2024/2860

18.11.2024

ROZHODNUTÍ KOMISE (EU) 2024/2860

ze dne 24. listopadu 2023

o opatření státní podpory SA.32953 (2014/C) ve prospěch společnosti Trenitalia SpA – Itálie

(oznámeno pod číslem C(2023) 8017)

(Pouze anglické znění je závazné)

(Text s významem pro EHP)

EVROPSKÁ KOMISE,

s ohledem na Smlouvu fungování Evropské unie, a zejména na čl. 108 odst. 2 první pododstavec této smlouvy,

s ohledem na Dohodu o Evropském hospodářském prostoru, a zejména na čl. 62 odst. 1 písm. a) této dohody,

poté, co vyzvala zúčastněné strany k podání připomínek v souladu s výše uvedenými ustanoveními, ([1]) a s ohledem na tyto připomínky,

vzhledem k těmto důvodům:

1. POSTUP

(1) Komisi byla dne 18. dubna 2011 doručena stížnost v souvislosti s možným poskytnutím státní podpory ze strany Itálie společnosti Trenitalia S.p.A. (dále jen „**Trenitalia**“), která je součástí skupiny Ferrovie dello Stato (dále jen „**skupina FS**“), formou vyrovnávací platby za plnění závazků veřejné služby v nákladní železniční dopravě, které jí byly uděleny na základě tří smluv o veřejných službách (dále jen „**opatření**“). Tato stížnost byla zaregistrována pod referenčním číslem SA.32953 (2014/NN – ex 2011/CP). Dne 26. září 2011 stěžovatel poskytl doplňující informace.

(2) Dopisem ze dne 18. října 2011 Komise předala tuto stížnost italským orgánům a vyžádala si bližší informace o opatřeních.

(3) Dne 16. listopadu 2011 Itálie požádala o prodloužení lhůty na odpověď na žádost o informace a Komise této žádosti dne 24. listopadu 2011 vyhověla. Dne 14. prosince 2011 Itálie požádala o vysvětlení ohledně žádosti Komise o informace, které Komise ve stejný den poskytla. Dne 15. prosince 2011 Itálie požádala o další prodloužení lhůty pro poskytnutí požadovaných informací, které jí bylo uděleno dne 20. prosince 2011.

(4) Dne 31. ledna 2012 a 17. února 2012 Itálie poskytla částečné odpovědi na žádost o informace ze dne 18. října 2011. Dne 22. února 2012 Komise zaslala Itálii upomínku s žádostí o poskytnutí chybějících informací. Itálie dne 11. dubna 2012 poskytla další informace v odpovědi na žádost Komise o další informace ze dne 18. října 2011.

(5) Dne 4. dubna 2012 stěžovatel doplnil svou stížnost o další tvrzení.

(6) Dne 29. října 2012 Komise požádala Itálii o další informace. Itálie zaslala požadované informace dne 8. ledna 2013, 11. ledna 2013 a 17. ledna 2013.

(7) Dne 29. října 2013 Komise obdržela od stěžovatele dodatečná tvrzení.

([1]) Úř. věst. C 156, 23.5.2014, s. 77.

(8) Dopisem ze dne 28. března 2014 Komise Itálii sdělila, že se s ohledem na výše uvedená opatření rozhodla zahájit řízení (dále jen „**rozhodnutí o zahájení řízení**“) podle čl. 108 odst. 2 Smlouvy o fungování Evropské unie (dále jen „**SFEU**“).

(9) Rozhodnutí o zahájení řízení se rovněž týkalo možného poskytnutí státní podpory formou bezúplatného převodu aktiv železniční infrastruktury společností Rete Ferroviaria Italiana S.p.A na společnosti Trenitalia a FS Logistica (věc SA.32179). Komise tato opatření posoudí v samostatném rozhodnutí. Toto rozhodnutí se zabývá výhradně vyrovnávací platbou vyplacenou společnosti Trenitalia na základě tří smluv o veřejných službách (dále jen „**smlouvy o veřejných službách**“) za plnění závazků veřejné služby (dále jen „**závazky veřejné služby**“) v odvětví železniční nákladní dopravy.

(10) Dne 22. dubna 2014 Itálie požádala o prodloužení lhůty, do které má předložit připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení, a Komise této žádosti dne 28. dubna 2014 vyhověla. Dne 21. května 2014 Itálie požádala o další prodloužení lhůty pro předložení připomínek k rozhodnutí o zahájení řízení a Komise této žádosti následujícího dne vyhověla.

(11) Rozhodnutí o zahájení řízení bylo zveřejněno v *Úředním věstníku Evropské unie* dne 23. května 2014 ([2]). Komise vyzvala zúčastněné strany, aby k tomuto opatření předložily své připomínky.

(12) Dne 24. června 2014 zaslala Itálie připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení. Komise obdržela připomínky k rozhodnutí o zahájení řízení od tří zúčastněných stran. Společenství evropských železničních a infrastrukturních podniků („**CER**“) předložilo připomínky dne 19. června 2014; FerCargo, sdružení soukromých provozovatelů nákladní železniční dopravy, předložilo připomínky dne 8. července 2014, ([3]) a skupina FS předložila připomínky dne 23. července 2014. ([4])

(13) Komise předala připomínky zúčastněných stran Itálii. Dne 20. listopadu 2014 Itálie zaslala připomínky k připomínkám zúčastněných stran. Dne 4. listopadu 2015 Dánsko doplnilo své konečné připomínky dodatečným podáním.

(14) Dne 22. prosince 2017 Komise zaslala Itálii žádost o informace a Itálie na tuto žádost částečně odpověděla dne 5. února 2018 a 15. února 2018. Dne 21. března 2018 se uskutečnila schůzka útvarů Komise a italských orgánů. Dne 3. dubna 2018 Komise zaslala Itálii dodatečnou žádost o informace, na kterou Itálie odpověděla dne 23. května 2018. Dne 18. prosince 2018 se uskutečnila schůzka útvarů Komise a italských orgánů. V návaznosti na toto jednání Itálie poskytla ve dnech 18. února 2019 a 19. února 2019 další informace.

(15) Na začátku roku 2020 vypukla pandemie COVID-19, která způsobila velké otřesy v ekonomice Unie a vyžadovala koordinovanou ekonomickou reakci členských států a orgánů Unie s cílem zmírnit negativní dopady na ekonomiku Unie. Za těchto výjimečných okolností se Komise snažila urychleně reagovat na oznámení o opatřeních státní podpory poskytnutých v souvislosti s vypuknutím epidemie COVID-19 a zavedla všechna nezbytná procedurální zjednodušení, aby umožnila rychlé schválení ze strany Komise. ([5]) V období krize způsobené pandemií COVID-19 musela Komise upřednostnit opatření státní podpory v souvislosti s pandemií COVID-19; ([6]) v důsledku toho se zpozdilo dokončení formálního vyšetřovacího řízení týkajícího se daných opatření, jakož i dokončení dalších postupů.

([2]) Viz poznámka pod čarou [1].

([3]) Dne 13. června 2014 společnost Fercargo požádala Komisi o prodloužení lhůty pro předložení připomínek k rozhodnutí o zahájení řízení. Žádost byla odůvodněna potřebou shromáždit dostatek informací od všech členů sdružení. Dne 17. června 2014 Komise společnosti FerCargo lhůtu prodloužila.

([4]) Dne 16. června 2014 skupina FS zaslala Komisi odůvodněnou žádost o prodloužení lhůty pro předložení připomínek k rozhodnutí o zahájení řízení. Dne 17. června 2014 poskytla Komise skupině FS lhůtu pro předložení připomínek do 23. července 2014.

([5]) Sdělení Komise Evropskému parlamentu, Evropské radě, Radě, Evropské centrální bance, Evropské investiční bance a Euroskupině „Koordinovaná ekonomická reakce na koronavirovou nákazu COVID-19“, COM(2020) 112 final ze dne 13. března 2020, oddíl 5.

([6]) Seznam všech rozhodnutí přijatých Komisí během pandemie COVID-19 podle čl. 107 odst. 2 písm. b) SFEU, čl. 107 odst. 3 písm. b) SFEU a sdělení Komise Dočasný rámec pro opatření státní podpory na podporu hospodářství při stávajícím šíření koronavirové nákazy COVID-19 (Úř. věst. C 91I, 20.3.2020, s. 1) je k dispozici na této internetové stránce: https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/coronavirus_en (naposledy navštíveno dne 15. listopadu 2023).

(16) Dne 24. února 2022 navíc Rusko zahájilo vojenskou agresi proti Ukrajině. Přímé i nepřímé důsledky ruské vojenské agrese měly hospodářské dopady na celý vnitřní trh. Tato situace si vyžádala rychlou reakci Komise, která by zmírnila okamžité negativní sociální a hospodářské dopady v Unii. Za těchto výjimečných okolností byla Komise vyzvána, aby urychleně reagovala na oznámení o opatřeních státní podpory poskytnutých v souvislosti s krizí na Ukrajině. ([7]) V průběhu let 2022 a 2023 Komise musela upřednostnit přezkum těchto opatření státní podpory, ([8]) v důsledku čehož došlo k dalšímu zpoždění při dokončování formálního vyšetřovacího řízení týkajícího se opatření, která jsou předmětem šetření.

(17) Dne 19. ledna 2023 Komise zaslala italským orgánům další žádost o informace, na kterou italské orgány odpověděly dne 11. dubna 2023 poté, co požádaly o prodloužení původní lhůty pro předložení odpovědí a této jejich žádosti bylo vyhověno. Cílem této poslední žádosti bylo mimo jiné vyjasnit strukturu skupiny FS po procesu restrukturalizace nákladní dopravy společnosti Trenitalia.

(18) Dopisem ze dne 17. října 2023 Itálie výjimečně souhlasila, že se vzdá svých práv vyplývajících z článku 342 SFEU ve spojení s článkem 3 nařízení 1/1958 ([9]) a že nechá toto rozhodnutí přijmout a oznámit v angličtině.

2. POPIS PRÁVNÍHO RÁMCE, KTERÝM SE ŘÍDÍ POSKYTOVÁNÍ SLUŽEB ŽELEZNIČNÍ NÁKLADNÍ DOPRAVY

2.1. Liberalizace železniční nákladní dopravy v Unii a v Itálii

2.1.1 *V Unii*

(19) Unie liberalizovala služby železniční nákladní dopravy ve třech vlnách.

(20) První legislativní iniciativa na počátku 90. let vyústila v přijetí směrnice Rady 91/440/EHS ([10]), kterou musely členské státy provést do 1. ledna 1993. Tento text zahájil liberalizaci železniční dopravy zavedením práva na přístup mezinárodních sdružení a železničních podniků provozujících kombinovanou dopravu ([11]) k železniční infrastruktuře, doplněného o zásadu oddělení činností řízení infrastruktury a dopravy. Uvedená zásada oddělení těchto oblastí činnosti se netýkala struktur, nýbrž funkcí, a to navíc jen funkce účetní. Směrnice pouze stanovila (jako možnost), že se obě tyto oblasti činností mohou vykonávat v organizačně oddělených divizích v rámci stejného podniku nebo že infrastrukturu spravuje zvláštní subjekt.

([7]) Sdělení Komise – Dočasný krizový rámec pro opatření státní podpory na podporu hospodářství po agresi Ruska vůči Ukrajině (Úř. věst. C 131I, 24.3.2022, s. 1).

([8]) Seznam všech rozhodnutí přijatých Komisí v rámci dočasného krizového rámce pro opatření státní podpory na podporu hospodářství po agresi Ruska proti Ukrajině v roce 2022 je k dispozici na této internetové stránce: https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/temporary-crisis-and-transition-framework_en (naposledy navštíveno dne 15. listopadu 2023).

([9]) Nařízení č. 1 o užívání jazyků v Evropském hospodářském společenství (Úř. věst. 17, 6.10.1958, s. 385/58).

([10]) Směrnice Rady 91/440/EHS ze dne 29. července 1991 o rozvoji železnic Společenství (Úř. věst. L 237, 24.8.1991, s. 25).

([11]) Podle článku 1 směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy (Úř. věst. L 368, 17.12.1992, s. 38) se kombinovanou dopravou *„rozumí přeprava zboží mezi členskými státy, kdy nákladní automobil, přívěs, návěs s tahačem, nebo bez tahače, s výměnnou nástavbou nebo kontejnerem o délce alespoň 20 stop používá v počátečním nebo konečném úseku cesty silnici, a ve zbývajícím úseku železniční nebo vnitrozemskou vodní či námořní dopravu, pokud tato část přesahuje vzdálenost 100 km vzdušnou čarou, a tvoří počáteční nebo konečný silniční úsek cesty:*

— mezi místem nakládky zboží a nejbližší vhodnou železniční stanicí nakládky pro počáteční cestu a mezi nejbližší vhodnou železniční stanicí vykládky a místem vykládky zboží pro konečnou cestu, nebo

— v okruhu nepřesahujícím 150 km vzdušnou čarou od říčního přístavu nebo od námořního přístavu nakládky nebo vykládky."

Jinými slovy, kombinovaná doprava je forma intermodální dopravy, kdy se větší část cesty uskutečňuje po železnici, vnitrozemských vodních cestách nebo po moři a případný počáteční a/nebo konečný úsek realizovaný po silnici je přísně omezen.

(21) Směrnice 91/440/EHS byla změněna směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES, ([12]) která byla součástí takzvaného „**prvního železničního balíčku**“, ([13]) který měly členské státy provést do 15. března 2003. Směrnice 2001/12/ES poskytla železničním podnikům právo přístupu na nediskriminačním základě ve vztahu k následujícím druhům služeb:

— mezinárodní nákladní dopravu v rámci Transevropské železniční sítě nákladní dopravy – TERFN ([14]) (čl. 10 odst. 3);

— od 15. března 2008 mezinárodní nákladní dopravu na celé evropské železniční dopravní síti (čl. 10 odst. 3 druhá věta).

(22) S cílem zvýšit bezpečnost, zlepšit interoperabilitu a otevřít trh železniční nákladní dopravy Unie přijala směrnici Evropského parlamentu a Rady 2004/51/ES ([15]) v rámci tzv. „**druhého železničního balíčku**“. ([16]) Tato směrnice stanovila právo přístupu pro železniční podniky ve vztahu k těmto typům služeb:

— mezinárodní nákladní dopravu, a to od 1. ledna 2006 (čímž se předjímá termín 15. března 2008 stanovený směrnicí 2001/12/ES);

— všechny druhy nákladní dopravy (vnitrostátní i mezinárodní), a to od 1. ledna 2007.

(23) Trh železniční nákladní dopravy se tak od 15. března 2003 otevřel hospodářské soutěži v rámci Transevropské železniční nákladní sítě; od 1. ledna 2006 pro mezinárodní nákladní dopravu v celé síti Unie a od 1. ledna 2007 pro nákladní železniční kabotáž. Železniční nákladní doprava se proto považuje za plně liberalizovanou na úrovni Unie od 1. ledna 2007, a to jak v případě vnitrostátní, tak mezinárodní dopravy.

(24) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/ES ([17]) zrušila s účinností od 17. června 2015 směrnici 91/440/EHS ve znění směrnice 2001/12/ES a směrnice 2004/51/ES. V čl. 10 odst. 1 směrnice 2012/34/ES se stanoví: „*železničním podnikům se udělí za spravedlivých, nediskriminačních a transparentních podmínek právo na přístup k železniční infrastruktuře ve všech členských státech pro účely provozování všech druhů služeb nákladní železniční dopravy*“.

([12]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/12/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství (Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 1).

([13]) Tento balíček zahrnoval rovněž směrnici Evropského parlamentu a Rady 2001/13/ES ze dne 26. února 2001, kterou se mění směrnice Rady 95/18/EHS o vydávání licencí železničním podnikům (Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 26) a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/14/ES ze dne 26. února 2001 o přidělování kapacity železniční infrastruktury, zpoplatnění železniční infrastruktury a osvědčení o bezpečnosti (Úř. věst. L 75, 15.3.2001, s. 29).

([14]) Železniční síť o délce přibližně 50 000 km podle článku 10a a přílohy I směrnice 2001/12/ES, která v Itálii zahrnuje železniční přístavy Ancona, Bari, Brindisi, C. Vecchia, Janov, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Neapol, Piombino, Ravenna, Salerno, Savona, Taranto, Terst, Benátky.

([15]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/51/ES ze dne 29. dubna 2004, kterou se mění směrnice Rady 91/440/EHS o rozvoji železnic Společenství (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 164).

([16]) Tento balíček obsahuje také směrnici Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44). Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2004/50/ES ze dne 29. dubna 2004, kterou se mění směrnice Rady 96/48/ES o interoperabilitě transevropského vysokorychlostního železničního systému a směrnice Evropského parlamentu a Rady 2001/16/ES o interoperabilitě transevropského konvenčního železničního systému (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 114), a nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 881/2004 ze dne 29. dubna 2004 o zřízení Evropské agentury pro železnice (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 1).

([17]) Směrnice Evropského parlamentu a Rady 2012/34/EU ze dne 21. listopadu 2012 o vytvoření jednotného evropského železničního prostoru (Úř. věst. L 343, 14.12.2012, s. 32).

2.1.2 *V Itálii*

(25) Itálie poprvé liberalizovala služby železniční nákladní dopravy dne 22. října 2003, kdy vstoupilo v platnost legislativní nařízení č. 188/2003 ze dne 8. července 2003 (dále jen „**nařízení z roku 2003**“), ([18]) kterým byl do vnitrostátních předpisů proveden první železniční balíček. V souvislosti s vnitrostátní nákladní dopravou a vnitrostátní a mezinárodní osobní dopravou poskytovanou na vnitrostátní železniční infrastruktuře přiznává článek 6 nařízení z roku 2003 železničním podnikům, které využívají vnitrostátní železniční síť – s výhradou reciprocity v případě železničních podniků usazených v zahraničí, různá práva přístupu, pokud jsou splněny určité požadavky ([19]).

(26) Itálie provedla směrnici 2004/51/ES legislativním nařízením č. 162/2007 ze dne 10. srpna 2007 (v platnosti od 23. října 2007). Uvedené nařízení změnilo nařízení z roku 2003 tak, že od 23. října 2007 umožnilo železničním podnikům přístup k celé italské železniční síti pro provozování mezinárodní nákladní dopravy za spravedlivých, nediskriminačních a transparentních podmínek a nejpozději od 1. ledna 2007 přístup k železniční infrastruktuře pro provozování všech druhů železniční nákladní dopravy. ([20])

(27) Itálie konečně provedla směrnici 2012/34/EU legislativním nařízením č. 112/2015 ze dne 15. července 2015 (v platnosti od 27. července 2015). Toto nařízení potvrdilo právo přístupu železničních podniků na trh železniční nákladní dopravy za spravedlivých, nediskriminačních a transparentních podmínek, aby byla zajištěna hospodářská soutěž v železničním odvětví. ([21])

2.2 **Právní rámec upravující závazky veřejné služby v železniční nákladní dopravě**

2.2.1 *Právní předpisy Unie*

(28) Článek 93 SFEU uvádí: „Se Smlouvami jsou slučitelné podpory, které odpovídají potřebě koordinovat dopravu nebo které představují náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby.“.

(29) Na základě článku 93 SFEU Rada přijala nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 ze dne 26. června 1969 o závazcích vyplývajících z pojmu veřejné služby v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách („**nařízení (EHS) č. 1191/69**“). ([22]) Nařízení (EHS) č. 1191/69 stanovilo pravidla pro závazky veřejné služby (dále jen „**závazky veřejné služby**“) použitelné v oblasti služeb železniční dopravy od 1. července 1969 do 2. prosince 2009 pro služby osobní dopravy a do 3. prosince 2012 pro služby nákladní dopravy (viz 34. bod odůvodnění).

([18]) Legislativní nařízení č. 188/2003 ze dne 8. července 2003 (Gazzetta Ufficiale n 170), které nahradilo nařízení prezidenta č. 277/98 ze dne 8. července 1998 (Gazzetta Ufficiale n 187) a č. 146/99 ze dne 16. března 1999 (Gazzetta Ufficiale n 119), kterými byly provedeny směrnice 91/440/ES, 95/18/ES a 95/19/ES.

([19]) Železniční podniky, které zamýšlely provozovat vnitrostátní železniční nákladní dopravu v Itálii, musely mít kromě licence na provozování železniční dopravy požadované podle čl. 6 odst. 1 nařízení z roku 2003 také zvláštní povolení Ministerstva infrastruktury a dopravy (čl. 6 odst. 2 nařízení z roku 2003), jak se uvádí v čl. 131 odst. 1 zákona č. 388 ze dne 23. prosince 2000. Tento zákon odůvodnil potřebu stanovit takové povolení, aby Ministerstvo infrastruktury a dopravy mohlo omezit zvyšování železničních tarifů a/nebo zaručit hospodářskou životaschopnost služeb železniční dopravy v Itálii.

([20]) Ustanovení čl. 25 odst. 1 legislativního nařízení č. 162/2007, kterým se mění čl. 12 odst. 1 nařízení z roku 2003. Od 1. ledna 2007 Itálie již nevyžaduje, aby železniční podniky měly zvláštní povolení Ministerstva infrastruktury a dopravy uvedené v poznámce pod čarou [19].

([21]) Ustanovení čl. 2 odst. 1 legislativního nařízení č. 112/2015.

([22]) Nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 ze dne 26. června 1969 o postupu členských států ohledně závazků vyplývajících z pojmu veřejné služby v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách (Úř. věst. L 156, 28.6.1969, s. 1), ve znění nařízení Rady (EHS) č. 1893/91 ze dne 20. června 1991.

(30) V článku 2 nařízení (EHS) č. 1191/69 jsou závazky veřejné služby definovány jako „závazky, které by daný dopravní podnik na základě svých vlastních obchodních zájmů nepřevzal vůbec nebo nepřevzal ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek“. Závazky veřejné služby ve smyslu nařízení (EHS) č. 1191/69 sestávaly ze závazků provozu, ([23]) závazků přepravy ([24]) a závazků tarifů. ([25]) Parametry, které je třeba zohlednit při určování hospodářských nevýhod způsobených uložením závazků veřejné služby a postupů vyrovnání, byly definovány v článku 5 a článcích 10 až 13 nařízení (EHS) č. 1191/69. Pokud dopravní podnik provozoval nejen služby, na které se vztahují závazky veřejné služby, ale i jiné činnosti, vyžadoval čl. 1 odst. 5 uvedeného nařízení oddělení účetnictví a zavedení mechanismů vhodných k zamezení křížového dotování mezi divizí veřejné služby a divizí odpovědnou za jiné činnosti.

(31) Nařízení Rady (EHS) č. 1893/91, ([26]) kterým se mění nařízení (EHS) č. 1191/69, zrušilo možnost členských států zachovat nebo uložit závazky veřejné služby dopravním podnikům, s výjimkou těch, jejichž činnost byla omezena výhradně na provozování městské, příměstské nebo regionální osobní dopravy. ([27]) Tato změna zavedla do nařízení (EHS) č. 1191/69 nový oddíl o smlouvách o veřejných službách, který je tvořen jediným článkem (článek 14) a nabízí členským státům možnost uzavírat smlouvy o veřejných službách za účelem poskytování přiměřených dopravních služeb veřejnosti. ([28])

(32) Nařízení Rady (EHS) č. 1107/70 ([29]) dále upravilo poskytování podpory dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách. Uvedené nařízení stanovilo, že členské státy nemohou ukládat závazky veřejné služby zahrnující poskytování podpory podle článku 93 SFEU, s výjimkou tarifních závazků neuvedených v nařízení (EHS) č. 1191/69 ([30]) nebo dopravních podniků nebo činností, na které se uvedené nařízení nevztahuje.

(33) V rozsudku Altmark ([31]) Soudní dvůr uvedl, že předpokládal, že nařízení (EHS) č. 1191/69 a nařízení (EHS) č. 1107/70 uvádějí taxativní výčet podmínek, za kterých mohou orgány členských států schválit podpory ve smyslu článku 93 SFEU. Tento názor Soudní dvůr dále potvrdil v rozsudku ve věci Combus. ([32])

(34) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ([33]) zrušilo nařízení (EHS) č. 1191/69 i nařízení (EHS) č. 1107/70; vstoupilo v platnost dne 3. prosince 2009. Nicméně článek 10 nařízení (ES) č. 1370/2007 stanoví, že nařízení (EHS) č. 1191/69 se po dobu tří let od vstupu nařízení (ES) č. 1370/2007 v platnost nadále použije pro veřejné služby v nákladní dopravě.

([23]) Viz čl. 2 odst. 3 nařízení (EHS) č. 1191/69.
([24]) Viz čl. 2 odst. 4 nařízení (EHS) č. 1191/69.
([25]) Viz čl. 2 odst. 5 nařízení (EHS) č. 1191/69.
([26]) Nařízení Rady (EHS) č. 1893/91 ze dne 20. června 1991, kterým se mění nařízení (EHS) č. 1191/69 o postupu členských států ohledně závazků vyplývajících z pojmu veřejné služby v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách (Úř. věst. L 169, 29.6.1991, s. 1).
([27]) Ustanovení čl. 1 odst. 5 pozměněného nařízení (EHS) č. 1191/69 stanoví: *„Příslušné orgány členských států však mohou zachovat nebo uložit závazky veřejné služby podle článku 2 v městské, příměstské a regionální přepravě cestujících. Podmínky a podrobnosti, včetně metod vyrovnání, jsou stanoveny v oddílech II, III a IV.“*
([28]) Viz čl. 14 odst. 1 nařízení (EHS) č. 1191/69.
([29]) Nařízení Rady (EHS) č. 1107/70 ze dne 4. června 1970 o poskytování podpor dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách (Úř. věst. L 130, 15.6.1970, s. 1). Tímto nařízením nebyla dotčena ustanovení nařízení Rady (EHS) č. 1192/69 ze dne 26. června 1969 o společných pravidlech normalizace účtů železničních podniků a nařízení Rady (EHS) č. 1191/69.
([30]) Podle definice tarifních závazků uvedené v čl. 2 odst. 5 nařízení (EHS) č. 1191/69.
([31]) Rozsudek ze dne 24. července 2003, *Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, bod 108.
([32]) Rozsudek ze dne 16. března 2004, T-157/01, DanskeBusvognmænd v. Komise („Combus“), ECLI:EU:T:2004:76, bod 100.
([33]) Nařízení Evropského parlamentu a Rady (ES) č. 1370/2007 ze dne 23. října 2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici a o zrušení nařízení Rady (EHS) č. 1191/69 a č. 1107/70 (Úř. věst. L 315, 3.12.2007, s. 1).

(35) Nařízení (ES) č. 1370/2007 se vztahuje pouze na přepravu cestujících po železnici a jiné druhy drážní dopravy a po silnici, s výjimkou nákladní dopravy (článek 1). Ustanovení čl. 9 odst. 2 nařízení (ES) č. 1370/2007 uvádí, že „*aniž jsou dotčeny články [93, 106, 107 a 108 SFEU], mohou členské státy i nadále poskytovat v odvětví dopravy podpory podle článku [93 SFEU], které odpovídají potřebě koordinovat dopravu nebo které představují náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby, jiné než ty, na které se vztahuje toto nařízení*“. Po skončení tohoto tříletého období (tj. po 3. prosinci 2012) musela být tedy slučitelnost podpory poskytnuté na plnění závazků veřejné služby v železniční nákladní dopravě posuzována přímo podle článku 93 SFEU.

2.2.2 *Italská právní úprava*

(36) Zákon č. 210 ze dne 17. května 1985 (dále jen „**zákon č. 210/1985**“) ([34]) zmocnil stát k zachování, zrušení nebo zavedení závazků veřejné služby ve vztahu ke skupině FS a k náhradě nákladů přímo spojených s plněním těchto závazků.

(37) Podle čl. 18 odst. 1 a 2 zákona č. 210/1985 musel ministr dopravy stanovit vyhláškou závazky veřejné služby, které musely být zachovány pro skupinu FS, s možností v budoucnu zrušit a/nebo stanovit nové závazky veřejné služby nebo rozšířit rozsah již uložených závazků. V případě zřízení nebo rozšíření závazků veřejné služby získala skupina FS právo na finanční náhradu souvisejících výdajů podle pravidel stanovených v nařízení (EHS) č. 1191/69.

(38) Pokud jde konkrétněji o tarifní závazky, článek 16 zákona č. 210/1985 stanovil, že i když se uznává, že tarify schvaluje představenstvo skupiny FS, aby bylo zajištěno vyvážené řízení, orgány veřejné moci mohou stanovit vyhláškou maximální tarify použitelné pro přepravu osob a určitých druhů zboží. Tento článek stanovil, že jakýkoli rozdíl mezi tarify uloženými veřejnými orgány a standardními tarify stanovenými představenstvem skupiny FS může být předmětem náhrady podle nařízení (EHS) č. 1191/69.

(39) Zákon č. 41 ze dne 28. února 1986 (dále jen „**zákon č. 41/1986**“) ([35]) zrušil všechny závazky veřejné služby, včetně závazků provozu a tarifních závazků, na jejichž náhradu bylo skupině FS přiznáno právo podle nařízení (EHS) č. 1191/69 (čl. 10 odst. 15). V souladu s články 16 a 18 zákona č. 210/1985 však mohlo Ministerstvo dopravy vyhláškou stanovit seznam závazků veřejné služby, které mají být zachovány z důvodu veřejného zájmu a v rámci limitu prostředků přidělených ze státního rozpočtu.

(40) Dne 16. ledna 1990 přijalo Ministerstvo dopravy vyhlášku 1-T („**ministerská vyhláška č. 1-T/1990**“). Článek 2 této vyhlášky stanovil seznam tarifních závazků, které mají být uloženy skupině FS pro přepravu určitých kategorií cestujících a zboží. Tento seznam zahrnoval tarifní závazky týkající se:

— nákladní dopravy mezi italskou pevninou a Sardinií v souladu s článkem 12 zákona č. 588 ze dne 11. června 1962 ([36]) (dále jen „**zákon č. 588/1962**“), kterým se stanoví kritéria pro výpočet železničních tarifů pro spojení se Sardinií;

— mezinárodní nákladní dopravy přes přístav Terst a

— mezinárodní nákladní dopravy v rámci Evropského společenství uhlí a oceli.

(41) Od 1. července 1992, po vstupu v platnost nařízení (EHS) č. 1893/91, kterým se mění nařízení (EHS) č. 1191/69 (31. bod odůvodnění), italské orgány upravily ukládání závazků veřejné služby prostřednictvím smluv o veřejných službách a opustily systém jednostranného ukládání závazků veřejné služby zavedený vyhláškou.

([34]) Zákon č. 210/1985 ze dne 17. května 1985, kterým se zřizuje subjekt „Ferrovie dello Stato“.

([35]) Zákon č. 41 ze dne 28. února 1986 o ustanoveních týkajících se ročního a víceletého státního rozpočtu.

([36]) Článek 12 zákona č. 588/1962, kterým se stanoví plán na podporu hospodářského a sociálního rozvoje Sardinie, zní takto: „*pro zboží přepravované trajektovou dopravou se použijí železniční tarify vypočtené na virtuální vzdálenost 100 km*“ a „*tato přeprava nepodléhá pevným sazbám, příplatkům a zvláštním poplatkům ve výši, která přesahuje sazby platné v Itálii pro stejnou vzdálenost a pro stejné zboží, ani tranzitním kvótám*“.

(42) V důsledku toho Itálie v oblasti služeb železniční nákladní dopravy zavedla tarifní závazky uvedené ve 40. bodě odůvodnění pro období červenec až prosinec 1992 ve smlouvě o veřejných službách uzavřené dne 23. ledna 1991 mezi Ministerstvem dopravy a skupinou FS. Itálie zachovala tyto tarifní závazky pro rok 1993 tím, že dne 29. prosince 1992 uzavřela se skupinou FS novou smlouvu o veřejných službách. Itálie následně uzavřela se skupinou FS dvě další smlouvy o veřejných službách na období 1994–1996 a 1997–1999. Smlouva na období 1997–1999 obsahovala doložku o pokračování, podle které byla skupina FS po uplynutí doby platnosti smlouvy povinna dodržovat tarifní závazky stanovené ve smlouvě až do podpisu dalších smluv o veřejných službách.

(43) Smlouvy o veřejných službách uzavřené na období 1994–1996, resp. 1997–1999 ukládaly tarifní závazky u těchto služeb poskytovaných skupinou FS:

— vnitrostátní nákladní dopravy mezi italskou pevninou a Sardinií v souladu s článkem 12 zákona č. 588/1962, kterým se stanoví kritéria pro výpočet železničních tarifů pro spojení se Sardinií;

— mezinárodní nákladní dopravy přes přístav Terst

— mezinárodní nákladní dopravy v rámci Evropského společenství uhlí a oceli: tento závazek vyplýval z dohody mezi zástupci vlád členských států Evropského společenství uhlí a oceli, podepsané dne 21. března 1955, která stanovila uplatňování snížených sazeb pro přepravu uhlí a oceli;

— vnitrostátní železniční nákladní dopravu na vzdálenosti větší než 1 000 km a

— mezinárodní železniční nákladní dopravu mezi italským přístavem Terst a Maďarskem: v souladu s článkem 5 ([37]) dvoustranné dohody mezi Itálií a Maďarskem ze dne 19. dubna 1988, ratifikované zákonem č. 440 ze dne 30. prosince 1989 (dále jen „**zákon č. 440/1989**“), ([38]) byla stanovena 15% sleva z běžné sazby pro tranzity přes Rakousko a 50% sleva z běžné sazby pro tranzity přes (bývalou) Jugoslávii.

(44) V období 2000–2014 Itálie přijala opatření, která jsou předmětem šetření. Oddíl 3 tohoto rozhodnutí popisuje tato opatření.

3. POPIS OPATŘENÍ

3.1 Příjemce

3.1.1 *Trenitalia*

(45) Společnost Trenitalia byla založena v červnu 2000 jako dceřiná společnost plně řízená společností Ferrovie dello Stato S.p.A., holdingovou společností skupiny FS, jejímž jediným akcionářem je italské Ministerstvo hospodářství a financí. Založení společnosti Trenitalia následovalo po reformě skupiny FS, která byla zahájena v červenci 1998 organickým, právním a účetním oddělením činností skupiny FS (infrastruktura, služby osobní dopravy, služby regionální dopravy a služby nákladní dopravy) a pokračovala založením samostatných právních subjektů ovládaných skupinou FS (Trenitalia v červnu 2000 a Rete Ferroviaria Italiana v červenci 2001). Hned po svém vzniku převzala společnost Trenitalia od skupiny FS poskytování služeb železniční nákladní dopravy. Trenitalia je v současnosti největším provozovatelem železnic v Itálii a do 31. prosince 2016 působila v oblasti osobní i nákladní dopravy.

([37]) Který stanoví, že „*pro nákladní dopravu v rámci dovozu do Maďarska a vývozu z něj přes svobodný přístav Terst se železniční sazby ze státních pohraničních stanic do stanic svobodného přístavu Terst stanoví za použití příznivějšího zacházení, než jaké stanoví stávající podmínky a sazby italských státních železnic,*“ a že „*všechny záležitosti týkající se železničních služeb, včetně jízdného, budou předmětem samostatné dohody, která bude uzavřena mezi italskou železniční společností ve vlastnictví státu a maďarským provozovatelem železniční infrastruktury po konzultaci s ostatními železničními správami tranzitních států*“.

([38]) Článek 11 zákona č. 440/1989 omezil platnost dvoustranné dohody na pět let s možností automatického prodlužování na pětiletá období, přičemž každá ze stran může dohodu vypovědět šest měsíců před začátkem každého období.

3.1.2 *Reorganizace činností nákladní dopravy skupiny FS v roce 2017*

(46) K 1. lednu 2017 se skupina FS rozhodla reorganizovat své činnosti v oblasti nákladní dopravy přeskupením všech činností skupiny FS týkajících se služeb železniční nákladní dopravy ([39]) do jediného subjektu, skupiny Mercitalia. ([40]) V důsledku toho skupina FS předala aktivity v oblasti železniční nákladní dopravu společnosti Trenitalia (tzv. „nákladovou divizi") nově vytvořené společnosti Mercitalia Rail S.r.l. („**Mercitalia Rail**"), ([41]) plně ovládané společností Mercitalia Logistics S.p.A. (dále jen „**Mercitalia Logistics**"), ([42]) která je sama pod výlučnou kontrolou skupiny FS. Prostřednictvím společnosti Mercitalia Logistics skupina FS poskytuje služby nákladní dopravy v Itálii i v zahraničí, a to prostřednictvím technik konvenční i kombinované přepravy. ([43])

(47) K převodu došlo poté, co společnost Mercitalia Rail získala příslušná osvědčení o bezpečnosti, aby mohla působit jako železniční podnik na trhu železniční nákladní dopravy. ([44]) Transakce proběhla formou poměrného vyčlenění veškerých aktiv a pasiv nákladové divize společnosti Trenitalia ve prospěch společnosti Mercitalia Rail ([45]) včetně zaměstnanců, vozového parku, zařízení pro údržbu, obchodních smluv a investic společnosti Trenitalia ve společnostech působících v oblasti nákladní dopravy a/nebo logistiky. ([46]) Vzhledem k typu operace, která byla záležitostí vnitřní restrukturalizace v rámci skupiny FS, společnost Mercitalia Rail nezaplatila společnosti Trenitalia za převedené činnosti žádnou náhradu.

(48) Od 1. ledna 2017 se novým vlastníkem nákladové divize společnosti Trenitalia stala společnost Mercitalia Rail.

([39]) Viz https://www.mercitaliarail.it/content/mercitalia_rail/it/chi-siamo/il-business-merci-del-gruppo-fs-italiane.html (naposledy navštíveno dne 15. listopadu 2023). Jak italské orgány vysvětlily ve svých odpovědích ze dne 11. dubna 2023, tato reorganizace se týkala činností společnosti Trenitalia v oblasti železniční nákladní dopravy, jakož i všech ostatních společností skupiny FS působících na trhu železniční nákladní dopravy.

([40]) Ve výroční finanční zprávě skupiny FS za rok 2017 (k dispozici na adrese https://www.fsitaliane.it/content/dam/fsitaliane/en/Documents/investor-relations/financial-statements/2017_Annual_report_FS.pdf,naposledy navštíveno dne 15. listopadu 2023) se uvádí, že „*rok 2017 byl pro [skupinu FS] historickým rokem, neboť byla zahájena činnost společnosti Mercitalia Rail, která je odštěpeným podnikem společnosti Trenitalia v oblasti nákladní dopravy. Přeměnou společnosti FS Logistica dále vznikla společnost Mercitalia Logistics, která působí jako subholdingová společnost odpovědná za koordinaci všech logistických společností skupiny a společností zabývajících se nákladní dopravou, které společně tvoří skupinu Mercitalia*" (s. 3). Ve svých odpovědích ze dne 11. dubna 2023 italské orgány vysvětlily, že skupina Mercitalia se v současné době skládá ze společnosti Mercitalia Logistics a jejích šesti dceřiných společností: Mercitalia Rail, Mercitalia Intermodal SpA, Mercitalia Shunting & Terminal Srl, TX Logistik a TerAlp.

([41]) Současná společnost FS Telco Srl změnila svůj název na Mercitalia Rail Srl a začala se věnovat novému předmětu podnikání, jímž je poskytování a komercializace služeb železniční nákladní dopravy, včetně přepravy nebezpečného zboží a odpadu, v Itálii i v zahraničí.

([42]) Společnost FS Logistica SpA, která byla založena v roce 2007 v důsledku rozhodnutí společnosti Ferrovie dello Stato sdružit všechny logistické činnosti prováděné v rámci skupiny FS pod jednoho specializovaného provozovatele, změnila v roce 2017 svůj název na Mercitalia Logistics SpA.

([43]) Ve své výroční finanční zprávě za rok 2017 (viz poznámka pod čarou [39]) skupina FS uvedla, že „*pokud jde o nákladní dopravu, [skupina FS] vytvořila a zřízením [skupiny] Mercitalia v čele se subholdingovou společností Mercitalia Logistics S.p.A. prosazuje nový obchodní model spočívající v rozvoji integrovaných řešení nákladní dopravy a logistické přepravy za nejlepších tržních podmínek. V rámci [skupiny] se v tomto prvním roce dařilo železniční dopravě, která těží z odborných znalostí a profesionálních zkušeností nákladové obchodní jednotky dceřiné společnosti Trenitalia S.p.A., částečně díky integraci s ostatními společnostmi skupiny*" (viz str. 62).

([44]) Přístup k železniční infrastruktuře je umožněn pouze železničním podnikům, které jsou držiteli platného osvědčení o bezpečnosti. Osvědčení o bezpečnosti je důkazem toho, že železniční podnik zavedl systém řízení bezpečnosti a je schopen plnit své zákonné povinnosti. V té době byl dán legislativní rámec směrnicí Evropského parlamentu a Rady 2004/49/ES ze dne 29. dubna 2004 o bezpečnosti železnic Společenství (Úř. věst. L 164, 30.4.2004, s. 44), která byla platná do 30. října 2020 (včetně). Od 31. října 2020 byla zrušena směrnicí Evropského parlamentu a Rady (EU) 2016/798 ze dne 11. května 2016 o bezpečnosti železnic (Úř. věst. L 138, 26.5.2016, s. 102)

([45]) Ve svých odpovědích ze dne 11. dubna 2023 předložily italské orgány Komisi akt o oddělení, který byl podepsán právními zástupci společností Trenitalia a Mercitalia Rail dne 21. prosince 2016, s účinkem od 1. ledna 2017. Oddělení vedlo ke snížení základního kapitálu společnosti Trenitalia a k poměrnému zvýšení hodnoty kapitálu společnosti Mercitalia Rail o částku odpovídající účetní hodnotě převedené nákladové divize společnosti Trenitalia.

([46]) Viz výroční finanční zpráva skupiny FS za rok 2017 (viz poznámka pod čarou [39]), s. 174.

3.2 **Opatření**

(49) V letech 2000 až 2014 obdržela společnost Trenitalia od státu finanční vyrovnání v celkové výši 1,6 miliardy EUR za plnění závazků veřejné služby v oblasti železniční nákladní dopravy na celém území Itálie, včetně Sardinie a Sicílie. Tyto závazky veřejné služby byly poskytovány na základě tří smluv o veřejných službách uzavřených mezi Ministerstvem infrastruktury a dopravy (dále jen „**MID**“) a společností Trenitalia podle nařízení (EHS) č. 1191/69.

— První smlouva, podepsaná dne 18. října 2002, se původně vztahovala na období od 1. ledna 2000 do 31. prosince 2001 a týkala se služeb osobní ([47]) a nákladní dopravy. Tato smlouva byla automaticky prodloužena v den, kdy skončila její použitelnost, o dobu dvou let do konce roku 2003 na základě doložky o pokračování („**první smlouva**“).

— Druhá smlouva, podepsaná dne 27. března 2007, se původně vztahovala na období od 1. ledna 2004 do 31. prosince 2006 a týkala se pouze služeb nákladní dopravy. Tato smlouva byla automaticky prodloužena v den, kdy skončila její použitelnost, o dobu dvou let do konce roku 2008 na základě doložky o pokračování („**druhá smlouva**“).

— Třetí smlouva, podepsaná dne 3. prosince 2012, se vztahovala na období od 1. ledna 2009 do 31. prosince 2014 a týkala se pouze služeb nákladní dopravy („**třetí smlouva**“). Platnost této smlouvy skončila dne 31. prosince 2014, aniž by byla prodloužena.

(50) Z první a druhé smlouvy vyplývá, že v případě jejich neexistence by společnost Trenitalia neposkytovala příslušné služby nákladní dopravy za stejných podmínek. ([48]) Třetí smlouva odkazuje na povinnost členských států podle nařízení (EHS) č. 1191/69 poskytnout vyrovnání podniku, kterému byl uložen *„závazek veřejné služby“*. Závazky veřejné služby se rozumí závazky, které by dopravní podnik na základě svých vlastních obchodních zájmů buď vůbec nepřevzal, nebo by je nepřevzal ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek.

Tabulka 1

Seznam smluv o veřejných službách, na které se vztahuje formální vyšetřovací řízení

Smlouva o veřejné službě	Období uplatňování	Podpis	První platba	Celková částka vyrovnání
I	1. 1. 2000 – 31. 12. 2003	18. 10. 2002	2003	404,6 milionu EUR
II	1. 1. 2004 – 31. 12. 2008	27. 3. 2007	2007	613,7 milionu EUR
III	1. 1. 2009 – 31. 12. 2014	3. 12. 2012	2010	612,1 milionu EUR

([47]) Vzhledem k tomu, že rozhodnutí o zahájení řízení se týkalo pouze služeb železniční nákladní dopravy, nevztahuje se toto rozhodnutí na služby osobní dopravy.

([48]) Ustanovení čl. 5 odst. 1 první smlouvy uvádí: *„Ministerstvo uznává, že služby nákladní dopravy podle níže uvedeného bodu 2 byly poskytovány v souladu s ustanoveními smluv o poskytování služeb z let 1994–1996 a 1997–1999, s mezinárodními závazky státu, s vyhláškou Ministerstva dopravy č. 1-T z roku 1990 a se souvisejícími právními závazky, na které se v něm odkazuje, a současně uznává, že pokud by tyto služby byly poskytovány společností na čistě komerčním základě, byly by poskytovány v jiném rozsahu nebo za jiných podmínek, než jak byly skutečně poskytovány“*. Ustanovení čl. 2 odst. 3 druhé smlouvy uvádí: *„pokud by tytéž služby poskytovala společnost na čistě komerčním základě, byly by poskytovány v jiném rozsahu nebo za jiných podmínek, než jak byly ve skutečnosti poskytovány. Přeprava zboží na dva největší ostrovy a z těchto ostrovů zejména zaručuje trvalé spojení s pevninou a mobilitu pro nákladní dopravu na dlouhé a velmi dlouhé vzdálenosti a pomáhá obnovit územní rovnováhu“*.

3.2.1 *První smlouva*

3.2.1.1 Souvislosti uzavření první smlouvy

(51) V souladu s doložkou o pokračování uvedenou ve smlouvě o veřejné službě uzavřené na období 1997–1999 (viz 42. bod odůvodnění) skupina FS nadále uplatňovala tarifní závazky na své služby železniční nákladní dopravy i po uplynutí doby platnosti této smlouvy, tj. po 31. prosinci 1999.

(52) Dne 18. března 1999 ([49]) byla vydána směrnice předsedy vlády, která ukládala skupině FS vypracovat obchodní plán za účelem aktualizace závazků uvedených ve smlouvě o veřejné službě na období 1997–1999. Skupina FS předložila MID svůj obchodní plán na období 1999–2003 v roce 1999. V tomto obchodním plánu byly rovněž podrobně popsány služby železniční nákladní dopravy, které společnost provozovala za podmínek, které by bez vyrovnání nebyly za komerčních podmínek přijatelné. MID schválilo obchodní plán v červenci 2000 a určilo služby, které považuje za nezbytné zachovat pro účely veřejného zájmu. ([50])

(53) Společnost Trenitalia ([51]) a MID uzavřely první smlouvu dne 18. října 2002.

3.2.1.2 Obsah první smlouvy

(54) První smlouva ukládala společnosti Trenitalia povinnost dodržovat určité tarifní závazky (tj. povinnost účtovat za určité služby cenu nižší, než je tržní cena podle sazebníku společnosti Trenitalia v případě neexistence tarifních závazků) a závazky provozu proti úhradě vyrovnání vypočteného podle metodiky stanovené smlouvou.

