medför att sökanden från och med den 1 juli 1992 inte kunde åläggas allmän trafikplikt av staten och följaktligen heller inte kunde förvänta sig ersättning för de kostnader som uppkommit till följd av en sådan skyldighet.

173 Det kan vidare konstateras att, även om de tjänster som sökanden tillhandahållit skulle medföra att sökanden kunde liknas vid ett regionalt transportföretag, har sökanden, mot bakgrund av att de skyldigheter som sökanden varit ålagd enligt de årliga koncessionsbesluten inte varit ensidigt ålagda sökanden, inte omfattats av en sådan avtalsordning som avses i artikel 14.1 och 14.2 i förordning nr 1191/69, i den lydelse som gällde från och med den 1 juli 1992, där det föreskrevs en specifik finansieringsordning som inte lämnade något utrymme för ersättning enligt de metoder som anges i delarna II, III och IV i den förordningen (se, för ett motsvarande synsätt, dom av den 16 mars 2004, Danske Busvognmænd/kommissionen, T-157/01, REG, EU:T:2004:76, punkt 79).

174 Mot bakgrund av vad som anförts ovan kan det konstateras att sökanden inte visat att kommissionen gjort sig skyldig till en uppenbart oriktig bedömning när den i det angripna beslutet slagit fast att de italienska myndigheterna inte ensidigt ålagt företaget någon allmän trafikplikt i den mening som avses i förordning nr 1191/69 under perioden 1987–2003.

175 Av detta följer att den fösta invändningen inom ramen för den fjärde grunden ska lämnas utan avseende.

– Den andra invändningen, avseende att kommissionen felaktigt ansett att sökanden inte visat förekomsten av en ekonomisk belastning som motiverar betalning av ersättning i den mening som avses i artikel 5.1 i förordning nr 1191/69

176 Sökanden har gjort gällande att kommissionen felaktigt ansett att sökanden inte visat förekomsten av en ekonomisk belastning, beräknad utifrån de nackdelar som skyldigheten medförde för hela företaget i enlighet med artikel 5.1 i förordning nr 1191/69, eftersom risken för överkompensation i förevarande fall neutraliserats av den omständigheten att sökandens förlustberäkning till följd av den allmänna trafikplikt som ålagts, förverkligades i efterhand.

177 Kommissionen har bestritt sökandens argument och anfört att förevarande invändning ska lämnas utan avseende.

178 Tribunalen framhåller, i likhet med kommissionen, att ekonomisk belastning och risk för överkompensation är två olika saker. Enligt artiklarna 5, 10 och 11 i förordning nr 1191/69 är det nödvändigt att visa att det föreligger en ekonomisk belastning för att bestämma ersättningsbeloppet som ett transportföretag ska få på grund av det ensidiga åläggandet av allmän trafikplikt. Risken för överkompensation kan däremot uppkomma på grund av en rad faktorer som kan medföra en högre ersättning än den som företaget skulle ha enligt förordningen. Även om kommissionen i förevarande mål ansett att den anmälda åtgärden inte var förenlig med artikel 10 i förordning nr 1191/69, då det saknades en effektiv särskillnad i räkenskaperna, vilket i sig, enligt kommissionen, krävs för att motverka risken för överkompensation, har den också ansett att åtgärden var oförenlig med artikel 5.1 i samma förordning, då sökanden inte visat att den ekonomiska skadan framräknats med hänsyn till trafikpliktens effekter på företagets verksamhet i sin helhet. Sökanden har inte lagt fram några specifika argument för att sökanden faktiskt visat detta. Denna invändning ska därför lämnas utan avseende utan någon närmare prövning i sak.

– Den tredje invändningen, avseende att kommissionen liksom MIT ansett att majoritetsrapporten felaktigt bedömt att det kapital som använts inte begränsats till det kapital som kan hänföras till den allmänna trafikplikten.

179 Sökanden har invänt att kommissionen, liksom MIT, ansett att majoritetsrapporten felaktigt bedömt att det kapital som använts inte begränsats till det kapital som kan hänföras till den allmänna trafikplikten.

180 Kommissionen har bestritt sökandens argument och anfört att förevarande invändning ska lämnas utan avseende.

181 Det ska genast framhållas att sökandens invändning grundas på en felaktighet. Sökanden har kritiserat kommissionen för att ha gjort de italienska myndigheternas kritik avseende vad som i majoritetsrapporten anförts om det kapital som sökanden investerat inom ramen för driften av interregionala busslinjer som underkastats allmän trafikplikt till sin egen. Sökanden har därvid hänvisat till skäl 62 i det angripna beslutet. Det kan emellertid konstateras att detta skäl återfinns i den del av det angripna beslutet där kommissionen återger Republiken Italiens yttranden. De italienska myndigheternas påstående har däremot inte återgetts av kommissionen i den del av beslutet som rör bedömningen av stödet.

– Den fjärde invändningen, avseende att kommissionen felaktigt ansett att den anmälda åtgärden i avsaknad av separata räkenskaper inte kunde undgå att anses utgöra en risk för överkompensation och därmed att den inte var förenlig med den gemensamma metod som föreskrivs i förordning nr 1191/69

182 Sökanden har kritiserat kommissionen för att den felaktigt ansett att den anmälda åtgärden i avsaknad av separata räkenskaper inte kunde undgå att anses utgöra en risk för överkompensation och därmed att den inte var förenlig med den gemensamma metod som föreskrivs i förordning nr 1191/69. Sökanden har i detta avseende gjort gällande att det inte förelåg någon skyldighet att särskilja räkenskaperna före år 1992, eftersom sökanden inte erhöll någon ersättning, och att sökanden från år 1992 inte kunde vara skyldig att särskilja räkenskaperna eftersom den inte ensidigt ålagts någon allmän trafikplikt. Sökanden har gjort gällande att domen Antrop m.fl., punkt 136 ovan (EU:C:2009:290), mot denna bakgrund inte är tillämplig i förevarande mål. Vidare gjorde, enligt sökanden, den beräkningsmetod som föreslogs i majoritetsrapporten det möjligt att undvika varje risk för överkompensation, då den grundade sig på en rekonstruktion i efterhand av de kostnader som uppstått vid uppfyllandet av den allmänna trafikplikten.

183 Kommissionen har bestritt klagandens invändning.

184 Sökanden har särskilt gjort gällande att den inte var skyldig att följa föreskriften om separata räkenskaper i artikel 5.2 i förordning nr 1191/69, eftersom den förordningen inte gjorde det möjligt för de italienska myndigheterna att ålägga sökanden allmän trafikplikt. Sökanden har även gjort gällande att domen Antrop m.fl., punkt 136 ovan (EU:C:2009:290), inte var tillämplig eftersom domstolen där uttalade sig om tillämpningen inom ramen för den gemensamma metod för ersättning som föreskrivs i förordning nr 1191/69, i den lydelse som gällde från och med den 1 juli 1992.

185 Det föreskrivs i artikel 10 i förordning nr 1191/69 i dess ursprungliga lydelse att ersättningen, i fråga om skyldighet att bedriva verksamhet eller att utföra transporter, ska vara lika med skillnaden mellan minskningen av de kostnader och de intäkter som hade följt av att hela eller, i förekommande fall, en del av skyldigheten i fråga hade varit upphävd under den aktuella perioden. Det framgår av denna bestämmelse att ersättningen inte får vara större än de kostnader som företaget haft för den trafikplikt det fullgjort.

186 Vidare föreskrevs i artikel 1.5 i du förordning nr 1191/69, i den lydelse som gällde från och med den 1 juli 1992, följande:

”Om ett transportföretag inte bara bedriver trafikverksamhet som omfattas av allmän trafikplikt, utan också är engagerat i annan verksamhet, skall sådan trafikverksamhet som regleras av allmän trafikplikt drivas som ett separat affärsområde där åtminstone följande villkor är uppfyllda:

a) Bokföringen för driften av var och en av dessa verksamheter skall föras särskilt, och andelen tillgångar som tillkommer vardera verksamheten skall behandlas i enlighet med gällande regler för redovisning.

…”

187 Det framgår av sistnämnda bestämmelse att, tvärtemot vad sökanden anfört, alla transportföretag som bedriver såväl trafikverksamhet som är underkastad allmän trafikplikt, oavsett om denna är ensidigt ålagd, såsom förorts-, stads- eller regionala transporter, eller följer av ett avtal om allmän trafikplikt, som annan verksamhet, är skyldiga att hålla separata räkenskaper från och med den 1 juli 1992.