(55) První smlouva zachovává stávající tarifní závazky, které byly stanoveny ve smlouvě o veřejné službě na období 1997–1999 (viz 43. bod odůvodnění) pro tyto služby železniční nákladní dopravy provozované společností Trenitalia, aniž by došlo ke změně parametrů pro stanovení souvisejícího vyrovnání:

— *Železniční nákladní doprava mezi pevninou a Sardinií*: v souladu s článkem 12 zákona č. 588/1962 první smlouva stanovila vyrovnání stanovené jako rozdíl mezi železničním tarifem vypočteným na základě skutečně ujeté vzdálenosti mezi městy Civitavecchia a Golfo Aranci (250 km) a tarifem vypočteným na základě virtuální vzdálenosti 100 km;

— *Železniční nákladní doprava na vzdálenosti větší než 1 000 km:* ([52]) tento závazek měl za cíl zachovat regresivní kilometrické tarify nad stanovenou hranicí 1 000 km. Pokud by tento závazek neexistoval, sazba uplatňovaná společností Trenitalia za nákladní dopravu by se již pod hranicí tisíce kilometrů (tj. úroveň, kdy jsou plně pokryty fixní náklady) nesnižovala. ([53]) První smlouva stanovila částku vyrovnání vypočtenou jako rozdíl mezi částkami, které by byly získány při použití teoretického kilometrického tarifu (který se přestane snižovat od okamžiku, kdy jsou plně pokryty fixní náklady, což odpovídá tisíci kilometrů), a částkami, které byly skutečně získány při použití kilometrického tarifu stanoveného ve smlouvě se společností Trenitalia, jenž se pod hranicí 1 000 km dále snižuje;

([49]) Směrnice předsedy vlády ze dne 18. března 1999, zveřejněná v italském úředním věstníku č. 113 ze dne 17. května 1999.
([50]) Tyto služby jsou uvedeny v 55. bodě odůvodnění.
([51]) Společnost Trenitalia převzala provozování služeb železniční nákladní dopravy od skupiny FS od svého založení v červnu 2000.
([52]) Tento závazek se vztahoval pouze na vnitrostátní dopravu.
([53]) Jak je uvedeno ve vysvětlující zprávě z února 2002 (příloha 9.1 odpovědi Itálie ze dne 29. října 2012), *„sazba uplatňovaná na nákladní dopravu se zvyšuje s rostoucím počtem kilometrů, ale ne proporcionálně; tento růst se postupně snižuje, přičemž je výraznější v počátečních kilometrových pásmech a poté se postupně zmírňuje a stává se téměř nulovým. Po tisíci kilometrech se však tarif stává regresivnějším, čímž odráží tarifní závazky zavedené předchozími smlouvami o poskytování služeb“*.

— *Železniční přeprava uhlí a oceli v rámci Evropského společenství uhlí a oceli*: první smlouva stanovila částku vyrovnání vypočtenou jako rozdíl mezi příjmy plynoucími z uplatnění tarifních závazků a příjmy, které by společnosti Trenitalia plynuly, kdyby použila svou standardní sazbu. Tento závazek zůstal v platnosti do 1. května 2002; ([54])

— *Mezinárodní železniční nákladní doprava mezi italským přístavem Terst a Maďarskem*: první smlouva stanovila částku vyrovnání vypočtenou na základě 15% slevy z běžné sazby pro tranzity přes Rakousko a 50% slevy z běžné sazby pro tranzity přes země bývalé Jugoslávie (Slovinsko a Chorvatsko), která byla stanovena podle článku 5 zákona č. 440/1989. Článek 11 zákona č. 440/1989 omezil platnost dvoustranné dohody mezi Itálií a Maďarskem na pět let s možností automatického prodloužení na pětiletá období, přičemž každá ze stran může dohodu vypovědět šest měsíců před začátkem každého období. Smlouva stanovila vyrovnávací platbu vypočtenou jako rozdíl mezi příjmy plynoucími z uplatňování tarifních závazků a příjmy, které by společnosti Trenitalia plynuly, kdyby použila svou standardní sazbu;

— *Mezinárodní železniční nákladní doprava přes přístav Trieste Marittima*: v souladu s ustanoveními ministerské vyhlášky č. 1-T/1990 stanovila první smlouva tarifní závazek pro služby mezinárodní železniční nákladní dopravy procházející přístavem Trieste Marittima, ([55]) kromě dopravy mezi přístavem Terst a Maďarskem na základě zákona č. 440/1989. ([56]) Částka vyrovnání se rovnala rozdílu mezi příjmy plynoucími z uplatňování tarifních závazků a příjmy, které by společnosti Trenitalia plynuly, kdyby použila svou standardní sazbu, vynásobenému celkovým počtem vozů zajišťujících tranzit v rámci dovozu/vývozu přes přístav Trieste Marittima.

(56) První smlouva zavedla také nové tarifní závazky týkající se těchto služeb železniční nákladní dopravy provozovaných společností Trenitalia:

— *Intermodální doprava na trase Lyon–Turín*: dne 15. července 1999 se skupina FS a společnost *Société Nationale des Chemins de fer Français* („**SNCF**“) smluvně dohodly na uplatnění 30% slevy ze standardní sazby v případě intermodální dopravy na trase Lyon Venissieux – Torino Orbassano. Cílem této slevy bylo překonat přetížení silničních průsmyků mezi Itálií a Francií způsobené tříletým uzavřením tunelu Mont Blanc, k němuž došlo po nehodě v březnu 1999. Tyto služby umožnily plynulý tranzit zboží přepravovaného silniční nákladní dopravou na italsko-francouzské hranici bez ohledu na délku úseku silniční dopravy. ([57]) První smlouva stanovila částku vyrovnání, která byla vypočtena jako rozdíl mezi příjmy plynoucímu z uplatňování tarifních závazků a příjmy, které by společnosti Trenitalia plynuly, kdyby použila svou standardní sazbu. Tento závazek byl v platnosti od 1. ledna 2000 do konce roku 2001;

— *Kombinovaná pozemní železniční nákladní doprava*: tento závazek se vztahuje pouze na vnitrostátní služby. Cílem bylo podpořit obnovení rovnováhy mezi druhy dopravy, které znečišťují životní prostředí (např. silniční doprava), a udržitelnějšími druhy dopravy (např. železniční doprava). Závazek zůstal v platnosti až do 31. prosince 2003. První smlouva stanovila částku vyrovnání vypočtenou jako rozdíl mezi průměrnou cenou konvenční železniční dopravy ([58]) a průměrnou cenou kombinované dopravy, vztaženou na celkový objem kombinované dopravy.

([54]) To je šest měsíců po zveřejnění rozhodnutí zástupců vlád členských států zasedajících v Radě ze dne 23. října 2001 o ukončení platnosti dohody ze dne 21. března 1955 o zavedení mezinárodních železničních tarifů pro přepravu uhlí a oceli, které vedlo k ukončení platnosti dohody ze dne 21. března 1955, v Úředním věstníku Evropského společenství.

([55]) Přístav Trieste Marittima je pouze jednou z částí přístavu Terst; tvoří ji přístavní bazén v blízkosti přístavních doků pro nakládku a vykládku (molo V, VI a VII). Pod pojmem Trieste Marittima se rozumí terstské nádraží „Campo Marzio“, které je hlavní infrastrukturou sloužící zmíněným dokům.

([56]) Ministerská vyhláška č. 239/T ze dne 13. dubna 1992 upřesnila, že tyto tarifní závazky nelze připojovat k závazkům stanoveným zákonem č. 440/1989.

([57]) Jinými slovy, část cesty uskutečněná silniční dopravou neměla žádné omezení týkající se délky a mohla být delší než část cesty uskutečněné po železnici (viz poznámka pod čarou [11]).

([58]) Konvenční železniční dopravou se rozumí dopravní služby poskytované z místa původu do místa určení výhradně po železnici.

(57) První smlouva dále zavedla povinnosti pro společnost Trenitalia provozovat *trajektovou přepravu a manévrování pro oblast nákladní dopravy mezi pevninou a ostrovy Sardinie a Sicílie*. Tyto povinnosti umožnily poskytovat služby železniční nákladní dopravy mezi pevninou a každým z těchto dvou ostrovů, přičemž vlaky byly na námořním úseku trasy přepravovány trajekty. Vyrovnání zahrnovalo poplatky, které společnost Trenitalia zaplatila provozovateli infrastruktury za poskytování služeb trajektové přepravy a manévrování, vypočtené na základě ceny za manipulaci při naložení a vyložení a jednotkové ceny za náklady na trajekt, vynásobené počtem uskutečněných jízd.

(58) Podle článku 8 první smlouvy byla společnost Trenitalia povinna zaslat MID ověřenou účetní závěrku týkající se plnění závazků veřejné služby za rok 2001.

(59) Podle článku 10 první smlouvy byla společnost Trenitalia po uplynutí doby platnosti první smlouvy povinna pokračovat v poskytování služeb, na které se vztahovala první smlouva, než MID rozhodne jinak. ([59]) Vyrovnání za každý další měsíc poskytování služeb nesmělo překročit jednu dvanáctinu roční vyrovnávací platby stanovené pro rok 2001. V případě přijetí právních předpisů, které jsou neslučitelné s povinností pokračovat v poskytování služeb, byla společnost Trenitalia oprávněna pozastavit poskytování služeb na základě doložky o pokračování, aniž by tím bylo dotčeno vyrovnání splatné za dosud poskytnuté služby, v souladu s postupy stanovenými v článcích 4 a 14 nařízení (EHS) č. 1191/69.

(60) Článek 11 první smlouvy stanovil pokutu až do výše 250 000 EUR za každé nesplnění jakéhokoli závazku veřejné služby uvedeného v 55. až 57. bodě odůvodnění.

(61) Vyrovnání za roky 2000–2003 (356,4 milionu EUR) Itálie vyplatila v roce 2003 (237,6 milionu EUR) a 2005 (118,8 milionu EUR).

3.2.2 *Druhá smlouva*

3.2.2.1 Souvislosti uzavření druhé smlouvy

(62) Po uplynutí doby platnosti první smlouvy (31. prosince 2001) společnost Trenitalia pokračovala v plnění závazků veřejné služby uložených první smlouvou v souladu s doložkou o pokračování (viz 59. bod odůvodnění). Nicméně závazky veřejné služby stanovené v rámci první smlouvy již nebyly platné, pokud jde o tyto služby:

— od 1. ledna 2002 pro intermodální dopravu na trase Lyon–Turín (viz 56. bod odůvodnění);

— od 1. května 2002 pro železniční přepravu uhlí a oceli v rámci Evropského společenství uhlí a oceli po ukončení činnosti Evropského společenství uhlí a oceli (viz 55. bod odůvodnění);

— od 1. ledna 2004 pro kombinovanou pozemní železniční nákladní dopravu (viz 56. bod odůvodnění).

(63) Ze zprávy o finančních nákladech za rok 2005, které společnost Trenitalia vynaložila na plnění závazků veřejné služby podle první smlouvy, předložené MID, vyplynulo, že první smlouva, pokud jde o nákladní dopravu mezi pevninou a ostrovy Sardinie/Sicílie, zahrnovala pouze náklady na trajektovou přepravu a manévrování a nezohledňovala další náklady, které společnost Trenitalia vynaložila na plnění závazků veřejné služby mezi pevninou a Sardinií/Sicílií. Za účelem splnění závazků veřejné služby podle první smlouvy musela společnost Trenitalia spravovat a udržovat několik železničních stanic a infrastruktur na Sardinii a Sicílii, aby mohla organizovat nakládku a vykládku zboží. Tyto náklady nebyly v první smlouvě zohledněny, ačkoli je fakticky nesla společnost Trenitalia a přímo souvisely s plněním závazků veřejné služby uložených první smlouvou.

([59]) V článku 10 první smlouvy se rovněž výslovně uvádí, že MID musí znovu určit závazky veřejné služby a kritéria pro stanovení odpovídající částky vyrovnání s přihlédnutím k platnému procesu deregulace a na základě studií a hloubkových analýz, které budou provedeny.

(64) V důsledku toho MID v průběhu roku 2006 připravilo novou smlouvu o veřejné službě. Společnost Trenitalia a MID uzavřely dne 27. března 2007 druhou smlouvu na období 2004–2006, čímž potvrdily závazky veřejné služby vykonávané společností Trenitalia na základě doložky o pokračování uvedené v první smlouvě.

3.2.2.2 Obsah druhé smlouvy

(65) Druhá smlouva nadále ukládala stejné tarifní závazky (se stejnými parametry pro určení částky vyrovnání), které již byly uvedeny v první smlouvě: ([60])

— regresivní tarifní závazek pro oblast železniční nákladní dopravy na vzdálenosti větší než 1 000 km;

— tarifní závazek pro oblast mezinárodní železniční nákladní dopravy mezi přístavem Terst a Maďarskem;

— tarifní závazek pro oblast mezinárodní železniční nákladní dopravu přes přístav Trieste Marittima;

— tarifní závazek pro oblast železniční nákladní dopravy mezi pevninou a Sardinií.

(66) Také druhá smlouva nadále ukládala společnosti Trenitalia závazek provozovat trajektovou přepravu a manévrování (pro oblast dopravy na Sardinii a Sicílii a z nich) jako v první smlouvě (viz 57. bod odůvodnění).

(67) Na rozdíl od první smlouvy byl ve druhé smlouvě uložen společnosti Trenitalia dodatečný závazek obsluhovat určitý počet železničních stanic uvedených v příloze 1 druhé smlouvy pro oblast nákladní dopravy na Sardinii a Sicílii a z nich, aby byl zachován stejný objem železniční nákladní dopravy poskytované v roce 2004 na tyto ostrovy a z nich.

(68) V důsledku toho druhá smlouva zavedla rovněž novou metodiku výpočtu vyrovnávací platby za závazky veřejné služby poskytované na Sardinii a Sicílii a z nich. Tyto závazky veřejné služby představovaly více než 70 % vyrovnání podle druhé smlouvy. Na rozdíl od první smlouvy (viz 55. až 57. bod odůvodnění) pokrývalo vyrovnání poskytnuté společnosti Trenitalia podle druhé smlouvy rozdíl mezi náklady spojenými s organizací železniční nákladní dopravy mezi pevninou a Sicílií/Sardinií (včetně správy nádraží) a příjmy z těchto služeb (včetně vyrovnávací platby poskytnuté na pokrytí tarifních závazků a poplatků placených provozovateli železniční infrastruktury).

(69) Celková vyrovnávací platba za plnění závazků veřejné služby uložených v oblasti železniční nákladní dopravy mezi pevninou a Sicílií/Sardinií byla tedy vypočtena na základě výkazu zisků a ztrát společnosti Trenitalia předloženého pro tyto služby. V tomto výkazu zisků a ztrát byly konkrétně zohledněny nejen příjmy plynoucí z přepravy zboží (včetně vyrovnání za účelem pokrytí ušlých příjmů z uplatňování tarifních závazků), ale i vedlejší příjmy. ([61]) Na straně nákladů byly ve výkazu zisků a ztrát zohledněny veškeré náklady související s provozováním železniční nákladní dopravy mezi pevninou a Sardinií/Sicílií (vypočtené jako jednotkové náklady na vlakový kilometr) a rovněž náklady spojené s uskutečněním námořní dopravy a manévrováním s vozy a se správou železničních stanic a jejich zařízení. Vyrovnání zahrnovalo zisk, který byl stanoven jako součin vážených průměrných nákladů na kapitál a investovaného kapitálu společnosti Trenitalia.

(70) Druhá smlouva rovněž ukládala povinnost plánovat a koordinovat všechny činnosti související s poskytováním všech služeb železniční nákladní dopravy, na které se vztahuje druhá smlouva (zejména údržba a generální opravy kolejových vozidel, optimální úroveň bezpečnostních podmínek, administrativní a obchodní činnosti na podporu řízení služeb).

([60]) Podle druhé smlouvy Itálie již neukládala tarifní závazky pro oblast železniční nákladní přepravy uhlí a oceli v rámci Evropského společenství uhlí a oceli (viz 55. bod odůvodnění), služeb intermodální dopravy na trase Lyon–Turín (viz 56. bod odůvodnění) a služeb kombinované nákladní dopravy, které od 1. ledna 2004 již *de facto* nebyly provozovány (viz 55. bod odůvodnění).

([61]) Vedlejší příjmy jsou příjmy plynoucí z jiného zboží nebo služeb, než které představují hlavní činnost společnosti (v tomto případě služby nákladní dopravy).

(71) Druhá smlouva stanovila výplatu celkové částky vyrovnání ve formě celoročního poplatku splatného ve dvou splátkách (80 % částky mělo být každoročně vyplaceno poté, co společnost Trenitalia předloží své roční ekonomické prognózy do 30. června roku následujícího po referenčním roce, a zbylých 20 % částky poté, co společnost Trenitalia předloží ověřenou roční účetní závěrku). Podle čl. 5 odst. 2 druhé smlouvy měla společnost Trenitalia zaslat MID k přezkumu svou roční účetní závěrku – ověřenou auditorem a sestavenou v souladu s čl. 5 odst. 3 nařízení z roku 2003 – do 30. září roku následujícího po referenčním roce. Do 45 dnů od obdržení uzávěrky muselo MID ověřit tuto uzávěrku a také počet služeb skutečně poskytnutých společností Trenitalia.

(72) Druhá smlouva stanovila maximální výši celkové roční vyrovnávací platby, která má být poskytnuta za plnění všech závazků veřejné služby stanovených ve druhé smlouvě na roky 2004–2006 na základě rozpočtového výhledu Ministerstva hospodářství a financí na příslušný rok. Celková výše poskytnuté roční vyrovnávací platby nesmí v žádném případě překročit skutečnou finanční zátěž společnosti Trenitalia za každý rok tříletého období 2004–2006, jak se uvádí v ověřené roční účetní závěrce. Pokud vyplacená vyrovnávací platba převýšila finanční zátěž, kterou společnost Trenitalia skutečně nesla, MID po předložení roční účetní závěrky společností Trenitalia ke dni 30. září každého roku odečetlo odpovídající přeplatek od splatné vyrovnávací platby ([62]).

(73) Článek 9 druhé smlouvy stanovil pokutu ve výši 50 000 EUR za nesplnění jakéhokoli závazku veřejné služby uloženého společnosti Trenitalia podle druhé smlouvy, o kterou bude snížena splatná vyrovnávací platba. ([63])

(74) Článek 12 druhé smlouvy prodloužil platnost druhé smlouvy až do dalšího oznámení MID. Toto oznámení muselo být poskytnuto alespoň 90 dní předem a mohlo se týkat zrušení některých nebo všech závazků veřejné služby, na které se smlouva vztahovala. Podle tohoto článku společnost Trenitalia pokračovala v provozování železniční nákladní dopravy, na kterou se vztahovala druhá smlouva, i po uplynutí doby její platnosti, a to až do oznámení ze strany MID. Vyrovnání za každý další měsíc poskytování služeb nesmělo překročit jednu dvanáctinu roční vyrovnávací platby stanovené pro rok 2004. V případě přijetí právních předpisů, které jsou neslučitelné s povinností pokračovat v poskytování služeb, byla společnost Trenitalia oprávněna pozastavit poskytování služeb na základě doložky o pokračování, aniž by tím bylo dotčeno vyrovnání splatné za dosud poskytnuté služby, v souladu s postupy stanovenými v článcích 4 a 14 nařízení (EHS) č. 1191/69.

(75) Celková vyrovnávací platba, kterou společnost Trenitalia obdržela v rámci druhé smlouvy, činila 613,7 milionu EUR. Vyrovnání za rok 2004 (118,8 milionu EUR) bylo vyplaceno v roce 2007 po podpisu smlouvy. ([64]) Pokud jde o vyrovnávací platbu za služby poskytnuté v následujících letech (konkrétně v letech 2005, 2006, 2007 a 2008), platby proběhly v letech 2007 až 2009 ve dvou splátkách:

— 80 % této částky bylo vyplaceno na základě žádosti, kterou společnost Trenitalia předložila MID a k níž byl přiložen roční vývoj ekonomických parametrů používaných pro kontrolu správnosti odhadovaného vyrovnání;

— 20 % částky bylo vyplaceno po předložení ověřených účetních výkazů.

([62]) Viz čl. 4 odst. 2 druhé smlouvy.

([63]) Smluvní pokuty *ad hoc* byly uloženy v případě: nepředložení účetních údajů MID; nesplnění závazků týkajících se kvality služeb stanovených v čl. 6 odst. 2 druhé smlouvy; nesplnění závazků služby týkajících se vedení zvláštního seznamu zařízení přístupných veřejnosti pro nákladní dopravu na Sardinii a Sicílii a zpět.

([64]) Vyplacení vyrovnávací platby za rok 2004 bylo stanoveno v čl. 5 odst. 4 druhé smlouvy, v němž bylo uznáno, že společnost Trenitalia za rok 2004 splnila závazky veřejné služby stanovené v čl. 2 odst. 1, jak je uvedeno v příloze 1, a že povinnosti uvedené v článku 3 byly splněny. „*Společnost proto obdrží vyrovnání bez dalšího plnění závazků*“.

3.2.3 *Třetí smlouva*

3.2.3.1 Souvislosti uzavření třetí smlouvy

3.2.3.1.1. Postupné rušení závazků veřejné služby uložených druhou smlouvou

(76) Po uplynutí doby platnosti druhé smlouvy (31. prosince 2006) společnost Trenitalia pokračovala v plnění závazků veřejné služby podle článku 12 druhé smlouvy.

(77) Dne 17. ledna 2008 však společnost Trenitalia upozornila MID, že předpokládané náklady na plnění závazků veřejné služby podle druhé smlouvy značně převyšují částku vyrovnávací platby, kterou má Itálie zaplatit za rok 2008. ([65]) Vzhledem ke značným rizikům nenahrazených ztrát společnost Trenitalia oznámila MID, že bude muset omezit závazky veřejné služby poskytované v rámci druhé smlouvy, a zejména pozastavit služby poskytované na Sardinii a Sicílii a z nich, neboť tyto služby byly v rámci druhé smlouvy nejztrátovější.

(78) Dne 18. ledna 2008 vzalo MID na vědomí značné ztráty vzniklé společnosti Trenitalia a souhlasilo s přezkumem rozsahu závazků veřejné služby, aby se zmírnila rizika nedostatečného vyrovnání, která společnosti Trenitalia vznikla za rok 2008, zejména pokud jde o dopravní služby na Sardinii a zpět.

(79) Dne 28. května 2008 požádalo MID společnost Trenitalia o poskytnutí údajů o plnění závazků veřejné služby podle druhé smlouvy, zejména finančních údajů (evidované náklady a příjmy) a údajů o dopravě (počet přepravených tun zboží, počet vlakových kilometrů, průměrná vzdálenost atd.). Italské orgány měly v úmyslu přezkoumat potřebu závazků veřejné služby, zejména v návaznosti na vývoj trhu železniční nákladní dopravy po jeho úplné liberalizaci k 1. lednu 2007 (viz 23. bod odůvodnění).

(80) Dopisem ze dne 27. října 2008 MID informovalo společnost Trenitalia o svém záměru přezkoumat rozsah závazků veřejné služby uložených společnosti Trenitalia, pokud jde o železniční nákladní dopravu na Sardinii, a o tom, že je nutné uzavřít novou smlouvu o závazku veřejné služby platnou od 1. ledna 2009, aby se zohlednila změna rozsahu závazků veřejné služby. V tomto dopise MID uvedlo, že se společně s regionem Sardinie rozhodlo reorganizovat přepravu zboží mezi Sardinií a pevninou tím, že upustí od železniční dopravy na Sardinii a bude pro přepravu zboží na tomto ostrově využívat pouze silniční dopravu. ([66]) MID dále uznalo, že železniční nákladní doprava na Sardinii, kterou společnost Trenitalia provozovala za podmínek stanovených druhou smlouvou, byla spojena se značnými náklady.

(81) Dne 19. prosince 2008 poskytla společnost Trenitalia údaje požadované italskými orgány. Na základě těchto údajů italské orgány doložily výrazný pokles přepravených objemů v letech 2004 až 2007 (-84 % přepravených tun) v případě mezinárodních služeb, na které se vztahují tarifní závazky podle druhé smlouvy. ([67]) Na tomto základě se Itálie domnívala, že tarifní závazky stanovené druhou smlouvou a uložené na služby mezinárodní železniční nákladní dopravy mezi přístavem Terst a Maďarskem a služby přes přístav Trieste Marittima již nejsou relevantní, jelikož poptávka po těchto službách v letech 2004 až 2007 drasticky poklesla.

([65]) Společnost Trenitalia ve svém dopise ze dne 17. ledna 2008 adresovaném MID uvedla, že na rok 2008 plánovala celkové náklady ve výši 149 milionů EUR, zatímco italské orgány plánovaly na rok 2008 vyplatit vyrovnání ve výši 92 milionů EUR. Společnost Trenitalia rovněž odkázala na ověřenou účetní závěrku za rok 2006 předanou MID, z níž vyplývá, že společnosti Trenitalia vznikly v roce 2006 náklady na plnění závazků veřejné služby podle druhé smlouvy ve výši 179 milionů EUR.

([66]) Podle druhé smlouvy měla společnost Trenitalia za účelem přepravy zboží na Sardinii nebo ze Sardinie provozovat železniční nákladní dopravu na pevnině směřující k různým přístavům na pevnině; poté měly být vozy naloženy na plavidla a vyloděny na Sardinii a pokračovat v cestě po železnici přes různá nádraží na Sardinii (a naopak). Italské orgány však rozhodly, že společnost Trenitalia již nebude muset nakládat vlaky na plavidla, jelikož zboží bude vyloženo přímo v přístavech na pevnině a přepraveno po moři na Sardinii, kde ho budou vyzvedávat silniční dopravci a rozvážet po celém ostrově.

([67]) Tj. mezinárodní železniční nákladní doprava mezi přístavem Terst a Maďarskem a mezinárodní nákladní železniční doprava přes přístav Trieste Marittima.

(82) Pokud jde o železniční nákladní dopravu na vzdálenosti větší než 1 000 km, italské orgány dále uvedly, že tyto služby se celkově soustředily na úseky v severní části Itálie, neboť tyto úseky přinášely společnosti Trenitalia mnohem vyšší zisky. Ta ve svém obchodním plánu na období 2007–2011 plánovala reorganizaci svých služeb nákladní dopravy směrem k segmentům, které jsou nejziskovější, zejména po otevření železniční nákladní dopravy hospodářské soutěži na vnitrostátní úrovni, k němuž došlo dne 1. ledna 2007. Tato reorganizace činností společnosti Trenitalia v oblasti nákladní železniční dopravy tak vedla k podstatnému omezení služeb poskytovaných v jižní Itálii a na velkých ostrovech (Sicílie/Sardinie), zejména od roku 2007. Italské orgány se proto domnívaly, že tarifní závazky na vzdálenosti větší než 1 000 km již nejsou vhodné k posílení železniční nákladní dopravy do jižní Itálie.

(83) MID proto od 1. ledna 2009 již nevyžadovalo, aby společnost Trenitalia plnila tarifní závazky stanovené ve druhé smlouvě.

(84) Po reorganizaci přepravy zboží mezi Sardinií a pevninou navíc přestaly být od 1. ledna 2009 platné závazky veřejné služby stanovené v rámci druhé smlouvy týkající se železniční nákladní dopravy mezi Sardinií a pevninou.

(85) V důsledku toho se na společnost Trenitalia nadále vztahovaly pouze závazky veřejné služby stanovené v druhé smlouvě týkající se poskytování služeb železniční nákladní dopravy na Sicílii a ze Sicílie od 1. ledna 2009, a to na základě doložky o pokračování uvedené v článku 12 druhé smlouvy (tj. povinnost provozovat manévrování a přejezdy).

3.2.3.1.2. Návrh třetí smlouvy ze dne 4. března 2009

(86) V listopadu 2008 zahájily MID a společnost Trenitalia jednání o nové smlouvě o veřejných službách.

(87) Dopisem ze dne 26. února 2009 požádalo MID společnost Trenitalia o zachování veřejných služeb železniční nákladní dopravy mezi jižní a severní Itálií, dokud MID a společnost Trenitalia neurčí rozsah třetí smlouvy. Podle Itálie bylo zachování těchto služeb nezbytné pro zajištění plynulého toku zboží mezi jižní a severní Itálií, a tím i pro udržení hospodářské vyváženosti mezi italskými regiony.

(88) Podle Itálie se dne 4. března 2009, kdy si společnosti Trenitalia a MID vyměnily návrh třetí smlouvy, strany dohodly na většině podmínek této smlouvy. Tento návrh stanovil, že společnost Trenitalia musí provozovat železniční nákladní dopravu do/z regionů Abruzzo, Basilicata, Kalábrie, Kampánie, Molise, Apulie a Sicílie (článek 4 návrhu smlouvy a příloha 1 tohoto návrhu smlouvy), a uložil společnosti Trenitalia povinnost zajistit určitý počet služeb ročně (12,8 milionu vlakových kilometrů). ([68]) Tyto služby měly být poskytovány na vyžádání jakéhokoli zákazníka nacházejícího se v Itálii (pokud nebyly příjmy na vlakový kilometr nižší než 5,1 EUR a/nebo rozdíl mezi náklady a příjmy na vlakový kilometr vyšší než 16 EUR na vlakový kilometr) a při dodržení určité úrovně kvality uvedené v příloze 2 návrhu smlouvy. Návrh smlouvy stanovil dobu platnosti od 1. ledna 2009 do 31. prosince 2013.

(89) Vyrovnání pokrývalo rozdíl mezi příjmy z dopravy a souvisejícími náklady na poskytování závazků veřejné služby podle návrhu smlouvy. ([69]) Společnost Trenitalia měla nárok na celoroční poplatek (čl. 6 odst. 6 návrhu smlouvy) splatný ve dvou splátkách (90 % částky mělo být vyplaceno po předložení příslušných příjmů MID a zbývajících 10 % částky po předložení výroční zprávy o kvantitativních a kvalitativních dopravních službách poskytovaných společností Trenitalia). Vyrovnání bylo vypočteno na základě průmyslového plánu skupiny FS na období 2007–2011 (čl. 6 odst. 3 návrhu smlouvy). Společnost Trenitalia musela každoročně předkládat MID i Ministerstvu hospodářství a financí ověřené účetní závěrky s potvrzením o výši příjmů, nákladů a poplatků, které této společnosti vznikly v souvislosti s plněním závazků služby uvedených v návrhu smlouvy (čl. 6 odst. 7 návrhu smlouvy).

([68]) Návrh smlouvy (článek 5) rovněž stanovil povinnost společnosti Trenitalia plánovat a koordinovat všechny činnosti nezbytné pro plnění závazků veřejné služby (údržba kolejových vozidel, bezpečnostní podmínky, administrativní a obchodní podpora). Dále požadoval, aby společnost Trenitalia zaručila přesné zaznamenávání údajů a informací týkajících se závazků veřejné služby poskytovaných podle návrhu smlouvy (článek 6 návrhu smlouvy)

([69]) Vyrovnávací platba za rok 2009 byla stanovena na 93 milionů EUR a za roky 2010 a 2011 na 107 milionů EUR (bez DPH).

(90) Návrh smlouvy stanovil pokuty pro případ, že společnost Trenitalia nesplní normy kvality požadované v návrhu smlouvy. Kromě toho bylo stanoveno, že v případě přerušení a změny služeb v důsledku mimořádných událostí nebo událostí, které nelze přičíst společnosti Trenitalia, bude vyrovnávací platba poskytnutá společnosti Trenitalia snížena v poměru k nedodanému množství vlakových kilometrů.

(91) Podmínky návrhu třetí smlouvy byly v následujících měsících dále projednávány a vyjednávány. Podle Itálie se nevyřešené otázky, které byly projednávány, týkaly přesného počtu vlakových kilometrů, které má společnost Trenitalia každoročně dodat. ([70]) Společnost Trenitalia mezitím splnila závazky veřejné služby vyjednané s MID podle návrhu smlouvy ze dne 4. března 2009 a v roce 2009 dodala celkem 14 milionů vlakových kilometrů.

3.2.3.1.3. Návrh třetí smlouvy ze dne 29. října 2010

(92) Dne 29. října 2010 společnost Trenitalia a MID dokončily návrh třetí smlouvy, který přebíral v zásadě ustanovení návrhu smlouvy ze dne 4. března 2009 a zároveň provedl některé změny. Tyto změny se týkaly doby platnosti smlouvy, ([71]) množství vlakových kilometrů, které má společnost Trenitalia dodat, ([72]) parametrů pro výpočet výše vyrovnání ([73]) a systému smluvních pokut. ([74])

(93) Obsah návrhu třetí smlouvy ze dne 29. října 2010 zůstal nezměněn až do podpisu třetí smlouvy ze strany MID dne 3. prosince 2012. Tento obsah je popsán v oddíle 3.2.3.2.

(94) Dne 29. října 2010 zaslal generální ředitel MID kabinetu ministra infrastruktury a dopravy konečný návrh třetí smlouvy spolu s průvodním dopisem, v němž zdůraznil, že společnost Trenitalia poskytovala od 1. ledna 2009 služby v souladu s podmínkami uvedenými v konečném návrhu třetí smlouvy.

(95) V návaznosti na dohodu o návrhu třetí smlouvy ze dne 29. října 2010 přijaly italské orgány legislativní výnos ze dne 29. prosince 2010 č. 225 (ratifikovaný zákonem ze dne 26. února 2011 č. 11), kterým pověřily Ministerstvo hospodářství a financí, aby společnosti Trenitalia přiznalo vyrovnávací platbu stanovenou zákonem o rozpočtu za poskytování závazků veřejné služby za rok 2009, vypočtenou podle parametrů stanovených v návrhu třetí smlouvy.

3.2.3.2 Obsah třetí smlouvy

(96) Třetí smlouva (uzavřená dne 3. prosince 2012 na základě návrhu dohodnutého mezi MID a společností Trenitalia dne 29. října 2010) se týkala železniční nákladní dopravy do/z jižní Itálie, jak je uvedeno v první odrážce 97. bodu odůvodnění. Třetí smlouva ukládá společnosti Trenitalia povinnost zajistit ročně určitý objem služeb financovaných státem v rámci limitu dostupných veřejných prostředků. ([75]) Tyto služby musely být poskytovány na vyžádání jakéhokoli zákazníka a při dodržení určité úrovně kvality a účinnosti uvedené v příloze 1 a 3 třetí smlouvy. ([76]) Na rozdíl od první a druhé smlouvy se třetí smlouva netýkala služeb železniční nákladní dopravy na ostrov Sardinie a zpět a neobsahovala tarifní závazky, přičemž společnost Trenitalia mohla volně uplatňovat tržní ceny. ([77])

([70]) Itálie předložila dopis ze dne 22. dubna 2009, který společnost Trenitalia zaslala MID a v němž se společnost vyjádřila k pokračujícím jednáním o návrhu smlouvy a uvedla, že strany musí určit konečné množství vlakových kilometrů (v rozmezí od 9,4 milionu do 13 milionů vlakových kilometrů), které mají být dodány v souladu s dostupnými rozpočtovými prostředky na období 2009–2011.

([71]) Návrh ze dne 29. října 2010 stanovil dobu platnosti od 1. ledna 2009 do 31. prosince 2014 (tj. delší dobu platnosti ve srovnání s návrhem ze dne 4. března 2009, který se vztahoval pouze na období do 31. prosince 2013).

([72]) Návrh ze dne 29. října 2010 počítal s tím, že bude najeto 11,9 milionu vlakových kilometrů, a nikoli 12,8 milionu vlakových kilometrů.

([73]) V návrhu ze dne 29. října 2010 bylo stanoveno, že parametry pro vymezení smlouvy jsou stanoveny v hospodářském a finančním plánu společnosti Trenitalia.

([74]) Systém smluvních pokut je v návrhu ze dne 29. října 2010 podrobnější než v návrhu ze dne 4. března 2009.

([75]) Podle článku 4.4 třetí smlouvy měla společnost Trenitalia zajistit provoz nákladní dopravy v rámci limitů ročních finančních prostředků stanovených státním rozpočtem a uvedených v předem vypracovaném hospodářském a finančním plánu uvedeném v příloze 2 třetí smlouvy.

([76]) Úroveň kvality v zásadě zahrnovala závazek dodržovat jízdní řády.

([77]) Podle čl. 4 odst. 5 třetí smlouvy byla společnost Trenitalia povinna u svých zákazníků vymáhat „*tarifní závazky přísně odpovídající tržním podmínkám, které mohou být strukturovány v závislosti na smluvních množstvích a měly by být v každém případě uplatňovány nediskriminačním způsobem*“.

(97) Podle článku 4 třetí smlouvy se společnost Trenitalia zavázala:

— poskytnout 11,9 milionu vlakových kilometrů ([78]) v oblasti železniční nákladní dopravy v režimu konvenční přepravy ucelenými vlaky ([79]) nebo kombinované dopravy, ([80]) do jižní Itálie a z jižní Itálie ([81]) včetně Sicílie, v souladu s jadranskou a tyrhénskou zeměpisnou oblastí, všem provozovatelům, kteří o to požádají, při minimální úrovni účinnosti a v rámci limitu prostředků přidělených veřejnému rozpočtu podle obchodního plánu;

— naplánovat a koordinovat veškeré činnosti nezbytné pro plnění závazků veřejné služby uložených třetí smlouvou (údržba kolejových vozidel, bezpečnostní podmínky, administrativní a komerční podpůrné činnosti);

— zaručit přesné zaznamenávání údajů a informací týkajících se závazků veřejné služby poskytovaných na základě třetí smlouvy (kritéria pro přípravu analytických regulačních účtů jsou podrobně upravena v příloze 2 třetí smlouvy).

(98) Třetí smlouva stanovila minimální úroveň účinnosti, při jejímž nesplnění by společnost Trenitalia mohla odmítnout poskytnout požadovanou službu. Příloha 1 třetí smlouvy stanoví, že společnost Trenitalia je povinna poskytnout službu vždy, pokud rozdíl mezi náklady a příjmy na vlakový kilometr nepřesahuje 19 EUR na vlakový kilometr a tento rozdíl není vyšší než 73 % celkových nákladů.

(99) Vyrovnávací platba pokrývala rozdíl mezi příjmy z dopravy a souvisejícími náklady na poskytování služeb veřejné služby podle třetí smlouvy. Společnost Trenitalia měla nárok na celoroční poplatek. Vyrovnávací platba byla vypočtena na základě předem vypracovaného hospodářského a finančního plánu společnosti Trenitalia, který je přílohou třetí smlouvy (příloha 2). ([82]) Podle ustanovení přílohy 2 třetí smlouvy měla být nedostatečná vyrovnávací platba za první roky, na které se vztahuje třetí smlouva, dorovnána v následujících letech, aby bylo během celého období 2009–2014 dosaženo vyváženého stavu. Společnost Trenitalia musela každoročně předkládat MID i Ministerstvu hospodářství a financí ověřené účetní závěrky s potvrzením o výši příjmů, nákladů a poplatků, které jí vznikly v souvislosti s plněním závazků veřejné služby uvedených ve třetí smlouvě. ([83])

([78]) Podle článku 10 třetí smlouvy bylo možné upravit nabídku předloženou zadavateli v reakci na jeho žádost uvedenou v příloze 1 třetí smlouvy, pokud se lišily ekonomické a objemové faktory uvedené v obchodním plánu společnosti Trenitalia (který byl základem ekonomických parametrů a parametrů služeb uvedených ve smlouvě).

([79]) Příloha 1 třetí smlouvy upřesňuje, že pojem „*konvenční přeprava ucelenými vlaky*“ se vztahuje na železniční dopravu prováděnou výhradně na žádost zákazníka nebo skupiny zákazníků na základě předem stanovených technických parametrů týkajících se času, četnosti, kapacity a maximální délky, které jsou dohodnuty mezi dopravcem a zákazníkem a jsou předmětem dohody se zákazníkem.

([80]) Příloha 1 třetí smlouvy upřesňuje, že výraz „*kombinovaná přeprava*“ označuje nákladní dopravu, při níž nákladní automobil, přívěs nebo návěs s tažným vozidlem nebo bez něj, výměnná nástavba nebo kontejner zajišťují počáteční nebo konečnou část cesty po silnici a druhou část po železnici bez překládky.

([81]) V příloze 1 třetí smlouvy s názvem „*Plánovaná nabídka*“ je uvedeno 42 jednosměrných spojů mezi regionem původu a regionem určení: 1) Abruzzo/Abruzzo, 2) Abruzzo/Kampánie, 3) Abruzzo / severní Itálie, 4) Abruzzo/Apulie, 5) Basilicata/Kalábrie, 6) Basilicata / severní Itálie, 7) Basilicata/Apulie, 8) Basilicata/Sicílie, 9) Kalábrie/Basilicata, 10) Kalábrie/Kalábrie, 11) Kalábrie/Kampánie, 12) Kalábrie / severní Itálie, 13) Kalábrie/Apulie, 14) Kalábrie/Sicílie, 15) Kampánie/Basilicata, 16) Kampánie/Kalábrie, 17) Kampánie/Kampánie, 18) Kampánie / severní Itálie, 19) Kampánie/Apulie, 20) Kampánie/Sicílie, 21) Molise/Apulie, 22) severní Itálie / Abruzzo, 23) severní Itálie / Basilicata, 24) severní Itálie / Kalábrie, 25) severní Itálie / Kampánie, 26) severní Itálie / Apulie, 27) severní Itálie / Sicílie, 28) severní Itálie / severní Itálie, 29) Apulie / Abruzzo, 30) Apulie/Basilicata, 31) Apulie/Kalábrie, 32) Apulie/Kampánie, 33) Apulie/Molise, 34) Apulie / severní Itálie, 35) Apulie/Apulie, 36) Apulie/Sicílie, 37) Sicílie/Basilicata, 38) Sicílie/Kalábrie, 39) Sicílie/Kampánie, 40) Sicílie / severní Itálie, 41) Sicílie/Apulie, 42) Sicílie/Sicílie. Pokud jde o spoje v rámci severní Itálie, příloha 2 upřesňuje, že: „*spoje sever–sever jsou „vstupy“ (jadranské, resp. tyrhénské) do dopravy univerzálního rozsahu, resp. podílu vlaků potřebného k provedení služby, na kterou se vztahuje smlouva, v souladu s organizací produkční sítě v oblasti přepravy nákladní dopravy*“.

([82]) Kromě záznamu dat a informací obsahovala příloha 2 obchodní plán, regulační analytické účetní postupy a kritéria, která se mají používat v letech 2009–2010 a 2011–2014.

([83]) Ustanovení čl. 5 odst. 1 písm. e) třetí smlouvy.

(100) Podle čl. 5 odst. 1 písm. e) třetí smlouvy měla společnost Trenitalia zaslat MID k přezkumu svou roční účetní závěrku – ověřenou auditorem a sestavenou v souladu s čl. 5 odst. 3 nařízení z roku 2003 – do 90 dnů od schválení účetní závěrky společnosti Trenitalia.

(101) Smlouva obsahovala podrobný systém povinností, kontrol a smluvních pokut. ([84]) Kromě toho bylo stanoveno, že v případě přerušení a změny služeb v důsledku mimořádných událostí nebo událostí, které nelze přičíst společnosti Trenitalia, bude vyrovnávací platba poskytnutá společnosti Trenitalia snížena v poměru k počtu nedodaných vlakových kilometrů. ([85])

(102) Celková vyrovnávací platba, kterou společnost Trenitalia obdržela v rámci třetí smlouvy, činila 612,1 milionu EUR. Vyrovnávací platba za roky 2009 a 2010 byla společnosti Trenitalia vyplacena dne 21. prosince 2010; vyrovnávací platba za následující roky (2011–2014) byla společnosti Trenitalia vyplácena každoročně ve dvou splátkách: i) 90 % bylo vypláceno každý měsíc zpětně v poměrné výši; ii) 10 % bylo vyfakturováno v dubnu roku následujícího po referenčním roce po odečtení smluvních pokut. ([86])

4. **DŮVODY PRO ZAHÁJENÍ ŘÍZENÍ**

4.1.1 *Existence podpory*

(103) V rozhodnutí o zahájení řízení se Komise domnívala, že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby v oblasti železniční nákladní dopravy představuje státní podporu ve prospěch společnosti Trenitalia ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

(104) Komise dospěla k předběžnému názoru, že vyrovnávací platby poskytnuté společnosti Trenitalia v rámci tří smluv o veřejných službách byly financovány přímo ze státního rozpočtu a jsou přímo přičitatelné italskému státu, neboť smlouvy podepsalo MID. ([87])

(105) Pokud jde o existenci výhody pro dotčený podnik, Komise měla pochybnosti, zda byly splněny čtyři podmínky stanovené v rozsudku Altmark.

(106) Pokud jde o první podmínku stanovenou v rozsudku Altmark, která se týká svěření plnění smluv o veřejných službách, Komise měla pochybnosti o existenci selhání trhu v souvislosti se třemi závazky veřejné služby vzhledem k přítomnosti soukromých provozovatelů v jižní Itálii a druhům služeb provozovaných společností Trenitalia.

(107) Komise měla rovněž pochybnosti o splnění druhé podmínky stanovené v rozsudku Altmark, která se týkala předchozího stanovení parametrů, na jejichž základě byla vypočtena vyrovnávací platba, jelikož společnost Trenitalia začala poskytovat služby podléhající závazkům veřejné služby před uzavřením smluv o veřejných službách.

(108) Pokud jde o třetí podmínku stanovenou v rozsudku Altmark, podle níž vyrovnání nesmí přesahovat meze toho, co je nezbytné k pokrytí nákladů vynaložených při plnění závazků veřejné služby, Komise neměla k dispozici dostatek údajů, aby mohla vyvodit závěr o tom, zda došlo k nadměrné vyrovnávací platbě.

([84]) Články 8, 11 a 12 třetí smlouvy.
([85]) Ustanovení čl. 8 odst. 3 třetí smlouvy.
([86]) Viz čl. 9 odst. 3 třetí smlouvy. *„část ročního poplatku ve výši 90 % může být fakturována každý měsíc zpětně v poměrné výši. Zbývající částku lze vyfakturovat počítaje dubnem následujícího roku po odečtení případných smluvních pokut uvedených v článku 13*“.
([87]) Podle čl. 38 odst. 2 zákona č. 166/2002 ze dne 1. srpna 2002, ve znění zákona č. 222/2007 ze dne 29. listopadu 2007, spadá svěření plnění smluv o veřejných službách národního zájmu do působnosti MID.

(109) Konečně, pokud jde o čtvrtou podmínku stanovenou v rozsudku Altmark, ([88]) Komise se domnívala, že tato podmínka není splněna, jelikož společnost Trenitalia nebyla vybrána k předložení nabídky služeb v rámci postupu zadávání veřejných zakázek u žádné ze tří smluv o veřejných službách a výše vyrovnávací platby nevycházela z analýzy nákladů vynaložených správně řízeným podnikem. Co se týká zejména třetí smlouvy, s ohledem na studii, kterou předložila Itálie, ([89]) Komise uvedla, že studie jasně stanovila, že společnost Trenitalia působila ve srovnání s ostatními evropskými provozovateli železniční nákladní dopravy v odlišném provozním a technickém kontextu, a to především v jižní Itálii, a dospěla k závěru, že společnost Trenitalia nemohla být považována za stejně efektivní jako její hlavní evropští konkurenti.

(110) Komise proto dospěla k předběžnému názoru, že tři smlouvy o veřejných službách poskytly společnosti Trenitalia výhodu, kterou by za běžných tržních podmínek nemohla získat. Tato výhoda byla navíc selektivní, neboť z opatření měla prospěch pouze společnost Trenitalia.

(111) Komise rovněž dospěla k předběžnému názoru, že opatření mohou narušit hospodářskou soutěž na italském trhu železniční nákladní dopravy, kde společnost Trenitalia soutěží na vnitrostátní úrovni a na úrovni Unie s jinými železničními podniky, a ovlivnit obchod uvnitř Unie, jelikož hlavní provozovatelé služeb železniční nákladní dopravy na italském trhu působí rovněž na mezinárodní úrovni.

4.1.2 *Zákonnost opatření*

(112) Komise se domnívala, že italské orgány se nemohly odvolávat na vynětí z postupu informování předem podle čl. 17 odst. 2 nařízení (EHS) č. 1191/69, jelikož vyrovnávací platba za závazek veřejné služby byla výsledkem tří smluv o veřejných službách, a nikoli jednostranného uložení závazku veřejné služby. Vzhledem k tomu, že smlouvy o veřejných službách nebyly před jejich prováděním oznámeny Komisi, vyrovnávací platba představovala protiprávní podporu.

4.1.3 *Slučitelnost*

(113) V rozhodnutí o zahájení řízení měla Komise pochybnosti o slučitelnosti vyrovnávací platby vyplacené v souvislosti se třemi smlouvy o veřejných službách s vnitřním trhem podle nařízení (EHS) č. 1191/69 i článku 93 SFEU.

(114) Komise zpochybnila plnění požadavků článku 14 nařízení (EHS) č. 1191/69, jelikož společnost Trenitalia začala poskytovat služby, na které se vztahují tři dotyčné smlouvy o veřejných službách, ještě před formálním uzavřením jakékoli smlouvy s MID.

(115) Komise neměla k dispozici dostatek údajů, aby mohla vyvodit závěr o tom, zda lze poskytované služby považovat za skutečné a správně vymezené služby obecného hospodářského zájmu (dále jen „**SOHZ**“). Komise se domnívala, že Itálie překročila svůj prostor pro uvážení při vymezení závazku veřejné služby. Italské orgány zejména neprokázaly, že by na všech trasách uvedených ve třetí smlouvě, na nichž měla společnost Trenitalia plnit závazky veřejné služby, existovalo selhání trhu. Komise konstatovala, že železniční nákladní doprava byla v Itálii od roku 2003 liberalizována a že na italském trhu a na částech tras, na které se vztahuje třetí smlouva, působí více než dvacet společností, včetně několika významných evropských železničních nákladních dopravců. Italské orgány navíc neprokázaly, proč by specifika jižní Itálie, na která italské orgány poukazovaly, měla těmto subjektům bránit v poskytování dotyčné služby za komerčních podmínek.

([88]) Čtvrtá podmínka stanovená v rozsudku Altmark se považuje za splněnou, pokud byli příjemci vyrovnávací platby vybráni prostřednictvím zadávacího řízení, které umožňuje vybrat uchazeče schopného poskytovat služby s nejnižšími náklady, nebo jestliže tomu tak není, pokud byla výše vyrovnávací platby vypočítána s odkazem na náklady efektivního podniku.

([89]) Studie ze dne 9. října 2012 s názvem „*Analisi del Contratto di Servizio Trenitalia alla luce delle disposizioni europee in materia di compensazione degli Oneri di Servizio Pubblico*“, zadaná společnosti Price Waterhouse Coopers Advisory S.p.A.

(116) Komise se dále domnívala, že všechny tři smlouvy o veřejných službách byly uzavřeny a podepsány poté, co společnost Trenitalia začala poskytovat služby veřejné služby. Měla proto pochybnosti o tom, že parametry, které byly základem pro výpočet vyrovnávací platby, byly stanoveny předem. Pokud jde o neexistenci nadměrné vyrovnávací platby, Komise se domnívá, že nadměrnou vyrovnávací platbu nelze v rámci třetí smlouvy vyloučit (vzhledem k tomu, že Itálie informace neposkytla), zatímco v případě druhé smlouvy má Komise pochybnosti o tom, zda společnost Trenitalia skutečně plnila všechny závazky veřejné služby podle druhé smlouvy, a vyrovnávací platba vyplacená společnosti Trenitalia tedy mohla přesáhnout náklady, které společnost Trenitalia skutečně vynaložila.

(117) Konečně, pokud jde o třetí smlouvu, Komise poznamenala, že závazky veřejné služby nebyly přísně omezeny na jižní Itálii, ale vztahovaly se i na tratě na severu, na kterých působili i konkurenční provozovatelé železnic. Italské orgány neprokázaly selhání trhu v případě závazku veřejné služby v oblasti nákladní železniční dopravy, takže jakákoli vyrovnávací platba poskytnuta společnosti Trenitalia za poskytování takovéto rozsáhlé služby by mohla narušit hospodářskou soutěž v míře, která by byla v rozporu se společným zájmem. Komise měla podobné pochybnosti ohledně první smlouvy a druhé smlouvy, neboť tyto smlouvy zahrnovaly závazky veřejné služby na mezinárodních trasách, zejména do Terstu a z Terstu a do Maďarska a z Maďarska, které byly rovněž provozovány vnitrostátními a mezinárodními železničními podniky.

(118) Komise proto vyzvala Itálii a zúčastněné strany, aby předložily veškeré připomínky a nezbytné informace, které jí umožní posoudit, zda lze opatření považovat za slučitelná s vnitřním trhem.

5. **PŘIPOMÍNKY ITÁLIE**

5.1 **První smlouva**

(119) Ve svých připomínkách ze dne 24. června 2014 měla Itálie za to, že vyrovnávací platba vyplacená na základě první smlouvy nepředstavuje státní podporu, jelikož nedošlo k narušení hospodářské soutěže a obchodu a společnosti Trenitalia nebyla poskytnuta žádná výhoda. Další vysvětlení poskytla Itálie ve svých připomínkách ze dne 5. až 15. února 2018 a ze dne 23. května 2018.

5.1.1 *Narušení hospodářské soutěže a vliv na obchod v Unii*

(120) Pokud jde o neexistenci narušení hospodářské soutěže, Itálie tvrdila, že opatření nelze považovat za podporu, jelikož se týkají závazků, které se téměř zcela shodovaly s již existujícími závazky, které byly zavedeny v době, kdy trh železniční nákladní dopravy ještě nebyl liberalizován na vnitrostátní úrovni (tj. před 22. říjnem 2003). V období mezi liberalizací na vnitrostátní úrovni (22. října 2003) a koncem doby platnosti smlouvy (31. prosince 2003) se Itálie domnívala, že vyrovnávací platba neměla žádný dopad na hospodářskou soutěž na úrovni Unie, jelikož závazky týkající se mezinárodní dopravy se netýkaly jiných členských států ([90]). V každém případě se Itálie domnívala, že tyto závazky jsou natolik okrajové, že nemohou společnosti Trenitalia finančně umožnit expanzi na zahraničních trzích. Podpůrně, podle Itálie, pokud by se vyrovnávací platba považovala za podporu, představovala by existující podporu podle čl. 1 písm. b) bodu v) nařízení (ES) č. 659/1999 až do liberalizace na úrovni Unie (1. ledna 2007). ([91])

(121) Kromě toho Itálie uvedla, že vyrovnávací platba vyplacená podle první smlouvy neměla žádný vliv na obchod v Unii, jelikož nepostačovala k pokrytí provozní ztráty, kterou společnost Trenitalia vykázala v případě poskytování služeb podle první smlouvy. Kromě toho Itálie uvedla, že společnost Trenitalia je samostatným právním subjektem skupiny FS. Měla samostatný účetní systém oddělený od účetního systému ostatních společností skupiny FS a vedla oddělené účetnictví pro své různé činnosti (železniční nákladní doprava a železniční osobní doprava). Ve svém vyjádření ze dne 23. května 2018 Itálie upřesnila, že společnost Trenitalia v letech 2000 až 2002 působila výhradně v odvětvích, v nichž je vyloučena hospodářská soutěž (tj. v osobní a nákladní železniční dopravě). Dodala, že dceřiné společnosti společnosti Trenitalia působící na liberalizovaných trzích (např. společnost Passaggi SpA působící na trhu cestovních kanceláří) vedou oddělené účetnictví a že všechny transakce mezi těmito společnostmi a společností Trenitalia probíhají za tržních podmínek.

([90]) Maďarsko nebylo součástí Unie až do 1. května 2004 a doprava přes přístav Terst mohla směřovat i do míst mimo Unii a z těchto míst.

([91]) Ve svém vyjádření ze dne 23. května 2018 Itálie argumentovala neexistencí podpory vzhledem k tomu, že od 15. března 2003 byla na úrovni Unie liberalizována směrnicí 2001/12/ES pouze mezinárodní kombinovaná doprava a mezinárodní železniční nákladní doprava v rámci Transevropské železniční sítě nákladní dopravy (a nikoli mezinárodní železniční nákladní doprava).

5.1.2 *Výhoda*

(122) Pokud jde o neexistenci výhody poskytnuté společnosti Trenitalia, Itálie se domnívá, že první smlouva splňuje všechny čtyři podmínky stanovené v rozsudku Altmark.

5.1.2.1 Existence skutečné služby obecného hospodářského zájmu (první podmínka stanovená v rozsudku Altmark)

(123) Podle Itálie, pokud jde o existenci skutečných služeb obecného hospodářského zájmu, byly veškeré závazky, na které se vztahuje první smlouva, považovány za skutečné služby obecného hospodářského zájmu, i když se týkaly mezinárodních spojení.

(124) První smlouva na jedné straně sledovala několik cílů obecného zájmu, které se týkaly dopravy, ([92]) životního prostředí, ([93]) bezpečnosti, ([94]) politik hospodářské a sociální soudržnosti. ([95]) Itálie se domnívala, že posouzení hospodářských a sociálních důvodů, na nichž je založeno zřízení služby obecného hospodářského zájmu, je diskreční pravomocí orgánů členských států a že posouzení Komise je v tomto ohledu omezeno na zjevnou chybu.

(125) Na druhou stranu z praxe Komise nelze vyvodit závěr, že by služby obecného hospodářského zájmu nemohly na mezinárodních trasách existovat. ([96]) Kromě toho se tarifní závazek týkající se mezinárodních tras týkal pouze dopravy prováděné na vnitrostátním území, neboť snížení sazby bylo stanoveno pouze pro vnitrostátní trasu. Tarifní závazek v každém případě tvořil velmi malou část celkových závazků svěřených společnosti Trenitalia.

(126) Ve svých připomínkách ze dne 5. až 15. února 2018 se Itálie domnívala, že závazky, na které se vztahuje první smlouva, spadají pod definici čl. 2 odst. 1 nařízení (EHS) č. 1191/69, jelikož se jedná o závazky, které by společnost Trenitalia na základě svých vlastních obchodních zájmů nepřevzala vůbec nebo nepřevzala ve stejném rozsahu nebo za stejných podmínek.

(127) Pokud jde o pověření službou, Itálie se domnívá, že povinnosti svěřené společnosti Trenitalia byly jasně stanoveny od počátku první smlouvy. Právní základ závazků uložených společnosti Trenitalia v rámci první smlouvy musel ve skutečnosti vycházet z již existujících právních předpisů, mezinárodních dohod nebo předchozích smluv o veřejných službách (vztahujících se na období 1992–1993, 1994–1996 a 1997–1999).

5.1.2.2 Zadruhé, parametry, na jejichž základě se vypočítává vyrovnávací platba, musí být předem objektivně a transparentně stanoveny (druhá podmínka stanovená v rozsudku Altmark).

(128) Itálie tvrdila, že od samého počátku existovala naprostá jistota ohledně způsobu, jakým byla vyrovnávací platba stanovena, neboť se na tom strany dohodly před podpisem smlouvy. Itálie se domnívala, že následný podpis smlouvy byl pouze formalizací prvků, které byly mezi stranami dohodnuty dříve, a v podstatě sloužil jako potvrzení. Jako důkaz uvedla skutečnost, že chování stran bylo vždy v souladu s podmínkami smlouvy, i když smlouva byla formálně podepsána až v pozdější fázi.

([92]) Zabránit téměř úplnému „vymizení" železniční nákladní dopravy na jihu Itálie, a tím zabránit ještě výraznějšímu a ve skutečnosti téměř úplnému soustředění silniční nákladní dopravy v těchto regionech.

([93]) Poskytnout udržitelnou alternativu k železniční dopravě a zabránit tak dalšímu nárůstu znečištění a přetížení silnic, které jsou v jižní Itálii již nyní nadměrně vysoké a neslučitelné s turistickým využitím většiny dotčených oblastí.

([94]) Snížit počet dopravních nehod.

([95]) Zajistit v dotčených italských regionech spojovací strukturu železniční dopravy, včetně souvisejících infrastruktur, která by i přesto, že je minimální, měla zůstat co nejvíce homogenní se strukturou na zbytku poloostrova.

([96]) Itálie tvrdila, že praxe Komise v odvětví železniční dopravy uznává, že *„skutečnost, že se dopravní služba týká přeshraničního nebo mezinárodního spojení, není překážkou pro možnost provozovat ji jako součást veřejné služby. Komise v této souvislosti připomíná, že i v odvětvích, která jsou plně otevřená hospodářské soutěži, existují služby obecného hospodářského zájmu v oblasti mezinárodních spojení"*. Odkázala zejména na rozhodnutí Komise ze dne 24. února 2010 o smlouvách o veřejných službách v dopravě mezi dánským ministerstvem dopravy a společností DanskeStatsbaner – podpora C 41/08 (dříve NN 35/08), oznámené pod číslem C(2010) 975 (Úř. věst. L 7, 11.1.2011, s. 1, bod 265).

(129) Itálie uvedla, že zákony o státním rozpočtu na daný rok každoročně stanovily výši vyrovnávacích plateb, které mají být společnosti Trenitalia vyplaceny za služby poskytované na základě první smlouvy, a to ještě před podpisem této smlouvy, za předpokladu, že smlouva skutečně existuje. Ve svých připomínkách ze dne 5. až 15. února 2018 Itálie upřesnila, že právním základem vyrovnávací platby vyplacené společnosti Trenitalia na základě první smlouvy byl: čl. 12 odst. 5 legislativního výnosu č. 299/2001, pokud jde o rok 2000; čl. 38 odst. 1 zákona č. 166/2002, pokud jde o rok 2001; příloha IV první smlouvy, pokud jde o rok 2002, a čl. 10 odst. 3 první smlouvy, pokud jde o roky 2003–2004.

5.1.2.3 Neexistence nadměrné vyrovnávací platby (třetí podmínka stanovená v rozsudku Altmark)

(130) Podle Itálie byla první smlouva koncipována tak, aby se vyloučilo riziko nadměrné vyrovnávací platby tím, že specifikovala požadované služby a parametry pro výpočet odpovídající vyrovnávací platby. Itálie se domnívala, že v účetní závěrce společnosti Trenitalia byla vykázána značná rozpětí nedostatečné vyrovnávací platby a že k nadměrné vyrovnávací platbě za služby nikdy nedošlo.

(131) Ve svých připomínkách ze dne 23. května 2018 Itálie uvedla výši vyrovnávací platby vyplacené společnosti Trenitalia a čisté náklady společnosti Trenitalia podle první smlouvy, jež jsou shrnuty v tabulce 2.

Tabulka 2

Vyrovnávací platba za čisté náklady společnosti Trenitalia podle první smlouvy

(mil. EUR (bez DPH))

	2000	2001	2002	2003
Smluvní ujednání	48,2	118,8	118,8	118,8
Vyplacená vyrovnávací platba	48,2	118,8	118,8	118,8
Čisté náklady společnosti Trenitalia	48,2	185,4	166,5	156,5

5.1.2.4 Výše vyrovnávací platby (čtvrtá podmínka rozsudku Altmark)

(132) Podle Itálie byla společnost Trenitalia „správně řízeným“ podnikem, který byl schopen vykázat úroveň nákladů, jež byla v souladu s náklady konkurentů, a poskytovat služby za ekonomických podmínek, které byly v podstatě tytéž jako podmínky, které by vyplývaly ze soutěžního řízení. V této souvislosti Itálie vzala v úvahu náklady společnosti Trenitalia na vlakový kilometr, a nikoli náklady na tunokilometr, jelikož podle Itálie byly tyto náklady ovlivněny faktory, které strukturálně působí na služby nákladní železniční dopravy v jižní Itálii (jako jsou vlastnosti poptávky a síťové infrastruktury), což vysvětluje selhání trhu.

5.1.3 *Zákonnost*

(133) Podle Itálie, pokud by bylo zjištěno, že vyrovnávací platba představuje podporu, byla tato podpora v každém případě vyňata z postupu informování předem podle čl. 17 odst. 2 nařízení (EHS) č. 1191/69. Itálie uvedla, že dotyčné závazky, ačkoli jsou uvedeny ve smlouvách o veřejných službách, jsou výsledkem rozhodnutí veřejných orgánů, která byla často přijata již v minulosti a uložena z důvodů politiky životního prostředí, bezpečnosti, dopravy a hospodářské a sociální soudržnosti.

(134) Itálie tvrdila, že na rozdíl od případu posuzovaného Soudním dvorem ve věci Combus ([97]) Trenitalia poskytovala dopravní služby uvedené ve smlouvě na základě výslovného ustanovení, že Itálie musí společnosti poskytnout vyrovnávací platbu za ztráty vzniklé při poskytování těchto služeb. V tomto případě představuje vyplacená vyrovnávací platba vyrovnávací platbu, která byla sjednána již od samého počátku mezi Itálií a společností Trenitalia, a nikoli o dodatečnou částku k původní vyrovnávací platbě.

(135) Italské orgány závěrem připomněly, že v rámci monitorování prováděného Komisí v souvislosti s uplatňováním nařízení (EHS) č. 1191/69 Itálie pravidelně informovala Komisi o vyrovnávací platbě udělené za poskytování služeb nákladní dopravy podle smluv o veřejných službách na základě nařízení (EHS) č. 1191/69. Itálie se domnívala, že vzhledem k tomu, že Komise nikdy nepožádala o objasnění této vyrovnávací platby, spadala vyrovnávací platba vyplacená podle smluv o veřejných službách v oblasti železniční nákladní dopravy do působnosti čl. 17 odst. 2 nařízení (EHS) č. 1191/69.

5.1.4 *Slučitelnost*

(136) Podpůrně, pokud by Komise dospěla k závěru, že vyrovnávací platba vyplacená podle první smlouvy představuje novou podporu, která podléhá postupu informování, Itálie tvrdila, že podpora je slučitelná s vnitřním trhem podle článku 14 nařízení (EHS) č. 1191/69, který byl použitelným hmotněprávním předpisem v době vyplacení podpory. ([98])

(137) Itálie tvrdila, že článek 14 nařízení (EHS) č. 1191/69 uděluje členským státům právo uzavírat smlouvy o veřejných službách za účelem „*zabezpečení poskytování přiměřených dopravních služeb pro veřejnost*“ a přiznávat vyrovnávací platby za poskytování těchto služeb. V této souvislosti podle Itálie Komise již dospěla k závěru, že postačí prokázat, že výše vyrovnávací platby, tj. cena zaplacená státem, nepřesahuje výši nezbytně nutnou k pokrytí nákladů vyplývajících z plnění závazku veřejné služby. ([99])

(138) V této souvislosti Itálie tvrdila, že vyrovnávací platba vyplacená podle první smlouvy je slučitelná s nařízením (EHS) č. 1191/69, jelikož obsahovala všechny prvky stanovené v článku 14 nařízení (EHS) č. 1191/69 a pokrývala pouze část nákladů, které společnosti Trenitalia vznikly v souvislosti s poskytováním služeb uvedených ve smlouvě.

(139) Itálie navíc nevyloučila, že by vyrovnávací platba mohla být v souladu buď s nařízením (EHS) č. 1107/70, které rovněž provádí ustanovení článku 93 SFEU, nebo přímo s článkem 93 SFEU. Itálie neposkytla žádné odůvodnění, pokud jde o údajný soulad s nařízením (EHS) č. 1107/70. Pokud jde o článek 93 SFEU, Itálie na jedné straně tvrdila, že vyrovnávací platba vyplacená podle smlouvy o veřejné službě se týkala předem vymezených skutečných služeb obecného hospodářského zájmu, byla poskytnuta pouze k úhradě dodatečných čistých nákladů souvisejících se službami obecného hospodářského zájmu a nezpůsobila žádné nepatřičné narušení hospodářské soutěže, které by bylo v rozporu se společným zájmem. Na druhou stranu Itálie tvrdila, že vyrovnávací platbu vyplacenou podle první smlouvy lze v každém případě považovat za slučitelnou s vnitřním trhem podle pokynů Společenství ke státním podporám železničním podnikům, ([100]) jelikož toto opatření bylo zaměřeno na snížení vnějších nákladů. Podle Itálie bylo účelem první smlouvy „*podpořit přechod k železnici, neboť v porovnání s jinými druhy dopravy, jako je třeba doprava silniční, v její souvislosti vzniká méně nákladů*“. ([101])

([97]) Rozsudek ze dne 16. března 2004, T-157/01, DanskeBusvognmænd v. Komise („Combus“), ECLI:EU:T:2004:76.

([98]) Itálie odkázala na 40. bod odůvodnění rozsudku Soudního dvora ve věci Andersen (rozsudek ze dne 20. března 2013, T-92/11, Jorgen Andersen v. Komise, ECLI:EU:T:2013:143).

([99]) Viz rozhodnutí ze dne 26. listopadu 2008 o státní podpoře, kterou Rakousko poskytlo společnosti Postbus v okrese Linec (Úř. věst. L 306, 20.11.2009).

([100]) Sdělení Komise – Pokyny Společenství ke státním podporám železničním podnikům (Úř. věst. C 184, 22.7.2008, s. 13).

([101]) Viz bod 98 písm. b) Pokynů Společenství ke státní podpoře železničním podnikům ze dne 22. července 2008. Tyto pokyny, které poskytují pokyny k pravidlům pro veřejné finanční prostředky na podporu tohoto typu podniků, zejména upřesňují, že náklady způsobilé pro tento druh podpory představuje „*část externích nákladů, jíž železniční doprava na rozdíl od konkurenčních druhů dopravy umožňuje zabránit*“.

5.2 **Druhá smlouva**

(140) Ve svých připomínkách ze dne 24. června 2014 Itálie zaprvé měla za to, že vyrovnávací platba vyplacená na základě druhé smlouvy nepředstavuje státní podporu, jelikož společnosti Trenitalia nebyla poskytnuta žádná výhoda a nedošlo k narušení hospodářské soutěže. Zadruhé Itálie tvrdila, že i za předpokladu, že by vyrovnávací platba představovala podporu, je třeba ji považovat za existující podporu podle čl. 1 písm. b) bodu v) nařízení (ES) č. 659/1999. Podpůrně Itálie tvrdila, že podpora je slučitelná s vnitřním trhem, jelikož je v souladu s článkem 14 nařízení (EHS) č. 1191/69 a je vyňata z postupu informování podle čl. 17 odst. 2 uvedeného nařízení.

5.2.1 *Výhoda*

(141) Itálie se domnívala, že druhá smlouva splňuje všechny čtyři podmínky stanovené v rozsudku Altmark. Pokud jde o první smlouvu, Itálie zejména tvrdila, že závazky lze považovat za skutečné služby obecného hospodářského zájmu a že tyto závazky byly od počátku jasně určeny, že parametry vyrovnání byly stanoveny předem objektivním a transparentním způsobem a že společnosti Trenitalia není poskytována nadměrná vyrovnávací platba.

5.2.1.1 Existence skutečné služby obecného hospodářského zájmu (první podmínka stanovená v rozsudku Altmark)

(142) Kromě argumentů, které již byly uvedeny v souvislosti s první smlouvou (viz 123. až 125. bod odůvodnění), Itálie tvrdila, že rozsah závazků veřejné služby svěřených společnosti Trenitalia byl správně určen.

(143) Pokud jde o nově zavedený závazek provozovat trajektovou přepravu a manévrování, Itálie vysvětlila, že tento závazek spočívá v rozpojování a opětovném sestavování vlaků, přejezdu vlaků přes moře trajektem, nakládce a vykládce. Přestože závazek poskytovat tuto službu byl formálně uložen provozovateli infrastruktury (Rete Ferroviaria Italiana – RFI), vyrovnávací platba byla vyplacena společnosti Trenitalia s cílem uhradit poplatky účtované společností RFI. Itálie vysvětlila, že vyrovnávací platba nebyla dostupná všem potenciálním poskytovatelům železničních služeb na ostrovy (Sicílie/Sardinie), jelikož i) tito provozovatelé nebyli ze zákona povinni poskytovat službu každému, kdo o ni požádal, a ii) tito provozovatelé mohli poplatky zahrnout do svých cen, zatímco společnost Trenitalia musela uplatňovat tarify stanovené zákonem.

(144) Vzhledem k nedostatku přiměřených dopravních služeb v jižní Itálii považovala Itálie za odůvodněné neprovádět žádné veřejné tržní konzultace za účelem zjištění existence a rozsahu potřeby veřejné služby. Itálie v každém případě tvrdila, že není povinna provádět takový druh konzultací podle pravidel pro SOHZ, ([102]) jelikož tato pravidla vstoupila v platnost teprve v lednu 2012 a v žádném případě se nevztahují na železniční dopravu.

(145) Pokud jde o pověření službou, Itálie kromě argumentů, které již uvedla v souvislosti s první smlouvou (viz 127. a 128. bod odůvodnění), tvrdila, že druhá smlouva pouze formalizovala vztah mezi Itálií a společností Trenitalia existující již od roku 2004, a působila tak jako potvrzení poskytující právní jistotu již existujících smluv. Na jedné straně druhá smlouva navazovala na první smlouvu a zachovávala většinu závazků, které již byly v první smlouvě stanoveny, přičemž některé z těchto závazků vyplývaly z právních předpisů a mezinárodních smluv. Na druhou stranu základní prvky smlouvy (tj. služby, které mají být poskytnuty, a odměna) byly od počátku stanoveny a dohodnuty mezi stranami. V tomto ohledu Itálie zdůraznila, že zákony o státním rozpočtu na daný rok stanovily před podpisem smlouvy roční výši vyrovnávacích plateb, které mají být společnosti Trenitalia vyplaceny za veřejné služby poskytované v období, na které se vztahuje druhá smlouva.

([102]) Sdělení Komise – Rámec Evropské unie pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby (2011) (Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 15).

5.2.1.2 Parametry, na jejichž základě se vypočítává vyrovnávací platba, byly předem objektivně a transparentně stanoveny (druhá podmínka stanovená v rozsudku Altmark)

(146) Pokud jde o první smlouvu (viz 128. bod odůvodnění), Itálie tvrdila, že existovala naprostá jistota *ex ante* ohledně způsobu, jakým bude stanovena vyrovnávací platba podle druhé smlouvy, a že následný podpis smlouvy byl pouze formalizací těchto prvků. Jako důkaz uvedla skutečnost, že chování stran bylo vždy v souladu s podmínkami smlouvy, i když smlouva byla formálně podepsána až v pozdější fázi.

(147) Itálie uvedla, že zákony o státním rozpočtu na daný rok každoročně stanovily výši vyrovnávacích plateb, které mají být společnosti Trenitalia vyplaceny za služby poskytované na základě druhé smlouvy, a to ještě před podpisem této smlouvy za předpokladu, že smlouva skutečně existuje. Ve svých připomínkách ze dne 5. až 15. února 2018 Itálie uvedla, že zákony o státním rozpočtu na daný rok již před formálním podpisem druhé smlouvy stanovily výši vyrovnávacích plateb, které mají být společnosti Trenitalia vyplaceny za poskytované veřejné služby. ([103])

5.2.1.3 Neexistence nadměrné vyrovnávací platby (třetí podmínka stanovená v rozsudku Altmark)

(148) Itálie zdůraznila, že náklady, které společnosti Trenitalia vznikly v rámci druhé smlouvy, byly odhadnuty na základě nákladů, které společnost Trenitalia vynaložila v roce 2004, tj. v prvním roce období, na které se vztahuje druhá smlouva. MID vycházelo z ověřené účetní závěrky, kterou samo ministerstvo přezkoumalo a schválilo a kterou ověřila auditorská firma.

(149) Podle Itálie druhá smlouva vyloučila *ex ante* jakékoli riziko nadměrné vyrovnávací platby tím, že specifikovala požadované služby a parametry určené pro výpočet vyrovnávací platby, pokud jde o související účetní závěrku. Vyrovnávací platba poskytnutá společnosti Trenitalia za plnění závazků veřejné služby byla zaměřena výhradně na dosažení finanční rovnováhy (plná náhrada nákladů vynaložených na provozování služby), aniž by docházelo k jakékoli nadměrné vyrovnávací platbě.

(150) Ve svých připomínkách ze dne 23. května 2018 Itálie poskytla údaje o výši vyrovnávací platby vyplacené společnosti Trenitalia a o výši čistých nákladů společnosti Trenitalia podle druhé smlouvy, jak je shrnuto níže:

Tabulka 3

Vyrovnávací platba za čisté náklady společnosti Trenitalia podle druhé smlouvy

(mil. EUR (bez DPH))

	2004	2005	2006	2007	2008
Smluvní ujednání	119,1	119,1	97,9	142,8	145,7
Vyplacená vyrovnávací platba	118,8	118,8	97,7	142,8	145,5
Čisté náklady společnosti Trenitalia	163,5	159,0	179,6	150,2	132,1

(151) Kromě toho Itálie tvrdila, že společnost Trenitalia zavedla účinný systém odděleného účetnictví, který umožňuje oddělit její tržní transakce od transakcí v rámci druhé smlouvy. Společnost Trenitalia provozovala železniční nákladní dopravu prostřednictvím své nákladové divize, o níž se v rámci celkového účetního plánu společnosti účtovalo odděleně. Služby poskytované za tržních podmínek byly vykázány odděleně od služeb poskytovaných v rámci smlouvy o veřejné službě pomocí analytické účetní metody, která: i) umožnila přidělit náklady a příjmy na tržní služby a veřejné služby pomocí systému nákladových ukazatelů; ii) umožnila sestavit finanční výkazy veřejných služeb; iii) byla ověřena nezávislou auditorskou společností.

([103]) Například pokud jde o vyrovnávací platbu za roky 2004, 2005 a 2006, článek 4 druhé smlouvy odkazuje na částky vyčleněné v příslušných kapitolách státního rozpočtu na roky 2004, 2005 a 2006.

5.2.1.4 Výše vyrovnávací platby (čtvrtá podmínka rozsudku Altmark)

(152) Ze stejných důvodů, které byly uvedeny v souvislosti s první smlouvou (viz 132. bod odůvodnění), Itálie tvrdila, že společnost Trenitalia je správně řízeným podnikem, který je schopen prokázat úroveň nákladů, jež je v souladu s náklady jeho konkurentů, a poskytovat služby za ekonomických podmínek, které jsou v podstatě tytéž jako podmínky, které by vyplývaly ze soutěžního řízení.

5.2.2 *Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu uvnitř Unie*

(153) Itálie se domnívala, že vyrovnávací platba stanovená v rámci druhé smlouvy v oblasti dopravy na mezinárodních trasách (tj. služby mezinárodní železniční nákladní dopravy mezi přístavem Terst a Maďarskem a služby mezinárodní železniční nákladní dopravy přes přístav Trieste Marittima) neovlivňuje hospodářskou soutěž ani nemá vliv na obchod. Důvodem bylo, že tarifní závazky (a následné vyrovnání) byly stanoveny pouze pro vnitrostátní část tras a tvořily velmi malou část celkových závazků svěřených společnosti Trenitalia.

5.2.3 *Existující podpora*

(154) Podpůrně, pokud by se dospělo k závěru, že vyrovnávací platba vyplacená podle druhé smlouvy představuje státní podporu, Itálie uvedla, že podpora musí být považována za existující podporu až do úplné liberalizace trhu železniční nákladní dopravy na úrovni Unie (1. ledna 2007). V tomto ohledu Itálie uvedla, že druhá smlouva se vztahuje na některé závazky, které již byly stanoveny v první smlouvě, ([104]) jež zůstaly ve svých zásadních aspektech nezměněny. Jediným novým závazkem, který druhá smlouva zavedla, bylo vedení zvláštního seznamu zařízení přístupných veřejnosti pro nákladní dopravu na Sardinii a Sicílii.

5.2.4 *Zákonnost*

(155) Podle Itálie nemusela být podpora oznámena Komisi. Stejně jako v případě první smlouvy (viz 133. až 135. bod odůvodnění) se Itálie domnívala, že na podporu se vztahuje vynětí z postupu informování předem podle čl. 17 odst. 2 nařízení (EHS) č. 1191/69.

5.2.5 *Slučitelnost*

(156) Podpůrně, pokud by Komise dospěla k závěru, že vyrovnávací platba vyplacená podle druhé smlouvy představuje novou podporu, která podléhá oznamovací povinnosti, Itálie tvrdila, že podpora byla slučitelná s vnitřním trhem podle článku 14 nařízení (EHS) č. 1191/69, který byl použitelným hmotněprávním předpisem v době vyplacení podpory.

(157) Stejně jako v případě první smlouvy (viz 138. bod odůvodnění) Itálie tvrdila, že druhá smlouva obsahovala všechny prvky stanovené v článku 14 nařízení (EHS) č. 1191/69 a pokrývala pouze část nákladů, které společnosti Trenitalia vznikly v souvislosti s poskytováním služeb uvedených ve smlouvě.

(158) Nakonec Itálie zopakovala argument, který již uvedla v případě první smlouvy, že druhou smlouvu lze rovněž považovat za slučitelnou s vnitřním trhem buď podle nařízení (EHS) č. 1107/70, nebo podle článku 93 SFEU (viz 139. bod odůvodnění). Nicméně neposkytla v tomto ohledu žádné zdůvodnění.

([104]) Zejména tarifní závazky v oblasti: i) železniční nákladní dopravy na vzdálenosti větší než 1 000 km, ii) mezinárodní železniční nákladní dopravy přes přístav Trieste Marittima, iii) mezinárodní železniční nákladní dopravy z přístavu Terst do Maďarska a zpět a iv) železniční nákladní dopravy mezi pevninou a Sardinií a závazek provozovat trajektovou přepravu a manévrování v oblasti nákladní dopravy mezi pevninou a Sardinií/Sicílií.

5.3 **Třetí smlouva**

(159) Ve svých připomínkách ze dne 24. června 2014 měla Itálie za to, že vyrovnávací platba vyplacená na základě třetí smlouvy nepředstavuje státní podporu, jelikož společnosti Trenitalia nebyla poskytnuta žádná výhoda a nedošlo k narušení hospodářské soutěže ani k ovlivnění obchodu. Podpůrně Itálie tvrdila, že i za předpokladu, že by vyrovnávací platba představovala podporu, byla tato podpora slučitelná s vnitřním trhem podle nařízení (EHS) č. 1191/69, kterým se provádí článek 93 SFEU, a tudíž také plně v souladu s článkem 93 SFEU.

5.3.1 *Výhoda*

(160) Itálie se domnívala, že třetí smlouva splňuje všechny čtyři podmínky stanovené v rozsudku Altmark. Pokud jde o první a druhou smlouvu, Itálie zejména tvrdila, že tyto závazky lze považovat za skutečné služby obecného hospodářského zájmu, že tyto závazky byly od počátku jasně určeny, že parametry vyrovnání byly stanoveny předem objektivním a transparentním způsobem a že společnosti Trenitalia není poskytována nadměrná vyrovnávací platba.

5.3.1.1 Existence skutečné služby obecného hospodářského zájmu (první podmínka stanovená v rozsudku Altmark)

(161) Kromě argumentů, které již byly uvedeny v souvislosti s první smlouvou (viz 123. až 126. bod odůvodnění) a druhou smlouvou (viz 142. až 144. bod odůvodnění), měla Itálie za to, že třetí smlouva byla nezbytná, aby bylo možné řešit selhání trhu, které v období 2008–2009 nadále ovlivňovalo jižní Itálii.

(162) Podle Itálie soukromí provozovatelé neposkytovali v jižní Itálii služby železniční nákladní dopravy srovnatelné se službami společnosti Trenitalia. Malý zájem trhu o tyto spoje byl způsoben skutečností, že železniční nákladní doprava v jižní Itálii vykazovala zvláštnosti (z hlediska nestálosti poptávky a infrastrukturních omezení), které nezajišťovaly ani v dlouhodobém horizontu přiměřenou ziskovost služby.

(163) Na jedné straně infrastruktura a topografie krajiny v jižní Itálii způsobily, že služby železniční nákladní dopravy byly vzhledem k absenci odpovídajících vlakových modulů, sklonu tratí, nedostatečnému rozchodu a nákladům na trajekty nákladné. Poté, co se odvětví nákladní železniční dopravy otevřelo hospodářské soutěži, se nové železniční podniky údajně soustředily na dopravu v severní Itálii a opomíjely železniční spojení s jižní Itálií, jehož pokrytí vyžadovalo složitou průmyslovou a organizační strukturu s vysokými výrobními náklady. ([105])

(164) Na druhou stranu zvláštní nerovnováha v zeměpisném rozložení průmyslových klastrů v Itálii způsobovala nerovnoměrný provoz mezi severem a jihem. Zaprvé, severní Itálie přitahovala vyšší poptávku jak z hlediska objemu, tak hodnoty. ([106]) Zadruhé, nabídka železničních služeb v jižní Itálii byla ovlivněna značnou nerovnováhou obchodu mezi trasami směřujícími do jižní Itálie, tak i z ní. ([107]) Zatřetí, v případě nákladní dopravy v jižní Itálii převažovala silniční doprava, a železnice se tak stala určovatelem ceny pro všechny druhy zboží, u nichž byla alternativou doprava po silnici. ([108]) Konkurenti společnosti Trenitalia, zejména integrovaní logističtí operátoři, obvykle obsluhovali jižní Itálii prostřednictvím silniční dopravy ([109]).

([105]) Konkrétně charakteristika tras do jižní Itálie a z jižní Itálie vyžadovala nákladnější kolejová vozidla než ta, která se používají pro přepravu ucelenými vlaky na pravidelných trasách, jako jsou mezinárodní trasy. Udržování potřebné sítě zařízení a zajištění dostatečného pokrytí území státu rovněž vyžadovalo vyšší podíl fixních nákladů.

([106]) Itálie poukázala na to, že doprava v jižní Itálii vykazuje nižší podíl kombinované dopravy než na vnitrostátní úrovni (34 % oproti 39 %) a mnohem větší podíl zemědělských a potravinářských produktů (17 % pro dopravu na jih a z jihu, 9 % celkově v celostátním měřítku).

([107]) Je pozoruhodné, že převážnou část železničních toků zboží v Itálii představovaly jednosměrné toky z výrobních center v severní Itálii do center spotřeby v jižní Itálii. V opačném směru byly nejčastější cestou zpáteční cesty prázdných vozů (které nemohly přepravovat náklad buď proto, že nebylo co posílat, nebo proto, že náklad nebyl s vozy slučitelný).

([108]) Tím byla dána nižší míra ochoty platit za služby železniční dopravy, a tedy i nižší tržní sazby v oblasti železniční nákladní dopravy ve srovnání s celkovou vnitrostátní dopravou.

([109]) Itálie zmínila případ společností DB Schenker a NordCargo, které měly v severní Itálii terminály označované jako „železniční přístavy“ pro přechod ze železniční na silniční dopravu.

(165) Itálie uvedla, že třetí smlouva měla zajistit minimální síť služeb, nikoliv jednotlivá spojení. Důvodem bylo zajistit minimální výskyt svazku linek a spojů rozmístěných po celé jižní Itálii, s jejich místy původu a určení: to by umožnilo, aby se za ekonomicky udržitelných podmínek zachovala alternativa železniční dopravy k převažující silniční dopravě. Tím by se posílila regionální soudržnost a územní rovnováha mezi severní a jižní Itálií. Itálie se zejména domnívala, že závazky stanovené ve třetí smlouvě sledují tyto cíle veřejného zájmu:

— *dopravní politika a bezpečnost*: Zabránit téměř úplnému „vymizení" železniční nákladní dopravy na jihu Itálie, a tím zabránit soustředění silniční nákladní dopravy v těchto regionech a omezit počet dopravních nehod; ([110])

— *environmentální a územní politika*: poskytnout udržitelnou alternativu k silniční dopravě, a zabránit tak dalšímu nárůstu znečištění a přetížení silnic, které jsou v jižní Itálii již nyní nadměrně vysoké a neslučitelné s turistickým využitím většiny dotčených oblastí;

— *hospodářská a sociální soudržnost*: zajistit v dotčených italských regionech spojovací strukturu železniční dopravy, včetně souvisejících infrastruktur, která by i přesto, že je minimální, měla zůstat co nejvíce homogenní se strukturou na zbytku poloostrova.

(166) Za účelem stanovení přístupu, který by zajistil poskytování služeb nákladní dopravy s dostatečným územním pokrytím, třetí smlouva znovu vymezila rozsah závazků uložených společnosti Trenitalia (oproti druhé smlouvě) se zaměřením na spoje mezi regiony. ([111]) Itálie vyloučila potřebu provést veřejnou tržní konzultaci, aby bylo možné prokázat existenci požadavku veřejné služby a správně stanovit jeho rozsah.

(167) Pokud jde o pověření službou, Itálie tvrdila, že základní prvky smlouvy (tj. služby, které mají být poskytnuty, a odměna) byly od počátku vymezeny a upraveny a že smlouva byla uzavřena v podstatě za účelem potvrzení již existujících právních a závazných vztahů a služeb.

5.3.1.2 Zadruhé, parametry, na jejichž základě se vypočítává vyrovnávací platba, musí být předem objektivně a transparentně stanoveny (druhá podmínka stanovená v rozsudku Altmark).

(168) Pokud jde o první smlouvu (viz 128. bod odůvodnění) a druhou smlouvu (viz 146. bod odůvodnění), Itálie tvrdila, že existovala naprostá jistota *ex ante* ohledně způsobu, jakým bude stanovena vyrovnávací platba podle třetí smlouvy, a že následný podpis smlouvy byl pouze formalizací těchto prvků a v podstatě sloužil jako potvrzení. Jako důkaz uvedla skutečnost, že chování stran bylo vždy v souladu s podmínkami smlouvy, i když smlouva byla formálně podepsána až v pozdější fázi.

(169) Pokud se týká zvláštně třetí smlouvy, Itálie tvrdila, že právní rámec upravující dotyčné služby (např. podmínky provozu a účtování a vykazování služeb pro účely vyrovnávací platby, rozsah a výpočet vyrovnávací platby) byl stanoven a uplatňován již od počátku období, na které se smlouvy vztahovaly. Podle Itálie existovala absolutní jistota *ex ante*, pokud jde o způsob stanovení vyrovnávací platby, jelikož parametry (na jejichž základě byla vyrovnávací platba vypočtena) byly stanoveny předem na základě finančního obchodního plánu, který zohledňoval očekávané náklady a příjmy z poskytované služby.

([110]) Na podporu tohoto argumentu Itálie uvedla závěry zjišťovacího šetření devátého parlamentního výboru, který konstatoval, že „*i v případě železniční nákladní dopravy existuje veřejný zájem na uzavření smlouvy o veřejné službě, aby se podpořilo využívání alternativních forem dopravy k dopravě silniční, což má zjevně pozitivní důsledky pro životní prostředí a bezpečnost dopravy*".

([111]) Zejména spojení sever/jih a jih/jih. Spoje v rámci severní Itálie v zásadě nebyly vyloučeny, pokud byly nezbytné k zajištění dopravy do jižní Itálie přenesením dopravních toků, jejichž velikost byla příliš malá.

(170) Pokud jde o druhou smlouvu, Itálie ve svých připomínkách ze dne 5. až 15. února 2018 uvedla, že zákony o státním rozpočtu na daný rok již před formálním podpisem třetí smlouvy stanovily výši vyrovnávacích plateb, které mají být společnosti Trenitalia vyplaceny za poskytované veřejné služby. ([112])

5.3.1.3 Neexistence nadměrné vyrovnávací platby (třetí podmínka stanovená v rozsudku Altmark)

(171) Itálie tvrdila, že cílem vyrovnávací platby poskytnuté společnosti Trenitalia za plnění závazků veřejné služby bylo pouze plně nahradit náklady vynaložené na provozování služby, aniž by docházelo k jakékoli nadměrné vyrovnávací platbě. V tomto ohledu Itálie zdůraznila, že smlouva *ex ante* vylučuje riziko nadměrné vyrovnávací platby tím, že upřesňuje požadované služby a kritéria vyrovnání, které bylo vypočteno na základě množství vlakových kilometrů za rok. Ve skutečnosti k nadměrné vyrovnávací platbě za služby nikdy nedošlo a byla vykázána značná rozpětí nedostatečné vyrovnávací platby.

(172) Na podporu výše uvedeného Itálie poskytla údaje o nákladech a vyrovnávací platbě společnosti Trenitalia za období 2009–2014 a příslušné ověřené účetní závěrky, které samo ministerstvo přezkoumalo a schválilo a které ověřila auditorská společnost. Itálie uvedla, že společnost Trenitalia zavedla účinný systém odděleného účetnictví, který umožňuje oddělit její tržní transakce od transakcí v rámci třetí smlouvy.

(173) Ve svých připomínkách ze dne 4. listopadu 2015 a 23. května 2018 Itálie dále upřesnila výši vyrovnávací platby vyplacené společnosti Trenitalia a čisté náklady společnosti Trenitalia podle třetí smlouvy, jak je shrnuto níže.

Tabulka 4

Vyrovnávací platba za čisté náklady společnosti Trenitalia podle třetí smlouvy

(mil. EUR (bez DPH))

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Smluvní ujednání	92,4	106,7	107	106,1	106,1	105,2
Vyplacená vyrovnávací platba	92,4	106,6	102,5	106,0	103,6	101,0
Čisté náklady společnosti Trenitalia	200,0	179,6	138,0	131,0	113,7	92,9

5.3.1.4 Výše vyrovnávací platby (čtvrtá podmínka rozsudku Altmark)

(174) Pokud jde o první smlouvu (viz 132. bod odůvodnění) a druhou smlouvu (viz 152. bod odůvodnění), Itálie měla za to, že společnost Trenitalia je správně řízeným podnikem, který je schopen prokázat úroveň nákladů, jež je v souladu s náklady konkurentů, a poskytovat služby za ekonomických podmínek, které jsou v podstatě tytéž jako podmínky, které by vyplývaly ze soutěžního řízení.

(175) Itálie odkázala na studii ze dne 9. října 2012 týkající se třetí smlouvy, která byla zadaná poradci, společnosti PriceWatersCooper (dále jen „**PWC**“), a poskytnutá Komisi před rozhodnutím o zahájení řízení (dále jen „**studie PWC 1**“), aby bylo možné vyvodit závěr, že vyrovnávací platba byla stanovena na základě analýzy nákladů společnosti Trenitalia v souladu s evropskými referenčními úrovněmi. Itálie zejména tvrdila, že vozový park společnosti Trenitalia a průměrné provozní náklady na vlakový kilometr jsou v souladu s náklady, které vykazují ostatní evropští provozovatelé podobné velikosti poskytující podobné služby.