188 Oavsett huruvida de italienska myndigheterna i förevarande fall har åsidosatt artiklarna 1 och 14 i förordning nr 1191/69, i dess lydelse från och med den 1 juli 1992, eller inte, genom att inte formellt träffa något avtal om allmän trafikplikt sedan förfaranden för årliga koncessioner för utnyttjande av interregional trafik avslutats, vilket det ankommer på den nationella domstolen att bedöma, och därvid vid behov begära förhandsavgörande från domstolen, har sökanden för sin del således varit bunden av skyldigheten att separera räkenskaperna.

189 Det ska emellertid framhållas att eftersom sökanden inom ramen för prövningen av den första delen av den fjärde grunden konstaterats inte ha rätt till någon ersättning från den 1 juli 1992 är frågan huruvida sökanden var skyldig att separera räkenskaperna från den tidpunkten i praktiken irrelevant inom ramen för förevarande mål.

190 Det ska dock prövas om den anmälda åtgärden var förenlig med artikel 10 i förordning nr 1191/69 när det gäller perioden från 1987 till och med den 30 juni 1992.

191 Eftersom, såsom framgår i skäl 24 i det angripna beslutet, det inte fanns någon kostnadsredovisning för perioden 1987–1992 har de sakkunniga som upprättat majoritetsrapporten fördelat kostnaderna för den interregionala busslinjetrafiken med utgångspunkt i den andel intäkter den trafiken genererade under den perioden. De utgick därvid från de totala kostnader som framgick av respektive årsbokslut. För att rekonstruera rörelsekostnaderna drog de därefter av icke rörelsebetingade kostnader från de totala kostnaderna (det vill säga räntekostnader, finansiella kostnader, förluster vid försäljning av tillgångar, diverse förluster och kostnader, direkta skatter och utgående lager). Slutligen fastställdes de rörelsekostnader som kunde hänföras till den interregionala busslinjetrafiken med utgångspunkt i andelen intäkter som genererats av denna busslinjetrafik.

192 Härav följer att även om den metod för beräkning av ersättningen som användes i majoritetsrapporten såsom sökanden påstått grundas på en bedömning i efterhand av sökandens räkenskaper, beräknades kostnaderna för reguljära interregionala transporter enligt samma andel av de totala intäkter som denna del utgjort av sökandens samlade intäkter. En sådan metod grundas, såsom kommissionen anfört i skäl 129 i det angripna beslutet, på antagandet att varje tjänst som företaget tillhandahöll nödvändigtvis måste stå för samma andel intäkter och kostnader under ett visst år. I likhet med kommissionen anser tribunalen att en sådan utgångspunkt i sig svårligen kan godtas och att den inte är sådan att den kan säkerställa att ersättningen inte blir högre än de verkliga kostnader som sökanden haft för fullgörandet av allmän trafikplikt som företaget åtagit sig från 1987 till och med den 30 juni 1992.

193 Den fjärde invändningen ska således lämnas utan avseende.

194 Talan ska därmed inte bifallas på den fjärde grunden.

Den femte grunden, avseende att kommissionen, genom att i det angripna beslutet beakta rapporterna från expertgruppen som Consiglio di Stato ännu inte uttalat sig om, skulle ha föregripit den nationella domstolens ställningstagande

195 Sökanden har gjort gällande att kommissionen rättsstridigt har ingripit i den nationella domstolsprocessen genom att i det angripna beslutet beakta majoritetsrapporten och minoritetsrapporten från den expertgrupp som utsetts av Consiglio di Stato inom ramen för förfarandet om verkställighet av Consiglio di Statos dom, punkt 33 ovan. Dessa rapporter är nämligen enligt sökanden handlingar som upprättats på begäran av Consiglio di Stato av sakkunniga som uppträder som rättens förlängda arm och vars bedömning uteslutande omfattas av den nationella domstolens behörighet. Kommissionen har, genom att beakta dessa rapporter från expertgruppen, som kommissionen rättsstridigt erhållit från MIT innan Consiglio di Stato haft möjlighet att uttala sig om dessa rapporter, berövat Consiglio di Stato dess beslutanderätt.

196 Kommissionen har gjort gällande att denna grund ska avvisas eftersom den anförts först i repliken. Den har vidare bestritt vad sökandena anfört och gjort gällande att talan inte ska bifallas på denna grund.

197 Såsom kommissionen anfört har denna grund gjorts gällande först i repliken, utan att sökanden motiverat detta dröjsmål genom att hänvisa till nya rättsliga eller faktiska omständigheter. Förevarande grund utgör heller inte någon utveckling av någon grund som tidigare, uttryckligen eller underförstått, anförts i ansökan. Härav följer, i enlighet med rättspraxis avseende artikel 48.2 i rättegångsreglerna av den 2 maj 1991, att förevarande grund inte ska upptas till sakprövning (se dom av den 15 mars 2006, Italien/kommissionen, T-226/04, EU:T:2006:85, punkt 64 och där angiven rättspraxis).