([112]) Itálie odkázala na čl. 2 odst. 4 legislativního výnosu č. 225 ze dne 29. prosince 2010 (změněného na zákon č. 10 ze dne 26. února 2011), který opravňoval Ministerstvo hospodářství a financí k tomu, aby vyplácelo společnosti Trenitalia prostředky přidělené ze státního rozpočtu na roky 2009–2010, pokud jde o závazky veřejné služby v odvětví železniční dopravy, dokud nebude uzavřena nová smlouva o poskytování služeb.

(176) Studie PWC 1 identifikovala šest železničních podniků ([113]) působících v Unii, které považovala za vhodné pro zařazení do vzorku podniků, které jsou dostatečně velké, aby je bylo možné srovnat se společností Trenitalia. Studie ukázala, že těchto šest společností zaznamenalo v letech 2009 a 2010 roční objem dopravy přesahující 25 milionů vlakových kilometrů a 10 miliard tunokilometrů. ([114]) Studie dále vysvětlila, že tyto podniky byly vybaveny odpovídajícími dopravními prostředky. Na podporu tohoto zjištění studie odhadla počet přepravených tun na naložený vůz, aby bylo možné odhadnout průměrnou kapacitu efektivně přepravenou jedním vozem; počet ročních nakládek na jeden vůz, který prokazuje účinné využití dopravního prostředku, a průměrnou vzdálenost přepravy jedné tuny zboží (přepravené tunokilometry), aby bylo možné identifikovat zvláštnosti železniční sítě, v rámci které podniky působily. ([115]) Podle studie PWC 1 je počet přepravených tun na naložený vůz registrovaný společností Trenitalia v roce 2009 (41 tun v roce 2009 a 2010) v souladu s mediánem srovnávaného vzorku (42 tun v roce 2009 a 44 tun v roce 2010), což dokazuje, že společnost Trenitalia je vzhledem k registrovanému objemu přepravy dostatečně vybavena, a to zejména proto, že průměrná přepravní vzdálenost je v Itálii ve srovnání s mediánem vzorku (272 km v roce 2009 a 264 km v roce 2004) delší (307 km v roce 2009 a 288 km v roce 2010).

(177) Pokud jde o kolejová vozidla, studie PWC 1 uvádí, že nebylo možné získat údaje o kolejových vozidlech používaných výhradně pro přepravu zboží. Studie PWC 1 proto vzala v úvahu celý vozový park používaný podniky zařazenými do vzorku a používaný jak pro přepravu cestujících, tak pro přepravu zboží. Došla k závěru, že vozový park společnosti Trenitalia je v porovnání s vozovým parkem společností zařazených do vzorku odpovídající: společnost Trenitalia poskytla v roce 2009 pomocí jedné lokomotivy v průměru 69 000 vlakových kilometrů (81 000 v roce 2010), zatímco její konkurenti poskytli v roce 2009 v průměru 56 000 vlakových kilometrů a v roce 2010 pak 53 000 vlakových kilometrů). ([116])

(178) Za účelem prokázání provozní účinnosti společnosti Trenitalia srovnávala studie PWC 1 průměrné provozní náklady na vlakový kilometr podniků, které byly součástí vzorku, a společnosti Trenitalia. Podle studie je tento ukazatel (náklady na vlakový kilometr) nejvhodnější pro stanovení účinnosti železničních podniků, jelikož provozní náklady na tunokilometr v metrických údajích nejsou dostatečně vypovídající, pokud jde o účinnost společnosti. Studie PWC 1 tvrdí, že provozní náklady na tunokilometr v metrických údajích mohou být zkresleny zvláštními rysy poptávky (nevyváženost toků na dané trase, druhy přepravovaného zboží atd.) nebo železniční sítě (maximální délka vlaků, druhy používaných rozchodů atd.), které mohou následně ovlivnit nabídku železničních podniků.

(179) Při analýze byly zohledněny celkové provozní náklady společnosti Trenitalia a podniků zařazených do vzorku (po odečtení nákladů na odpisy a daní), včetně vnitrostátních i mezinárodních činností a činností v osobní i nákladní dopravě. Studie PWC 1 však ze vzorku vyřadila dvě společnosti (českého provozovatele České dráhy a polského provozovatele Polskie Koleje Państwowe), neboť se domnívala, že průměrné náklady na zaměstnance (méně než 20 000 EUR) jsou u těchto dvou společností mnohem nižší než u zbytku vzorku (50 000 EUR) a u společnosti Trenitalia.

(180) Studie PWC 1 dospěla k závěru, že:

— provozní náklady společnosti Trenitalia na vlakový kilometr se pohybovaly v rozmezí od 22,1 do 22,5 EUR na vlakový kilometr, což je v souladu s náklady společností ÖBB, DB a SNCF (21,8 až 22,6 EUR na vlakový kilometr); ([117])

([113]) Vzorek, který byl v rámci studie stanoven, sestává z rakouského provozovatele Osterreichische BundesBahnen (ÖBB), německého provozovatele Deutsche Bahn AG (DB), francouzského provozovatele SNCF, českého provozovatele České dráhy (CD), polského provozovatele Polskie Koleje Państwowe (PKP) a švýcarského provozovatele Schweizerische Bundesbahnen / Chemins de fers fédéraux suisses / Ferrovie Federali Svizzere (SBB/CFF/FFS).

([114]) Studie ukázala, že ostatní podniky v Unii (Lietuvos geležinkeliai (LG) v Litvě, Valtion Rautatiet (VR) ve Finsku a Latvijas dzelzceļš (LDz) v Lotyšsku) dosáhly podobných úrovní, pokud jde o roční objem dopravy, ale nižších úrovní v poskytnutých tunokilometrech. Studie každopádně ukázala, že tyto podniky působí v rámci železniční sítě, která je mnohem menší a má větší rozchod než italská železniční síť, a má tedy odlišné vlastnosti. Studie proto tyto podniky ze vzorku vyloučila.

([115]) Průměrná delší vzdálenost ukazuje na rozsáhlé rozložení výrobních kapacit v rámci jednoho území, což vede k nižším ročním objemům přepravovaného zboží.

([116]) Strana 35 studie PWC 1.

([117]) Strana 36 studie PWC 1. Ze studie byla vyloučena společnost SBB/CFF/FFS, jelikož průměrné provozní náklady na vlakový kilometr přesahovaly 30 EUR na vlakový kilometr.

— Průměrné celkové příjmy společnosti Trenitalia (příjmy na vlakový kilometr), které se pohybovaly v rozmezí od 14,8 do 15,7 EUR na vlakový kilometr, byly nižší než příjmy na vlakový kilometr u společností ÖBB, DB a SNCF (v rozmezí od 23,2 EUR na vlakový kilometr do 18,7 EUR na vlakový kilometr). ([118])

(181) Itálie vysvětlila nižší příjmy společnosti Trenitalia tím, že poukázala na podstatně odlišnou situaci na trhu, v níž působili konkurenti společnosti Trenitalia (pokud jde o soutěžní vztah s jinými službami nákladní dopravy a druh přepravovaného nákladu). ([119]) Ukázalo se, že tento rozdíl je způsoben také nestejným množstvím nákladu přepravovaného v průměru vlakem (infrastrukturní omezení a nerovnováha obchodu mezi trasami směřujícími do jižní Itálie, tak i z ní a nestálé ceny druhů přepravovaného zboží).

(182) Podle Itálie byly faktory ovlivňujícími celkové náklady na vlakový kilometr při poskytování služeb, na které se vztahuje třetí smlouva: i) potřeba mít nadměrně velký vozový park včetně lokomotiv a vozů; ii) problém dosáhnout optimálního využití lidských zdrojů a výrobních prostředků v důsledku přísných rychlostních limitů; iii) infrastrukturní a logistická omezení. ([120])

(183) Kromě toho a se zvláštním ohledem na dopravu na Sicílii a ze Sicílie Itálie poukázala na tyto skutečnosti:

— Délka vlaku je omezena zejména na Sicílii, kde kvůli nakládce na trajekty přes Messinskou úžinu nesmí přesáhnout 400 m.

— Přejezd Messinské úžiny vyžaduje specializované výrobní struktury pro odbavení, nakládání na trajekty a námořní přepravu vozů, které cestují na ostrov a z pevninské Itálie a zpět.

— Odhadované náklady na přepravu každého vlaku trajektem z břehu na břeh (včetně nalodění a vylodění) se pohybují kolem 6 000 EUR. Náklady se zvyšují při přepravě nebezpečného nákladu na ostrov a z ostrova, jelikož je vyžadován zvláštní přejezd trajektem, přičemž při jednom přejezdu mohou být přepravovány nejvýše čtyři vozy.

(184) Na základě studie PWC 1 dospěla Itálie k závěru, že:

— společnost Trenitalia byla ve srovnání s podniky v Unii podobné velikosti dostatečně vybavena dopravními prostředky;

— provozní náklady společnosti Trenitalia na vlakový kilometr jsou v souladu s náklady srovnatelných společností;

— příjmy společnosti Trenitalia jsou mnohem nižší (o 25 %) než příjmy jejích konkurentů, což je způsobeno vnějšími faktory (struktura trhu pozemní dopravy a omezení infrastruktury, která ovlivňují ceny).

([118]) Strany 38 a 39 studie PWC 1.

([119]) Studie poukazuje na to, že tyto faktory ovlivňují cenu a příjmy. V roce 2009 činil podíl železničního podniku na celkové pozemní přepravě zboží v Itálii 10 %, oproti 20 % dosahovaným ve vzorku. Průměrné příjmy na 100 tunokilometrů v případě společnosti Trenitalia činily 3,60 EUR, což je nejnižší hodnota v rámci vzorku (medián 4,42 EUR).

([120]) Itálie vysvětlila zejména následující:

— Vzhledem k omezené využitelné délce kolejí ve stanicích je přípustná délka vlaku menší než v jiných členských státech (kde se zpravidla pohybuje v rozmezí od 750 do 550 m).

— Vzhledem k maximálnímu povolenému zatížení náprav vlaků v jižní Itálii (20 tun na nápravu oproti vnitrostátní normě a normě Unie 22,5 tuny na nápravu) je absolutní a specifická hmotnost zboží, které lze přepravovat po železnici, omezená.

— Vzhledem k přísnějším mezním hodnotám pro ložnou plochu, než jaké platí ve zbytku Itálie a v evropské železniční síti, jsou zapotřebí velmi nízké plošinové vozy a není možná přeprava větších kontejnerů typu „high cube“. To rovněž brání rozvoji systému „pohyblivých dálnic“ potřebných pro intermodální železniční a silniční dopravu.

— Vzhledem k vysoké míře neelektrifikovaných železničních tratí musí železniční společnosti používat jak elektrické, tak dieselové lokomotivy, což způsobuje výrobní ztráty a vede k nedostatečnému využití lokomotiv.

— Vzhledem k délce cest vlakem je průměrný počet odjezdů vlaků za den nižší než u jiných spojů (Itálie uvádí v průměru dva odjíždějící vlaky denně do jižní Itálie a z jižní Itálie oproti běžnému průměru 3,5 odjezdů vlaků). V důsledku toho je výrobní síť zaměstnanců pro pozemní operace, kteří necestují, předimenzovaná a nedostatečně využívaná.

— Vzhledem k vysokým nákladům na přesun kolejových vozidel pro účely specifických prací údržby, které je třeba provádět v dílnách ve střední a severní Itálii, vykazuje údržbová síť prvky nehospodárnosti.

(185) Tento rozdíl mezi příjmy společnosti Trenitalia a příjmy jejích konkurentů je o to větší, že služby hrazené podle třetí smlouvy zahrnují služby mezi severní a jižní Itálií. V této souvislosti se Itálie domnívá, že pochybnosti, které Komise vyjádřila v rozhodnutí o zahájení řízení, jsou zřejmě výsledkem nedorozumění. Komise údajně poukázala na existenci vyšších nákladů na přepravený tunokilometr na spojích s jižní Itálií a dospěla k závěru, že to může být důsledkem nižší úrovně účinnosti společnosti Trenitalia. Podle Itálie je však podle čtvrté podmínky stanovené v rozsudku Altmark třeba prokázat, že příjemce vyrovnávací platby je správně řízeným podnikem, a je tedy schopen prokázat úroveň nákladů, která je v souladu s náklady konkurentů, a poskytovat služby za hospodářských podmínek, které jsou v podstatě tytéž jako podmínky, které by vyplývaly ze soutěžního řízení. V tomto ohledu je třeba vzít v úvahu právě průměrné provozní náklady na vlakový kilometr, které správně odrážejí jednotkové náklady dané služby.

(186) Pokud jde o ukazatel nákladů na tunokilometr, Itálie tvrdí, že pro účely uplatnění čtvrté podmínky stanovené v rozsudku Altmark na tento případ nemá žádný význam. Tento ukazatel má jiný účel: je zaměřen na určení faktorů komparativních nevýhod, které strukturálně ovlivňují služby nákladní železniční dopravy mezi severní a jižní Itálií a které jsou příčinou selhání trhu, a tedy i daného veřejného zásahu. Itálie tvrdí, že tyto faktory nemají s účinností společnosti Trenitalia nic společného; naopak, jedná se o vnější faktory, které jsou na společnosti Trenitalia zcela nezávislé, ale mají na ni stejný dopad jako na kteréhokoli jiného provozovatele.

5.3.2 *Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu uvnitř Unie*

(187) Itálie popřela, že by třetí smlouva způsobila narušení hospodářské soutěže a měla vliv na obchod uvnitř Unie.

(188) Zaprvé Itálie tvrdila, že po liberalizaci trhu železniční nákladní dopravy na vnitrostátní úrovni a na úrovni Unie se hospodářská soutěž na trhu zaměřila na nejziskovější trasy v severní Itálii a netýkala se dopravy v jižní Itálii.

(189) Kromě toho Itálie tvrdila, že systém odděleného účetnictví, který společnost Trenitalia zavedla, vylučuje jakoukoli formu toku veřejných prostředků ve prospěch ostatních činností podniku. To platí tím spíše, že vyrovnávací platba nepostačovala k pokrytí provozní ztráty, kterou společnost Trenitalia zaznamenala v souvislosti se závazky uloženými v rámci třetí smlouvy.

5.3.3 *Zákonnost*

(190) Itálie se domnívala, že vynětí z postupu informování předem stanovené v čl. 17 odst. 2 nařízení (EHS) č. 1191/69 se vztahuje i na vyrovnávací platby, které společnost Trenitalia obdržela na základě třetí smlouvy, jelikož dotyčné závazky, ačkoli byly uvedeny ve smlouvě, byly výsledkem rozhodnutí veřejných orgánů.

5.3.4 *Slučitelnost*

(191) Podpůrně, pokud by se dospělo k závěru, že vyrovnávací platba vyplacená na základě třetí smlouvy představuje novou podporu, která podléhá postupu informování, Itálie tvrdila, že podpora je slučitelná s vnitřním trhem podle článku 14 nařízení (EHS) č. 1191/69, jelikož smluvní vztah formalizovaný uvedenou smlouvou vznikl v roce 2009, kdy bylo ještě v platnosti nařízení (EHS) č. 1191/69.

(192) Pokud jde o datum podpisu třetí smlouvy (3. prosince 2012), Itálie se domnívala, že nařízení (EHS) č. 1191/69 se použije do 3. prosince 2012 včetně. Jak stanoví čl. 10 odst. 1 nařízení (ES) č. 1370/2007, které je v platnosti od 3. prosince 2009, „*zrušuje se nařízení (EHS) č. 1191/69. Jeho ustanovení se však po dobu tří let od vstupu tohoto nařízení v platnost nadále použijí pro veřejné služby v nákladní dopravě.*“ Itálie měla za to, že konečné datum se shoduje s koncem stejného dne v prosinci (tj. 3. prosince) třetího roku po vstupu nařízení (ES) č. 1370/2007 v platnost, tj. 3. prosincem 2012. ([121])

([121]) Itálie se opírala o čl. 3 odst. 2 písm. c) nařízení Rady (EHS, Euratom) č. 1182/71 ze dne 6. března 1971, kterým se určují pravidla pro lhůty, data a termíny, podle něhož, je-li lhůta vyjádřena v letech, končí (*dies ad quem*) „*uplynutím poslední hodiny dne, který se v posledním týdnu, měsíci nebo roku pojmenováním nebo číslem shoduje se dnem, v němž lhůta počíná*“.

(193) Ve svých připomínkách ze dne 24. června 2014 Itálie upřesnila, že skutečnost, že třetí smlouva byla sjednána, a dokonce podepsána podle nařízení (EHS) č. 1191/69, hrála důležitou roli při posuzování její slučitelnosti s vnitřním trhem. Do budoucna Itálie zdůraznila, že MID hodlá náležitě vymezit opatření, která je třeba přijmout na podporu železniční nákladní dopravy a jejích uživatelů.

(194) Stejně jako v případě první smlouvy (viz 138. bod odůvodnění) a druhé smlouvy (viz 157. bod odůvodnění) Itálie tvrdila, že třetí smlouva obsahovala všechny prvky stanovené v článku 14 nařízení (EHS) č. 1191/69 a pokrývala pouze část nákladů, které společnosti Trenitalia vznikly v souvislosti s poskytováním služeb uvedených ve smlouvě.

(195) Itálie nakonec zopakovala argument, který již byl předložen v souvislosti s první smlouvou (viz 139. bod odůvodnění) a druhou smlouvou (viz 158. bod odůvodnění), že třetí smlouvu lze rovněž považovat za slučitelnou s vnitřním trhem podle nařízení (EHS) č. 1107/70 nebo podle článku 93 SFEU. Nicméně neposkytla v tomto ohledu žádné zdůvodnění.

5,4. **Hospodářská kontinuita**

(196) Od 1. ledna 2017 se novým vlastníkem nákladové divize společnosti Trenitalia stala společnost Mercitalia Rail.

(197) Ve svém podání ze dne 11. dubna 2023 týkajícím se hospodářské kontinuity mezi společnostmi Trenitalia a Mercitalia Rail italské orgány vysvětlily, že podle italského práva je společnost Mercitalia Rail právním nástupcem společnosti Trenitalia na trhu železniční nákladní dopravy v postavení nového vlastníka nákladové divize společnosti Trenitalia.

(198) Italské orgány však vysvětlily, že toto právní nástupnictví neznamená, že by na společnost Mercitalia Rail přešly závazky týkající se vrácení peněžních prostředků, které by mohly vyplývat z případného zjištění protiprávní a neslučitelné podpory poskytnuté společnosti Trenitalia na poskytování služeb železniční nákladní dopravy před oddělením. Podle jejich názoru tyto závazky zůstaly společnosti Trenitalia, jelikož je nelze přičíst nákladové divizi společnosti Trenitalia. ([122]) V tomto ohledu italské orgány ve své odpovědi ze dne 11. dubna 2023 uvedly, že: i) pokud by společnost Trenitalia měla v úmyslu převést tyto závazky na společnost Mercitalia Rail, výslovně by je uvedla v aktu o rozdělení; ii) v době rozdělení již skončila doby platnosti třetí smlouvy a iii) rozdělení bylo zamýšleno pouze jako reorganizace podnikání v rámci skupiny FS.

6. **PŘÍPOMÍNKY ZÚČASTNĚNÝCH STRAN**

6.1 **Společenství evropských železničních a infrastrukturních podniků**

(199) Společenství evropských železničních a infrastrukturních podniků („**CER**“) zastupuje 75 železničních podniků (mezi nimi i skupinu FS) a infrastrukturních společností z Unie, kandidátských zemí, zemí západního Balkánu, Norska a Švýcarska.

(200) Ve svých připomínkách ze dne 18. června 2014 se společenství CER domnívalo, že podle nařízení (EHS) č. 1191/69 lze uložení závazků veřejné služby a/nebo uzavření smluv o veřejných službách v oblasti poskytování železniční nákladní dopravy odůvodnit rozvojem udržitelného hospodářství, regionální soudržnosti a územní rovnováhy a zároveň v podporou přechodu ze silniční na železniční nákladní dopravu.

(201) Připomnělo, že nařízení (EHS) č. 1191/69, které se do 3. prosince 2012 vztahovalo na služby nákladní dopravy, poskytovalo členským státům možnost financovat a podporovat železniční nákladní dopravu. Komise dospěla k závěru, že služba je považována za službu obecného hospodářského zájmu, pokud existuje riziko, že konkurenční služby by nepokryly podstatnou část potřeb občanů a spotřebitelů.

([122]) Podle článku 2 aktu o rozdělení zůstaly společnosti Trenitalia všechny závazky a povinnosti související se skutečnostmi nebo okolnostmi, které vznikly před rozdělením a které nelze přičíst převedené organizační složce.

6.2 **FerCargo**

(202) Sdružení FerCargo zastupuje 17 železničních podniků ([123]) (veřejných i soukromých společností), které nabízejí služby železniční nákladní dopravy v Itálii.

(203) Sdružení FerCargo ve svých připomínkách ze dne 8. července 2014 uvedlo, že vyrovnávací platba, kterou Itálie poskytla společnosti Trenitalia, posílila její postavení na trhu železniční nákladní dopravy v jižní Itálii na úkor ostatních železničních nákladních podniků, které mohly na tomto trhu poskytovat služby železniční nákladní dopravy.

(204) Sdružení FerCargo nezaujalo k první smlouvě žádné stanovisko. Pokud jde o druhou smlouvu a třetí smlouvu, sdružení FerCargo se domnívá, že vyrovnávací platba představuje státní podporu ve prospěch společnosti Trenitalia, jelikož nebyla splněna čtyři kritéria uvedená v rozsudku Altmark a smlouvy o veřejných službách narušily hospodářskou soutěž a ovlivnily obchod. Poukázalo na to, že většina společností působících na italském trhu patří do mezinárodních skupin, tj. Nordcargo (Deutsche Bahn), Schweizerische Bundesbahnen Cargo Italia (Schweizerische Bundesbahnen Cargo International), Rail Cargo Italia (Rail Cargo Austria), nebo působí napříč členskými státy (např. Rail Traction Company).

(205) Kromě toho sdružení FerCargo zpochybnilo slučitelnost státní podpory s vnitřním trhem.

(206) Zaprvé, sdružení FerCargo si nebylo vědomo žádné veřejné konzultace, kterou by italské orgány provedly za účelem zjištění potřeby služeb železniční nákladní dopravy stejného rozsahu a vlastností, jaké jsou svěřeny společnosti Trenitalia. Sdružení FerCargo si stěžovalo, že italské orgány nezohlednily rostoucí počet provozovatelů, kteří od roku 2006 začali působit v jižní Itálii jako alternativa k dosavadnímu provozovateli. Sdružení FerCargo tvrdilo, že jeho členové mohli zajistit služby srovnatelné se službami poskytovanými společností Trenitalia, pokud jde o plynulost, pravidelnost a četnost, kapacitu a ceny, a proto nebyly smlouvy o veřejných službách nutné. Uvedlo, že před uzavřením třetí smlouvy již na spojích Kampánie / severní Itálie ([124]) a Abruzzo / severní Itálie působily kromě společnosti Trenitalia dvě společnosti ([125]) a pět společností, které mohly zahájit provoz na spojích Kampánie/Kalábrie, ([126]) Molise/Apulie, ([127]) Apulie/Basilicata, ([128]) Kampánie/Apulie, ([129]) Basilicata/Kalábrie ([130]) a v rámci Kampánie, ([131]) Kalábrie ([132]) a Apulie, ([133]) neboť měly potřebnou certifikaci.

([123]) 1. Adriafer S.r.l., 2. Captrain Italia S.r.l., 3. Compagnia Ferroviaria Italiana S.p.A., 4. DB Cargo Italia S.r.l., 5. Dinazzano PO S.p.A., 6. Ferrotramviaria S.p.A., 7. Ferrovie della Calabria S.r.l., 8. FuoriMuro S.r.l., 9. GTS Rail S.p.A., 10. Hupac S.p.A., 11. InRail S.p.A., 12. Interporto Servizi Cargo S.p.A., 13. OceanoGate Italia S.p.A., 14. Rail Cargo Carrier – Italy S.r.l., 15. Rail Traction Company S.p.A., 16. SBB Cargo Italia S.r.l., 17. TUA (Sangritana) S.p.A.

([124]) V roce 2008 obsluhovala společnost Rail Traction Company jednu trasu na spojení Kampánie – severní Itálie.

([125]) V letech 2009 až 2011 obsluhovala společnost NordCargo dvě trasy na spojení Abruzzo / severní Itálie.

([126]) Pokud jde o spojení Kampánie/Kalábrie: společnost Rail Traction Company mohla od roku 2008 obsluhovat jednu trasu; společnost Compagnia Ferroviaria Italiana mohla od roku 2009 obsluhovat jednu trasu; společnost GTS Rail mohla od roku 2009 obsluhovat jednu trasu (Komise však poznamenává, že tato poslední informace není potvrzena v osvědčení o bezpečnosti společnosti GTS Rail za rok 2009, které je k dispozici na adrese www.ansf.it, naposledy navštíveno dne 15. listopadu 2023).

([127]) Pokud jde o spojení Molise/Apulie: společnost Linea mohla od roku 2009 obsluhovat jednu trasu, společnost GTS Rail mohla od roku 2009 obsluhovat dvě trasy, společnost NordCargo mohla od roku 2009 obsluhovat jednu trasu.

([128]) V případě spojení Apulie/Basilicata mohla společnost Linea od roku 2009 obsluhovat jednu trasu.

([129]) Pokud jde o spojení Kampánie/Apulie: společnost Compagnia Ferroviaria Italiana mohla od roku 2009 obsluhovat jednu trasu; společnost GTS mohla od roku 2009 poskytovat služby na jednom spoji (Komise však poznamenává, že tato poslední informace není potvrzena v osvědčení o bezpečnosti společnosti GST za rok 2009, které je k dispozici na adrese www.ansf.it, naposledy navštíveno dne 15. listopadu 2023).

([130]) V případě spojení Basilicata/Kalábrie mohla společnost GTS Rail od roku 2009 poskytovat služby na dvou spojích.

([131]) Pokud jde o spojení Kampánie/Kampánie: společnost Rail Traction Company mohla od roku 2008 poskytovat služby na šesti spojích; společnost Compagnia Ferroviaria Italiana mohla od roku 2009 poskytovat služby na deseti spojích; společnost GTS mohla od roku 2009 poskytovat služby na dvou spojích; společnost NordCargo mohla od roku 2009 poskytovat služby na čtyřech spojích.

([132]) V případě spojení Kalábrie/Kalábrie mohla společnost GTS Rail od roku 2009 poskytovat služby na pěti spojích.

([133]) Pokud jde o spojení Apulie/Apulie: společnost Linea mohla od roku 2009 poskytovat služby na třech spojích; společnost GTS Rail mohla od roku 2009 poskytovat služby na deseti spojích; společnost NordCargo mohla od roku 2009 poskytovat služby na dvou spojích.

(207) Zadruhé tvrdilo, že závazky uložené společnosti Trenitalia jsou „neslučitelné“ s cíli smluv o veřejných službách (tj. regionální soudržností a vyváženostmezi severní a jižní Itálií). V tomto ohledu mělo za to, že tarifní závazky na mezinárodních trasách stanovené ve druhé smlouvě financovaly expanzi společnosti Trenitalia na trzích jiných členských států. Kromě toho zpochybnilo způsob, jakým Itálie vymezila závazky veřejné služby podle třetí smlouvy, a skutečnost, že třetí smlouva nespecifikuje trasy, na kterých má společnost Trenitalia poskytovat služby, ale pouze regiony původu a regiony určení. Připomnělo, že dne 21. prosince 2012 se italský Meziresortní výbor pro hospodářské plánování (dále jen „CIPE“) vyjádřil kladně ke třetí smlouvě s výhradou upřesnění rozsahu veřejné služby, nákladů, za které je poskytována vyrovnávací platba, a výše odměny přiznané společnosti Trenitalia. Kromě toho připomnělo, že italský orgán pro hospodářskou soutěž dne 1. června 2009 rovněž vyzval k jasnějšímu vymezení veřejných služeb svěřených společnosti Trenitalia s ohledem na existenci hospodářské soutěže v rámci železniční dopravy a intermodální hospodářské soutěže ze strany námořní a silniční dopravy.

(208) Zatřetí sdružení FerCargo tvrdilo, že po většinu období, na které se vztahuje druhá a třetí smlouva, společnost Trenitalia vykonávala činnost bez pověřovacího aktu a bez jasného vymezení parametrů vyrovnání. Odmítlo, že by se společnost Trenitalia mohla až do podpisu třetí smlouvy odvolávat na doložku o pokračování uvedenou ve druhé smlouvě, neboť obě smlouvy o veřejných službách se týkaly různých závazků a uplatňovaly se na ně různé způsoby výpočtu vyrovnávací platby.

(209) Začtvrté, sdružení FerCargo nevyloučilo možnou nadměrnou vyrovnávací platbu vzhledem k tomu, že druhá a třetí smlouva neuvádějí, že vyrovnávací platba musí být vypočtena na základě nákladů efektivního podniku. Podle jeho názoru měla být za účelem ověření, zda jsou náklady společnosti Trenitalia v souladu s náklady efektivně fungující společnosti, použita srovnávací kritéria stávající konkurence, a nikoli železničních společností působících na zahraničních trzích. Pokud jde o třetí smlouvu, sdružení FerCargo tvrdilo, že jediným kvalitativním parametrem použitým k posouzení služby bylo dodržování jízdních řádů, a nikoli účinné řízení nákladů na službu. Výše vyrovnávací platby navíc nezohledňovala nižší energetické daně, které společnost Trenitalia platí za elektřinu spotřebovanou vlaky. ([134])

(210) Sdružení FerCargo konečně tvrdilo, že společnost Trenitalia nevedla oddělené účetnictví a že marže dosažené na základě smluv o veřejných službách využívala k financování agresivní cenové politiky v obchodním segmentu a ke zvýšení přítomnosti společnosti Trenitalia na trhu. Podle sdružení FerCargo byly jednotkové náklady vykázané společností Trenitalia v porovnání s údaji, na kterých Komise trvala ve svém rozhodnutí o italském režimu Ferrobonus (SA.32603) ([135]), a s náklady vykázanými konkurenty společnosti Trenitalia ([136]) přehnané. ([137]) Sdružení FerCargo uvedlo, že italský orgán pro hospodářskou soutěž již dne 1. června 2009 poukázal na to, že vyrovnávací platba vyplacená na základě smlouvy o veřejných službách, která nebyla uzavřena na základě transparentního výběrového řízení, vyvolává otázku možného křížového subvencování mezi tržními službami a veřejnými službami, pokud se tyto dva druhy služeb byť jen částečně překrývají.

(211) Sdružení FerCargo dospělo k závěru, že státní podpora je neslučitelná s vnitřním trhem, jelikož podle jeho názoru nebyly splněny článek 93 SFEU ani nařízení (EHS) č. 1191/69.

6.3 **Skupina FS**

(212) Skupina FS ve svých připomínkách ze dne 23. července 2014 tvrdila, že třetí smlouva nepředstavuje státní podporu, jelikož splňuje podmínky stanovené v rozsudku Altmark. V tomto ohledu předložila dodatečnou studii z července 2014 ([138]) (která měla doplnit studii PWC 1 předloženou italskými orgány), jejímž cílem bylo prokázat splnění prvního a čtvrtého kritéria uvedeného v rozsudku Altmark.

([134]) Sdružení FerCargo odkazuje na italské nařízení č. 730 ze dne 22. května 1963 a legislativní výnos č. 91 ze dne 14. června 2014.

([135]) Rozhodnutí ze dne 16. prosince 2011 (Úř. věst. C 88/2012). V tomto rozhodnutí byly průměrné náklady na železniční nákladní dopravu v Itálii odhadnuty na 10 EUR / vlakový kilometr (viz 39. bod odůvodnění rozhodnutí).

([136]) Sdružení FerCargo poukázalo na náklady dvou svých členů (Rail Traction Company a NordCargo). Pokud jde o společnost Rail Traction Company, náklady se pohybují v rozmezí od 9,5 EUR / vlakový kilometr v případě spojení Kampánie / severní Itálie a 9,27 EUR / vlakový kilometr v případě spojení Kampánie/Kalábrie. Pokud jde o společnost Nord Cargo, náklady v případě dálkových vlaků ve výši 11,7 EUR / vlakový kilometr zahrnují i náklady na kolejová vozidla, které podle sdružení FerCargo měla mít společnost Trenitalia již plně kryty.

([137]) 24 EUR / vlakový kilometr v roce 2009, 26,1 EUR / vlakový kilometr v roce 2010, 24 EUR / vlakový kilometr v roce 2011.

([138]) Studie PWC z července 2014 – „Contratto di servizio Trenitalia Cargo, Supporto per la risposta alla decisione CE, 27 March 2014“.

(213) S ohledem na neexistenci zjevné chyby ve vymezení oblasti působnosti třetí smlouvy se skupina FS domnívala, že železniční nákladní doprava do jižní Itálie a z jižní Itálie byla ovlivněna selháním trhu.

(214) V tomto ohledu skupina FS poukázala na to, že konkurenti společnosti Trenitalia nejsou na trhu stabilně a v široké míře přítomni a že v období 2007–2008 byl jejich podíl na trhu nižší než 3 %, a to i v případě nejvýnosnějších spojů mezi regiony, jako jsou spoje do Kampánie a Apulie a zpět. Na těchto spojích však konkurenti společnosti Trenitalia zajišťovali převážně kombinovanou dopravu (proto některé zboží, které bylo možné přepravovat pouze konvenční dopravou, jako např. ocel a chemikálie, nebylo přepravováno konkurenty) a převážně v jednom směru (jih–sever v případě Apulie a sever–jih v případě Kampánie). Navíc v té době v jižní Itálii poskytovali konkurenti služby pouze u omezeného počtu železničních stanic a spojů mezi regiony v porovnání se stanicemi a spoji, na které se vztahovala třetí smlouva.

(215) Podle skupiny FS byl malý zájem konkurentů o jižní Itálii způsoben tím, že železniční nákladní konvenční doprava v těchto regionech se vyznačovala nestálou poptávkou (která měla za následek prázdné vozy a nízkou četnost). Vzhledem k různým druhům příslušného nákladu (ocel, chemikálie, automobilový průmysl, ostatní zboží) byl navíc pro poskytování služby zapotřebí vysoký počet vozů. Skupina FS vysvětlila, že tato smlouva představovala 26 až 28 % celkové železniční nákladní dopravy v Itálii, pokud jde o počet vlakových kilometrů, ale pouze 6 až 7 %, pokud jde o tonáž (vzhledem k tomu, že náklad, na který se smlouva vztahuje, obvykle cestuje na delší vzdálenosti než průměrný náklad v Itálii a koeficient vytíženosti vlaků na dotčených trasách je nižší). Podle jejího názoru skutečnost, že spoje mezi regiony, na něž se vztahuje třetí smlouva, vykazují podobné vlastnosti, plně odůvodňuje rozhodnutí italských orgánů definovat SOHZ z hlediska spojení mezi regiony jako síť železničních spojení (a nikoli jako spojení mezi jednotlivými body). ([139])

(216) Skupina FS uvedla, že v případě neexistence třetí smlouvy by přestala zajišťovat železniční nákladní dopravu v jižní Itálii. Většina nákladní dopravy by se tak přesunula ze železnice na silnici. Jako příklad uvedla skupina FS případ Sardinie, kde nákladní železniční doprava společnosti Trenitalia zaznamenala dramatický pokles mezi roky 2008 a 2009, ([140]) tj. poté, co se Itálie rozhodla nezahrnout region Sardinie do oblasti působnosti třetí smlouvy po uplynutí doby platnosti druhé smlouvy dne 31. prosince 2008. Žádný jiný železniční podnik v té době na Sardinii nepůsobil a po odchodu společnosti Trenitalia na tento trh ani nevstoupil.

(217) Pokud jde o čtvrté kritérium uvedené v rozsudku Altmark, skupina FS podpořila názor Itálie, že náklady společnosti Trenitalia na vlakový kilometr jsou v souladu s náklady jiných podniků působících na úrovni Unie (ÖBB, DB, SNCF), jak vyplývá ze studie PWC 1 (viz 175. bod odůvodnění), a tedy s náklady průměrného, správně řízeného podniku. Domnívá se, že analýza nákladové efektivnosti musí být provedena na úrovni společnosti poskytující službu (a nikoli na úrovni smlouvy o veřejné službě). Pro účely uplatnění čtvrté podmínky stanovené v rozsudku Altmark vyloučila jakoukoli souvislost s údaji o příjmech (vzhledem k tomu, že čtvrté kritérium uvedené v rozsudku Altmark se týká pouze „nákladů“ správně řízeného podniku) a v každém případě jasně uvedla, že poptávka po železniční nákladní dopravě se vyznačuje vysokou mírou volatility, která činí příjmy velmi nepředvídatelnými.

([139]) Skupina FS odkázala na rozhodnutí Komise ze dne 24. února 2010 týkající se společnosti Danske Statsbaner (SA.21143), v němž Komise zdůraznila, že „[…] *platné specifické právní předpisy nijak neomezují možnost svěřit úkoly služeb pokrývající všechny tratě s cílem vytvořit ucelený dopravní systém, a to zejména z důvodů umožnit určitou plynulost dopravy. Není uvedeno žádné kritérium ohledně výnosnosti či nevýnosnosti jednotlivých dotčených tratí.*“ a dospěl k závěru, že „*se Dánsko nedopouští zjevně nesprávného posouzení, zahrnuje-li do smlouvy o veřejných službách jednu nebo více ziskových tratí, pokud jsou tyto tratě součástí uceleného dopravního systému*“, neboť „[P]*ři neexistenci přesných protikladných pravidel může členský stát volně posoudit rozsah úkolů veřejné služby, které si přeje svěřit určitému podniku, aby vytvořil dostatečný dopravní systém*“, viz bod 166 rozhodnutí Komise ze dne 24. února 2010 o smlouvách o veřejných službách mezi dánským ministerstvem dopravy a Danske Statsbaner (státní podpora C 41/08 (ex NN 35/08)).

([140]) Nabídka společnosti Trenitalia poklesla ze 400 000 až 500 000 vlakových kilometrů ročně na přibližně 22 000 vlakových kilometrů v roce 2009 a v následujících letech se dále snižovala (přibližně 5 000 vlakových kilometrů v roce 2010 a 3 000 vlakových kilometrů v roce 2011), dokud v roce 2012 nezanikla.

7. **POZNÁMKY ITÁLIE K PŘIPOMÍNKÁM SDRUŽENÍ FERCARGO**

(218) Ve svých připomínkách ze dne 20. listopadu 2014, 4. listopadu 2015, 5. Až 15. února 2018, 23. května 2018 a 18. a 19. února 2019 Itálie předložila další argumenty v reakci na připomínky předložené sdružením FerCargo. Tyto argumenty se zaměřovaly především na existenci podpory podle druhé a třetí smlouvy.

7.1 **Druhá smlouva**

7.1.1. *Výhoda*

(219) Ve svých připomínkách ze dne 20. listopadu 2014 Itálie především zopakovala argumenty uvedené ve 141. až 152. bodě odůvodnění, aby zpochybnila tvrzení sdružení FerCargo, že vyrovnávací platby vyplacené společnosti Trenitalia jí poskytly výhodu.

(220) Itálie zejména tvrdila, že vymezení závazků veřejné služby podle druhé smlouvy je soudržné a vhodné k zajištění regionální soudržnosti a hospodářské vyváženosti italského území (tj. k zamezení nerovnováhy výrobních a hospodářských okruhů mezi severní a jižní Itálií). Kromě toho měla rovněž za to, že všechny služby, které společnost Trenitalia poskytla v období 2004–2006, byly předem sjednány s italskými orgány. Pokud jde o období 2007–2008, Itálie odkázala na článek 12 druhé smlouvy („*doložka o pokračování*“), podle kterého společnost Trenitalia pokračovala v poskytování služeb, na které se vztahuje druhá smlouva, až do dalšího sdělení ministra dopravy a infrastruktury.

(221) Itálie zdůraznila, že společnost Trenitalia je jediným provozovatelem železnic, který je schopen poskytovat služby s odpovídajícím stupněm geografického rozšíření a dosahu. Na podporu svého tvrzení předložila studii ze dne 22. října 2014, kterou zadala společnosti PWC („**studie PWC 2**“). Tato studie, která se týkala třetí smlouvy, ale posuzovala také nabídku konkurentů společnosti Trenitalia v období 2006–2008 v reakci na tvrzení sdružení Fercargo, že italské orgány nezohlednily rostoucí počet provozovatelů, kteří začali působit v jižní Itálii od roku 2006 (viz 206. bod odůvodnění), ukázala, že až do roku 2007, bez ohledu na liberalizaci železniční nákladní dopravy na vnitrostátní úrovni, neprovozovali konkurenti společnosti Trenitalia žádnou dopravu do jižní Itálie a z jižní Itálie. ([141]) Ještě v roce 2008 byla přítomnost konkurentů v jižní Itálii téměř zanedbatelná a na Sardinii a Sicílii zcela chyběla. ([142])

(222) V odpovědi na tvrzení sdružení FerCargo, že vyrovnávací platba vyplacená podle druhé smlouvy umožnila společnosti Trenitalia působit se ztrátou a tím odstranit své konkurenty (210. bod odůvodnění), Itálie zdůraznila, že společnost Trenitalia nemohla stanovit své tarify libovolně, ale vztahovaly se na ni tarifní závazky uložené Itálií. ([143]) Kromě toho byla společnost Trenitalia v pozici „určovatele ceny“, jelikož ceny železniční nákladní dopravy byly většinou stanovovány podle sazeb v oblasti silniční dopravy. Pokud jde o tvrzení sdružení Fercargo o nemožnosti replikovat nabídku společnosti Trenitalia, Itálie považuje za nepravděpodobné, že by konkurenti nebyli schopni nabídku společnosti Trenitalia replikovat, a to vzhledem k tomu, že společnosti působící v oblasti nákladní železniční dopravy v Itálii vykazovaly průměrné náklady, které jsou více než o polovinu nižší než náklady společnosti Trenitalia. ([144])

([141]) Přestože některé společnosti – Rail Traction Company a NordCargo – požádaly v roce 2006 o osvědčení o bezpečnosti, přinejmenším pro Kampánii.

([142]) Železniční společnosti, s výjimkou společnosti Trenitalia, zajišťovaly od roku 2008 pouze spojení mezi dvěma průmyslovými lokalitami Nola (v Kampánii) a Fossacesia (v Abruzzu).

([143]) Příloha 1 třetí smlouvy stanoví, že společnost Trenitalia je povinna poskytnout službu vždy, pokud rozdíl mezi náklady a příjmy na vlakový kilometr nepřesahuje 19 EUR na kilometr a tento rozdíl není vyšší než 73 % celkových nákladů. Tato omezení vedla ke stanovení minimálních úrovní tarifů, při jejichž nesplnění by společnost Trenitalia mohla odmítnout poskytnout požadovanou službu. Při překročení těchto úrovní byla společnost Trenitalia povinna poskytnout služby třetím stranám v kvalitě stanovené ve třetí smlouvě.

([144]) Studie PWC 2 zdůraznila, že průměrné náklady společnosti Trenitalia na poskytování služeb podle třetí smlouvy činily v letech 2009–2010 přibližně 22 EUR / vlakový kilometr, zatímco průměrné náklady ostatních železničních společností v odvětví nákladní železniční dopravy v Itálii (zejména provozovatelů mnohem menší velikosti než společnost Trenitalia) se pohybovaly v řádu 10 EUR / vlakový kilometr. Na základě toho Itálie měla za to, že konkurenti společnosti Trenitalia byli schopni na trhu nabízet ceny podobné nebo nižší než společnost Trenitalia.

(223) V odpovědi na tvrzení sdružení FerCargo o možné nadměrné vyrovnávací platbě (209. bod odůvodnění) Itálie uvedla, že náklady vzniklé na základě druhé smlouvy nebyly odhadnuty na základě první smlouvy, ale s odkazem na náklady, které společnost Trenitalia vynaložila v roce 2004, což je první rok uplatňování druhé smlouvy. Při výpočtu vyrovnávací platby vycházelo MID z ověřených účetních výkazů, které samo ministerstvo přezkoumalo a schválilo, a nikoli z pouhých odhadů.

(224) Pokud jde o tvrzení sdružení FerCargo, že vyrovnávací platba nezohledňuje nižší energetické daně, které společnost Trenitalia platí za elektřinu spotřebovanou vlaky (209. bod odůvodnění), Itálie ve svých připomínkách ze dne 5. až 15. února 2018 upřesnila, že toto snížení daní se týká všech železničních podniků působících v Itálii.

7.1.2 *Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu uvnitř Unie*

(225) Itálie považovala za nepodstatné, že členové sdružení FerCargo jsou ovládáni nebo propojeni s předními evropskými železničními společnostmi provozujícími alpské a přeshraniční trasy. Podle Itálie tato okolnost nijak neprokázala, že by vyrovnávací platba mohla ovlivnit služby poskytované těmito železničními společnostmi, které naopak zaznamenaly rostoucí objem dopravy a rozšíření činnosti na mezinárodních trasách. ([145])

7.2 **Třetí smlouva**

(226) Itálie zopakovala, že nedošlo k narušení hospodářské soutěže a k ovlivnění obchodu uvnitř Unie a že společnost Trenitalia nebyla zvýhodněna. Pokud jde o první aspekt, Itálie především zopakovala argumenty uvedené ve 187. až 189. a 225. bodě odůvodnění. Co se týká výhody, Itálie poskytla rozsáhlé odpovědi na tvrzení sdružení FerCargo týkající se i) neexistence skutečné služby obecného hospodářského zájmu; ii) neexistence pověření a iii) možné nadměrné vyrovnávací platby.

7.2.1 *Existence skutečné služby obecného hospodářského zájmu*

(227) Ve svých připomínkách ze dne 24. června 2014 Itálie objasnila důvody, které ji vedly k vymezení rozsahu veřejné služby z hlediska spojení mezi regiony, a nikoli z hlediska jednotlivých tras (165. bod odůvodnění).

(228) Ve svých připomínkách ze dne 20. listopadu 2014 Itálie v reakci na tvrzení sdružení FerCargo, že na trasách, které spadají do rozsahu závazků veřejné služby, působí řada železničních společností (206. bod odůvodnění), uvedla, že třetí smlouva byla nezbytná, aby bylo možné řešit selhání trhu.

(229) Itálie obecně poukázala na to, že konkurenti společnosti Trenitalia poskytují své služby na ziskových trasách v severní Itálii a přes alpské průsmyky (např. Brennero, Chiasso a Tarvisio). ([146]) Podle Itálie správy regionů v jižní Itálii několikrát zdůraznily potřebu služeb železniční nákladní dopravy ve svých regionech. ([147])

(230) S ohledem na situaci na trhu v roce 2008 (kdy byl stranami vymezen rozsah třetí smlouvy) Itálie tvrdila, že nabídka železniční nákladní dopravy na trhu byla nejen nedostatečná, ale i nepřiměřená.

([145]) Podle Itálie zaznamenala doprava na nejziskovějších trasách, a to jak přeshraničních, tak v regionech severní Itálie, které jsou nejblíže horským průsmykům, v období 2009–2013 nárůst tržního podílu železnice konkurující společnosti Trenitalia v rozmezí od 25 do 42 %.

([146]) Jako příklad Itálie uvedla, že společnost DB Schenker (která v roce 2009 převzala kontrolu nad společností NordCargo) působila pouze v severní Itálii. V tomto ohledu Itálie rovněž odkázala na rozhodnutí přijaté v prosinci 2008 italským orgánem pro hospodářskou soutěž a trh ve věci propojení společností *Deutsche Bahn a NordCargo*, v němž se uvádí, že „*transakce zahrnuje trasy spojující severní Itálii se severní Evropou*“ (rozhodnutí italského orgánu pro hospodářskou soutěž ze dne 11. prosince 2008, věc C9819, DEUTSCHE BAHN / NORDCARGO, zveřejněné v týdenním věstníku italského orgánu pro hospodářskou soutěž č. 47/2008 vydaném dne 14. ledna 2009).

([147]) Itálie zmínila dopisy regionu Apulie ze dne 9. července 2009, regionu Abruzzo ze dne 9. března 2010, regionu Sicílie ze dne 20. února 2009 a předsedy městské rady města Lamezia Terme (region Kalábrie) ze dne 26. února 2009.

(231) Zaprvé, konkurenti společnosti Trenitalia, kteří začali působit v jižní Itálii v roce 2008 (společnosti Rail Traction Company, Interporto Servizi Cargo a NordCargo), poskytovali služby pouze do dvou průmyslových lokalit (Nola v Kampánii a Fossacesia v Abruzzu) a z nich. Z hlediska druhu dopravy tyto společnosti pokrývaly mezery na trhu (v prvním případě se jednalo o kyvadlovou dopravu pro účely kombinované dopravy z Noly, ve druhém případě o vlaky přepravující lehká silniční vozidla ze závodu SEVEL ([148]) ve Fossacesii). Jejich služby proto nebyly srovnatelné s dobře rozvinutou sítí služeb pro všechny druhy toků nákladní dopravy, které společnost Trenitalia zajišťovala na základě třetí smlouvy. Kromě toho celkový výkon těchto tří železničních společností, které měly platné smlouvy týkající se spojení sever–jih, představoval pouze nepatrný podíl na celkové nabídce nákladní dopravy na těchto trasách (v průměru menší než 6 % nabídky z hlediska počtu vlakových kilometrů, kterou musela společnost Trenitalia vytvořit, aby splnila podmínky třetí smlouvy).

(232) Zadruhé, i když společnosti GTS Rail ([149]) a Interporto Servizi Cargo zavedly služby nákladní železniční dopravy malého rozsahu, které obsluhují několik míst v Kampánii a Apulii (konkrétně Nola a Bari), podle Itálie byla tato volba ovlivněna skutečností, že tyto společnosti jsou vlastníky/správci nákladních terminálů a překladišť a logistickými operátory, kteří se rozhodli poskytovat vlastní služby nákladní železniční dopravy mezi svými zařízeními a zákazníky.

(233) Zatřetí, Trenitalia byla jediným železničním podnikem, který měl osvědčení o bezpečnosti platné pro celé italské území, zatímco noví účastníci trhu měli pouze osvědčení o bezpečnosti platná pro vybrané spoje, což bylo dáno velmi vysokými náklady na získání těchto osvědčení. Všechny nákladní železniční společnosti, které jsou držiteli osvědčení o bezpečnosti pro železniční nákladní dopravu do jednoho či několika regionů nebo z jednoho či několika regionů, na které se vztahuje třetí smlouva, v souhrnu disponovaly kolejovými vozidly a výrobními prostředky, které nepostačovaly ke zvládnutí objemu požadovaného třetí smlouvou (11,9 milionu vlakových kilometrů).

(234) Ve svých odpovědích ze dne 23. května 2018 Itálie objasnila, že seznam 42 jednosměrných spojení mezi regiony uvedený v příloze 1 třetí smlouvy ([150]) není vyčerpávající. Jedná se pouze o zaznamenání spojení, po kterých existovala poptávka ze strany uživatelů v roce 2009, tedy v době vymezení zeměpisné působnosti třetí smlouvy. Závazky veřejné služby, které společnost Trenitalia převzala, se však týkaly poskytování služeb železniční nákladní dopravy všem subjektům, které o ně požádají, z regionů jižní Itálie uvedených ve smlouvě (tj. Abruzzo, Molise, Kampánie, Apulie, Basilicata, Kalábrie, Sicílie) a do těchto regionů. Proto měla společnost Trenitalia povinnost být připravena provozovat i další spoje, pokud by po nich vznikla poptávka. ([151]) Celkový počet jednosměrných spojů mezi regiony v období 2009–2014, které společnost Trenitalia skutečně zajišťovala, byl 66, tj. 33 spojů mezi regiony (tam a zpět). Tento údaj nezohledňuje spojení mezi regiony v severní Itálii, která byla provozována pouze po dobu nezbytnou pro optimalizaci dopravy do regionů v jižní Itálii a z těchto regionů.

(235) Ve svých odpovědích ze dne 18. a 19. února 2019 Itálie předložila studii („**studie PWC 3**“), jejímž cílem bylo prokázat, že situace na trhu v letech 2007–2009 se vyznačovala nedostatečnou nabídkou služeb železniční nákladní dopravy v jižní Itálii v porovnání s minimální nabídkou požadovanou státem. Zejména:

— V období 2007–2008 působilo v některých regionech, na které se vztahuje třetí smlouva, kromě společnosti Trenitalia pouze pět železničních podniků (NordCargo BV, Rail Traction Company SpA, Linea Srl, Rail One SpA a Ferrovia Adriatico Sangritana SpA). V roce 2008 tyto společnosti společně poskytly 883 000 vlakových kilometrů. V roce 2009 se počet konkurentů společnosti Trenitalia zvýšil z pěti na osm a tito konkurenti společně poskytli 1,4 milionu vlakových kilometrů (oproti 14 milionům vlakových kilometrů, které poskytla společnost Trenitalia).

([148]) SEVEL S.p.A. (zkratka pro „Società Europea Veicoli Leggeri“) je italská automobilová společnost, která vyrábí lehká užitková vozidla.

([149]) Společnost GTS Rail S.p.A. patří do skupiny GTS S.p.A. a je jedním ze sedmnácti železničních podniků zastoupených sdružením FerCargo.

([150]) Viz poznámka pod čarou [81].

([151]) Ze studie PWC Study 3 vyplývá, že společnost Trenitalia poskytovala služby na všech spojích, na které se vztahovala třetí smlouva, přinejmenším po dobu jednoho roku platnosti třetí smlouvy. Například na trase Abruzzo/Basilicata poskytla společnost Trenitalia v období 2009–2014 služby v celkovém objemu 400 vlakových kilometrů (konvenční způsob dopravy), z toho polovinu v roce 2011 pouze ve směru sever–jih a zbývající polovinu v roce 2014 pouze ve směru jih–sever.

— V letech 2008 až 2009, kdy strany vymezily zeměpisný rozsah smlouvy, ([152]) konkurenti společnosti Trenitalia provozovali pouze 14 spojů mezi regiony (tam a zpět) oproti 33 spojům mezi regiony (tam a zpět), které měla společnost Trenitalia poskytovat na vyžádání podle třetí smlouvy, včetně Sicílie. Navíc pouze u šesti spojení, která byla provozována mezi regiony (Kampánie / severní Itálie, Abruzzo / severní Itálie, Apulie / severní Itálie, Kalábrie/Kampánie, Basilicata / severní Itálie a Abruzzo/Apulie), zajišťovali konkurenti příslušný objem přepravy (s celkovou nabídkou přesahující 60 000 vlakových kilometrů) a ani u těchto spojeních jejich nabídka kompletně nenahrazovala nabídku společnosti Trenitalia. Ve skutečnosti se vztahovala pouze na některé z dostupných tras a/nebo se týkala pouze jednoho druhu služeb železniční nákladní dopravy nebo jednoho druhu produktu, případně byla provozována pouze jednosměrně, nikoli tam i zpět. Tuto situaci na trhu lze stěží považovat za důsledek druhé smlouvy, která se v případě tras na ose sever–jih na italské pevnině týkala pouze dopravy na vzdálenosti větší než 1 000 km.

— U několika málo spojení mezi regiony, kde se služby společnosti Trenitalia a konkurence překrývaly (z hlediska tras, druhu dopravy a produktů), nabídka konkurence buď nestačila pokrýt celou poptávku po dopravě, nebo byla příliš roztříštěná či nestabilní, než aby se na ni dalo spolehnout. Pokud jde o údajnou nestabilitu nabídky, Itálie poukázala zejména na nabídku poskytovanou na spojích Apulie / severní Itálie, Kalábrie/Kampánie a Basilicata / severní Itálie.

— Přestože nabídka konkurentů v období 2009–2014 trvale rostla, v roce 2014 konkurenti společně poskytli 2,3 milionu vlakových kilometrů(oproti 10,9 milionu vlakových kilometrů, které poskytla společnost Trenitalia). Tento nárůst objemu přepravy se navíc soustředil hlavně na tři spojení mezi regiony (Abruzzo / severní Itálie, Kampánie / severní Itálie a Apulie / severní Itálie) z 33 spojení, které bude společnost Trenitalia poskytovat na vyžádání.

(236) Itálie dospěla k závěru, že poskytování služeb železniční nákladní dopravy – v případě neexistence řádných podpůrných opatření – by se pravděpodobně soustředilo na severní Itálii nebo na některé omezené spoje mezi jednotlivými body bez záruky návaznosti a jižní Itálie by zůstala nepokryta. Itálie se zejména domnívala, že v případě neexistence třetí smlouvy by 80–90 % železniční nákladní dopravy zajišťované společností Trenitalia na základě druhé smlouvy zaniklo, z čehož by těžila silniční doprava, nebo by vymizela úplně (například pokud jde o některé chemické a ocelářské výrobky, pro které neexistovaly žádné životaschopné alternativy dopravy). Podle Itálie tento stav potvrdily i zpráva provozovatele železniční infrastruktury o žádostech nových účastníků o přidělení tras a italský Účetní dvůr. ([153])

(237) Pokud jde o spoje v rámci severní Itálie, na které se vztahuje třetí smlouva a které sdružení FerCargo považuje za neslučitelné s oblastí působnosti služeb obecného hospodářského zájmu (207. bod odůvodnění), Itálie vysvětlila, že na těchto spojích nedochází k nové nakládce nebo obsluze nových zákazníků, ale pouze k pokračování spojů na ose sever–jih. Tyto spoje byly stejně nezbytné jako spoje na ose jih–jih, aby bylo možné shromažďovat a optimalizovat dopravní toky na spojích mezi severem a jihem. Podle Itálie by jakákoli jiná podoba služby zvýšila náklady na službu a vyžadovala by vyšší vyrovnávací platbu.

(238) Nakonec se Itálie domnívala, že italský orgán pro hospodářskou soutěž ve své zprávě ze dne 1. června 2009 nevyloučil potřebu závazků veřejné služby na trhu nákladní dopravy, ale zabýval se spíše souvisejícími metodami zadávání veřejných zakázek. MID řádně zvážilo připomínky tohoto orgánu, ale nakonec dospělo k závěru, že společnost Trenitalia je jediným železničním provozovatelem, který je schopen plnit závazky veřejné služby v odpovídajícím zeměpisném rozsahu a dosahu. ([154])

([152]) O rozsahu smlouvy strany jednaly od listopadu 2008 do března 2009.

([153]) V této souvislosti Itálie uvedla, že Účetní dvůr ve zprávě ze dne 22. února 2012 považoval poskytování služeb společností Trenitalia z pohledu průmyslu za ztrátové. Účetní dvůr uznal, že „*v odvětví nákladní dopravy navíc existuje vysoká konkurence mezi jednotlivými druhy dopravy, která se soustřeďuje výhradně na nejvýnosnější trhy, především v severní Itálii; do jižní části Říma není kromě skupiny FS provozována žádná jiná železniční nákladní doprava*“.

([154]) Poznámka MID ze dne 23. července 2009.

7.2.2 *Pověření službou*

(239) V reakci na tvrzení sdružení FerCargo, že společnost Trenitalia vykonávala činnost podle třetí smlouvy bez pověřovacího aktu (208. bod odůvodnění), Itálie ve svých připomínkách ze dne 20. listopadu 2014 uvedla, že závazky, na které se vztahuje třetí smlouva, byly stanoveny v rámci dialogu mezi společností Trenitalia a příslušnými ministerstvy (Ministerstvo hospodářství a financí a MID). Podle Itálie hospodářsko-finanční plány společnosti Trenitalia schválené zadavatelem prokázaly existenci předem daného poslání veřejné služby a pověření k veřejné službě.

(240) Kromě toho Itálie ve svých odpovědích ze dne 18. a 19. února 2019 upřesnila, že povaha a rozsah služeb, které má společnost Trenitalia poskytovat, metodika výpočtu vyrovnávací platby, doba trvání smlouvy a smluvní pokuty pro případ nedodržení smluvních závazků byly stranami dohodnuty v říjnu 2010.

(241) Od začátku roku 2009 byl se společností Trenitalia neformálně dohodnut zejména rozsah smlouvy (tj. regiony, v nichž mají být poskytovány služby, a druh služby) a maximální výše vyrovnávací platby. Pokud jde o celkový objem služeb zahrnutých do rozsahu smlouvy (tj. 11,9 milionu vlakových kilometrů ročně), Itálie vysvětlila, že v rámci jednání vedených v letech 2009–2010 se tento objem pohyboval mezi maximem ve výši 13,1 milionu vlakových kilometrů ročně a minimem ve výši 9,4 milionu vlakových kilometrů ročně. Limit ve výši 11,9 milionu vlakových kilometrů byl mezi stranami sjednán v říjnu 2010. Vzhledem k tomu, že nebylo jasné, jaký objem služeb železniční nákladní dopravy bude nakonec požadován v rámci třetí smlouvy, v roce 2009 poskytla společnost Trenitalia 14 milionů vlakových kilometrů.

(242) Itálie tvrdila, že společnost Trenitalia obdržela vyrovnávací platbu za tyto služby až na konci roku 2010 (dne 21. prosince 2010) a pouze v rámci limitu 11,9 milionu vlakových kilometrů, který byl nakonec sjednán. Prvky potvrzující existenci smluvního vztahu mezi společností Trenitalia a státem ještě před podpisem třetí smlouvy, na které Itálie odkazovala, představovala zpráva italského orgánu pro hospodářskou soutěž ze dne 1. června 2009 a veřejné prohlášení ministra dopravy z července 2011 v odpovědi na dotaz italského parlamentu. Ve zprávě byla zohledněna již uzavřená smlouva o poskytování služeb v odvětví nákladní dopravy, ačkoli nebyla podepsána. Ve veřejných prohlášeních byly jasně uvedeny výše vyrovnávacích plateb, které má společnost Trenitalia obdržet v letech 2009–2011, jak je uvedeno v následně podepsané smlouvě, a tyto částky byly stanoveny na základě víceletého hospodářského a finančního plánu.

7.2.3 *Neexistence nadměrné náhrady*

(243) Pokud jde o tvrzení sdružení FerCargo o možné nadměrné vyrovnávací platbě (209. bod odůvodnění), Itálie se ve svých připomínkách ze dne 20. listopadu 2014 domnívala, že evropští provozovatelé jsou jediným možným vzorkem, na jehož základě lze posoudit náklady společnosti Trenitalia. Stávající konkurenti, o nichž se sdružení FerCargo zmiňuje, tj. železniční společnosti s malým vozovým parkem (maximálně 10–20 vlaků), z nichž každý ujede maximálně 1 až 3 miliony vlakových kilometrů, nemohou být platným měřítkem pro posouzení závazku veřejné služby, který vytváří mnohem větší výkon (přibližně 12 milionů vlakových kilometrů), poskytovaný na velmi složité síti tras ve směru ze severu na jih. Itálie v této souvislosti předložila studii PWC 2, která aktualizuje studii PWC 1 (viz 175. bod odůvodnění). Studie PWC 2 uvádí průměrné náklady na vlakový kilometr ve výši 22 EUR, ([155]) které společnost Trenitalia vynaložila na poskytování služeb v rámci třetí smlouvy, a průměrné příjmy z poskytování služeb v rámci třetí smlouvy ve výši 10,8 EUR na vlakový kilometr. ([156])

(244) Itálie tvrdila, že vyrovnávací platba se vztahuje výhradně na poskytnuté služby. Jak již Itálie vysvětlila (181. bod odůvodnění), vyšší náklady na služby ve srovnání se službami poskytovanými konkurenty společnosti Trenitalia závisely na potřebě mít dostatečný počet kolejových vozidel (odpovídající infrastrukturním a logistickým omezením železniční sítě v jižní Itálii), lidských zdrojů a výrobních prostředků, aby bylo možné poskytovat služby železniční nákladní dopravy „na vyžádání“. Itálie uznala, že v období, na které se vztahuje třetí smlouva, se počet lokomotiv společnosti Trenitalia snížil, ale popřela, že by toto snížení vedlo k nadměrné náhradě, jelikož se jednalo o lokomotivy, které společnost Trenitalia téměř nepoužívala kvůli technickému zastarání (nízká úroveň účinnosti a dostupnosti a nemožnost získat náhradní díly).

([155]) Vypočítáno jako součet průměrných nákladů na vlakový kilometr vynaložených na energii, mýtné, pronájem lokomotivy, strojvedoucí a manévrování, vozy, režijní náklady a náklady na trajektovou přepravu. Viz strany 17, 22 a 23 studie PWC 2.

([156]) Viz s. 24 studie PWC 2.

(245) Itálie ve svých odpovědích ze dne 18. a 19. února 2019 objasnila, že metodika výpočtu vyrovnávací platby za roky 2009–2014 je v zásadě stejná jako metodika stanovená ve druhé smlouvě. ([157]) Jediný rozdíl mezi druhou smlouvou a třetí smlouvou spočíval v tom, že druhá smlouva (zejména od konečného návrhu z října 2010) obsahovala odkaz na hospodářský a finanční plán společnosti Trenitalia sloužící jako základ pro výpočet vývoje nákladů a příjmů společnosti Trenitalia po dobu trvání smlouvy.

8. **POSOUZENÍ OPATŘENÍ**

8.1 **Existence podpory**

(246) Opatření představuje podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, pokud je přičitatelné státu a financované ze státních prostředků, poskytuje příjemci výhodu a tato výhoda je selektivní, narušuje nebo by mohlo narušit hospodářskou soutěž a může ovlivnit obchod mezi členskými státy.

(247) S ohledem na připomínku Itálie, že vyrovnávací platby vyplacené v rámci tří smluv o veřejných službách nepředstavují státní podporu, jelikož nenarušují hospodářskou soutěž a nemají vliv na obchod uvnitř Unie, Komise nejprve posoudí splnění těchto podmínek. Splnění dalších kumulativních podmínek stanovených v čl. 107 odst. 1 SFEU bude následně posuzováno pouze u těch závazků veřejné služby, u nichž se zjistí, že vyplacená náhrada může narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod mezi členskými státy.

8.1.1 *Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu uvnitř Unie*

(248) Opatření poskytnuté státem se považuje za opatření, které narušuje nebo by mohlo narušit hospodářskou soutěž, pokud může zlepšit postavení příjemce vůči jiným konkurenčním podnikům. ([158]) Má se za to, že narušení hospodářské soutěže ve smyslu čl. 107 SFEU existuje tehdy, poskytne-li stát finanční výhodu určitému podniku v liberalizovaném odvětví, v němž existuje nebo může existovat hospodářská soutěž. ([159])

(249) Možné narušení hospodářské soutěže je vyloučeno, jsou-li splněny čtyři kumulativní podmínky. ([160]) Zaprvé, na danou službu se vztahuje zákonný monopol stanovený v souladu s právem Unie. Zadruhé, zákonný monopol vylučuje nejen hospodářskou soutěž na trhu, ale též o daný trh. Zatřetí, daná služba nesoutěží s jinými službami. Začtvrté, pokud poskytovatel služeb působí na jiném trhu, který je otevřen hospodářské soutěži, musí se vyloučit křížové subvencování prostřednictvím oddělených účtů a zajistit, aby z veřejného financování poskytovaného službě, na niž se vztahuje zákonný monopol, nemohly mít prospěch jiné činnosti.

([157]) Sestával z těchto tří kroků: i) vymezení maximální výše roční vyrovnávací platby *ex ante* s přihlédnutím k dostupným veřejným zdrojům; ii) konečné vyčíslení vyrovnávací platby, která má být vyplacena, na základě nákladů skutečně vynaložených společností Trenitalia a výše použitého kapitálu a iii) zpětné získání částek, které byly uhrazeny navíc, v podobě snížení vyrovnávací platby za následující rok.

([158]) Rozsudek ze dne 15. června 2000, Mauro Alzetta a další, spojené věci T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 až T-607/97, T-1/98, T-3/98 až T-6/98 a T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, bod 80.

([159]) Rozsudek ze dne 15. června 2000, Mauro Alzetta a další, spojené věci T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 až T-607/97, T-1/98, T-3/98 až T-6/98 a T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, body 141 až 147; rozsudek ze dne 24. července 2003, Altmark Trans a Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, bod 82.

([160]) Sdělení Komise o pojmu státní podpora uvedeném v čl. 107 odst. 1 Smlouvy o fungování Evropské unie (C/2016/2946) (Úř. věst. C 262, 19.7.2016, s. 1, bod 188).

(250) Komise konstatuje, že v době podpisu první smlouvy ([161]) byl trh železniční nákladní dopravy z větší části ([162]) uzavřen hospodářské soutěži na vnitrostátní úrovni i na úrovni Unie. V Itálii měla společnost Trenitalia monopolní postavení na trhu železniční nákladní dopravy a nekonkurovala podnikům z jiných členských států, které poskytovaly služby na příslušných vnitrostátních trzích. ([163]) Tento monopol rovněž vylučoval hospodářskou soutěž na trhu, neboť ke dni 18. října 2002 žádné vnitrostátní předpisy ani předpisy Unie (viz 23. bod odůvodnění) nevyžadovaly, aby členské státy vypisovaly nabídkové řízení na smlouvy o veřejných službách, pokud jde o poskytování služeb v oblasti železniční nákladní dopravy. Komise konstatuje, že před liberalizací vnitrostátního trhu železniční nákladní dopravy dne 22. října 2003 (viz 25. bod odůvodnění) měla skupina FS právní monopol na provozování železniční sítě spravované státem. ([164])

(251) Pokud jde o hospodářskou soutěž ve vztahu k jiným službám, Komise se domnívá, že ačkoli poskytovatelé služeb v oblasti železniční nákladní dopravy obecně konkurují poskytovatelům služeb v oblasti silniční dopravy, plná nahraditelnost neexistuje. Každý druh nákladní dopravy má různé vlastnosti, pokud jde o ceny a strukturu nákladů, časovou a geografickou dostupnost. Navíc určité požadavky související s druhem přepravovaného zboží (například bezpečnostní požadavky týkající se nebezpečného zboží, objem/množství, hmotnost zboží nebo zeměpisná poloha) může splnit pouze železniční nákladní doprava, která je pro některé zákazníky jedinou alternativou. ([165])

(252) Pokud jde o možné křížové subvencování, Komise se s ohledem na vysvětlení Itálie (viz 121. bod odůvodnění) domnívá, že ke křížovému subvencování mezi různými činnostmi společnosti Trenitalia nedošlo. Přestože dceřiné společnosti skupiny FS působily i na liberalizovaných trzích (viz 121. bod odůvodnění), měla společnost Trenitalia samostatný účetní systém oddělený od účetního systému ostatních společností skupiny FS a vedla také oddělené účetnictví pro každou ze svých různých činností.

(253) V této souvislosti Komise dospěla k závěru, že v době podpisu první smlouvy (18. října 2002) nepředstavovala vyrovnávací platba, která měla být vyplacena podle této smlouvy, státní podporu, jelikož nemohla narušit nebo hrozit narušením hospodářské soutěže. Na této úvaze nic nemění skutečnost, že v době podpisu první smlouvy již byl trh pro služby kombinované mezinárodní nákladní dopravy otevřen hospodářské soutěži. Na jedné straně, jak je vysvětleno v 56. bodě odůvodnění, se první smlouva na tento druh služeb nevztahovala, jelikož a) závazky veřejné služby v oblasti kombinované pozemní nákladní železniční dopravy se týkaly pouze vnitrostátní dopravy a b) služby intermodální dopravy na trase Lyon–Torino nebyly považovány za služby kombinované dopravy. ([166]) Na druhou stranu existence samostatného účetního systému pro každou z činností společnosti Trenitalia bránila převedení případné výhody, kterou společnost Trenitalia získala na základě první smlouvy, ve prospěch činností prováděných na tomto volném trhu.

(254) Aby však Komise mohla dospět k závěru o existenci podpory po celou dobu platnosti první smlouvy, musí zvážit vývoj vnitřního trhu v období od 1. ledna 2000 do 31. prosince 2003. Vyrovnávací platba vyplacená na základě první smlouvy ve skutečnosti nepředstavuje podporu, pouze pokud se týká činností, které nebyly liberalizovány.

([161]) První smlouva byla podepsána dne 18. října 2002 a nabyla účinnosti dne 1. ledna 2000.

([162]) Jediným trhem, který již byl otevřen hospodářské soutěži na úrovni Unie, byl trh kombinované mezinárodní nákladní dopravy (viz 23. bod odůvodnění).

([163]) Mezinárodní hospodářské soutěži na trhu železniční nákladní dopravy *de facto* bránila také rozdílnost stávajících vnitrostátních režimů, která představovala významnou překážku vstupu na trh. Například železniční podniky, které chtěly získat přístup k infrastruktuře jiného členského státu, musely mít schválena svá kolejová vozidla vnitrostátním certifikačním orgánem, musely získat osvědčení o bezpečnosti vydané příslušným vnitrostátním orgánem a strojvedoucí museli mít osvědčení pro síť, v rámci které byla železniční doprava provozována.

([164]) Zejména článek 1 zákona č. 210/1985 stanovil, že *„subjekt „Ferrovie dello Stato" zajišťuje nákladově efektivním a účinným způsobem a v souladu s právem Společenství: a) provozování tratí železniční sítě, které již spravuje „azienda autonoma Ferrovie dello Stato"* (což je veřejný subjekt, který je předchůdcem skupiny FS)*) a provozování tratí železniční sítě, které bude spravovat stát; b) provozování trajektové dopravy mezi železničními terminály* […]".

([165]) V případech spojení podniků již Komise dospěla k závěru, že železniční nákladní doprava představuje samostatný výrobkový trh, viz věc COMP/M.5855 – DB/Arriva, 11. srpna 2010, 144. až 145. bod odůvodnění.

([166]) Tyto služby nebyly kvalifikovány jako služby kombinované dopravy, jelikož část cesty uskutečňovaná silniční dopravou neměla žádné omezení týkající se délky a mohla být delší než část cesty uskutečněné po železnici (viz poznámka pod čarou [57]). Podle článku 1 směrnice Rady 92/106/EHS ze dne 7. prosince 1992 o zavedení společných pravidel pro určité druhy kombinované přepravy zboží mezi členskými státy (Úř. věst. L 368, 17.12.1992, s. 38) je pro vymezení kombinované přepravy nutné, aby byl počáteční a/nebo konečný úsek cesty realizovaný po silnici přísně omezen (viz poznámka pod čarou [11]).

(255) Ve věci Alzetta soudy Unie jasně uvedly, že „liberalizace je předpokladem použitelnosti ustanovení Smlouvy o státní podpoře v některých specifických odvětvích, jako je odvětví dopravy, které bylo původně uzavřeno pro hospodářskou soutěž“. ([167]) V tomto ohledu je však třeba rozlišovat mezi liberalizací, k níž dochází v důsledku vývoje vnitřního trhu, a liberalizací předepsanou právem Unie. V souladu s čl. 1 písm. b) bodem v) nařízení Rady (EU) 2015/1589 („procesní nařízení“) ([168]) je existující podporou podpora, u níž lze prokázat, že „v době, kdy začala být uskutečňována, nevytvářela podporu a poté se stala podporou následkem vývoje společného trhu bez toho, že by byla členským státem pozměněna. Pokud se některá opatření stanou podporou následkem liberalizace činností právem Unie, taková opatření nebudou považována za existující podporu po datu stanoveném pro liberalizaci.“

(256) Komise uvádí následující:

— Na úrovni Unie byl od 15. března 2003 liberalizován přístup k mezinárodní železniční nákladní dopravě v rámci sítě TERFN. Vyrovnávací platba vyplacená podle první smlouvy za tento druh služeb tudíž nepředstavovala do 14. března 2003 (včetně) státní podporu a od 15. března 2003 by se jednalo o novou podporu (jelikož liberalizace těchto služeb byla provedena podle práva Unie), pokud by byly splněny zbývající kumulativní podmínky uvedené v čl. 107 odst. 1. Jedná se zejména o vyrovnávací platbu za: a) služby mezinárodní železniční nákladní dopravy mezi italským přístavem Terst a Maďarskem a b) služby mezinárodní železniční nákladní dopravy přes přístav Trieste Marittima.

— Na vnitrostátní úrovni byl přístup k vnitrostátní železniční nákladní dopravě liberalizován od 22. října 2003, tj. před liberalizací této činnosti na úrovni Unie, k níž došlo od 1. ledna 2007. Vyrovnávací platba vyplacená podle první smlouvy za tento druh služeb tudíž nepředstavovala do 21. října 2003 (včetně) státní podporu a od 22. října 2003 by se jednalo o existující podporu (v důsledku vývoje vnitřního trhu), pokud by byly splněny zbývající podmínky uvedené v čl. 107 odst. 1. Jedná se o všechny závazky uvedené v první smlouvě týkající se služeb železniční nákladní dopravy mezi pevninou a Sardinií/Sicílií, služeb železniční nákladní dopravy na vzdálenosti větší než 1 000 km a služeb kombinované pozemní železniční nákladní dopravy.

— Závazek týkající se železniční přepravy uhlí a oceli v rámci Evropského společenství uhlí a oceli přestal platit k 1. květnu 2002 a závazek týkající se služby intermodální dopravy na trase Lyon–Turín platil do 31. prosince 2001. Vzhledem k tomu, že tyto závazky zanikly před liberalizací mezinárodní železniční nákladní dopravy v Unii (s účinností od 1. ledna 2006), příslušná vyrovnávací platba vyplacená společnosti Trenitalia nemohla narušit hospodářskou soutěž ani ovlivnit obchod uvnitř Unie, a proto nepředstavovala státní podporu.

(257) Z výše uvedených důvodů se Komise domnívá, že vyrovnávací platba vyplacená podle první smlouvy před 15. březnem 2003 za služby mezinárodní železniční nákladní dopravy ([169]) a před 22. říjnem 2003 za služby vnitrostátní železniční nákladní dopravy ([170]) nepředstavovala podporu, jelikož nemohla ovlivnit obchod a narušit hospodářskou soutěž.

([167]) Rozsudek ze dne 15. června 2000, Mauro Alzetta a další, spojené věci T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 až T-607/97, T-1/98, T-3/98 až T-6/98 a T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, bod 144, potvrzený rozsudkem Soudního dvora ze dne 29. dubna 2004, C-298/00 P, Itálie v. Komise, ECLI:EU:C:2004:240.

([168]) Nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 248, 24.9.2015, s. 9), které od 14. října 2015 nahrazuje procesní nařízení.

([169]) Zejména mezinárodní železniční nákladní doprava v rámci sítě TERFN (tj. mezinárodní železniční nákladní doprava mezi italským přístavem Terst a Maďarskem a mezinárodní železniční nákladní doprava přes přístav Trieste Marittima) a ostatní mezinárodní železniční nákladní doprava, kterou společnost Trenitalia přestala poskytovat před 15. březnem 2003 (tj. železniční přeprava uhlí a oceli v rámci Evropského společenství uhlí a oceli a služby intermodální dopravy na trase Lyon–Turín).

([170]) Jedná se o všechny závazky uvedené v první smlouvě týkající se železniční nákladní dopravy mezi pevninou a Sardinií/Sicílií, železniční nákladní dopravy na vzdálenosti větší než 1 000 km a kombinované služby pozemní železniční nákladní dopravy.

(258) Naopak vyrovnávací platba vyplacená podle první smlouvy od 15. března 2003 za služby mezinárodní železniční nákladní dopravy mezi italským přístavem Terst a Maďarskem a služby mezinárodní železniční nákladní dopravy přes přístav Trieste Marittima mohla ovlivnit obchod a narušit hospodářskou soutěž, a tudíž se považuje za podporu v období od 15. března 2003 do 31. prosince 2003, pokud jsou splněna i ostatní kumulativní kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 SFEU (viz 264. až 286. bod odůvodnění). V rozporu s tvrzením Itálie (120. bod odůvodnění) je skutečnost, že Maďarsko v té době nebylo členským státem, irelevantní, jelikož vyplacená vyrovnávací platba měla nebo mohla mít vliv na poskytování služeb železniční nákladní dopravy podniky v Unii na uvedené mezinárodní trase. Navíc údajná „okrajovost" těchto závazků veřejné služby v poměru k celkovým závazkům veřejné služby uloženým v rámci první smlouvy (viz 120. bod odůvodnění) není pro účely posouzení podpory relevantní, jelikož podpora může ovlivnit obchod mezi členskými státy bez ohledu na výši poskytnuté vyrovnávací platby nebo objem dotčené činnosti. Definice státní podpory nevyžaduje, aby bylo narušení hospodářské soutěže nebo ovlivnění obchodu významné nebo podstatné. Skutečnost, že tyto závazky veřejné služby byly omezené v porovnání s celkovým objemem závazků veřejné služby uložených společnosti Trenitalia v rámci první smlouvy, nemůže sama o sobě vyloučit narušení hospodářské soutěže nebo vliv na obchod nebo jejich možnost. Aby se podpora považovala za podporu narušující hospodářskou soutěž, zpravidla postačuje, aby podpora poskytovala příjemci výhodu tím, že ho osvobodí od nákladů, které by jinak musel vynaložit v rámci běžných činností. ([171])

(259) Navíc když určitý členský stát poskytne určitému podniku veřejnou dotaci na poskytování dopravních služeb, může zůstat nabídka uvedených služeb, ať se jedná o služby omezené, nebo zásadní, kvůli dotaci zachována nebo se zvýšit, což má za následek, že podniky usazené v jiných členských státech mají menší možnost nabízet dopravní služby no trhu v tomto členském státě. V daném případě by zachování přítomnosti společnosti Trenitalia (historického dominantního provozovatele) vyplácením dotací mohlo odradit nové provozovatele od vstupu na nový trh, zejména v situaci, kdy by si tito noví provozovatelé museli vybudovat postavení na trhu poté, co se mezinárodní nákladní doprava v rámci sítě TERFN otevře hospodářské soutěži. Stejně tak skutečnost, že vyrovnávací platba nepostačovala k pokrytí provozní z ztráty, kterou společnost Trenitalia vykázala v souvislosti s poskytováním služeb na základě první smlouvy, nevylučuje možný dopad na obchod a narušení hospodářské soutěže. Vyrovnávací platba, ať už jakkoli minimální, umožnila společnosti Trenitalia zachovat nebo rozšířit své činnosti na trhu, čímž omezila možnost konkurentů poskytovat služby železniční nákladní dopravy na tomto trhu.

(260) Pokud jde o vyrovnávací platbu poskytnutou na základě první smlouvy ode dne 22. října 2003 v oblasti vnitrostátní železniční nákladní dopravy, ([172]) tato vyrovnávací platba se považuje za podporu v období od 22. října 2003 do 31. prosince 2003, pokud jsou splněna i ostatní kumulativní kritéria stanovená v čl. 107 odst. 1 SFEU (viz 264. až 286. bod odůvodnění).

Tabulka 5

První smlouva: Narušení hospodářské soutěže a ovlivnění obchodu uvnitř Unie

Vyrovnávací platba za období	1. 1. 2000 – 14. 3. 2003	15. 3. 2003 – 21. 10. 2003	22. 10. 2003 – 31. 12. 2003
Mezinárodní železniční nákladní doprava v rámci sítě TERFN	Opatření nepředstavuje podporu	Možné narušení	Možné narušení
Vnitrostátní železniční nákladní doprava	Opatření nepředstavuje podporu	Opatření nepředstavuje podporu	Možné narušení

([171]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 3. března 2005, Heiser, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, bod 55.

([172]) Jedná se o všechny závazky uvedené v první smlouvě týkající se služeb železniční nákladní dopravy mezi pevninou a Sardinií/Sicílií, služeb železniční nákladní dopravy na vzdálenosti větší než 1 000 km a služeb kombinované pozemní železniční nákladní dopravy.

(261) Pokud jde o první smlouvu, Komise bude posuzovat výlučně vyplacenou vyrovnávací platbu, která mohla narušit hospodářskou soutěž a ovlivnit obchod uvnitř Unie. Jakýkoli odkaz na první smlouvu se tudíž bude týkat pouze vyrovnávací platby za: i) služby mezinárodní železniční nákladní dopravy mezi italským přístavem Terst a Maďarskem v období od 15. března 2003 do 31. prosince 2003; ii) služby mezinárodní železniční nákladní dopravy přes přístav Trieste Marittima v období od 15. března 2003 do 31. prosince 2003 a iii) služby vnitrostátní železniční nákladní dopravy v období od 22. října 2003 do 31. prosince 2003.

(262) Pokud jde o druhou smlouvu a třetí smlouvu (podepsané dne 27. března 2007, resp. 3. prosince 2012), Komise konstatuje, že byly uzavřeny po úplné liberalizaci trhu železniční nákladní dopravy na úrovni Unie (1. ledna 2007). Je nesporné, že společnost Trenitalia v té době soutěžila na vnitrostátní úrovni a na úrovni Unie s ostatními železničními podniky na trhu železniční nákladní dopravy. V rozporu s tvrzením Itálie (153. bod odůvodnění a 187. až 189. bod odůvodnění) tedy vyrovnávací platba obdržená na základě druhé a třetí smlouvy mohla narušit hospodářskou soutěž na tomto trhu bez ohledu na omezený objem služeb nebo výši příslušných náhrad a na skutečnost, že společnost Trenitalia vedla pro své činnosti oddělený účetní systém.

(263) Kromě toho, jelikož podniky z jiných členských států provozovaly ([173]) nebo mohly provozovat služby železniční nákladní dopravy na italském trhu, vyrovnávací platby za závazek veřejné služby, které společnost Trenitalia obdržela na základě druhé a třetí smlouvy, ovlivnily rovněž obchod uvnitř Unie. V rozporu s tvrzením Itálie (225. bod odůvodnění) je pro účely kvalifikace vnitrostátního opatření jako státní podpory nutné pouze zkoumat, zda tato podpora může ovlivnit takový obchod a narušit hospodářskou soutěž, a nikoli to, zda došlo ke skutečnému ovlivnění obchodu mezi členskými státy a skutečnému narušení hospodářské soutěže. Skutečnost, že konkurenti společnosti Trenitalia v té době zaznamenali rostoucí objem dopravy a rozšíření činnosti na mezinárodních trasách, proto nepostačuje k závěru, že druhá a třetí smlouva nepředstavovaly státní podporu. Naopak, toto rozšíření činnosti mohlo být ještě významnější, pokud by neexistovala druhá a třetí smlouva.

8.1.2 *Státní prostředky a přičitatelnost státu*

(264) Vyrovnávací platby poskytnuté společnosti Trenitalia na základě první, druhé a třetí smlouvy byly financovány přímo ze státního rozpočtu (viz 129., 145. a 170. bod odůvodnění). Tyto smlouvy byly navíc zadány příslušnými ministerstvy a každá z těchto smluv stanovila, že stát bude společnosti Trenitalia vyplácet vyrovnávací platby za poskytování služeb veřejné služby vykonávaných na základě těchto smluv (viz 59., 71., 72. a 99. bod odůvodnění). Opatření jsou proto přímo přičitatelná státu.

8.1.3 *Hospodářské zvýhodnění*

(265) Vyrovnávací platby za závazky veřejné služby poskytnuté podniku nepředstavují hospodářskou výhodu, pokud jsou splněny čtyři kumulativní podmínky stanovené v rozsudku Altmark. Jedná se o tyto podmínky:

— Zaprvé podnik-příjemce musí být skutečně pověřen plněním povinností veřejné služby a tyto povinnosti musí být jasně definovány.

— Zadruhé, parametry, na jejichž základě je vyrovnání vypočteno, musí být předem stanoveny objektivním a transparentním způsobem.

— Zatřetí vyrovnání nepřesahuje meze toho, co je nezbytné k pokrytí všech nebo části nákladů vynaložených při plnění závazků veřejné služby s přihlédnutím k příslušným příjmům a přiměřenému zisku.

([173]) Viz například poznámka pod čarou [109] (DB Schenker).

— Začtvrté, není-li výběr podniku, který má být pověřen plněním povinností veřejné služby, v konkrétním případě učiněn v rámci řízení o zadání veřejné zakázky umožňujícího vybrat zájemce schopného poskytovat tyto služby za nejmenších nákladů pro územně správní celek, musí být úroveň nutného vyrovnání určena na základě analýzy nákladů, které by průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený dopravními prostředky k tomu, aby mohl uspokojit požadavky veřejné služby, vynaložil při plnění těchto povinností se zohledněním příjmů, které se k nim vztahují, jakož i zisku, který je přiměřený k plnění těchto povinností.

(266) Kvůli kumulativní povaze čtyř kritérií uvedených v rozsudku Altmark se v případě, není-li některé z těchto kritérií splněno, má za to, že vyrovnávací platba představuje výhodu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

(267) V tomto případě se Komise domnívá, že čtvrté kritérium uvedené v rozsudku Altmark není splněno u všech tří smluv o veřejných službách, což je v rozporu s tvrzením italských orgánů.

(268) Na jedné straně osoba oprávněná ze tří smluv o veřejných službách nebyla vybrána na základě postupu zadávání veřejných zakázek, který by umožnil výběr zájemce schopného poskytovat tyto služby za nejmenších nákladů pro územně správní celek. ([174]) Na druhou stranu argumenty Itálie, že výše vyrovnávací platby podle tří smluv o veřejných službách vycházela z nákladů efektivního průměrného podniku, nejsou podloženy důkazy, které by prokazovaly splnění čtvrtého kritéria stanoveného v rozsudku Altmark.

(269) Pokud jde o první a druhou smlouvu, Itálie tvrdí, aniž by předložila jakýkoli důkaz na podporu svého tvrzení, že společnost Trenitalia byla správně řízeným podnikem, který byl schopen prokázat úroveň nákladů, jež byla v souladu s náklady konkurentů, a poskytovat služby za hospodářských podmínek, které byly v podstatě tytéž jako podmínky, které by vyplývaly ze soutěžního řízení (132. a 152. bod odůvodnění).

(270) Itálie předložila podobné argumenty týkající se třetí smlouvy. Na podporu těchto argumentů Itálie předložila dvě studie společnosti PWC ze dne 9. října 2012 a 22. října 2014 (viz 175. a 243. bod odůvodnění), které údajně prokazují, že průměrné provozní náklady společnosti Trenitalia na vlakový kilometr jsou v souladu s náklady podniků v Unii podobné velikosti, které poskytují podobné služby a jsou přiměřeně vybaveny dopravními prostředky (viz 180. až 186. bod odůvodnění). Skupina FS poskytla studii z července 2014, která pouze shrnuje některé připomínky k přístupu, který Komise uplatnila v rozhodnutí o zahájení řízení, pokud jde o posouzení čtvrtého kritéria uvedeného v rozsudku Altmark (viz 217. bod odůvodnění).

(271) Komise podotýká, že v případě, že služba obecného hospodářského zájmu není zadána prostřednictvím zadávacího řízení a pro určitou službu neexistuje obecně přijímaná tržní odměna, vyžaduje čtvrté kritérium uvedené v rozsudku Altmark v prvé řadě určení průměrného podniku, správně řízeného a přiměřeně vybaveného dopravními prostředky. ([175])

(272) Určení *„průměrného podniku, správně řízeného a přiměřeně vybaveného dopravními prostředky“* umožňuje vypočítat výši vyrovnávací platby nutné k plnění svěřené veřejné služby tak, aby se nepoužily vysoké náklady neefektivního podniku.

([174]) Sdělení Komise o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu (Úř. věst. C8, 11.01.2012, s. 4), bod 65.

([175]) Nelze odkazovat na náklady podniku, který má monopolní postavení nebo dostává vyrovnávací platbu za závazek veřejné služby za podmínek, které nejsou v souladu s právem Unie, neboť v obou případech může být úroveň nákladů vyšší, než je běžné, viz bod 74 sdělení Komise o použití pravidel Evropské unie v oblasti státní podpory na vyrovnávací platbu udělenou za poskytování služeb obecného hospodářského zájmu (dále jen „sdělení o SOHZ“) (Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 4).

(273) Soudní dvůr objasnil, že „jeden z přístupů, které mohou být použity za účelem posouzení, zda je tato čtvrtá podmínka splněna, může spočívat ve výpočtu kompenzace, která má být poskytnuta podniku, s nímž byla uzavřena smlouva o veřejných službách, na základě průměrných nákladů vynaložených podniky poskytujícími již několik let na trhu otevřeném hospodářské soutěži službu srovnatelnou s veřejnou službou dotčenou v původním řízení ve všech ohledech, příjmů z plnění závazků veřejné služby, které uvedené podniky obdrží, a případně zisku dosaženého těmito podniky z této služby“. ([176])

(274) V tomto ohledu Komise v prvé řadě konstatuje, že přístup uvedený v 273. bodě odůvodnění není v tomto případě relevantní, jelikož vyrovnávací platba poskytnutá společnosti Trenitalia nemohla být vypočtena na základě průměru nákladů vynaložených podniky, které po několik let poskytovaly na volném trhu služby srovnatelné s dotčenými veřejnými službami.

(275) Zadruhé, pokud jde o opatření, která jsou předmětem šetření, Komise konstatuje, že z dostupných důkazů vyplývá, že Itálie stanovila náklady společnosti Trenitalia v rámci smluv o veřejných službách pouze na základě minulých nebo předpokládaných výkonů společnosti Trenitalia. V případě první smlouvy byla vyrovnávací platba, kterou obdržela společnost Trenitalia, založena na nákladech, které společnost Trenitalia skutečně vynaložila v letech 2000 a 2001 na plnění závazků veřejné služby uložených první smlouvou, a na skutečných nákladech, které společnosti Trenitalia vznikly v roce 2001 v letech 2002 a 2003 (58. a 59. bod odůvodnění). Pokud jde o druhou smlouvu, vyrovnávací platba, kterou obdržela společnost Trenitalia, byla založena na nákladech, které společnost Trenitalia vynaložila v roce 2004 na plnění závazků veřejné služby uložených v rámci druhé smlouvy (223. bod odůvodnění). Jak je uvedeno v 99. bodě odůvodnění, výše vyrovnávací platby v rámci třetí smlouvy byla stanovena na základě předem vypracovaného hospodářského a finančního plánu společnosti Trenitalia, tj. pouze na základě předpokládaných nákladů společnosti Trenitalia na plnění závazků veřejné služby podle třetí smlouvy.

(276) Pokud jde o argument Itálie, že společnost Trenitalia je správně řízeným podnikem (viz 174. bod odůvodnění), Komise připomíná, že čtvrté kritérium uvedené v rozsudku Altmark nemá za cíl prokázat, že je příjemce *samotný* „správně řízen“ a je schopen vykazovat úroveň nákladů, která je v souladu s náklady konkurentů, nebo poskytovat služby za hospodářských podmínek, které jsou v podstatě tytéž jako podmínky, které by vyplývaly ze soutěžního řízení. ([177]) Navíc pokud jde o otázku, zda mohou být zohledněny historické náklady na služby poskytované na základě předchozí zakázky, ve věci SAD Trasporto Locale SpA Soudní dvůr objasnil, že *„kritérium „průměrného podniku, správně řízeného a přiměřeně vybaveného nezbytnými prostředky“ samo o sobě nevylučuje výpočet založený na předchozích nákladech na službu poskytovanou končícím provozovatelem nebo na předchozí zadání zakázky, pokud lze končícího provozovatele s ohledem na metody účetní a finanční analýzy obvykle používané za tímto účelem považovat za průměrný a správně řízený podnik*“. ([178])

(277) Komise se domnívá, že údaje poskytnuté Itálií neumožňují učinit závěr, že struktura nákladů společnosti Trenitalia odpovídá struktuře nákladů průměrného a správně řízeného podniku.