198 Det ska för övrigt framhållas att sökanden inte visat att det uppträdande som kommissionen kritiserats för utgör ett åsidosättande av unionsrätten som kan påverka lagenligheten av det angripna beslutet. Förevarande grund uppfyller således inte heller villkoren i artikel 44.1 i rättegångsreglerna av den 2 maj 1991 och ska således avvisas även av det skälet.

199 Mot bakgrund av det ovan anförda ska talan i dess helhet lämnas utan bifall.

Rättegångskostnader

200 Enligt artikel 134.1 i rättegångsreglerna ska tappande part förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna, om detta har yrkats. Eftersom sökanden har tappat målet ska den förpliktas att ersätta rättegångskostnaderna i enlighet med kommissionens yrkande.

Mot denna bakgrund beslutar

TRIBUNALEN (åttonde avdelningen)

följande:

1) Talan ogillas.

2) Simet SpA ska bära sina rättegångskostnader och ersätta Europeiska kommissionens rättegångskostnader.

Gratsias Kancheva Wetter

Avkunnad vid offentligt sammanträde i Luxemburg den 3 mars 2016.

Underskrifter

Innehållsförteckning

Bakgrund till tvisten 2

Regelverket som styr sökandens verksamhet 2

Unionsrätt 2

Nationell rätt 6

Sökandens talan vid de nationella domstolarna 8

Det administrativa förfarandet 9

Det angripna beslutet 10

Förfarandet och parternas yrkanden 12

Rättslig bedömning 12

Upptagande till sakprövning 12

Prövning i sak 14

Den första grunden, angående åsidosättande av artikel 107.1 FEUF och av förordning nr 1191/69 .. 14

– Den första delen av den första grunden, avseende en felaktig bedömning av omständigheterna 14

– Den andra delen av den första grunden, avseende att kommissionen gjort en uppenbart oriktig bedömning eller brustit i sin utredning av ärendet genom att inte beakta att den nationella lagstiftningen var oförenlig med unionsrätten 17

Den andra grunden, avseende åsidosättande av principerna avseende ersättning för den skada som enskilda lidit genom en medlemsstats åsidosättande av unionsrätten 19

Den tredje grunden, avseende åsidosättande av motiveringsskyldigheten 20

– Den första invändningen, avseende att kommissionen inte har angett skälen till att den ansett sökandens räkenskaper brista i tillförlitlighet 20

– Den andra invändningen, avseende att kommissionen underlåtit att i det angripna beslutet förklara varför en avkastning på eget kapital som överstiger den tillämpliga swap-räntan plus 100 räntepunkter, enligt kommissionen, normalt sett inte skulle betraktas som en lämplig utgångspunkt för beräkning av skälig vinst 22

Den fjärde grunden, avseende åsidosättande av artikel 107.1 FEUF genom att kommissionen i ett flertal fall gjort sig skyldig till uppenbart oriktig bedömning avseende tillämpningen av förordning nr 1191/69 23

– Den första invändningen, avseende att kommissionen felaktigt ansett att sökanden inte ensidigt ålagts att upprätthålla allmän trafikplikt i den mening som avses i förordning nr 1191/69 23

– Den andra invändningen, avseende att kommissionen felaktigt ansett att sökanden inte visat förekomsten av en ekonomisk belastning som motiverar betalning av ersättning i den mening som avses i artikel 5.1 i förordning nr 1191/69 26

– Den tredje invändningen, avseende att kommissionen liksom MIT ansett att majoritetsrapporten felaktigt bedömt att det kapital som använts inte begränsats till det kapital som kan hänföras till den allmänna trafikplikten. 26

– Den fjärde invändningen, avseende att kommissionen felaktigt ansett att den anmälda åtgärden i avsaknad av separata räkenskaper inte kunde undgå att anses utgöra en risk för överkompensation och därmed att den inte var förenlig med den gemensamma metod som föreskrivs i förordning nr 1191/69 27

Den femte grunden, avseende att kommissionen, genom att i det angripna beslutet beakta rapporterna från expertgruppen som Consiglio di Stato ännu inte uttalat sig om, skulle ha föregripit den nationella domstolens ställningstagande 29

Rättegångskostnader 29