(278) Zaprvé, tyto tři smlouvy o veřejných službách byly uzavřeny bez jakékoli podpůrné studie, která by prokázala, že společnost Trenitalia lze s ohledem na metody účetnictví a finanční analýzy, které se k tomuto účelu obvykle používají, považovat za průměrný a správně řízený podnik.

([176]) Rozsudek ze dne 19. října 2023, Sad Trasporto Locale SpA, C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, bod 39. Tento přístup však podléhá dvěma kumulativním podmínkám. Zaprvé, *„počet podniků působících na trhu a braných v potaz je dostatečně významný, takže vzhledem k tomu, že konkrétní situace určitého podniku by neměla vést k tomu, aby mu byl dán nepřiměřený význam, lze takový průměr považovat za statisticky spolehlivý, a tudíž reprezentativní, pokud jde o standard stanovený čtvrtou podmínkou rozsudku ze dne 24. července 2003, Altmark Trans a Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415)*“. Za druhé, *„pro účely takového výpočtu mohou být zohledněny pouze podniky, které jsou schopny okamžitě plnit dotčené závazky veřejné služby, a které tedy mohou být považovány za podniky disponující nezbytnými prostředky k tomu, aby mohly splnit požadavky veřejné služby“* (body 40 a 41).

([177]) V rozsudku ze dne 24. září 2015, TV2/Dánsko/Komise, Tribunál rozhodl, že: *„Soudní dvůr nijak nenaznačil, že v případě, kdy příjemce vyrovnávací platby není vybrán na základě řízení o veřejné zakázce, postačí za účelem splnění tohoto kritéria prokázat, že příjemce je podnikem „správně řízeným a přiměřeně vybaveným““* (viz rozsudek ze dne 24. září 2015, TV2/Dánsko/Komise, T-674/11, ECLI:EU:T:2015:684, bod 131).

([178]) Rozsudek ze dne 19. října 2023, Sad Trasporto Locale SpA, C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, bod 44.

(279) Pokud jde o třetí smlouvu, Komise rovněž konstatuje, že studie PWC 1 a studie PWC 2 neprokazují, že výše vyrovnávací platby podle třetí smlouvy byla stanovena na základě analýzy nákladů, které by průměrný podnik, správně řízený a přiměřeně vybavený dopravními prostředky vynaložil na plnění závazků veřejné služby. Tyto studie identifikují tři společnosti (ÖBB, DB, SNCF) ze šesti, které byly považovány za vhodné pro zařazení do vzorku podniků, které jsou dostatečné velké, aby je bylo možné srovnat se společností Trenitalia, jejichž náklady byly považovány za srovnatelné s náklady společnosti Trenitalia (180. a 217. bod odůvodnění), ale nevysvětlují, proč by společnost Trenitalia nebo tyto společnosti mohly být považovány za průměrné a správně řízené podniky. Celkově studie PWC 1 a PWC 2 poskytly pouze srovnání celkových průměrných provozních nákladů na vlakový kilometr vynaložených společností Trenitalia a jinými podniky v Unii, které mají podobnou velikost a poskytují podobné služby (viz 175. bod odůvodnění). To, že jsou tyto podniky podobně velké jako společnost Trenitalia, však nevypovídá nic o tom, zda se jedná o průměrné a správně řízené podniky. Pokud jde o podobnost služeb, obě studie PWC (studie PWC 1 a studie PWC 2) posuzovaly pouze celkové průměrné náklady na poskytování služeb železniční nákladní dopravy, aniž by stanovily, zda jsou tyto služby podobné službám v rámci závazků veřejné služby uložených společnosti Trenitalia.

(280) Čtvrté kritérium uvedené v rozsudku Altmark navíc vyžaduje analýzu nákladů podniku, který je dostatečně vybaven zdroji potřebnými k plnění závazků veřejné služby. Pokud jde o třetí smlouvu, dvě studie PWC (studie PWC 1 a studie PWC 2) neprokazují, že podniky, které byly zařazeny do vzorku, byly přiměřeně vybaveny prostředky k plnění závazků veřejné služby uložených třetí smlouvou. Jak Itálie sama uznala (viz 182. a 183. bod odůvodnění), italská železniční síť vykazovala značný počet specifických vlastností, u nichž bylo nutné ověřit, zda podniky zařazené do vzorku byly přiměřeně vybaveny k plnění požadavků závazků veřejné služby určených ve třetí smlouvě s ohledem na tyto vlastnosti. V tomto případě to bylo ještě více zapotřebí vzhledem k tomu, že tyto specifické vlastnosti představují jeden z důvodů pro uzavření třetí smlouvy (viz 162. a 186. bod odůvodnění). Toto prokázání se proto nemůže omezit na stanovení průměrné kapacity přepravy zboží podniků v Unii (viz 176. bod odůvodnění), aniž by se zohlednily tyto specifické vlastnosti. Obě studie PWC (studie PWC 1 a studie PWC 2) navíc neobsahují prvky, které by Komisi umožnily určit, zda byly podniky v Unii, které jsou zařazeny do vzorku, přiměřeně vybaveny kolejovými vozidly potřebnými k plnění závazků podle třetí smlouvy. Tyto studie PWC pouze uvedly celkovou výkonnost kolejových vozidel v jednotlivých podnicích (viz 177. bod odůvodnění), používaných jak pro osobní, tak pro nákladní dopravu, aniž by poskytly informace o vhodnosti těchto kolejových vozidel k plnění závazků veřejné služby uložených třetí smlouvou.

(281) Kromě toho Komise uvedla, že obě studie PWC (studie PWC 1 a studie PWC 2) nepředkládají odpovídající analýzu nákladů, které by těmto podnikům vznikly při plnění závazků veřejné služby uložených Itálií. Tyto studie zohledňovaly celý zeměpisný ([179]) a věcný ([180]) rozsah činností poskytovaných šesti železničními podniky, které byly zařazeny do vzorku (z nichž pouze tři železniční podniky, ÖBB, DB a SNCF, měly náklady srovnatelné s náklady společnosti Trenitalia), a nikoli pouze činnosti, na které se vztahuje třetí smlouva, jak požaduje čtvrté kritérium uvedené v rozsudku Altmark. Vzhledem k agregované povaze těchto údajů nebylo možné vyčlenit náklady, které by bylo možné přiřadit ke každému konkrétnímu druhu činnosti, jež by účinný a nákladově efektivní podnik působící v odvětví železniční nákladní dopravy vynaložil na plnění závazků veřejné služby, na něž se vztahuje třetí smlouva. ([181]) Kromě toho, v rozporu s tvrzením skupiny FS, že analýza nákladové efektivnosti musí být provedena na úrovni společnosti poskytující službu (viz 217. bod odůvodnění), Komise uvádí, že náklady, k nimž se má přihlížet pro účely této analýzy, jsou pouze přímé náklady nutné k plnění závazku veřejné služby a přiměřený příspěvek k nepřímým nákladům, které jsou společné jak činnostem, na něž se vztahuje závazek veřejné služby, tak jiným činnostem. ([182]) Studie navíc porovnávaly pouze celkové provozní náklady na vlakový kilometr (viz 179. bod odůvodnění) a neuváděly nic o úrovni účinnosti jako takové, a tedy ani o samotných nákladech. Komise podotýká, že toto srovnání není průkazné, protože, jak uvedla také Itálie (181. a 182. bod odůvodnění), náklady na vlakový kilometr při poskytování služeb, na které se vztahuje třetí smlouva, a výše příjmů ve velké míře závisely na specifických vlastnostech služeb železniční nákladní dopravy v jižní Itálii.

([179]) Studie PWC neurčily konkrétní rozsah, ale poskytly údaje o obecném pokrytí francouzského území společností SNCF, rakouského území společností ÖBB a německého území společností DB Schenker.

([180]) Studie PWC stanovila průměrné provozní náklady na vlakový kilometr na základě celkové činnosti podniků, tj. přepravy cestujících a zboží.

([181]) Viz například rozsudek ze dne 12. července 2019, Syndicat Transport Ile de France (STIF-IDF), T-738/17, ECLI:EU:T:2019:526, bod 64.

([182]) Viz bod 74 sdělení o SOHZ.

(282) Závěrem Komise konstatuje, že Itálie neprokázala, že by společnost Trenitalia mohla být s ohledem na metody účetnictví a finanční analýzy, které se k tomuto účelu obvykle používají, považována za průměrný a správně řízený podnik, a že tedy výše vyrovnávací platby, kterou společnost Trenitalia obdržela za plnění závazků veřejné služby v rámci tří smluv o závazku veřejné služby, odpovídala vyrovnávací platbě, kterou by požadoval průměrný, správně řízený podnik za poskytování srovnatelných služeb, jako jsou závazky veřejné služby, na které se vztahují tyto smlouvy o závazku veřejné služby.

(283) Komise proto dospěla k závěru, že italské orgány neprokázaly splnění čtvrtého kritéria uvedeného v rozsudku Altmark. Vyrovnávací platby poskytnuté v rámci první, druhé a třetí smlouvy proto poskytly společnosti Trenitalia výhodu, kterou by za běžných tržních podmínek nezískala.

8.1.4 *Selektivita*

(284) Opatření je považováno za selektivní, pokud vytváří rozdíly mezi podniky, které jsou s ohledem na cíl opatření ve srovnatelné situaci, a proto může určité podniky zvýhodnit ve srovnání s jinými. V případě jednotlivých podpor se Soudní dvůr domnívá, že identifikace hospodářské výhody v zásadě umožňuje předpokládat její selektivitu. ([183])

(285) V tomto případě Itálie poskytla společnosti Trenitalia vyrovnávací platbu za závazek veřejné služby ve formě individuální podpory, která jí poskytla výhodu. Tato vyrovnávací platba byla poskytnuta na úkor jiných konkurentů provozujících nákladní dopravu, kteří se společností Trenitalia soutěžili nebo by s ní potenciálně mohli soutěžit v odvětví železniční nákladní dopravy. Vzhledem k tomu, že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby poskytovaná na základě první, druhé a třetí smlouvy mohla společnost Trenitalia zvýhodnit ve srovnání s jejími konkurenty, byla jako taková selektivní.

8.1.5 *Závěr o existenci podpory*

(286) Na základě výše uvedeného se Komise domnívá, že vyrovnávací platba za závazek veřejné služby uvedená v první smlouvě (za poskytování i) služeb mezinárodní železniční nákladní dopravy mezi italským přístavem Terst a Maďarskem, ii) služeb mezinárodní železniční nákladní dopravy přes přístav Trieste Marittima od 15. října 2003 a iii) služeb vnitrostátní železniční nákladní dopravy od 22. října 2003), ve druhé smlouvě a ve třetí smlouvě představuje státní podporu společnosti Trenitalia ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

8.2 **Hodnocení podpory jako existující nebo nové podpory**

(287) Itálie tvrdí, že vyrovnávací platba vyplacená podle první a druhé smlouvy představuje existující podporu, jelikož se týkala závazků, které se téměř zcela shodovaly s již existujícími závazky, které byly stanoveny v době, kdy trh železniční nákladní dopravy ještě nebyl liberalizován, a to ani na vnitrostátní úrovni, ani na úrovni Unie (120. a 154. bod odůvodnění). Podle Itálie byly tyto povinnosti zavedeny zejména ministerskou vyhláškou č. 1-T/1990, ([184]) zákonem č. 440/1989 ([185]) nebo předchozími smlouvami o veřejných službách. ([186])

([183]) Rozsudek ze dne 4. června 2015, C-15/14 P, Komise v. MOL, ECLI:EU:C:2015:362, body 59 a 60; rozsudek ze dne 28. září 2023, C-320/21P, Ryanair DAC v. Komise, ECLI:EU:C:2023:712, bod 104.

([184]) Pokud jde o tarifní závazky týkající se železniční nákladní dopravy mezi pevninou a Sardinií a mezinárodní železniční nákladní dopravy přes přístav Trieste Marittima.

([185]) Pokud jde o tarifní závazky týkající se mezinárodní železniční nákladní dopravy z přístavu Terst do Maďarska a zpět.

([186]) Pokud jde o tarifní závazky týkající se přepravy na vzdálenosti větší než 1 000 km.

(288) Pokud jde o první smlouvu (2000–2003), Komise se domnívá, že:

— vyrovnávací platba vyplacená mezi 22. říjnem 2003 a 31. prosincem 2003 za služby vnitrostátní nákladní železniční dopravy ([187]) se po liberalizaci trhu považuje za existující podporu podle čl. 1 písm. b) bodu v) procesního nařízení. V době, kdy byla vyrovnávací platba vyplacena, totiž nepředstavovala podporu, jelikož nemohla narušit ani nehrozilo, že by narušila hospodářskou soutěž. Následně (od 22. října 2003) se vyrovnávací platba za služby vnitrostátní nákladní dopravy stala existující podporou v důsledku vývoje vnitřního trhu (zejména liberalizace trhu na vnitrostátní úrovni) bez toho, že by byla Itálií pozměněna. O existující podpoře lze vydat pouze rozhodnutí, které ji shledá neslučitelnou do budoucna. Jelikož závazky veřejné služby uložené společnosti Trenitalia v oblasti poskytování služeb vnitrostátní nákladní železniční dopravy byly platné do 31. prosince 2003, není třeba, aby Komise v tomto rozhodnutí posuzovala jejich možnou slučitelnost.

— Vyrovnávací platbu vyplacenou mezi 15. březnem 2003 a 31. prosincem 2003 za služby mezinárodní železniční nákladní dopravy v rámci sítě TERFN ([188]) lze považovat za novou podporu, jelikož trh železniční nákladní dopravy byl od 15. března 2003 liberalizován na úrovni Unie.

(289) Pokud jde o druhou smlouvu (2004–2008), Komise poznamenává, že tato smlouva stanovila vyrovnávací platbu pokrývající plnění závazků veřejné služby uvedených v 65. až 67. a 70. bodě odůvodnění. Tyto závazky veřejné služby se týkaly jak služeb mezinárodní (v rámci sítě TERFN), tak služeb vnitrostátní železniční nákladní dopravy.

(290) Pokud jde o závazky veřejné služby týkající se služeb mezinárodní železniční nákladní dopravy (tj. služby mezinárodní železniční nákladní dopravy mezi italským přístavem Terst a Maďarskem a služby mezinárodní železniční nákladní dopravy přes přístav Trieste Marittima), jak je uvedeno v bodě odůvodnění –, vyrovnávací platba vyplacená společnosti Trenitalia za tyto služby se od 15. března 2003 považuje za novou podporu; považuje se tudíž za novou podporu podle druhé smlouvy.

(291) Pokud jde o závazky veřejné služby týkající se služeb vnitrostátních služeb železniční nákladní dopravy (tj. týkající se poskytování služeb železniční nákladní dopravy na Sardinii a Sicílii a z nich a dálkových spojů na vzdálenosti větší než 1 000 km), Komise konstatuje, že tyto služby byly liberalizovány na úrovni Unie od 1. ledna 2007. Itálie tvrdí, že podpora musí být považována za existující podporu podle čl. 1 písm. b) bodu v) procesního nařízení až do úplné liberalizace trhu železniční nákladní dopravy na úrovni Unie dne 1. ledna 2007. Komise nicméně podotýká, že celková výše vyrovnávací platby poskytnuté za tyto služby podle druhé smlouvy byla vyplacena po tomto datu, neboť k jejímu vyplacení došlo až po podpisu druhé smlouvy dne 27. března 2007 (viz 75. bod odůvodnění). Podpora podle druhé smlouvy je proto v celém rozsahu považována za novou podporu. ([189])

(292) V každém případě Komise konstatuje, že podpora podle druhé smlouvy nesplňuje podmínky stanovené v čl. 1 písm. b) bodu v) procesního nařízení, neboť Itálie – v rozporu se svým tvrzením (viz 154. bod odůvodnění) – podstatně pozměnila podporu původně poskytnutou podle první smlouvy. Komise v této souvislosti uvádí tyto skutečnosti:

— druhá smlouva změnila rozsah závazků veřejné služby uložených společnosti Trenitalia tím, že doplnila i) další závazky veřejné služby týkající se poskytování služeb nákladní železniční dopravy na Sardinii a Sicílii a z nich (67. bod odůvodnění) a ii) vedlejší závazky související s každým ze závazků veřejné služby uvedených v 66. bodě odůvodnění. Z oblasti působnosti druhé smlouvy rovněž vyňala některé závazky veřejné služby, které byly dříve uvedeny v první smlouvě (62. bod odůvodnění);

([187]) Jedná se o všechny závazky uvedené v první smlouvě týkající se železniční nákladní dopravy mezi pevninou a Sardinií/Sicílií, železniční nákladní dopravy na vzdálenosti větší než 1 000 km a kombinované služby pozemní železniční nákladní dopravy.

([188]) Jedná se o služby mezinárodní železniční nákladní dopravy mezi italským přístavem Terst a Maďarskem a služby mezinárodní železniční nákladní dopravy přes přístav Trieste Marittima.

([189]) Podle čl. 1 písm. b) bod v) procesního nařízení je jí „***podpora, která*** *se považuje za existující podporu, protože* ***v době, kdy začala být uskutečňována****, nevytvářela podporu a poté se stala podporou následkem vývoje společného trhu bez toho, že by byla členským státem pozměněna*“. Viz též rozsudek ze dne 15. června 2000, Mauro Alzetta a d další, spojené věci T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 až 607/97, T-1/98, T-3/98 až T-6/98 a T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, body 144 a 145; a rozsudek ze dne 24. března 2011, Freistaat Sachsen a Land Sachsen-Anhalt, spojené věci T-443/08 a T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, bod 190.

— druhá smlouva zavedla odlišný mechanismus vyrovnání, pokud jde o vyrovnávací platbu za služby železniční nákladní dopravy mezi pevninou a Sardinií/Sicílií (68. bod odůvodnění);

— druhá smlouva zavedla nové způsoby vyplácení podpory společnosti Trenitalia (71. bod odůvodnění), které v první smlouvě nebyly.

(293) Prvky popsané v 292. bodě odůvodnění ukazují, že změny zavedené druhou smlouvou nebyly čistě formální nebo administrativní povahy. Tyto změny podstatně změnily podporu poskytnutou Itálií podle první smlouvy. Podporu podle druhé smlouvy proto nelze považovat za existující podporu podle čl. 1 písm. b) bodu v) procesního nařízení.

(294) Pokud jde o třetí smlouvu, Komise konstatuje, že služby vnitrostátní a mezinárodní železniční nákladní dopravy byly na úrovni Unie liberalizovány od 1. ledna 2007 (23. bod odůvodnění), tj. před podpisem třetí smlouvy. Komise rovněž poznamenává, že rozsah třetí smlouvy se značně lišil od rozsahu první a druhé smlouvy: byly zrušeny všechny tarifní závazky a závazky služeb stanovené v předchozích smlouvách o veřejných službách byly nahrazeny komplexním závazkem služeb zahrnujícím železniční nákladní dopravu do jižní Itálie a z jižní Itálie (viz oddíl 3.2.3.1.1). Vyrovnávací platba poskytnutá podle třetí smlouvy je proto v celém rozsahu považována za novou podporu.

Tabulka 6

Závěr ohledně hodnocení státní podpory jako stávající nebo nové podpory

Opatření státní podpory	Posouzení státní podpory
První smlouva	**Opatření nepředstavuje podporu**: vyrovnávací platba za a) služby mezinárodní železniční nákladní dopravy před 15. březnem 2003; b) služby vnitrostátní železniční nákladní dopravy před 22. říjnem 2003. **Existující podpora**: vyrovnávací platba za služby vnitrostátní železniční nákladní dopravy od 22. října 2003. **Nová podpora**: vyrovnávací platba za služby mezinárodní železniční nákladní dopravy v rámci sítě TERFN od 15. března 2003.
Druhá smlouva	**Nová podpora**
Třetí smlouva	**Nová podpora**

8.3 Zákonnost podpory

(295) Podle čl. 108 odst. 3 SFEU musí členské státy Komisi informovat o svých záměrech poskytnout nebo upravit podpory a nesmí zamýšlená opatření provést, dokud Komise nepřijme konečné rozhodnutí, ledaže je dotyčná podpora vyňata z oznamovací povinnosti. Podle čl. 1 písm. f) procesního nařízení představuje každá nová podpora uskutečňovaná v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU protiprávní podporu.

(296) Itálie neoznámila Komisi žádné z těchto opatření. Komise proto přezkoumá, zda opatření, která lze považovat za novou podporu podle čl. 107 odst. 1 SFEU (viz 288. až 294. bod odůvodnění), byla vyňata z oznamovací povinnosti podle platných pravidel státní podpory. To vyžaduje v prvé řadě určit pravidla státní podpory, která se v daném případě na takové vynětí vztahují.

8.3.1 *Příslušný právní rámec*

(297) Jak je vysvětleno v 30. až 33. bodě odůvodnění, nařízení (EHS) č. 1191/69 stanovilo použitelná pravidla týkající se závazků vyplývajících z pojmu veřejné služby v železniční dopravě (osobní i nákladní). Nařízení (EHS) č. 1107/70 dále upravovalo poskytování podpory (na kterou se nevztahovalo nařízení (EHS) č. 1191/69) dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách. Obě nařízení byla zrušena nařízením (ES) č. 1370/2007, které vstoupilo v platnost dne 3. prosince 2009. Nicméně čl. 10 odst. 1 nařízení (ES) č. 1370/2007 stanovil, že nařízení (EHS) č. 1191/69 zůstává použitelné pro služby v nákladní dopravě po dobu tří let od vstupu nařízení (ES) č. 1370/2007 v platnost. Vzhledem k tomu, že se na služby železniční nákladní dopravy nevztahuje nařízení (ES) č. 1370/2007, měl by se pro posouzení slučitelnosti podpory poskytnuté na plnění závazků veřejné služby v oblasti železniční nákladní dopravy použít článek 93 SFEU. Tato opatření podpory se po 3. prosinci 2012 posuzují přímo podle článku 93 SFEU.

(298) V rozsudku Andersen, ([190]) který se týkal osobní dopravy, Soudní dvůr při rozhodování o časové působnosti nařízení (ES) č. 1370/2007 a nařízení (EHS) č. 1191/69 uvedl, že rozhodným datem pro stanovení právních předpisů použitelných pro posouzení slučitelnosti vyrovnávací platby poskytnuté na základě smlouvy o veřejné službě v odvětví pozemní dopravy je datum, kdy byla vyrovnávací platba vyplacena. Soudní dvůr dále uvedl, že se podpory vyplacené podniku veřejné dopravy ke dni, kdy ještě platilo nařízení č. 1191/69, které splňovaly podmínky stanovené v tomto nařízení, pojí k situaci, která definitivně nastala před tím, než vstoupilo v platnost nařízení č. 1370/2007.

(299) Komise podotýká, že rozsudek Andersen, jakož i ostatní rozsudky, které dosud vydaly soudy Unie s ohledem na časovou působnost nařízení (EHS) č. 1191/69, odkazují na nařízení č. 1370/2007, neboť smlouvy posuzované v těchto věcech se týkaly železniční a silní osobní dopravy.

(300) Pokud je tedy podpora vyplacena v souvislosti se smlouvou o veřejné službě, která byla uzavřena v době, kdy bylo nařízení č. 1191/69 stále v platnosti, musí Komise tuto podporu přezkoumat s ohledem na podmínky stanovené v nařízení č. 1191/69 pro vyrovnávací platby, které byly vyplaceny v době, kdy bylo nařízení č. 1191/69 stále v platnosti, tj. před vstupem nařízení č. 1370/2007 v platnost dne 3. prosince 2009 pro služby železniční a silniční osobní dopravy; a po dobu tří let od vstupu nařízení č. 1370/2007 v platnost pro služby železniční a silniční nákladní dopravy. U opatření, která spadají do oblasti působnosti nařízení č. 1370/2007, však musí Komise s ohledem na nařízení č. 1370/2007 a s výhradou pravidel stanovených v tomto nařízení přezkoumat jak zákonnost, tak slučitelnost podpory vyplacené ode dne vstupu tohoto nařízení v platnost s vnitřním trhem. ([191]) U opatření, na která se nevztahuje nařízení č. 1370/2007, bude muset Komise přezkoumat slučitelnost přiznané vyrovnávací platby na základě pravidel platných v době, kdy byla vyrovnávací platba vyplacena.

(301) Pokud jde o služby nákladní dopravy, Komise připomíná, že podle čl. 10 odst. 1 nařízení (ES) č. 1370/2007 zůstanou ustanovení nařízení (EHS) č. 1191/69 v platnosti pro služby železniční nákladní dopravy po dobu tří let od jeho vstupu v platnost (tj. do 3. prosince 2012). Komise se proto domnívá, že v tomto případě se na podporu vyplacenou společnosti Trenitalia do 3. prosince 2012 vztahují pravidla stanovená nařízením (EHS) č. 1191/69. Pro podporu vyplacenou společnosti Trenitalia po tomto datu představuje použitelný právní základ článek 93 SFEU, neboť neexistují žádné jiné použitelné sekundární právní předpisy upravující poskytování státní podpory na plnění závazků veřejné služby v železniční nákladní dopravě.

(302) Komise nyní musí posoudit, zda tyto dva právní základy (nařízení (EHS) č. 1191/69 a článek 93 SFEU) umožňují vynětí z oznamovací povinnosti stanovené v čl. 108 odst. 3 SFEU, pokud jde o opatření, na která se tyto právní základy vztahují.

([190]) Rozsudek ze dne 6. října 2015, Evropská komise v. Andersen, C-303/13P, ECLI:EU:C:2015:647, bod 51–55.

([191]) Rozsudek ze dne 29. listopadu 2018, Aziende riunite filovie ed autolinee Srl (ARFEA) v. Evropská komise, T-720/16, ECLI:EU:T:2018:853, bod 158.

8.3.2 *Vynětí z oznamovací povinnosti podle nařízení (EHS) č. 1191/69, pokud jde o podporu vyplacenou společnosti Trenitalia před 3. prosincem 2012*

(303) Ustanovení čl. 17 odst. 2 nařízení (EHS) č. 1191/69 stanoví, že „*vyrovnání vyplacená podle tohoto nařízení*“ je vyňato z oznamovací povinnosti pro státní podporu.

(304) V souladu se zásadami stanovenými Soudním dvorem v rozsudku Andersen ([192]) se Komise domnívá, že čl. 17 odst. 2 nařízení (EHS) č. 1191/69 se vztahuje na vyrovnávací platby vyplacené do 3. prosince 2012 za závazky veřejné služby v železniční nákladní dopravě, které splňují podmínky stanovené v uvedeném nařízení.

(305) Podle čl. 1 odst. 5 nařízení (EHS) č. 1191/69 „příslušné orgány členských států mohou zachovat nebo uložit závazky veřejné služby podle článku 2 v městské, příměstské a regionální přepravě cestujících. Podmínky a podrobnosti, včetně metod vyrovnání, jsou stanoveny v oddílech II, III a IV“. Přestože se čl. 1 odst. 5 vztahuje pouze na služby osobní dopravy, definice závazku veřejné služby uvedená v článku 2 nařízení (EHS) č. 1191/69, jakož i čl. 5 odst. 1 nařízení (EHS) č. 1191/69 (který je součástí oddílu II) se týkají jak osobní, tak nákladní dopravy. Komise se proto domnívá, že nařízení (EHS) č. 1191/69 umožnilo členským státům zachovat nebo uložit závazky veřejné služby i v oblasti nákladní dopravy a poskytovat za tyto závazky veřejné služby vyrovnávací platbu. ([193])

(306) V důsledku toho byla podpora vyplacená provozovateli poskytujícímu služby v rámci závazků veřejné služby ke dni, kdy bylo stále v platnosti nařízení č. 1196/69, která splňovala podmínky stanovené v uvedeném nařízení, vyňata z oznamovací povinnosti. Na druhé straně nebyla z oznamovací povinnosti vyňata podpora vyplacená v době, kdy bylo stále v platnosti nařízení č. 1191/69, která nesplňovala podmínky stanovené tímto nařízením. ([194]) Itálie proto neměla povinnost podle čl. 108 odst. 3 SFEU oznamovat vyrovnávací platby vyplacené společnosti Trenitalia v rámci tří smluv o poskytování veřejných služeb, dokud byly tyto vyrovnávací platby v souladu s nařízením (EHS) č. 1191/69. Na druhé straně podpora vyplacená společnosti Trenitalia do 3. prosince 2012, které nesplňovaly podmínky stanovené v nařízení č. 1191/69, nebyla z oznamovací povinnosti vyňata. Vzhledem k tomu, že Itálie neoznámila žádné z posuzovaných opatření, tedy bude mít závěr, k němuž Komise dospěje, pokud jde o soulad podpory vyplacené společnosti Trenitalia do 3. prosince 2012 s pravidly stanovenými v nařízení (EHS) č. 1191/69 (viz 401. a 439. bod odůvodnění), dopad i na zákonnost této podpory.

8.3.3 *Vynětí z oznamovací povinnosti podle článku 93 SFEU, pokud jde o podporu vyplacenou společnosti Trenitalia po 3. prosinci 2012*

(307) Článek 93 SFEU nestanoví žádné vynětí z povinnosti členských států oznámit Komisi státní podporu podle čl. 108 odst. 3 SFEU. ([195])

(308) V důsledku toho měla Itálie v souladu s čl. 108 odst. 3 SFEU oznámit Komisi podporu vyplacenou společnosti Trenitalia po 3. prosinci 2012, což Itálie neučinila.

([192]) Rozsudek ze dne 6. října 2015, Evropská komise v. Andersen, C-303/13P, ECLI:EU:C:2015:647, bod 52.

([193]) Tento výklad nezpochybňuje skutečnost, že nařízení Rady (EHS) č. 1893/91 ze dne 20. června 1991, kterým se mění nařízení (EHS) č. 1191/69 o postupu členských států ohledně závazků vyplývajících z pojmu veřejné služby v dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách, zavedlo možnost, aby členské služby uzavíraly smlouvy o veřejných službách pro poskytování přiměřených dopravních služeb. Podle judikatury (rozsudek ze dne 3. dubna 2014, CTP – Compagnia Trasporti Pubblici SpA v. Regione Campania a Provincia di Napoli, spojené věci C-516/12 až C-518/12, ECLI:EU:C:2014:220; a rozsudek ze dne 6. října 2015, Evropská komise v. Andersen, C-303/13P, ECLI:EU:C:2015:647), jsou smlouvy o veřejných službách dalším způsobem, jak regulovat poskytované služby v oblasti dopravy, a mohou zahrnovat závazky veřejné služby.

([194]) Viz rozsudek ze dne 11. července 2018, T-186/15, CSTP Azienda della Mobilità SpA v. Komise, ECLI:EU:T:2018:431, bod 120; a rozsudek ze dne 4. března 2020, C-587/18P, CSTP Azienda della Mobilità SpA v. Komise, ECLI:EU:C:2020:150, bod 51.

([195]) Viz rozsudek Soudního dvora ze dne 24. července 2003, Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg, věc C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, bod 95; a rozsudek Soudního dvora ze dne 7. května 2009, Antrop, věc C-504/07, ECLI:EU:C:2009:290, bod 23.

8.3.4 *Závěr*

(309) Vyrovnávací platby vyplacené v rámci první smlouvy (pokud opatření představovala novou podporu), druhé smlouvy a třetí smlouvy do 3. prosince 2012 byly vyňaty z povinnosti předběžného oznamování, pokud byly v souladu s příslušnými ustanoveními nařízení (EHS) č. 1191/69. Závěr, k němuž Komise dospěje, pokud jde o dodržování pravidel stanovených v nařízení (EHS) č. 1191/69 v případě podpory vyplacené společnosti Trenitalia do 3. prosince 2012, bude mít proto dopad i na zákonnost této podpory z důvodů, jež jsou vysvětleny v 306. bodě odůvodnění.

(310) Vyrovnávací platby vyplacené podle třetí smlouvy po 3. prosinci 2012 musely být oznámeny Komisi podle čl. 108 odst. 3 SFEU. Jelikož Itálie tyto vyrovnávací platby neoznámila, představují protiprávní podporu.

8.4 **Slučitelnost podpory**

8.4.1 *Právní základ posouzení*

(311) Článek 93 SFEU je uveden v hlavě VI „Doprava“, jejíž ustanovení se výslovně vztahují na dopravu po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách. Článek 93 SFEU uvádí: „Se Smlouvami jsou slučitelné podpory, které odpovídají potřebě koordinovat dopravu nebo které představují náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby“.

(312) Opatření měla podobu vyrovnávací platby poskytnuté společnosti Trenitalia za plnění závazků veřejné služby v oblasti vnitrostátní a mezinárodní nákladní železniční dopravy.

(313) Článek 93 Smlouvy o fungování EU umožňuje poskytnout vyrovnávací platbu za plnění závazků veřejné služby v oblasti železniční nákladní dopravy. Jak je uvedeno v 29. až 33. bodě odůvodnění, nařízení (EHS) č. 1191/69 a nařízení (EHS) č. 1107/70 stanovila použitelná pravidla pro posuzování slučitelnosti vyrovnávacích plateb vyplácených za plnění závazků veřejné služby, a to až do doby, než byla tato nařízení zrušena nařízením (ES) č. 1370/2007. Nařízení (ES) č. 1370/2007 vstoupilo v platnost dne 3. prosince 2009; stanovilo však tříleté období, během něhož se na služby nákladní dopravy nadále použilo nařízení (EHS) č. 1191/69 (čl. 10 odst. 1 nařízení (ES) č. 1370/2007).

(314) Podle čl. 9 odst. 2 nařízení (ES) č. 1370/2007 by členské státy mohly nadále poskytovat vyrovnávací platbu za plnění závazků veřejné služby, na které se toto nařízení nevztahuje, aniž by byly dotčeny články 93, 106, 107 a 108 SFEU.

(315) Na rozdíl od tvrzení Itálie (139. bod odůvodnění) se pokyny Společenství ke státním podporám železničním podnikům ([196]) na tento případ nevztahují. Uvedené pokyny se zabývají uplatňováním článku 93 SFEU, mimo jiné na podporu odpovídající potřebě koordinovat dopravu. Tento druh podpory sleduje odlišný cíl než podpora na plnění závazků veřejné služby, neboť má řešit nedostatky železniční nákladní dopravy ve srovnání s jinými druhy dopravy (například z hlediska externích nákladů). Komise konstatuje, že v tomto případě bylo cílem smluv o veřejných službách zajistit poskytování služeb železniční nákladní dopravy na italském území bez ohledu na případnou potřebu odpovídající potřebě koordinovat dopravu. Vyrovnávací platby dohodnuté v rámci smluv o veřejných službách se týkaly čistých nákladů na závazky veřejné služby svěřené společnosti Trenitalia, které nespadaly pod žádnou z definic způsobilých nákladů stanovených v pokynech Společenství ke státním podporám železničním podnikům.

(316) Při určení použitelných pravidel, podle nichž se posuzuje slučitelnost podpory poskytnuté členskými státy na plnění závazků veřejné služby podle článku 93 SFEU, soudy Unie rozhodly, že slučitelnost vyrovnávací platby musí být posuzována na základě právních předpisů platných v době vyplacení podpory. ([197])

([196]) Sdělení Komise – Pokyny Společenství ke státním podporám železničním podnikům (Úř. věst. C 184, 22.7.2008, s. 13).

([197]) Rozsudek ze dne 6. října 2015, C-303/13P, Jorgen Andersen, ECLI:EU:C:2015:647, bod 54; rozsudek ze dne 11. července 2018, T-185/15, Buonotourist Srl v. Komise, ECLI:EU:T:2018:430, bod 216; rozsudek ze dne 11. července 2018, T-186/15, CSTP Azienda della Mobilità SpA v. Komise, ECLI:EU:T:2018:431, bod 216; rozsudek ze dne 29. listopadu 2018, Aziende riunite filovie ed autolinee Srl (ARFEA) v. Evropská komise, T-720/16, ECLI:EU:T:2018:853, bod 132.

(317) Jak je uvedeno v 313. bodě odůvodnění, pravidla týkající se veřejných služeb v oblasti nákladní železniční dopravy byla do 3. prosince 2012 stanovena nařízením (EHS) č. 1191/69, do 3. prosince 2009 nařízením (EHS) č. 1107/70 a po 3. prosinci 2012 článkem 93 SFEU.

(318) Oblast působnosti nařízení (EHS) č. 1191/69 je definována v jeho čl. 1 odst. 1 takto:

„1. Toto nařízení se vztahuje na dopravní podniky provozující dopravu po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách. Členské státy mohou vyloučit z oblasti působnosti tohoto nařízení všechny podniky, jejichž činnost je omezena výlučně na provozování městské, příměstské nebo regionální dopravy."

(319) Ustanovení čl. 2 odst. 5 nařízení (EHS) č. 1191/69 objasňuje:

„Pro účely tohoto nařízení se ‚tarifním závazkem' rozumí jakýkoli závazek dopravního podniku uplatňovat, zejména pro určité kategorie cestujících, kategorie zboží nebo dopravní trasy, úředně stanovené nebo schválené sazby odporující obchodním zájmům podniku, které plynou z uložení nebo odmítnutí úpravy zvláštních tarifních opatření.

Předchozí pododstavec se nevztahuje na závazky vyplývající z obecných opatření cenové politiky uplatňované na veškeré hospodářské činnosti nebo opatření přijatá pro přepravní sazby a podmínky obecně s ohledem na organizaci dopravního trhu nebo jeho části."

(320) V tomto případě jsou služby poskytované v rámci tří smluv o veřejných službách (za které Itálie poskytla společnosti Trenitalia vyrovnávací platbu) službami vnitrostátní a mezinárodní nákladní železniční dopravy, které provozuje společnost Trenitalia, dopravní podnik zajišťující železniční dopravu. První, druhá a třetí smlouva se tedy týkaly dopravního podniku působícího v odvětvích spadajících do oblasti působnosti nařízení (EHS) č. 1191/69.

(321) Pokud jde o oblast působnosti nařízení (EHS) č. 1107/70, článek 1 tohoto nařízení stanoví, že se vztahuje na podporu poskytovanou dopravě po železnici, silnici a vnitrozemských vodních cestách, pokud se vztahuje výhradně na činnosti v tomto odvětví. V desátém bodě odůvodnění uvedeného nařízení se uvádí, že „*[…] je […] nezbytné upřesnit případy a okolnosti, za nichž mohou členské státy přijmout koordinační opatření nebo uložit plnění související s pojmem veřejné služby, což zahrnuje poskytování podpor podle článku 77 Smlouvy* <článek 93 SFEU>, *na něž se nevztahuje výše uvedené nařízení* <(EHS) č. 1191/69>". Článek 3 nařízení (EHS) č. 1107/70 kromě toho stanoví, že „*aniž je dotčeno* […] *nařízení (EHS) č. 1191/69, členské státy ani nepřijmou koordinační opatření, ani neuloží plnění související s pojmem veřejné služby zahrnující poskytnutí podpor podle článku* <93 SFEU>, *kromě těchto případů a okolností*" uvedených v čl. 3 odst. 2 nařízení (EHS) č. 1107/70. Tento článek se týkal zejména „*vyrovnávacích plateb za závazky veřejné služby uložené státem nebo veřejnoprávními subjekty* <dopravním podnikům> *a které zahrnují tarifní závazky neuvedené v čl. 2 odst. 5 nařízení (EHS) č. 1191/69 nebo dopravní podniky nebo činnosti, na které se toto nařízení nevztahuje*". Z toho vyplývá, že nařízení (EHS) č. 1107/70 se použilo pouze v případech, kdy se nepoužilo nařízení (EHS) č. 1191/69.

(322) Komise rovněž poznamenává, že na rozdíl od nařízení (EHS) č. 1191/69 nebylo nařízení (EHS) č. 1107/70 uvedeno v žádném z opatření mezi příslušnými ustanoveními upravujícími smlouvy.

(323) Závěrem Itálie nevysvětlila, proč se domnívá, že se nařízení (EHS) č. 1107/70 vztahuje na dotčená opatření.

(324) Na základě výše uvedených skutečností dospěla Komise k závěru, že vzhledem k tomu, že opatření, která jsou předmětem šetření, spadají do oblasti působnosti nařízení (EHS) č. 1191/69, nařízení (EHS) č. 1107/70 se v tomto případě nepoužije. Itálie se proto nemůže odvolávat na nařízení (ESH) č. 1107/70 jako na alternativní právní základ pro posouzení (139., 158. a 195. bod odůvodnění).

(325) Komise proto posoudí slučitelnost podpory vyplacené podle první smlouvy, ([198]) druhé smlouvy a třetí smlouvy do 3. prosince 2012 podle nařízení (EHS) č. 1191/69 a slučitelnost podpory vyplacené podle třetí smlouvy po 3. prosinci 2012 podle článku 93 SFEU.

8.4.1.1 Slučitelnost podpory podle nařízení (EHS) č. 1191/69

(326) Podle čl. 1 odst. 4 nařízení (EHS) č. 1191/69 mohou členské státy uzavřít s dopravním podnikem smlouvy o veřejných službách „za účelem zajištění přiměřených dopravních služeb, které zejména berou v úvahu sociální faktory a faktory životního prostředí a územního plánování, nebo s cílem nabídnout zvláštní jízdné určitým kategoriím cestujících".

(327) Ustanovení vztahující se na smlouvy o veřejných službách jsou podrobně uvedena v oddíle V nařízení (EHS) č. 1191/69. Tento oddíl tvoří jediný článek (článek 14), který stanoví, že „*smlouvou na veřejné služby se rozumí smlouva uzavřená mezi příslušnými orgány členského státu a dopravním podnikem za účelem zajištění přiměřených dopravních služeb pro veřejnost*", a upřesňuje, co taková smlouva může zahrnovat ([199]) a zahrnuje. ([200])

(328) Článek 14 nařízení (EHS) č. 1191/69 vychází z koncepce „*přiměřených dopravních služeb*". ([201]) V této souvislosti Komise poznamenává, že čl. 1 odst. 4 nařízení (EHS) č. 1191/69 umožňuje členským státům uzavřít s dopravním podnikem smlouvy o veřejných službách za účelem zajištění přiměřených dopravních služeb, které mimo jiné berou v úvahu sociální faktory a faktory životního prostředí.

(329) Soudní dvůr upřesnil, že nařízení (EHS) č. 1191/69 a nařízení (EHS) č. 1107/70 uvádějí taxativní výčet okolností, za kterých mohou orgány členských států poskytnout podporu podle článku 93 SFEU, ([202]) a že slučitelnost vyrovnávacích plateb spadajících do působnosti nařízení (EHS) č. 1191/69 musí být posuzována v souladu s ustanoveními tohoto nařízení. ([203])

(330) V předchozích rozhodnutích ([204]) Komise posuzovala slučitelnost smluv o veřejných službách na základě uvedeného článku 14 spolu s obecnými zásadami vyplývajícími ze Smlouvy, judikatury a rozhodovací praxe Komise v jiných oblastech. Tyto zásady vypracované podle čl. 106 odst. 2 SFEU v zásadě vyžadují na jedné straně existenci pověřovacího aktu a na druhé straně neexistenci nadměrné vyrovnávací platby. ([205])

([198]) Pouze část vyrovnávací platby vyplacené podle první smlouvy, která představuje novou podporu, konkrétně a) mezinárodní železniční nákladní doprava mezi italským přístavem Terst a Maďarskem a b) služby mezinárodní železniční nákladní dopravy přes přístav Trieste Marittima.

([199]) Viz čl. 14 odst. 1 nařízení (EHS) č. 1191/69 – „[…] *Smlouva na veřejné služby může zahrnovat zejména: - dopravní služby splňující stanovené normy plynulosti, pravidelnosti, výkonnosti a kvality, doplňkové dopravní služby, dopravní služby za zvláštní přepravní sazby a podle zvláštních přepravních podmínek, zejména pro určité kategorie cestujících nebo určité spoje, úpravu služeb podle skutečných požadavků*".

([200]) Viz čl. 14 odst. 2 nařízení (EHS) č. 1191/69 – „*Smlouva na veřejné služby zahrnuje mimo jiné toto: a) povahu poskytované služby, zejména normy plynulosti, pravidelnosti, výkonnosti a kvality; b) cenu služeb zahrnutých smlouvou, které se buď připojí k tarifním výnosům, nebo zahrnuje příjmy a podrobnosti finančních vztahů mezi oběma stranami; c) pravidla o dodatcích a změnách smlouvy, zejména s ohledem na nepředvídatelné změny; d) dobu platnosti smlouvy; e) smluvní pokuty pro případ nedodržení smlouvy*".

([201]) Rozsudek ze dne 17. září 1998, Kainuun Liikenne Oy, C-412/96, ECLI:EU:C:1998:415, body 33 a 34.

([202]) Rozsudek ze dne 24. července 2003, *Altmark Trans GmbH a Regierungspräsidium Magdeburg v. Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, bod 108.

([203]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 7. května 2009, Antrop, C-504/07, ECLI:EU:C:2009:290, bod 32.

([204]) Rozhodnutí Komise ve věcech N 332/2008, Dánsko, Vyrovnávací platby provozovatelům dálkové autobusové dopravy za slevy poskytované určitým typům cestujících využívajících dálkovou autobusovou dopravu (Úř. věst. C 46, 25.2.2009, s. 8); N 409/2008, Česká republika, N 410/2008 a N 411/2008, Nákup a modernizace kolejových vozidel pro železniční dopravu, vozidel pro městskou dopravu a vozidel pro regionální dopravu (Úř. věst. C 106, 8.5.2009, s. 17); C 3/08, Česká republika, Vyrovnávací platby za závazek veřejné služby pro dopravní podniky v Jihomoravském kraji, (Úř. věst. L 97, 16.4.2009, s. 14); C 16/2007, Rakousko, Smlouva o veřejné službě se společností Postbus v okrese Lienz (Úř. věst. L 306, 20.11.2009, s. 26); N 495/2007, Česká republika, Programme d'acquisition et de modernisation de materiel roulant ferroviaire, (Úř. věst. C 152, 18.6.2008, s. 21); N 350/2007, Česká republika, Pořízení autobusů, (Úř. věst. C 140, 6.6.2008, s. 2).

([205]) Viz sdělení Komise, Rámec Evropské unie pro státní podporu ve formě vyrovnávací platby za závazek veřejné služby („**rámec pro SOHZ**"), (Úř. věst. C 8, 11.1.2012, s. 15). Přestože se rámec pro SOHZ nepoužije na odvětví pozemní dopravy (viz bod 8), může poskytnout vodítko pro některé zásady, které jsou základem služeb obecného hospodářského zájmu.

(331) Pokud jde o existenci pověřovacího aktu, ustálená judikatura stanoví, že podnikům pověřeným poskytováním služeb obecného hospodářského zájmu musí být tento úkol svěřen prostřednictvím jednoho nebo více aktů veřejného orgánu, jejichž formu může určit každý členský stát. ([206]) Tyto akty musí jasně a přesně vymezovat činnosti, na které se vztahuje poslání veřejné služby, a podmínky, za kterých musí být tyto činnosti vykonávány. Pověření musí existovat před vyplacením jakékoli vyrovnávací platby.

(332) Pokud jde o neexistenci nadměrné vyrovnávací platby, výše vyrovnání nesmí přesahovat meze toho, co je nezbytné k pokrytí čistých nákladů na plnění závazků veřejné služby s přihlédnutím k příslušným příjmům a přiměřenému zisku. ([207]) V předchozích rozhodnutích Komise konstatovala, že veřejné orgány tím, že předem stanovily strop vyrovnávací platby, v zásadě zajistily, aby budoucí vyrovnávací platby nebyly vyšší než ztráty, které vznikly provozovateli pověřenému poskytováním služby obecného hospodářského zájmu. ([208])

(333) Z toho vyplývá, že pokud jde o uplatnění čl. 1 odst. 4 a článku 14 nařízení (EHS) č. 1191/69 na smlouvy o veřejných službách v odvětví železniční nákladní dopravy a obecné zásady vyplývající ze Smlouvy, Komise ověří, zda:

— veřejné dopravní služby byly svěřeny jedním nebo více akty veřejného orgánu;

— na předmět smlouvy o veřejné službě se vztahuje čl. 14 odst. 1 nařízení (EHS) č. 1191/69;

— v pověřovacím aktu byla uvedena a) povaha poskytované služby (tj. „*přiměřené dopravní služby*“ určené členským státem z hlediska norem plynulosti, pravidelnosti, výkonnosti a kvality), b) cena služby a podrobnosti o finančních vztazích mezi oběma stranami, c) pravidla o dodatcích a změnách smlouvy, d) doba platnosti smlouvy, e) smluvní pokuty pro případ nedodržení smlouvy;

— Zatřetí, výše vyrovnání nesmí přesahovat meze toho, co je nezbytné k pokrytí nákladů vynaložených k plnění závazků veřejné služby s přihlédnutím k příslušným příjmům a přiměřenému zisku.

8.4.1.2 Slučitelnost podpory s článkem 93 SFEU

(334) Pro služby nákladní dopravy se stal po 3. prosinci 2012 článek 93 SFEU přímo uplatnitelným jako právní základ pro stanovení slučitelnosti podpory, na kterou se nevztahuje nařízení (ES) č. 1370/2007. ([209]) Toto ustanovení představuje *lex specialis* ve vztahu k obecným pravidlům použitelným na státní podpory. ([210])

([206]) V rozsudku ze dne 21. března 1974, BRT a Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs, 127/73, ECLI:EU:C:1974:25, bod 22, Soudní dvůr rozhodl, že podnik, který se odvolává na čl. 106 odst. 2 SFEU, aby mohl uplatnit výjimku z pravidel Smlouvy, musí být členským státem pověřen poskytováním služby obecného hospodářského zájmu.

([207]) Viz obdobně rozsudek ze dne 11. července 2014, DTS Distribuidora de Televisión Digital v. Komise, T-533/10, EU:T:2014:629, bod 117. Viz také C 16/2007, Rakousko, Smlouva o veřejné službě se společností Postbus v okrese Lienz (Úř. věst. L 306, 20.11.2009, s. 26).

([208]) Viz N 495/2007, Česká republika, Programme d'acquisition et de modernisation de materiel roulant ferroviaire, (Úř. věst. C 152, 18.6.2008, s. 21), 80. až 81. bod odůvodnění.

([209]) Ve sdělení Komise o výkladových pokynech k nařízení (ES) č. 1370/2007 o veřejných službách v přepravě cestujících po železnici a silnici (2023/C 222/01) Komise připomněla, že „*nařízení (ES) č. 1370/2007 se nevztahuje na služby nákladní dopravy. Služby nákladní dopravy lze považovat za služby obecného hospodářského zájmu, pouze pokud dotčený členský stát zjistí, že existuje skutečná potřeba těchto služeb, kterou trh neuspokojuje, nebo ji uspokojuje nedostatečně (viz oddíl 2.2.3). Pokud si členské státy přejí zavést podpůrná opatření pro služby železniční nákladní dopravy, která nesplňují podmínky stanovená v rozsudku Altmark a představují státní podporu, musí tato opatření oznámit Komisi podle čl. 108 odst. 3 SFEU*“.

([210]) Rozsudek ze dne 24. července 2003, Altmark, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, bod 34.

(335) Státní podporu, která představuje náhradu za určitá plnění související s pojmem veřejné služby v železniční nákladní dopravě, lze považovat za slučitelnou s vnitřním trhem podle článku 93 SFEU. ([211]) Při uplatňování článku 93 SFEU Komise ověřuje, zda nedochází k nadměrné vyrovnávací platbě, a také nezbytnost, vhodnost a přiměřenost podpory. Komise rovněž ověřuje, že podpora nevede k nepřiměřenému narušení hospodářské soutěže.

(336) Pro účely posouzení vyrovnávací platby vyplacené společnosti Trenitalia na základě třetí smlouvy po 3. prosinci 2012 použije Komise analogicky zásady stanovené pro posouzení služeb obecného hospodářského zájmu. Pokud jde o čl. 106 odst. 2 SFEU, z judikatury ([212]) vyplývá, že musí být splněny následující podmínky. Zaprvé by se mělo jednat o skutečnou službu obecného hospodářského zájmu. Zadruhé, podnik musí být pověřen poskytováním skutečných služeb obecného hospodářského zájmu jedním nebo více akty veřejného orgánu. Zatřetí, opatření musí být přiměřené. A konečně, odchylka od ustanovení Smlouvy nesmí ovlivnit rozvoj obchodu v rozsahu, který by byl v rozporu se zájmy Unie.

(337) Podle článku 93 Smlouvy o fungování EU proto Komise za účelem posouzení slučitelnosti podpory poskytnuté k plnění určitých závazků souvisejících s pojmem veřejné služby ověří, zda:

— veřejná služba je skutečnou službou obecného hospodářského zájmu;

— služba obecného hospodářského zájmu byla svěřena jedním nebo více akty veřejného orgánu;

— výše vyrovnání nesmí přesahovat meze toho, co je nezbytné k pokrytí všech nebo části nákladů vynaložených k plnění závazků veřejné služby s přihlédnutím k příslušným příjmům a přiměřenému zisku;

— závazky a související vyrovnání nezpůsobují žádné nepřiměřené narušení hospodářské soutěže.

8.4.2 *První a druhá smlouva*

(338) Vzhledem k tomu, že vyrovnávací platba vyplacená podle první a druhé smlouvy byla v plné výši vyplacena před 3. prosincem 2012, posuzuje se slučitelnost podpory vyplacené podle těchto smluv podle nařízení (EHS) č. 1191/69 a obecných zásad vyplývajících ze Smlouvy (viz 333. bod odůvodnění).

8.4.2.1 Pověření službou veřejné dopravy

(339) *Pokud jde o první smlouvu*, která byla podepsána dne 18. října 2002, podpora posuzovaná v tomto oddíle se týká vyrovnávací platby za uplatňování tarifních závazků v mezinárodní železniční nákladní dopravě v rámci sítě TERFN provozované společností Trenitalia od 15. března 2003 do 31. prosince 2003.

(340) Pokud *jde o druhou smlouvu*, Komise uvádí, že tato smlouva byla podepsána dne 27. března 2007 a vztahovala se na období od 1. ledna 2004 do 31. prosince 2006. Komise konstatuje, že společnost Trenitalia začala poskytovat služby podle této smlouvy před podpisem druhé smlouvy.

([211]) Viz rozsudek ze dne 12. října 1978, Komise Evropských společenství v. Belgické království, 156/77, ECLI:EU:C:1978:180, bod 10.

([212]) Shrnutí podmínek, které musí být splněny podle čl. 106 odst. 2, lze nalézt například v rozsudku ze dne 24. září 2015, Viasat Broadcasting UK v. Komise, T-125/12, ECLI:EU:T:2015:687, bod 61.

(341) Z důvodů vysvětlených v oddíle 8.3.1 „8.3.1. Relevant legal framework“ je podle soudů Unie rozhodným datem pro určení právních předpisů použitelných pro posouzení slučitelnosti vyrovnávací platby poskytnuté na základě smlouvy o veřejné službě v odvětví pozemní dopravy datum, kdy byla vyrovnávací platba vyplacena. Komise poznamenává, že podpora posuzovaná v tomto oddíle byla vyplacena v plné výši až po podpisu příslušné smlouvy o veřejné službě. Vyrovnávací platba podle první smlouvy byla vyplacena v letech 2003 a 2005 (viz 61. bod odůvodnění) a vyrovnávací platba podle druhé smlouvy byla vyplacena v plné výši až po podpisu této smlouvy (viz 75. bod odůvodnění). ([213]) To znamená, že v době vyplacení vyrovnávacích plateb již byly závazky veřejné služby, jakož i podmínky, na jejichž základě měly být tyto závazky splněny, a metodika výpočtu vyrovnávací platby určeny pověřovacím aktem (první smlouva, pokud jde o vyrovnávací platbu za uplatňování tarifních závazků v mezinárodní železniční nákladní dopravě v rámci sítě TERFN provozované společností Trenitalia od 15. března 2003 do 31. prosince 2003, a druhá smlouva, pokud jde o vyrovnávací platbu za závazky veřejné služby stanovené v rámci této smlouvy). Itálie proto vyplatila vyrovnávací platbu oproti poskytnutí jasně identifikovaných závazků veřejné služby, které byly společnosti Trenitalia známy. ([214])

(342) Komise se proto domnívá, že s ohledem na zvláštní okolnosti popsané v tomto oddíle Itálie svěřila závazky veřejné služby společnosti Trenitalia na období, na které se vztahuje první smlouva a druhá smlouva.

8.4.2.2 Na předmět smluv o veřejných službách se vztahuje čl. 14 odst. 1 nařízení (EHS) č. 1191/69

(343) Podle čl. 14 odst. 1 druhého pododstavce nařízení (EHS) č. 1191/69 se smlouva o veřejné službě může vztahovat zejména na:

— dopravní služby, které splňují stanovené normy plynulosti, pravidelnosti, výkonnosti a kvality,

— doplňkové dopravní služby,

— dopravní služby za zvláštní přepravní sazby a podle zvláštních přepravních podmínek, zejména pro určité kategorie cestujících nebo určité spoje,

— úpravu služeb podle skutečných požadavků.

(344) Komise podotýká, že výčet uvedený v čl. 14 odst. 1 nařízení (EHS) č. 1191/69 v 343. bodě odůvodnění není taxativní. To však neznamená, že by byl prostor pro uvážení členských států při určování obsahu smlouvy o veřejné službě podle nařízení (EHS) č. 1191/69 neomezená. První pododstavec čl. 14 odst. 1 nařízení (EHS) č. 1191/69 stanoví, že „*smlouvou na veřejné služby“ je smlouva uzavřená mezi příslušnými orgány členského státu a dopravním podnikem za účelem zajištění přiměřených dopravních služeb pro veřejnost*“. Prvky uvedené v čl. 14 odst. 1 druhém pododstavci nařízení (EHS) č. 1191/69 mají vymezit soubor požadavků, které činí dopravní služby „*přiměřenými*“, za předpokladu, že smlouva o veřejné službě splňuje rovněž povinné podmínky stanovené v čl. 14 odst. 2 nařízení (EHS) č. 1191/69.

([213]) Viz čl. 5 odst. 4 druhé smlouvy a rozvaha společnosti Trenitalia z roku 2007, strana 33. Pokud jde o podporu za rok 2005, která byla rovněž vyplacena v roce 2007, čl. 5 odst. 5 druhé smlouvy stanovil, že platba společnosti Trenitalia je podmíněna provedením auditu ověřené účetní závěrky za rok 2005 ministerstvem, přičemž tato účetní závěrka bude ministerstvu zaslána do 30 dnů ode dne podpisu smlouvy. Pokud jde o podporu za roky 2006 a 2007, která byla částečně vyplacena v roce 2007, tyto platby byly schváleny článkem 9 legislativního výnosu č. 159 ze dne 1. října 2007. Toto ustanovení umožnilo Ministerstvu hospodářství a financí poskytnout společnosti Trenitalia vyrovnávací platbu za závazky veřejné služby plněné v rámci smluv o veřejných službách.

([214]) Tato okolnost je jiná než ve věci Fallimento Traghetti del Mediterraneo (rozsudek Soudního dvora ze dne 10. června 2010, Fallimento Traghetti del Mediterraneo SpA, C-140/09, ECLI:EU:C:2010:335), kdy členský stát vyplatil vyrovnávací platbu podniku pověřenému plněním závazků veřejné služby, aniž by tyto závazky veřejné služby *de facto* nebo *de iure* vymezil. Členský stát tedy podniku provedl platbu, aniž by předem určil povahu závazků veřejné služby, za které by měla být vyrovnávací platba vyplacena, ani parametry pro výpočet souvisejících nákladů na závazky veřejné služby a odpovídající výši vyrovnávací platby.

(345) První smlouva se týkala tarifních závazků, závazků provozu a povinnosti plánovat a koordinovat doplňkové činnosti. Tyto typy závazků veřejné služby spadají do kategorií uvedených v čl. 14 odst. 1 nařízení (EHS) č. 1191/69. Jak je vysvětleno níže, tarifní závazky (viz 346. až 352. bod odůvodnění), jakož i závazky provozu (viz 353. až 357. bod odůvodnění) spadají do kategorie *„dopravní služby za zvláštní přepravní sazby a podle zvláštních přepravních podmínek, zejména pro určité kategorie cestujících nebo určité spoje“*. Pokud jde o povinnost plánovat a koordinovat všechny doplňkové činnosti k plnění závazků veřejné služby podle druhé smlouvy, Komise se domnívá, že tato povinnost spadá do kategorie *„doplňkových dopravních služeb“*, na které se může vztahovat smlouva o veřejné službě podle čl. 14 odst. 1 nařízení (EHS) č. 1191/69.

(346) Pokud jde o tarifní závazky, první smlouva se, pokud jde o část, která představuje novou podporu, týká závazku společnosti Trenitalia poskytovat i) služby mezinárodní železniční nákladní dopravy na trasách mezi přístavem Terst a Maďarskem a ii) služby mezinárodní železniční nákladní dopravy přes přístav Trieste Marittima. Druhá smlouva navíc zahrnuje závazek společnosti Trenitalia poskytovat služby železniční nákladní dopravy za zvláštní přepravní sazby na vnitrostátních trasách iii) mezi pevninou a Sardinií a iv) překračujících 1 000 km.

(347) Komise se domnívá, že závazky uvedené v bodech i), iii) a iv) spadají do kategorie *„dopravních služeb za zvláštní přepravní sazby a podle zvláštních přepravních podmínek, zejména* […] *pro určité spoje“*, na které se může vztahovat smlouva o veřejné službě podle čl. 14 odst. 1 nařízení (EHS) č. 1191/69. Všechny tyto závazky splňovaly podmínky, aby byly službami *„za zvláštní přepravní sazby“* a *„podle zvláštních přepravních podmínek“*, neboť uváděly použitelnou slevu z tarifu a trasy, kterých se sleva týkala.

(348) Naproti tomu tarifní závazek pro oblast mezinárodní železniční nákladní dopravy přes přístav Trieste Marittima nespadá do žádné z kategorií uvedených v čl. 14 odst. 1 nařízení (EHS) č. 1191/69, a to z následujících důvodů.

(349) Zaprvé, ani první, ani druhá smlouva nestanovily podmínky, za kterých musí být provozována mezinárodní železniční nákladní doprava přes přístav Trieste Marittima. Obě smlouvy se vágně zmiňovaly o mezinárodních trasách procházejících tímto přístavem, s výjimkou tras mezi Maďarskem a Itálií, na které se již v obou smlouvách vztahoval jiný tarifní závazek, aniž by poskytly jakékoli informace o rozsahu zahrnutých tras, jejich původu a místech určení (např. zda se jednalo o trasy v rámci Unie nebo mimo Unii) nebo o zohledněné vzdálenosti. Tarifní závazek se vztahoval na všechny „mezinárodní trasy“, přičemž jediným referenčním bodem byly trasy procházející přístavem Trieste Marittima. Jak vysvětlila Itálie (viz 125. bod odůvodnění), snížení sazby bylo poskytnuto pouze pro vnitrostátní část trasy a podle ověřené účetní závěrky společnosti Trenitalia byla vyrovnávací platba vypočtena výhradně na základě počtu vozů zajišťujících tranzit v rámci dovozu/vývozu přes přístav Trieste Marittima ze sousední rakouské železniční sítě spravované rakouským provozovatelem Osterreichische BundesBahnen (ÖBB). Vzhledem k tomu, že neexistovala žádná vazba mezi tarifním závazkem a skutečnou trasou, kterou společnost Trenitalia skutečně provozovala, a služba ani nepodléhala žádné zvláštní podmínce kromě tarifního závazku, Komise se domnívá, že tarifní závazek v oblasti přepravy přes přístav Trieste Marittima nenaplňuje pojmové znaky *„dopravní služby za zvláštní přepravní sazby a podle zvláštních přepravních podmínek“*, na které se mohou vztahovat smlouvy o veřejných službách podle čl. 14 odst. 1 nařízení (EHS) č. 1191/69.

(350) Zadruhé se na tento tarifní závazek nemůže vztahovat žádná jiná odrážka čl. 14 odst. 1 nařízení (EHS) č. 1191/69, jak je uvedeno v 343. bodě odůvodnění. Pokud jde o první odrážku týkající se *„dopravních služeb, které splňují stanovené normy plynulosti, pravidelnosti, výkonnosti a kvality“*, vzhledem k neexistenci zvláštních podmínek vztahujících se na poskytování služeb mezinárodní železniční nákladní dopravy přes přístav Trieste Marittima tento tarifní závazek nepřispěl k poskytování dopravních služeb, které splňují stanovené normy plynulosti, pravidelnosti, výkonnosti a kvality. Pokud jde o druhou odrážku týkající se *„doplňkových dopravních služeb“*, tento tarifní závazek nepředstavuje doplňkovou přepravní službu, neboť ve smlouvách nebyla určena hlavní přepravní služba, kterou tento tarifní závazek doplňuje. Pokud jde o čtvrtou odrážku týkající se *„úpravy služeb podle skutečných požadavků“*, tento tarifní závazek nepředstavuje úpravu podle skutečného požadavku, neboť žádná ze smluv dotyčný požadavek nespecifikuje.

(351) Konečně nic nenasvědčuje tomu, že by tento tarifní závazek, i když nespadá do kategorií uvedených v čl. 14 odst. 1 druhém pododstavci nařízení (EHS) č. 1191/69, byl v každém případě nezbytný pro poskytování „*přiměřených dopravních služeb*“ podle čl. 14 odst. 1 prvního pododstavce nařízení (EHS) č. 1191/69. Jak je uvedeno v 326. bodě odůvodnění, podle čl. 1 odst. 4 nařízení (EHS) č. 1191/69 mohou členské státy uzavřít smlouvy o veřejných službách v přepravě s dopravním podnikem „*za účelem zajištění přiměřených dopravních služeb, které zejména berou v úvahu sociální faktury a faktory životního prostředí a územní plánování*“. Sociální faktury a faktory životního prostředí ani územní plánování však nehrály žádnou roli při stanovení tarifního závazku pro oblast mezinárodní železniční nákladní dopravy přes přístav Trieste Marittima.

(352) Z výše uvedených důvodů se Komise domnívá, že tarifní závazek týkající se přepravy přes přístav Trieste Marittima nespadá do oblasti působnosti čl. 14 odst. 1 nařízení (EHS) č. 1191/69. Vzhledem k tomu, že slučitelnost vyrovnávacích plateb, které spadají do oblasti působnosti nařízení (EHS) č. 1191/69, musí být posuzována v souladu s ustanoveními uvedeného nařízení a že uvedené nařízení taxativně vyjmenovává okolnosti, za nichž mohou členské státy poskytnout podporu podle článku 93 SFEU (viz 329. bod odůvodnění), nelze závazky, na které se nevztahuje čl. 14 odst. 1 nařízení (EHS) č. 1191/69, považovat za slučitelné s nařízením (EHS) č. 1191/69.

(353) Pokud jde o závazky provozu, na které se vztahuje druhá smlouva, zejména závazek provozovat trajektovou přepravu a manévrování v oblasti nákladní dopravy mezi pevninou a Sardinií/Sicílií a závazek provozovat určitý počet stanic na Sardinii a Sicílii, Komise se domnívá, že tyto závazky spadají do kategorie „*dopravních služeb, které splňují stanovené normy plynulosti, pravidelnosti, výkonnosti a kvality*“ podle čl. 14 odst. 1 nařízení (EHS) č. 1191/69.

(354) Zaprvé, společnost Trenitalia nemohla přerušit nebo pozastavit poskytování těchto služeb. ([215]) Ve svých odpovědích ze dne 15. února 2018 Itálie upřesnila, že společnost Trenitalia musí poskytovat služby železniční nákladní dopravy do stanic a ze stanic uvedených ve smlouvě všem zákazníkům, kteří o ně požádají. Skutečnost, že společnost Trenitalia musela zaručit stálou dostupnost služeb železniční nákladní dopravy do/z uvedených stanic na Sardinii a Sicílii, zajistila případné nepřetržité poskytování služeb železniční nákladní dopravy na tyto ostrovy.

(355) Zadruhé, pokud jde o pravidelnost služeb, Komise konstatuje, že podle druhé smlouvy byla společnost Trenitalia povinna provozovat železniční stanice na Sardinii a Sicílii a poskytovat služby železniční nákladní dopravy podle specifických jízdních řádů a charakteristik stanic, které byly popsány v příloze 1 druhé smlouvy. Proto musel být všem potenciálním uživatelům zajištěn pravidelný přístup ke službě.

(356) Zatřetí, společnost Trenitalia byla povinna poskytovat služby, na které se vztahuje smlouva, mající vlastnosti popsané v příloze 1 smlouvy ([216]) a zachovávat úroveň kvality těchto služeb. ([217]) V příloze 1 byly podrobně uvedeny názvy stanic na Sardinii a Sicílii, které mají být provozovány, provozní doba a druh poskytované služby. ([218]) při zohlednění infrastrukturální charakteristiky stanic. V příloze 2 byly stanoveny obecné podmínky pro železniční nákladní dopravu, které se vztahují na všechny uživatele. Kromě toho měla společnost Trenitalia povinnost:

a) plánovat a koordinovat všechny činnosti doplňkové k poskytování těchto služeb, jako je běžná a doplňující údržba a pravidelné generální opravy kolejových vozidel, optimální úroveň bezpečnostních podmínek, administrativní a obchodní činnosti na podporu řízení služeb (čl. 3 odst. 1 druhé smlouvy);

([215]) S výjimkou mimořádných událostí nebo okolností, které společnost nemůže ovlivnit a kterým nelze zabránit při vynaložení běžné péče, v případech vyšší moci stanovených zákonem nebo v případech stanovených orgány z důvodu veřejného pořádku a veřejné bezpečnosti. V takovém případě však musela být jakákoli změna nebo přerušení služby neprodleně sdělena MID a služby musely být co nejdříve obnoveny, viz čl. 7 odst. 1 a 4 druhé smlouvy.

([216]) Ustanovení čl. 2 odst. 2 druhé smlouvy.

([217]) Ustanovení čl. 2 odst. 4 druhé smlouvy. Společnost Trenitalia mohla pozměnit služby uvedené v příloze 1 pouze s předchozím souhlasem MID, viz čl. 2 odst. 5 druhé smlouvy. Od roku 2006 se společnost Trenitalia a MID mohly dohodnout na tom, že ze závazků služby podle této smlouvy vyloučí ta zařízení, u nichž v roce 2005 došlo ke snížení provozu o 30 % nebo více ve srovnání s rokem 2004 nebo k výraznému nárůstu jejich finanční zátěže spojené s provozem (viz čl. 2 odst. 7 druhé smlouvy). Komise se domnívá, že tato ustanovení měla v podstatě zajistit hospodářskou vyváženost smlouvy a neměla vliv na plynulost služby.

([218]) Např. manipulace s nebezpečným zbožím, přeprava živých zvířat, přeprava vozidel.

b) vypracovat zprávu o objemu a kvalitě těchto služeb, mimo jiné s ohledem na dochvilnost vlaků, spolehlivost služeb, zpětnou vazbu od zákazníků (čl. 6 odst. 1 druhé smlouvy), a zlepšit kvalitu služeb pro zákazníky poskytnutím alespoň prvků uvedených v čl. 6 odst. 2 druhé smlouvy (např. služby sledování dopravy, elektronický nákladní list, statistiky provozu, pomoc v rámci služeb zákazníkům).

(357) Konečně, pokud jde o pevně stanovené normy výkonnosti služby, Komise je názoru, že společnost Trenitalia musela ke splnění výše uvedených závazků zajistit stálou dostupnost kapacity železniční nákladní dopravy odpovídající poptávce potenciálních uživatelů. Itálie vysvětlila, že smlouva neukládá společnosti Trenitalia povinnost poskytnout předem stanovenou minimální nebo maximální kapacitu, aby byl systém dostatečně pružný a mohl se přizpůsobit kolísání poptávky.

(358) Na základě těchto skutečností se Komise domnívá, že závazky veřejné služby, na které se vztahuje první smlouva, pokud jde o část, která představuje novou podporu, a druhá smlouva, spadaly do působnosti čl. 14 odst. 1 nařízení (EHS) č. 1191/69, s výjimkou tarifního závazku pro oblast mezinárodní železniční nákladní dopravy přes přístav Trieste Marittima.

(359) Závěrem lze konstatovat, že první smlouva a druhá smlouva nebyly v souladu s čl. 14 odst. 1 nařízení (EHS) č. 1191/69, pokud jde o část, která se týkala tarifního závazku pro oblast mezinárodní železniční nákladní dopravy přes přístav Trieste Marittima. Vyrovnávací platba vyplacená podle první a druhé smlouvy v souvislosti s uvedeným tarifním závazkem proto představuje neslučitelnou podporu.

8.4.2.3 Prvky uvedené v pověřovacím aktu

(360) Podle čl. 14 odst. 2 nařízení (EHS) č. 1191/69 „Smlouva na veřejné služby zahrnuje mimo jiné toto: a) povahu poskytované služby, zejména normy plynulosti, pravidelnosti, výkonnosti a kvality; b) cenu služeb zahrnutých smlouvou, které se buď připojí k tarifním výnosům, nebo zahrnuje příjmy a podrobnosti finančních vztahů mezi oběma stranami; c) pravidla o dodatcích a změnách smlouvy, zejména s ohledem na nepředvídatelné změny; d) dobu platnosti smlouvy; e) smluvní pokuty pro případ nedodržení smlouvy“.

a) Povaha poskytované služby (čl. 14 odst. 2 písm. a) nařízení (EHS) č. 1191/69)

(361) V první i druhé smlouvě byly uvedeny služby železniční nákladní dopravy, které měla poskytovat společnost Trenitalia, a podrobně popsány podmínky, které se na ně vztahovaly. ([219])

(362) Pokud jde o *tarifní závazky*, Komise se domnívá, že povaha tarifního závazku byla správně určena v případě závazků veřejné služby v oblasti mezinárodní železniční nákladní dopravy mezi italským přístavem Terst a Maďarskem a železniční nákladní dopravy na vnitrostátních trasách mezi pevninou a Sardinií překračujících 1 000 km. Podle první i druhé smlouvy měla totiž společnost Trenitalia povinnost přepravovat náklad na určitých trasách za sazby uvedené v této smlouvě. Tyto snížené sazby byly stejné pro všechny uživatele služeb a musely být uplatňovány průběžně a pravidelně, bez ohledu na množství přepravovaného nákladu nebo efektivitu. Pokud jde o kvalitu služeb, obě smlouvy vyžadovaly, aby společnost Trenitalia dodržovala normy týkající se bezpečnosti, dochvilnosti vlaků, spolehlivosti služeb a zpětné vazby od zákazníků uvedené ve zprávě stanovené v článku 7 první smlouvy a v článku 6 druhé smlouvy.

([219]) Příloha 4 první smlouvy a příloha 1 druhé smlouvy.

(363) Stejné úvahy naopak neplatí, pokud jde o tarifní závazek pro oblast mezinárodní železniční nákladní dopravy přes přístav Trieste Marittima, vzhledem k tomu, že trasy, jichž se tarifní závazek týká, nebyly předem vymezeny, a to ani pokud jde o původ/určení. Komise konstatuje, že poskytovaná služba byla určena z hlediska počtu vozů zajišťujících tranzit v rámci dovozu/vývozu přes přístav Trieste Marittima bez ohledu na jejich původ/určení. Počet vozů odbavených v přístavu sám o sobě neposkytuje žádnou informaci o povaze poskytovaných služeb, pokud jde o jejich plynulost, pravidelnost, výkonnost a kvalitu. Jedná se o vlastnosti, které lze smysluplně posoudit pouze u srovnatelných dopravních služeb, což není případ, kdy se na služby železniční nákladní dopravy nevztahují žádné specifické podmínky, např. z hlediska obsluhovaných míst původu/určení, které by mohly zajistit jejich srovnatelnost.

(364) Pokud jde o *závazky provozu, na které se vztahuje druhá smlouva*, platí stejné úvahy jako v 354. až 357. bodě odůvodnění. Zejména pokud jde o závazek provozovat trajektovou přepravu a manévrování v oblasti nákladní dopravy mezi pevninou a Sardinií/Sicílií a závazek provozovat určitý počet stanic na Sardinii a Sicílii. Druhá smlouva obsahovala všechny požadované prvky, které určovaly povahu poskytované služby z hlediska plynulosti, pravidelnosti, výkonnosti a kvality. Totéž platí i pro povinnost plánovat a koordinovat všechny činnosti související s poskytováním závazků veřejné služby podle druhé smlouvy. Tento vedlejší závazek totiž podléhal stejným podmínkám plynulosti, pravidelnosti, výkonnosti a kvality, které se vztahují na základní hlavní dopravní služby.

(365) V této situaci Komise dochází k těmto závěrům:

— Pokud jde o tarifní závazek pro oblast mezinárodní železniční nákladní dopravy přes přístav Trieste Marittima, první a druhá smlouva nestanovují povahu dopravních služeb, pokud jde o normy plynulosti, pravidelnosti, výkonnosti a kvality, a proto nejsou v souladu s čl. 14 odst. 2 nařízení (EHS) č. 1191/69.

— Pokud jde o tarifní závazek pro oblast mezinárodní železniční nákladní dopravy mezi italským přístavem Terst a Maďarskem, na který se vztahují první a druhá smlouva, tarifní závazek pro oblast železniční nákladní dopravy na vnitrostátních trasách mezi pevninou a Sardinií a na vnitrostátních trasách překračujících 1 000 km, na který se vztahuje druhá smlouva, a závazek provozu, na který se vztahuje druhá smlouva, povaha dopravních služeb byla v obou smlouvách dostatečně vymezena, pokud jde o normy plynulosti, pravidelnosti, výkonnosti a kvality. Tyto prvky byly vhodné pro zajištění poskytování odpovídajících služeb železniční nákladní dopravy veřejnosti. Pokud jde o tyto závazky veřejné služby, první a druhá smlouva byly v souladu s čl. 14 odst. 2 nařízení (EHS) č. 1191/69.

(366) Závěrem lze konstatovat, že vzhledem k tomu, že první a druhá smlouva řádně nevymezují povahu služby, která měla být poskytnuta v rámci tarifního závazku pro oblast mezinárodní nákladní železniční dopravy přes přístav Trieste Marittima, vyrovnávací platba vyplacená na základě první a druhé smlouvy v souvislosti s tímto tarifním závazkem nebyla v souladu s čl. 14 odst. 2 písm. a) nařízení (EHS) č. 1191/69, a tudíž představuje neslučitelnou podporu, aniž by bylo nutné kontrolovat, zda byly splněny ostatní požadavky stanovené v čl. 14 odst. 2 uvedeného nařízení. Tímto závěrem není dotčeno zjištění, že první a druhá smlouva splňují zbývající podmínky čl. 14 odst. 2 nařízení (EHS) č. 1191/69, jak je vysvětleno v 367. až 381. bodě odůvodnění.

b) Cena služeb zahrnutých smlouvou (čl. 14 odst. 2 písm. b) nařízení (EHS) č. 1191/69)

(367) První a druhá smlouva stanovily výši vyrovnávací platby, která má být společnosti Trenitalia zaplacena za poskytování služeb, tj. cenu služeb a metodiku použitou pro její výpočet. ([220])

([220]) Viz příloha 4 první smlouvy a článek 2 a příloha 1 druhé smlouvy.

(368) *Pokud jde o tarifní závazky*, vyrovnávací platba, která měla být společnosti Trenitalia vyplacena, pokrývala rozdíl mezi očekávaným příjmem z uplatňování standardní sazby a sazbou stanovenou státem (viz 54. až 56. bod odůvodnění).

(369) Komise uvádí zejména tyto skutečnosti:

— Pokud jde o mezinárodní železniční nákladní dopravu mezi přístavem Terst a Maďarskem, první a druhá smlouva stanovily cenu rovnající se rozdílu mezi skutečným příjmem odvozeným od uplatňování tarifního závazku (konkrétně 15% sleva pro tranzity přes Rakousko a 50% sleva pro tranzity přes bývalou Jugoslávii (Slovinsko a Chorvatsko) a očekávaným ziskem z uplatňování běžné sazby.

— Pokud jde o železniční nákladní dopravu na vzdálenosti větší než 1 000 km, druhá smlouva stanovila cenu rovnající se rozdílu mezi částkami, které by byly získány při použití teoretického kilometrického tarifu, a částkami skutečně získanými při použití kilometrického tarifu, který se i po ujetí 1 000 km nadále snižuje.

— Pokud jde o železniční nákladní dopravu mezi pevninou a Sardinií, byl podle druhé smlouvy rozdíl mezi očekávanými příjmy získanými použitím standardní sazby a tarifem uvedeným ve smlouvě o dopravě na Sardinii a ze Sardinie jedním z prvků, které byly zohledněny při vyčíslení vyrovnávací platby vypočtené na základě výkazů zisků a ztrát společnosti Trenitalia.

(370) Pokud jde o *závazky provozu* podle druhé smlouvy (tj. závazek provozovat železniční nákladní dopravu mezi pevninou a Sardinií/Sicílií, závazek provozovat určitý počet železničních stanic na Sardinii/Sicílii a závazek provozovat činnosti doplňkové k poskytování služeb železniční nákladní dopravy), byla vyrovnávací platba vypočtena na základě výkazů zisků a ztrát společnosti Trenitalia.

(371) Jak je uvedeno v 71. až 72. bodě odůvodnění, druhá smlouva obsahovala zvláštní pravidla upravující a) vyplácení vyrovnávací platby a b) zpětného získání částek vyplacených nad rámec skutečného ročního zatížení, které nesla společnost Trenitalia, uvedeného v ověřené účetní závěrce, kterou přezkoumalo MID. Vyrovnávací platba nesměla překročit maximální částky uvedené v čl. 4 odst. 1 smlouvy, ([221]) s dodatečnou zárukou stanovenou v čl. 4 odst. 2 této smlouvy, podle níž *„celková částka vyrovnání za rok v žádném případě nepřekročí skutečné finanční zatížení společnosti za každý rok tříletého období 2004–2006“*. Existovala rovněž zvláštní ustanovení upravující úhradu služeb poskytnutých společností Trenitalia po uplynutí doby platnosti smlouvy (viz 74. bod odůvodnění).

(372) Komise se domnívá, že první a druhá smlouva jsou v souladu s čl. 14 odst. 2 písm. b) nařízení (EHS) č. 1191/69, který vyžaduje, aby byla ve smlouvě uvedena cena služeb, na které se smlouva vztahuje, a podrobnosti o finančních vztazích mezi oběma stranami.

c) Pravidla o dodatcích a změnách smlouvy (čl. 14 odst. 2 písm. c) nařízení (EHS) č. 1191/69)

(373) Podle první smlouvy mělo MID právo pozměnit nebo změnit závazky veřejné služby, na které se tato smlouva vztahovala, a odpovídající metodiku výpočtu vyrovnávací platby. ([222]) A naopak společnost Trenitalia byla oprávněna pozastavit poskytování služeb, pokud by uvedené dodatky/změny nebo přijaté právní předpisy byly neslučitelné s povinností pokračovat v poskytování služeb. ([223]) Společnost Trenitalia měla v každém případě povinnost předem oznámit MID jakoukoli změnu služby ([224]) a mohla ukončit poskytování některých nebo všech služeb poskytovaných podle první smlouvy na základě oznámení poskytnutého alespoň 30 dnů předem. ([225])

([221]) Tj. ve výši 142 828 104 EUR (včetně DPH) za rok 2004; 142 828 104 EUR (včetně DPH) za rok 2005; 117 521 500 EUR (včetně DPH) za rok 2006.

([222]) Podle čl. 10 odst. 1 první smlouvy musely být tento dodatek/změna provedeny na základě studií a šetření s ohledem na proces liberalizace trhu železniční nákladní dopravy a na základě studií a hloubkových šetření.

([223]) Ustanovení čl. 10 odst. 4 první smlouvy.

([224]) Ustanovení čl. 10 odst. 5 první smlouvy.

([225]) Ustanovení čl. 10 odst. 2 první smlouvy.

(374) Pokud jde o druhou smlouvu, k dodatku a změně smlouvy mohlo dojít pouze po dohodě s MID. Služby uvedené v příloze 1 druhé smlouvy mohla společnost Trenitalia upravit se souhlasem ministerstva na základě oznámení poskytnutého alespoň 60 dnů předem; ([226]) počet stanic, které mají být obsluhovány od roku 2006, může být navíc po dohodě stran za určitých podmínek snížen. ([227]) Kromě toho by strany mohly přezkoumat podmínky a množství služeb, na které se vztahují závazky veřejné služby, pokud by skutečně dostupné vyrovnávací platby byly nakonec nižší než částky přidělené ze státního rozpočtu. ([228]) A konečně, pokud jde o služby poskytované společností Trenitalia po uplynutí doby platnosti smlouvy, byla společnost Trenitalia oprávněna pozastavit plnění závazků, na které se vztahuje druhá smlouva, pokud by byly přijaty právní předpisy, které by byly neslučitelné s povinností pokračovat v poskytování služeb. ([229])

(375) Na tomto základě se Komise domnívá, že první a druhá smlouva splňovaly požadavek stanovený v čl. 14 odst. 2 písm. c) nařízení (EHS) č. 1191/69, který vyžadoval, aby byla do smlouvy o veřejných službách zahrnuta pravidla o dodatcích a změnách smlouvy.

d) Doba platnosti smlouvy (čl. 14 odst. 2 písm. d) nařízení (EHS) č. 1191/69)

(376) První smlouva se vztahovala na období od 1. ledna 2000 do 31. prosince 2001 a obsahovala doložku o pokračování (článek 10), která prodlužovala její platnost až do uzavření nové smlouvy o veřejných službách nebo do okamžiku, kdy MID oznámí společnosti Trenitalia ukončení první smlouvy.

(377) Druhá smlouva se vztahovala na období od 1. ledna 2004 do 31. prosince 2006 a obsahovala doložku o pokračování (článek 12), která prodlužovala její platnost až do dalšího oznámení MID. Toto oznámení muselo být poskytnuto alespoň 90 dnů předem a mohlo se týkat ukončení některých nebo všech závazků veřejné služby, na které se smlouva vztahovala.

(378) Komise se domnívá, že první a druhá smlouva jsou v souladu s čl. 14 odst. 2 písm. d) nařízení (EHS) č. 1191/69, který vyžadoval, aby byla do smlouvy o veřejné službě zahrnuta pravidla o době platnosti smlouvy.

e) Smluvní pokuty (čl. 14 odst. 2 nařízení (EEC) č. 1191/69)

(379) V případě nedodržení první smlouvy byla společnost Trenitalia povinna zaplatit pokutu až do výše 250 000 EUR za každé porušení jakéhokoli závazku uloženého smlouvou společnosti Trenitalia (viz 60. bod odůvodnění).

(380) V případě nedodržení druhé smlouvy se na společnost Trenitalia vztahoval systém smluvních pokut, které se měly odečíst od splatné vyrovnávací platby (viz 73. bod odůvodnění). Zaprvé, druhá smlouva stanovila zvláštní pokutu ve výši 50 000 EUR za nedodržení každé z těchto povinností: povinnost týkající se kvality služeb, plánovaná četnost nebo přidělení minimálního počtu zaměstnanců stanicím, na které se vztahovaly závazky ke službám, ([230]) včetně zpoždění při předávání zpráv o úrovni kvality dopravních služeb, na které se vztahuje smlouva. ([231]) Zadruhé, druhá smlouva stanovila obecnou pokutu ve výši 50 000 EUR za každé nesplnění nebo nedostatečné splnění ostatních závazků vyplývajících ze smlouvy ze strany společnosti Trenitalia. ([232]) Kromě toho mělo MID možnost vypovědět smlouvu v případě zvláště závažných nedostatků nebo závad.

(381) Komise se domnívá, že první a druhá smlouva jsou v souladu s čl. 14 odst. 2 písm. e) nařízení (EHS) č. 1191/69, podle něhož musí smlouva o veřejné služby zahrnovat smluvní pokuty pro případ nedodržení smlouvy.

([226]) Ustanovení čl. 2 odst. 5 druhé smlouvy.
([227]) Ustanovení čl. 2 odst. 7 druhé smlouvy: v případě výrazného zvýšení nebo snížení objemu provozu o 30 % nebo více v letech 2004 až 2005 na trase, na kterou se vztahuje tarifní závazek, by strany mohly rozhodnout o vynětí této trasy z rozsahu veřejné služby v dopravě.
([228]) Ustanovení čl. 4 odst. 4 druhé smlouvy.
([229]) Ustanovení čl. 12 odst. 3 druhé smlouvy.
([230]) Ustanovení čl. 9 odst. 3 a 4 druhé smlouvy.
([231]) Ustanovení čl. 9 odst. 2 druhé smlouvy.
([232]) Ustanovení čl. 9 odst. 5 druhé smlouvy.

8.4.2.4 Přiměřenost vyrovnávací platby

(382) Pokud jde o výši vyrovnávací platby, Komise na základě obecných zásad, které vyplývají ze Smlouvy, posuzuje, zda vyrovnávací platba nepřesáhla meze toho, co je nezbytné k pokrytí nákladů vynaložených k plnění závazků veřejné služby, s přihlédnutím k příslušným příjmům a přiměřenému zisku.

První smlouva

(383) V rámci první smlouvy byly náklady vypočteny pro každý závazek veřejné služby uložený smlouvou. Vyrovnávací platba pokrývala pouze náklady vynaložené k plnění závazků veřejné služby, aniž by umožňovala jakoukoli ziskovou marži. Příloha 4 první smlouvy obsahovala podrobnou metodiku výpočtu nákladů na jednotlivé závazky veřejné služby a vyčíslovala tyto náklady pro první rok platnosti smlouvy (rok 2000).

(384) Pokud jde konkrétně o tarifní závazek pro oblast mezinárodní železniční nákladní dopravy mezi přístavem Terst a Maďarskem, jak je vysvětleno v 55. bodě odůvodnění, náklady odpovídaly ušlým příjmům z tarifů. Byly stanoveny jako rozdíl mezi běžnými tarify, které by společnost Trenitalia uplatňovala, kdyby smlouva neexistovala, a nižšími tarify, které společnost Trenitalia na základě smlouvy skutečně uplatňovala. Například náklady, které společnost Trenitalia vynaložila v roce 2000 v souvislosti s uvedeným tarifním závazkem, byly v první smlouvě vyčísleny takto (hodnota v italských lirách – ITL a odpovídající hodnota v měně EUR) ([233]):

Tabulka 7

Metodika použitá pro stanovení vyrovnávací platby podle první smlouvy, pokud jde o dopravu mezi přístavem Terst a Maďarskem

	Přístav Terst – Maďarsko (přes Rakousko)			Přístav Terst – Maďarsko (přes bývalou Jugoslávii)			**C + F Celkové ušlé příjmy z tarifů**
	A - Příjmy z uplatněných tarifů	B - Teoretické příjmy z tarifů	C =B - A Celkové ušlé příjmy z tarifů	D - Příjmy z uplatněných tarifů	E - Teoretické příjmy z tarifů	F = E - D Celkové ušlé příjmy z tarifů	
Italské liry – ITL	908 061 000	1 068 307 000	160 246 000	822 460 065	1 644 920 130	822 460 065	**982 706 065**
Odpovídající hodnota v EUR	468 974,37	551 734,52	82 760,15	424 765,17	849 530,35	424 765,17	**507 525,33**

(385) Komise se domnívá, že metodika uvedená v 383. a 384. bodě odůvodnění zajistila, že vyrovnávací platba vyplacená společnosti Trenitalia v rámci první smlouvy byla omezena na skutečnou finanční zátěž, kterou nesla po celou dobu trvání smlouvy. Uložení tarifních závazků ve skutečnosti vedlo ke snížení příjmů společnosti Trenitalia. Itálie proto použila správnou metodu, když stanovila vyrovnávací platbu jako rozdíl mezi příjmy z tarifů uložených podle první smlouvy a příjmy z tarifů, které by společnost Trenitalia uložila, kdyby tuto smlouvu neuzavřela. Kromě toho italské orgány uložily společnosti Trenitalia povinnost předložit účetní závěrku týkající se plnění závazků veřejné služby v roce 2001, která byla potvrzena nezávislým účetním expertem (viz 58. bod odůvodnění). Vyrovnávací platba za každý další měsíc poskytování služby nesmí přesáhnout jednu dvanáctinu roční výše vyrovnávací platby stanovené pro rok 2001 (viz 59. bod odůvodnění).

(386) Z toho vyplývá, že vyrovnávací platba vyplacená podle první smlouvy nepřesáhla náklady spojené s plněním závazků veřejné služby stanovených touto smlouvou.

([233]) Směnný kurz: 1 EUR = 1 936,27 ITL; 1 ITL = 0,000516457 EUR.

Druhá smlouva

(387) Druhá smlouva z velké části zachovává metodiku použitou v první smlouvě, pokud jde o stanovení vyrovnávací platby poskytnuté společnosti Trenitalia za tarifní závazky uložené pro oblast mezinárodní železniční nákladní dopravy mezi přístavem Terst a Maďarskem a vnitrostátní železniční nákladní dopravy na vzdálenosti větší než 1 000 km. V příloze 1 druhé smlouvy byla popsána metodika výpočtu nákladů na jednotlivé závazky veřejné služby a tyto náklady byly vyčísleny s ohledem na první rok platnosti smlouvy (rok 2004). Vyrovnávací platba pokrývala pouze náklady vynaložené k plnění závazků veřejné služby, aniž by umožňovala jakoukoli ziskovou marži.

(388) Tabulky 8 a 9 uvádějí metodiku použitou pro stanovení vyrovnávací platby podle druhé smlouvy za tarifní závazky uložené pro oblast a) mezinárodní železniční nákladní dopravy mezi přístavem Terst a Maďarskem a b) železniční nákladní dopravy na vzdálenosti větší než 1 000 km, a zejména náklady, které nesla společnost Trenitalia v roce 2004.

Tabulka 8

Metodika použitá pro stanovení vyrovnávací platby podle druhé smlouvy, pokud jde o dopravu mezi přístavem Terst a Maďarskem

Plné vozy			Prázdné vozy			**C + F Celkové ušlé příjmy z tarifů (EUR)**
A - Příjmy z uplatněných tarifů (EUR)	B - Teoretické příjmy z tarifů (EUR)	C =B - A Celkové ušlé příjmy z tarifů (EUR)	D - Příjmy z uplatněných tarifů (EUR)	E - Teoretické příjmy z tarifů (EUR)	F = E - D Celkové ušlé příjmy z tarifů (EUR)	
73 318	146 637	73 318	28	56	28	73 346

Tabulka 9

Metodika použitá pro stanovení vyrovnávací platby podle druhé smlouvy, pokud jde o trasy delší než 1 000 km

A - Průměrný použitý tarif (EUR/ tunokilometr)	B - Průměrný teoretický tarif (EUR/ tunokilometr)	C - Průměrná vzdálenost (km)	D - Přepravené tuny	E = A * C * D Příjmy z uplatněných tarifů (v mil. EUR)	F = B * C * D Teoretické příjmy z tarifů (v mil. EUR)	G = F - E Celkové ušlé příjmy z tarifů (v mil. EUR)
0,0619	0,0716	1 322	2 342 104	191,7	221,6	29,9

(389) Pokud jde o první smlouvu, Komise se domnívá, že tato metodika zajistila, že vyrovnávací platba vyplacená společnosti Trenitalia v rámci druhé smlouvy byla omezena na skutečnou finanční zátěž, kterou tato společnost nesla po celou dobu trvání smlouvy, a to ze stejných důvodů, které byly uvedeny v 385. bodě odůvodnění. Itálie navíc vyplatila vyrovnávací platbu, která byla nižší než celkové náklady vyplývající z uplatňování těchto celních závazků.

(390) Pokud jde o náklady spojené se závazky veřejné služby v oblasti nákladní železniční dopravy mezi pevninou a Sardinií (tarifní závazek i závazek služby), ([234]) vyrovnávací platba za ně byla poskytnuta na základě výkazů zisků a ztrát společnosti Trenitalia.

([234]) Konkrétně se jedná o závazky: a) provozovat trajektovou přepravu a manévrování v oblasti nákladní dopravy mezi pevninou a Sardinií; b) vést zvláštní seznam vlakových stanic a jejich zařízení přístupných veřejnosti pro nákladní dopravu na Sardinii; c) plánovat a koordinovat všechny činnosti doplňkové k poskytování služeb železniční nákladní dopravy na Sardinii a ze Sardinie.

(391) Stejná metodika výpočtu vyrovnávací platby, která vychází z výkazu zisků a ztrát společnosti Trenitalia, se použila i pro závazky týkající se dopravy na Sicílii a ze Sicílie.

(392) Vyrovnávací platba vypočtená na základě této metodiky zahrnovala zisk, který byl stanoven jako součin vážených průměrných nákladů na kapitál a investovaného kapitálu společnosti Trenitalia.

(393) Itálie odhadla vyrovnávací platbu za závazky veřejné služby uložené v oblasti železniční nákladní dopravy na Sardinii a Sicílii a zpět, která má být vyplacena podle druhé smlouvy, na základě nákladů, které společnost Trenitalia nesla v roce 2004, jak je uvedeno v tabulce níže.

Tabulka 10

Metodika použitá pro stanovení vyrovnávací platby podle druhé smlouvy, pokud jde o dopravu na Sardinii a Sicílii a zpět

(EUR)

Výkaz zisků a ztrát společnosti Trenitalia	Sardinie	Sicílie
A - Celkové příjmy	7 674 289	89 236 087
B - Celkové náklady	35 481 686	179 404 951
A - B	[27 807 397]	[90 168 864]
C - Náklady na investovaný kapitál	2 733 433	11 729 022
D - Daň ze mzdových nákladů	-	1 003 737
Celkový zisk/ztráta (A - B - C - D)	[30 540 830]	[102 901 623]

(394) Komise nejprve poznamenává, že náklady související se závazky veřejné služby uloženými v oblasti železniční nákladní dopravy ze Sardinie/Sicílie a zpět byly vypočteny jako jednotkové náklady na vozový kilometr. Komise se domnívá, že tato metrika je v odvětví železniční nákladní dopravy vhodná pro odhad nákladů na přepravu zboží po železnici, neboť umožňuje zachytit náklady na jednotku vagonu na ujetý kilometr bez ohledu na množství přepravovaného zboží. ([235]) Metodika tak umožňuje odhadnout průměrné náklady na vozy používané společností Trenitalia k provozování železniční nákladní dopravy na Sardinii a Sicílii a zpět.

(395) Zadruhé, italské orgány byly schopny odhadnout doplňkové náklady spojené s plněním závazků veřejné služby mezi pevninou a Sicílií/Sardinií na základě zvláštního výkazu zisků a ztrát, který obsahoval všechny příjmy a náklady konkrétně přiřazené k těmto službám. Nezávislý účetní expert přezkoumal faktory rozdělení nákladů a účetnictví a služby, které společnost Trenitalia skutečně provozuje. Tyto prvky byly rovněž ověřeny italskými orgány a Komisí (viz 71. bod odůvodnění).

(396) Konečně z osvědčení účetních závěrek, která italské orgány poskytly Komisi, vyplývá, že vyrovnávací platba vyplacená společnosti Trenitalia za tyto služby nepřevýšila náklady, které této společnost vznikly při plnění závazků veřejné služby mezi pevninou a Sicílií/Sardinií. Itálie vyplatila vyrovnávací platbu, která byla nižší než celkové náklady vyplývající z uplatnění těchto závazků veřejné služby. Z tohoto důvodu není třeba ověřovat, zda přiměřený zisk vypočtený italskými orgány byl či nebyl odpovídající, neboť společnost Trenitalia v žádném případě nezaznamenala při plnění těchto závazků veřejné služby zisk.

([235]) Druhá smlouva nestanovila závazek přepravit minimální objem zboží nebo konkrétní druhy zboží.

(397) Pokud jde o celkovou vyrovnávací platbu vyplacenou společnosti Trenitalia v rámci druhé smlouvy, údaje poskytnuté Itálií potvrzují, že tato vyrovnávací platba nepřesáhla skutečnou finanční zátěž, kterou společnost Trenitalia nesla po celou dobu trvání smlouvy. V tabulce 3 je uvedena celková výše čistých nákladů společnosti Trenitalia v rámci druhé smlouvy a celková výše vyrovnávací platby poskytnuté a vyplacené společnosti Trenitalia v rámci této smlouvy. Z těchto údajů vyplývá, že společnost Trenitalia obdržela vyrovnávací platby pouze za skutečně poskytnuté služby, které byly ověřeny nezávislým účetním expertem a ověřeny italskými orgány (zejména vyrovnávací platby vyplacené v letech 2004, 2005, 2006 a 2008 byly nižší než částky uvedené ve smlouvách), a že tyto vyrovnávací platby nepokryly čisté náklady společnosti Trenitalia v plné výši.

(398) Skutečnost, že náklady společnosti Trenitalia na vlakový kilometr byly vyšší ve srovnání s náklady ostatních konkurentů, nebo dokonce s průměrnými náklady na vlakový kilometr zaznamenanými v Itálii, ([236]) nemá na tento závěr žádný vliv. Zaprvé, úroveň efektivity podniku není relevantním prvkem, který by se měl zohlednit při posuzování toho, zda Itálie poskytla společnosti Trenitalia nadměrnou vyrovnávací platbu za plnění závazků veřejné služby podle druhé smlouvy. Zadruhé, náklady na vlakový kilometr se netýkaly dotyčných závazků veřejné služby, ale celkových nákladů společnosti Trenitalia na vlakový kilometr (zahrnujících jak komerční služby, tak služby v rámci závazků veřejné služby). Stejný závěr platí i pro průměrné náklady na vlakový kilometr zaznamenané v Itálii, což je údaj, který se týká celkového provozu v oblasti železniční nákladní dopravy poskytované v Itálii. Údaje poskytnuté sdružením Fercargo (viz 210. bod odůvodnění) proto neposkytují žádný relevantní srovnávací prvek pro odhad nákladů na plnění závazků veřejné služby podle druhé smlouvy a neprokazují, že společnost Trenitalia obdržela za plnění těchto závazků veřejné služby nadměrnou vyrovnávací platbu.

(399) Druhá smlouva navíc výslovně stanovila mechanismus zpětného získání v případě nadměrné vyrovnávací platby. Podle čl. 4 odst. 3 druhé smlouvy, pokud poskytnutá vyrovnávací platba převyšovala náklady, které společnost Trenitalia skutečně vynaložila na plnění závazků veřejné služby podle druhé smlouvy, je nutné od splatné vyrovnávací platby odečíst příslušnou částku.

(400) Na základě těchto skutečností se Komise domnívá, že celková vyrovnávací platba, kterou společnost Trenitalia obdržela na základě první a druhé smlouvy, nepřesáhla rámec nezbytný k pokrytí čistých nákladů na plnění závazků veřejné služby, a byla tedy přiměřená.

8.4.2.5 Závěr

(401) Z výše uvedených důvodů Komise dospěla k závěru, že všechny závazky uvedené v první smlouvě (pokud jde o část, která představuje novou podporu) a ve druhé smlouvě (s výjimkou tarifního závazku pro oblast mezinárodní dopravy přes přístav Trieste Marittima, viz 352. a 366. bod odůvodnění) jsou v souladu s čl. 1 odst. 4 a článkem 14 nařízení (EHS) č. 1191/69 a obecnými zásadami Smlouvy. Vyrovnávací platby vyplacené společnosti Trenitalia v rámci první a druhé smlouvy lze tedy považovat za slučitelné státní podpory (s výjimkou plateb provedených v souvislosti s tarifním závazkem pro oblast mezinárodní dopravy přes přístav Trieste Marittima, které lze považovat za neslučitelné státní podpory).

8.4.3 *Třetí smlouva*

(402) Komise konstatuje, že podmínky třetí smlouvy byly dohodnuty dne 29. října 2010 (viz 95. bod odůvodnění) a smlouva byla podepsána dne 3. prosince 2012. Třetí smlouva byla proto uzavřena v době, kdy bylo nařízení č. 1191/69 stále použitelné (viz 300. a 301. bod odůvodnění). Komise rovněž konstatuje, že vyrovnávací platba podle třetí smlouvy byla vyplacena v letech 2010 až 2016. S ohledem na zásady stanovené soudy Unie (viz 316. bod odůvodnění) bude proto slučitelnost podpory vyplacené podle třetí smlouvy do 3. prosince 2012 posuzována podle nařízení (EHS) č. 1191/69 a obecných zásad vyplývajících ze Smlouvy a po 3. prosinci 2012 podle článku 93 SFEU.

([236]) Viz 39. bod odůvodnění dokumentu SA.32603 (2011/N), Dotační program „Ferrobonus“ pro kombinovanou dopravu, (Úř. věst. C 88, 24.3.2012, s.1).

8.4.3.1 Slučitelnost plateb provedených do 3. prosince 2012 podle nařízení (EHS) č. 1191/69 a obecných zásad vyplývajících ze Smlouvy

8.4.3.1.1 Pověření službou veřejné dopravy

(403) Na základě předložených důkazů vyplývá, že italské orgány a společnost Trenitalia se dne 29. října 2010 dohodly na podmínkách třetí smlouvy, která byla podepsána dne 3. prosince 2012 (95. bod odůvodnění). Tato zpráva se vztahuje na období od 1. ledna 2009 do 31. prosince 2014.

(404) Komise konstatuje, že společnost Trenitalia začala poskytovat služby uvedené v této smlouvě ode dne 1. ledna 2009, tedy před podpisem třetí smlouvy (dne 3. prosince 2012), a že Itálie zaplatila první splátky vyrovnávací platby podle třetí smlouvy dne 21. prosince 2010 (viz 102. bod odůvodnění), tedy před podpisem třetí smlouvy.

(405) Komise však podotýká, že Itálie předložila důkazy, z nichž vyplývá, že společnost Trenitalia a MID se dne 29. října 2010 dohodly na všech podstatných prvcích třetí smlouvy.

(406) Jak je vysvětleno v 92. bodě odůvodnění, konečný návrh třetí smlouvy zaslaný dne 29. října 2010 generálním ředitelem MID k podpisu příslušnému ministrovi a třetí smlouva podepsaná dne 3. prosince 2012 jsou v podstatě totožné. Obsahují shodná ustanovení týkající se povahy poskytovaných služeb, ([237]) ceny služeb, ([238]) pravidel o dodatcích a změnách smlouvy, ([239]) doby platnosti smlouvy (2009–2014) ([240]) a smluvních pokut. ([241]) Kromě toho tento návrh již obsahoval všechny prvky týkající se výpočtu vyrovnávací platby. ([242]) Právě tento konečný návrh třetí smlouvy byl mimoto podnětem k přijetí rozpočtového zákona, který dne 21. prosince 2010 italským orgánům umožnil vyplatit společnosti Trenitalia vyrovnávací platbu za rok 2009 za závazky veřejné služby, které byly poskytnuty na základě třetí smlouvy (viz 95. bod odůvodnění).

(407) Kromě toho návrh třetí smlouvy, na němž se strany dohodly dne 29. října 2010, jasně a přesně určoval povahu závazků veřejné služby, které mají být splněny, jakož i podmínky, za nichž je společnost Trenitalia musela poskytnout, než byla provedena jakákoli platba.

(408) Komise dále konstatuje, že společnost Trenitalia v období od 1. ledna 2009 do 29. října 2010 poskytovala služby veřejné služby, přičemž veřejné orgány jí na základě jednání o třetí smlouvě sdělily povahu těchto služeb a podmínky jejich poskytování. Na základě skutečností popsaných v oddíle 3.2.3.1 lze vyvodit závěr, že společnost Trenitalia a MID intenzivně diskutovaly o rozsahu a povaze závazků veřejné služby, které měly být poskytovány, již od listopadu 2008. Návrh smlouvy, který si strany vyměnily dne 4. března 2009 (který představoval šestou verzi projednávanou k tomuto datu), již vymezoval základní prvky, pokud jde o rozsah a povahu závazků veřejné služby, které mají být plněny, jakož i podmínky, za nichž je bude společnost Trenitalia provozovat (viz 88. bod odůvodnění). ([243])

([237]) Články 4, 5 a příloha 1 návrhu, následně články 4, 5 a příloha 1 třetí smlouvy.
([238]) Článek 9 a příloha 2 návrhu, následně článek 9 a příloha 2 třetí smlouvy.
([239]) Články 7, 8, čl. 10 odst. 2, článek 11 a příloha 5 návrhu, následně články 7, 8, čl. 10 odst. 2, článek 11 a příloha 5 třetí smlouvy.
([240]) Ustanovení čl. 6 odst. 1 návrhu, následně čl. 6 odst. 1 třetí smlouvy.
([241]) Článek 13 a příloha 3 návrhu, následně článek 13 a příloha 3 třetí smlouvy.
([242]) Je pozoruhodné, že v příloze 2 návrhu třetí smlouvy byl spolu s pravidly o metodice výpočtu vyrovnávací platby uveden hospodářský a finanční plán společnosti Trenitalia, v němž byla podrobně uvedena vnitřní míra návratnosti uplatňovaná na smlouvu, provozní náklady, příjmy a výše prostředků vyčleněných ve státním rozpočtu, které byly použity jako horní hranice vyrovnávací platby, přičemž obsah konečné verze návrhu třetí smlouvy se až do formálního uzavření této smlouvy dne 3. prosince 2012 nezměnil.
([243]) Rozsah veřejné služby zahrnoval závazek společnosti Trenitalia provozovat železniční nákladní dopravu z/do regionů jižní Itálie za určitých norem kvality (zejména dochvilnost) a na vyžádání jakéhokoli zákazníka. Od konečné verze návrhu třetí smlouvy se lišil pouze přesný počet poskytovaných vlakových kilometrů a minimální finanční efektivita potřebná k provozování závazků veřejné služby.

(409) V roce 2009 ani v roce 2010 tedy společnost Trenitalia nepůsobila bez jakéhokoli pověření ohledně rozsahu a povahy závazků veřejné služby. Mezi návrhem třetí smlouvy ze dne 4. března 2009 a návrhem třetí smlouvy ze dne 29. října 2010 se změnil pouze minimální počet poskytovaných vlakových kilometrů a minimální finanční efektivita potřebná k provozování závazků veřejné služby. V tomto ohledu Komise konstatuje, že rozsah těchto podmínek byl v návrhu smlouvy ze dne 29. října 2010 oproti návrhu smlouvy ze dne 4. března 2009 snížen. ([244]) To znamená, že společnost Trenitalia v průběhu roku 2009 provozovala více závazků veřejné služby, než bylo nakonec dohodnuto stranami dne 29. října 2010 (viz 91. bod odůvodnění). Kromě toho Itálie zaplatila pouze výši vyrovnávací platby odpovídající počtu vlakových kilometrů dohodnutému dne 29. října 2010 (tj. 11,9 milionu vlaků/km) a v souladu s finančními parametry stanovenými v návrhu třetí smlouvy ze dne 29. října 2010, bez ohledu na další závazky veřejné služby provozované společností Trenitalia v roce 2009. ([245]) Kromě toho je třeba poznamenat, že MID mělo za to, že společnost Trenitalia splnila všechny závazky veřejné služby v roce 2009 v souladu s požadavky návrhu třetí smlouvy schváleného dne 29. října 2010, což potvrzuje, že rozsah a povaha závazků veřejné služby byly pro společnost Trenitalia de facto dostatečně jasné a přesné již v roce 2009 (viz 94. bod odůvodnění).

(410) Komise se proto domnívá, že Itálie pověřila společnost Trenitalia plněním závazků veřejné služby po dobu, na kterou se vztahuje třetí smlouva se společností Trenitalia.

8.4.3.1.2 Předmět smlouvy o veřejné službě

(411) Třetí smlouva pověřila společnost Trenitalia závazkem provozovat železniční nákladní dopravu do jižních oblastí Itálie a z nich (včetně Sicílie, nikoli však Sardinie). Společnost Trenitalia byla zejména povinna poskytovat služby železniční nákladní dopravy v konvenčních režimech ucelenými vlaky nebo kombinované dopravy v závislosti na poptávce uživatelů v zeměpisné oblasti určené smlouvou z hlediska spojů mezi regiony.

(412) Společnost Trenitalia byla povinna poskytovat tyto služby každému provozovateli, který o ně požádal, podle kritérií uvedených v příloze 1 této smlouvy, ([246]) a v rámci ročního objemu vlakových kilometrů (11,9 milionu) – „plánovaná nabídka“ – uvedeného v čl. 4 odst. 1 a v příloze 1 třetí smlouvy na období 2009–2014. ([247]) Podle článku 11 třetí smlouvy mohou strany plánovanou nabídku na období 2012–2014 revidovat; strany však toto ustanovení nevyužily.

(413) Třetí smlouva ukládá společnosti Trenitalia konkrétní cíle v oblasti kvality (pokud jde o dochvilnost), které jsou uvedeny v příloze 3 smlouvy. ([248]) Hodnoty ukazatelů kvality uvedené v příloze 3 vycházely z metod a kritérií dohodnutých s MID. ([249]) Společnost Trenitalia musela předložit MID výroční zprávu o poskytovaných službách a kvalitě, k níž byla přiložena příslušná a úplná dokumentace týkající se skutečně poskytnutých služeb a všech prvků nezbytných pro ověření dodržování smluvních závazků, včetně cílů v oblasti kvality. ([250])

(414) Kromě toho byla společnost Trenitalia povinna plánovat a koordinovat všechny činnosti doplňkové k poskytováním těchto služeb, jako je běžná a mimořádná údržba a pravidelné kontroly kolejových vozidel, optimální úroveň bezpečnostních podmínek, administrativní a obchodní činnosti na podporu řízení služeb. ([251])

([244]) Podle návrhu smlouvy ze dne 4. března 2009 měla společnost Trenitalia zajistit minimálně 12,8 milionu vlakových kilometrů, zatímco v návrhu smlouvy ze dne 29. října 2010 byl tento počet snížen na 11,9 milionu vlakových kilometrů.

([245]) 14 milionů vlakových kilometrů skutečně provozovaných v roce 2009 minus 11,9 milionu vlakových kilometrů dohodnutých dne 29. října 2010 = 2,1 milionu vlakových kilometrů, které společnost Trenitalia poskytla v roce 2009 a za které nebyla poskytnuta vyrovnávací platba.

([246]) Zejména každému provozovateli, který pro spoje mezi regiony, na něž se vztahuje příloha 1, požádal o služby železniční nákladní dopravy splňující „*minimální úroveň efektivity*“, tj. rozdíl mezi náklady a příjmy na vlakový kilometr v případě požadované služby přesahující 19 EUR na vlakový kilometr a vyšší než 73 % celkových nákladů. Tato ustanovení měla v podstatě zajistit hospodářskou vyváženost smlouvy a neměla vliv na plynulost služby.

([247]) Z čl. 7 odst. 3 třetí smlouvy jasně vyplývá, že strany vzájemně uznaly, že plánovaná nabídka na roky 2009–2014 odpovídá příloze 1 třetí smlouvy.

([248]) Ustanovení čl. 4 odst. 6 třetí smlouvy.

([249]) Ustanovení čl. 5 odst. 1 písm. a) třetí smlouvy.

([250]) Ustanovení čl. 5 odst. 1 písm. c) třetí smlouvy.

([251]) Ustanovení čl. 4 odst. 2 třetí smlouvy.

(415) Komise poznamenává, že třetí smlouva měla zajistit minimální síť služeb, a nikoliv jednotlivých spojů, tj. minimální výskyt svazku linek a spojů rozmístěných po celé jižní Itálii s jejich místy původu/určení. Tato povinnost poskytovat služby „*na vyžádání*“ zajistila, aby nabídka služeb železniční nákladní dopravy zohledňovala poptávku uživatelů z hlediska pravidelnosti a kapacity. Smlouva navíc stanovila konkrétní normy kvality služby. ([252])

(416) Na základě těchto skutečností se Komise domnívá, že závazky veřejné služby, na které se vztahuje třetí smlouva, spadají do kategorie „*dopravních služeb splňujících stanovené normy plynulosti, pravidelnosti, výkonnosti a kvality*“ podle čl. 14 odst. 1 nařízení (EHS) č. 1191/69.

8.4.3.1.3 Prvky uvedené v pověřovacím aktu

a) Povaha poskytované veřejné služby (čl. 14 odst. 2 písm. a) nařízení (EHS) č. 1191/69)

(417) Jak je vysvětleno v 411. až 416. bodě odůvodnění, třetí smlouva stanovila normy plynulosti, pravidelnosti, výkonnosti a kvality služeb železniční nákladní dopravy svěřených společnosti Trenitalia.

(418) Komise konstatuje, že tyto služby braly v úvahu mimo jiné sociální faktory a faktory životního prostředí. Jak je uvedeno v 326. bodě odůvodnění, podle čl. 1 odst. 4 nařízení (EHS) č. 1191/69 mohou členské státy uzavřít smlouvy o veřejných službách v přepravě s dopravním podnikem „*za účelem zajištění přiměřených dopravních služeb, které zejména berou v úvahu sociální faktury a faktory životního prostředí a územní plánování*“. Jak Itálie vysvětlila (165. bod odůvodnění), cílem třetí smlouvy bylo zajistit za ekonomicky udržitelných podmínek alternativu železniční dopravy ve srovnání s převládající silniční dopravou. Nesledovala pouze cíl dopravní politiky, ale také cíle politiky životního prostředí a územní politiky a hospodářské a sociální soudržnosti. Ve skutečnosti měla posílit regionální soudržnost a územní rovnováhu mezi severní a jižní Itálií a zároveň poskytnout udržitelnou alternativu k silniční dopravě. Třetí smlouva jasně určila oblasti výchozí regiony a regiony určení, které má společnost Trenitalia obsluhovat v rámci plnění závazků veřejné služby, což postačuje k tomu, aby bylo možné považovat požadavky stanovené v čl. 1 odst. 4 a čl. 14 odst. 2 písm. a) nařízení (EHS) č. 1191/69 za splněné.

(419) Z výše uvedených důvodů Komise dospěla k závěru, že povaha veřejných dopravních služeb poskytovaných podle třetí smlouvy byla dostatečně vymezena v souladu s čl. 14 odst. 2 písm. a) nařízení (EHS) č. 1191/69 ve spojení s čl. 1 odst. 4 téhož nařízení.

b) Cena služeb zahrnutých smlouvou (čl. 14 odst. 2 písm. b) nařízení (EHS) č. 1191/69)

(420) Třetí smlouva stanovila výši vyrovnávací platby poskytnuté společnosti Trenitalia za poskytování služeb, tj. cenu poskytovaných služeb a metodiku použitou pro její výpočet.

(421) Maximální výše roční vyrovnávací platby byla stanovena s ohledem na dostupné veřejné zdroje a očekávaný vývoj nákladů a příjmů společnosti Trenitalia po dobu trvání smlouvy, který je uveden v hospodářském a finančním plánu společnosti Trenitalia (příloha 2 smlouvy). Skutečná vyrovnávací platba vyplacená společnosti Trenitalia pokrývala rozdíl mezi příjmy z dopravy a souvisejícími náklady na poskytování závazku veřejné služby, který byl ověřen *ex post* (viz 99. a 100. bod odůvodnění).

([252]) Příloha 3 třetí smlouvy.

(422) Třetí smlouva obsahovala zvláštní pravidla pro poskytování vyrovnávacích plateb (viz 99. bod odůvodnění) a pro zpětné získání částek vyplacených nad rámec ročního zatížení skutečně neseného společností Trenitalia, které se odráží v ověřené účetní závěrce předané MID. V žádném případě nemohla vyrovnávací platba překročit maximální částky uvedené v čl. 9 odst. 1 smlouvy (pro roky 2009–2011) nebo stanovené podle článku 11 smlouvy (pro roky 2012–2014) a měla zůstat v mezích finančních prostředků přidělených ve veřejném rozpočtu uvedeném v příloze 2 smlouvy. Komise konstatuje, že společnost Trenitalia obdržela vyrovnávací platbu za služby poskytnuté v letech 2009 a 2010 dne 21. prosince 2010, a to pouze v rámci limitu ve výši 11,9 milionu vlakových kilometrů, který byl dohodnut v říjnu 2010. ([253])

(423) Komise se proto domnívá, že třetí smlouva obsahovala prvky požadované v čl. 14 odst. 2 písm. b) nařízení (EHS) č. 1191/69, podle něhož musí smlouva uvádět cenu služeb, na které se vztahuje, a podrobnosti o finančních vztazích mezi oběma stranami.

c) Pravidla o dodatcích a změnách smlouvy (čl. 14 odst. 2 písm. c) nařízení (EHS) č. 1191/69)

(424) K dodatku a úpravě smlouvy může dojít pouze na základě dohody stran.

(425) Jakoukoli změnu v plánované nabídce, která by znamenala nedostatek nebo překročení o více než 1 % celkového množství vlakových kilometrů stanoveného třetí smlouvou, musela společnost Trenitalia navrhnout MID. ([254]) Plánovanou nabídku mohly strany upravit také v případě rozdílu mezi plánovanými a vynaloženými provozními náklady většího než 10 % (přebytek nebo schodek) celkových nákladů uvedených v příloze 2, pokud tento rozdíl nebyl výsledkem chování společnosti Trenitalia. ([255]) Případné přerušení a změny služeb v důsledku událostí způsobených společností Trenitalia vedly ke snížení vyrovnávací platby odpovídajícímu nedodaným vlakovým kilometrům. ([256]) V případě potřeby se strany mohly do šesti měsíců od data registrace smlouvy rozhodnout aktualizovat plánovanou nabídku a podmínky ekonomicko-finanční rovnováhy smlouvy na období 2012–2014; tato aktualizace musela být v souladu se vzorcem uvedeným v příloze 5 třetí smlouvy. ([257]) Tato doložka nebyla nikdy použita.

(426) Komise se domnívá, že třetí smlouva je v souladu s čl. 14 odst. 2 písm. c) nařízení (EHS) č. 1191/69, který vyžaduje, aby byla do smlouvy o veřejných službách zahrnuta pravidla o dodatcích a úpravách smlouvy.

d) Doba platnosti smlouvy (čl. 14 odst. 2 písm. d) nařízení (EHS) č. 1191/69)

(427) Třetí smlouva se vztahovala na období od 1. ledna 2009 do 31. prosince 2014 a obsahovala ustanovení (čl. 6 odst. 2) o prodloužení její platnosti (za stejných podmínek) o maximálně 12 měsíců, pokud o to MID požádá nejpozději šest měsíců před uplynutím doby platnosti smlouvy.

(428) Komise se domnívá, že doba platnosti smlouvy byla jasně stanovena v souladu s čl. 14 odst. 2 písm. d) nařízení (EHS) č. 1191/69.

e) Smluvní pokuty (čl. 14 odst. 2 nařízení (EEC) č. 1191/69)

(429) V případě nedodržení třetí smlouvy se na společnost Trenitalia vztahoval systém smluvních pokut, které se měly odečíst od vyrovnávací platby, která měla být vyplacena (viz 101. bod odůvodnění).

([253]) Společnosti Trenitalia nebyla vyplacena vyrovnávací platba za služby poskytnuté v roce 2009 nad rámec této prahové hodnoty (14 milionů vlakových kilometrů namísto 11,9 milionu vlakových kilometrů).
([254]) Ustanovení čl. 7 odst. 1 a 2 třetí smlouvy.
([255]) Ustanovení čl. 10 odst. 2 třetí smlouvy.
([256]) Ustanovení čl. 8 odst. 4 třetí smlouvy.
([257]) Článek 11 třetí smlouvy. V příloze 5 byl stanoven konkrétní vzorec použitelný pro případnou revizi hospodářské vyváženosti smlouvy, aby bylo zajištěno, že vyrovnávací platba zůstane přiměřená nákladům, které nese společnost Trenitalia.

(430) Pro případ porušení smluvních povinností stanovil článek 13 třetí smlouvy pokuty v různé výši podle závažnosti porušení. V čl. 13 odst. 7 až 14 jsou stanoveny různé výše smluvních pokut za konkrétní porušení. Za každé porušení, které není výslovně uvedeno v uvedených ustanoveních, stanovil čl. 13 odst. 15 pokutu ve výši nejvýše 50 000 EUR. Zvláštní pokuta za nedodržení cílů v oblasti kvality byla stanovena v příloze 3.

(431) Komise se domnívá, že výše uvedená ustanovení jsou v souladu s čl. 14 odst. 2 písm. e) nařízení (EHS) č. 1191/69, podle něhož musí poskytovatelé platebních služeb zaplatit pokutu v případě nedodržení smlouvy.

8.4.3.1.4 Přiměřenost vyrovnávací platby

(432) Pokud jde o výši vyrovnávací platby, Komise musí ověřit, zda vyrovnávací platba nepřesáhla meze toho, co je nezbytné k pokrytí nákladů vynaložených k plnění závazků veřejné služby s přihlédnutím k příslušný příjmům a přiměřeného zisku (viz 382. bod odůvodnění).

(433) Komise konstatuje, že příloha 2 třetí smlouvy obsahovala podrobné tabulky týkající se doplňkových nákladů, které nese společnost Trenitalia v souvislosti s plněním závazků veřejné služby. Ekonomický a finanční plán uvedený v této příloze 2 vyčíslil plánovanou částku pro každý druh doplňkové nákladové položky pro každý rok trvání třetí smlouvy, přičemž pro každý rok trvání třetí smlouvy byla stanovena celková maximální výše vyrovnávací platby.

Tabulka 11

Metodika výpočtu vyrovnávací platby podle třetí smlouvy - výňatek z hospodářského a finančního plánu společnosti Trenitalia, který je součástí přílohy 2 třetí smlouvy

(v mil. EUR)

		2009	2010	2011	2012	2013	2014
A1	Způsobilé náklady na úhradu kapitálu a odměňování	38,9	39,2	39,4	39,6	40,0	40,3
A2	Náklady na úhradu kapitálu a odměňování	38,9	39,2	39,4	39,6	40,0	40,3
b1.1	Mýtné	32,9	32,9	32,9	32,9	32,9	32,9
b1.2	Provoz vlaků	22,6	19,1	17,1	16,2	16,2	16,2
b1.3	Řízení vozového parku	14,0	11,3	10,0	9,3	9,3	9,3
b1.4	řízení	58,1	47,0	39,8	36,7	36,7	36,7
b1.5	Manévrování a řazení vlaků	56,6	42,1	36,5	33,8	33,8	33,8
b1.6	Údržba	32,7	26,4	22,8	21,1	21,1	21,1
b1.7	Obchodní náklady	6,1	4,9	4,2	3,9	3,9	3,9
b1.8	Zaměstnanci (průmysloví, obchodní a podpůrní)	26,0	21,1	18,2	16,8	16,8	16,8

(v mil. EUR)

		2009	2010	2011	2012	2013	2014
b1.9	Neabsorbované náklady	*	21,1	10,9	10,4	10,4	10,4
b1.10	Náklady na úroky z odstupného	*	*	3,7	3,7	3,7	3,7
b1.11	Daň ze mzdových nákladů	2,0	1,9	1,8	1,8	1,8	1,8
B1	Způsobilé provozní náklady	251,1	227,9	197,9	186,5	186,5	186,5
b2	Nezpůsobilé provozní náklady (hospodářská zásada)	*	*	*	*	*	*
b3	Rezervy na restrukturalizační náklady	*	*	*	*	*	*
b4	Odpisy aktiv	*	*	*	*	*	*
B2	Zahrnuté provozní náklady	251,1	227,9	197,9	186,5	186,5	186,5
C1	**ZPŮSOBILÉ NÁKLADY CELKEM**	**290,0**	**267,0**	**237,3**	**226,2**	**226,5**	**226,8**
C2	**CELKOVÉ NÁKLADY NA ODMĚŇOVÁNÍ**	**290,0**	**267,0**	**237,3**	**226,2**	**226,5**	**226,8**
d1	Příjmy z dopravy	116,4	124,2	131,8	140,1	140,1	140,1
d2	Vedlejší příjmy						
d2	Poplatky za smlouvy o poskytování služeb hrazené státem	92,4	107,0	107,0	107,0	107,0	107,0
d4	Pobídky pro kombinovanou dopravu	*	*	*	*	*	*
d5	Poplatky (začlenění přídělů, bez DPH)	*	*	*	*	*	*
d6	Poplatky za smlouvy o poskytování služeb hrazené regiony	*	*	*	*	*	*
d3	Kvóta „C“ z předchozích let	5,9	0,6	*	*	*	*
D	**CELKOVÉ ZAHRHNUTÉ PŘÍJMY**	**214,8**	**231,8**	**238,8**	**247,1**	**247,1**	**247,1**

(434) *Pokud jde o položky nákladů*, z tabulky 11 je zřejmé, že všechny nákladové položky v ní uvedené přímo souvisely s plněním závazků veřejné služby podle třetí smlouvy. Itálie vzala v úvahu všechny způsobilé provozní náklady, které se týkají přímého provozování železniční nákladní dopravy poskytované společností Trenitalia za účelem plnění závazků veřejné služby podle třetí smlouvy. Itálie rovněž zohlednila kapitálové náklady společnosti Trenitalia, zejména odpisy majetku používaného k plnění těchto závazků veřejné služby. Kromě toho bylo v ročních osvědčeních nezávislého účetního experta posouzeno, že společnost Trenitalia použila správné parametry pro rozdělení nákladů přímo spojených se závazky veřejné služby poskytovanými na základě třetí smlouvy a nákladů spojených s provozováním komerční nákladní dopravy nákladové divize společnosti Trenitalia (viz 100. bod odůvodnění). Komise tato osvědčení přezkoumala.

(435) *Pokud jde o příjmy*, Komise se domnívá, že hospodářský a finanční plán společnosti Trenitalia zohlednil všechny příslušné příjmy s výjimkou možných vedlejších příjmů. ([258]) Společnost Trenitalia během plnění třetí smlouvy skutečně zaznamenala vedlejší příjmy, a proto měly být tyto příjmy zohledněny v dodatečných příjmech. Komise nicméně konstatuje, že i po zahrnutí vedlejších příjmů, které byly skutečně zaznamenány během provádění třetí smlouvy (přibližně 6 milionů EUR ročně, tj. 30 milionů EUR za dobu trvání třetí smlouvy), by celkové předpokládané dodatečné příjmy v hospodářském a finančním plánu společnosti Trenitalia zdaleka nedosahovaly celkových předpokládaných doplňkových nákladů (viz řádky d1 a C2 tabulky 11). Nezahrnutí vedlejších příjmů do parametrů pro stanovení výše vyrovnávací platby proto nemá vliv na posouzení přiměřenosti vyrovnávací platby (v tabulce 11 a 12 označené jako „*poplatky za smlouvy o poskytování služeb hrazené státem*“) poskytnuté na základě třetí smlouvy, jelikož tato vyrovnávací platba nepřesáhla celkové náklady společnosti Trenitalia na plnění závazků veřejné služby poskytovaných na základě třetí smlouvy. Z tabulky 12 vyplývá, že Itálie v hospodářském a finančním plánu společnosti Trenitalia odhadla, že společnost Trenitalia utrpí celkovou čistou ztrátu ve výši 47,53 milionu EUR z důvodu plnění závazků veřejné služby podle třetí smlouvy, s přihlédnutím k odpovídajícímu vyrovnání.

Tabulka 12

Předpokládané čisté hospodářské výsledky společnosti Trenitalia v rámci třetí smlouvy

(v mil. EUR)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Celkem
Způsobilé náklady	290,0	267,0	237,3	226,2	226,5	226,8	1 473,80
Poplatky za smlouvy o poskytování služeb hrazené státem	92,4	107,0	107,0	107,0	107,0	107,0	627,40
Příjmy z dopravy	116,4	124,2	131,8	140,1	140,1	140,1	799,20
Příjmy celkem	214,8	231,8	238,8	247,1	247,1	247,1	1 426,27
Čisté hospodářské výsledky	**[75,30]**	**[35,53]**	**1,50**	**20,90**	**20,60**	**20,30**	**[47,53]**

(436) Zadruhé Komise poznamenává, že vyčíslení vyrovnávací platby vyplacené společnosti Trenitalia *ex post* vycházelo z nákladů, které společnost Trenitalia skutečně nesla, a z výše použitého kapitálu a bylo omezeno částkou finančních prostředků přidělených ze státního rozpočtu. Jak ukazuje tabulka 13, celková částka podpory vyplacená společnosti Trenitalia v rámci třetí smlouvy nepřesáhla: a) celkovou výši vyrovnávací platby odhadovanou v hospodářském a finančním plánu a částku, která byla nakonec poskytnuta; b) celkové čisté náklady společnosti Trenitalia předpokládané v hospodářském a finančním plánu a náklady skutečně vynaložené.

([258]) Vedlejší příjmy jsou příjmy plynoucí z jiného zboží nebo služeb, než které představují hlavní činnost společnosti (v tomto případě služby nákladní dopravy).

Tabulka 13

Vyrovnávací platba podle třetí smlouvy

(v mil. EUR)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Celkem
Odhadovaná vyrovnávací platba	92,4	107,0	107,0	107,0	107,0	107,0	**627,40**
Poskytnutá náhrada	92,4	106,7	107,0	106,1	106,1	105,2	**623,50**
Vyplacená vyrovnávací platba	92,4	106,6	102,5	106,0	103,6	101,0	**612,10**
Plánované čisté náklady společnosti Trenitalia	290,0	267,0	237,3	226,2	226,5	226,8	**1 473,80**
Skutečně vynaložené čisté náklady společnosti Trenitalia	200,0	179,6	138,0	131,0	113,7	92,9	**855,20**

(437) Na základě těchto skutečností se Komise domnívá, že celková vyrovnávací platba, kterou společnost Trenitalia obdržela na základě třetí smlouvy, nepřesáhla rámec nezbytný k pokrytí čistých nákladů na plnění závazků veřejné služby, a byla tedy přiměřená. Z toho vyplývá, že i vyrovnávací platba vyplacená do 3. prosince 2012 byla přiměřená.

(438) Závěrem o přiměřenosti celkové vyrovnávací platby vyplacené společnosti Trenitalia na základě třetí smlouvy není dotčeno posouzení dalších podmínek, které musí být splněny podle článku 93 SFEU, aby bylo možné považovat vyrovnávací platby vyplacené po 3. prosinci 2012 za slučitelné s vnitřním trhem.

8.4.3.2 Závěr

(439) Z výše uvedených důvodů Komise dospěla k závěru, že všechny závazky uvedené ve třetí smlouvě jsou v souladu s čl. 1 odst. 4 a článkem 14 nařízení (EHS) č. 1191/69, jakož i s obecnými zásadami Smlouvy. Vyrovnávací platba vyplacená společnosti Trenitalia do 3. prosince 2012 na základě třetí smlouvy proto představuje slučitelnou státní podporu.

8.4.3.3 Slučitelnost plateb provedených po 3. prosinci 2012 podle článku 93 SFEU

8.4.3.3.1 Existence skutečné služby obecného hospodářského zájmu

(440) Pro účely posouzení existence skutečné služby obecného hospodářského zájmu podle článku 93 SFEU je třeba ověřit, zda se Itálie nedopustila zjevné chyby při vymezení služby obecného hospodářského zájmu, na kterou se vztahuje třetí smlouva.

(441) Toto posouzení se provádí s ohledem na rozsudky Tribunálu ve věcech Andersen ([259]) a SNCM ([260]), avšak s přihlédnutím ke zvláštnostem odvětvového právního rámce. V tomto ohledu Komise poznamenává, že diskreční pravomoc členských států, pokud jde o vymezení obsahu a rozsahu služeb obecného hospodářského zájmu v oblasti železniční nákladní dopravy, není omezena sekundárními právními předpisy na úrovni Unie. Odkazuje se na článek 93 SFEU, který stanoví, že opatření podpory jsou slučitelná, pokud „*představují náhradu za určitá plnění související s pojmem s pojmem veřejné služby*“.

([259]) Rozsudek ze dne 18. ledna 2017, T-92/11 RENV, ECLI:EU:T:2017:14, bod 69–70.
([260]) Rozsudek ze dne 1. března 2017, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, bod 134–135.

(442) V této situaci Komise souhrnně posoudí:

(1) dopravní potřeby s ohledem na legitimní cíl veřejného zájmu, který sleduje dotčený členský stát (tj. existence skutečné potřeby veřejné služby);

(2) do jaké míry by tyto potřeby mohly uspokojit samotné tržní síly (tj. existence tržního selhání, kvůli kterému je podpora nezbytná k uspokojení výše uvedené potřeby veřejné služby);

(3) zda byly smlouvy o veřejných službách nejméně narušujícím opatřením k nápravě tohoto nedostatku s ohledem na veřejný cíl sledovaný dotyčným členským státem (tj. vhodnost podpory).

8.4.3.3.1.1 Existence skutečné potřeby veřejné služby

(443) Podle Itálie je cílem třetí smlouvy zajistit nákladní železniční dopravu, aby se posílila regionální soudržnost mezi severní a jižní Itálií. Itálie tvrdila, že zachování alternativy železniční nákladní dopravy v jižní Itálii, alespoň v minimální míře, má zásadní význam pro konečné uživatele a celé společenství, a to i proto, aby se zabránilo masivnímu přesunu dopravy na silnici (165. bod odůvodnění).

(444) Hlavním cílem, který Itálie v tomto případě sledovala, byla územní hospodářská a sociální soudržnost mezi severní a jižní Itálií prostřednictvím organizace železniční nákladní dopravy mezi regiony. Za tímto účelem Itálie identifikovala potřebu zajistit minimální síť služeb železniční nákladní dopravy, a nikoliv jednotlivých spojů, a to v celé jižní Itálii. Tato síť měla umožnit poskytování služeb železniční nákladní dopravy do/z jižní Itálie. Kromě toho měla sloužit k dosažení cíle environmentální a územní politiky, neboť měla upřednostňovat bezpečnější a méně znečišťující systém nákladní dopravy.

(445) Komise se domnívá, že cíle územní hospodářské a sociální soudržnosti a environmentální a územní politiky stanovené Itálií jsou legitimní a nejsou dotčeny žádnou zjevnou chybou, neboť organizace služeb železniční nákladní dopravy mezi regiony může hrát významnou úlohu při posilování regionální soudržnosti a zároveň poskytovat udržitelnou alternativu k silniční dopravě.

(446) V roce 2008, dva roky poté, co konkurenti společnosti Trenitalia začali působit v jižní Itálii, byl objem zboží přepravovaného mezi severní a jižní Itálií ve srovnání s provozem v severní Itálii poměrně nízký. ([261]) Jak uvedla Itálie, správy regionů v jižní Itálii považovaly tento objem za nedostatečný (229. bod odůvodnění) a vzhledem k oznámenému plánu společnosti Trenitalia omezit ztrátové služby železniční nákladní dopravy bez vyrovnávací platby z veřejných zdrojů se měl tento objem ještě snížit (216. bod odůvodnění).

(447) Itálie se domnívala, že pokud nebudou přijata vhodná podpůrná opatření, poskytování služeb železniční nákladní dopravy v jižní Itálii pravděpodobně zanikne. To by mělo negativní dopad na regionální soudržnost, neboť nerovnováha v oblasti nákladní dopravy mezi severní a jižní Itálií existuje i v silniční ([262]) a letecké ([263]) dopravě. Vzhledem k těmto okolnostem se Komise domnívá, že i v případě neexistence veřejné konzultace existují dostatečné prvky, které jí umožňují dospět k závěru, že veřejná podpora železniční nákladní dopravy byla nutná. Tento názor podpořila i skutečnost, že intermodální terminály a nástupiště se nacházejí hlavně v severní Itálii a v jižní Itálii je jich jen málo.

([261]) Konkrétně v Itálii se ukázalo, že v roce 2008 tvořila nákladní železniční doprava v regionech jižní Itálie pouze 10 % celkového objemu zboží přepraveného v Itálii, přičemž 60 % tohoto objemu bylo soustředěno do čtyř regionů severní Itálie (Emilia Romagna, Lombardie, Piemonte a Veneto). Jak objasnila skupina FS ve svých připomínkách (214. bod odůvodnění), konkurenti společnosti Trenitalia poskytovali pouze okrajovou část již tak velmi omezených služeb železniční nákladní dopravy v jižní Itálii.

([262]) Při neexistenci železniční dopravy by silniční doprava nebyla schopna pokrýt potřeby nákladní dopravy v jižní Itálii. V roce 2007 představoval objem zboží přepravovaného po silnici ze severní Itálie do jižní Itálie a zpět pouze méně než 2,5 % celkové silniční nákladní dopravy. V roce 2008 představovala silniční nákladní doprava 90 % celkové vnitrostátní nákladní dopravy. Viz Zpráva o stavu dopravní infrastruktury v Itálii, UnionTrasporti, únor 2011.

([263]) Při neexistenci železniční dopravy by letecká doprava nebyla schopna pokrýt potřeby nákladní dopravy v jižní Itálii. Letecká nákladní doprava byla v podstatě soustředěna v regionech severní Itálie, přičemž z letišť v jižní Itálii bylo zajišťováno jen minimum dopravy. Zboží přepravované z letišť v jižní Itálii představovalo v roce 2010 pouze 3 % vnitrostátní letecké nákladní dopravy.

(448) Kromě toho se Itálie domnívala, že železniční nákladní doprava pravděpodobně zabrání přechodu na silniční dopravu, který by mohl potenciálně zvýšit nehodovost a přetížení, zejména v rámci silniční sítě v jižní Itálii. V tomto ohledu Komise bere na vědomí zvláštní okolnosti vyplývající zejména z ostrovního spojení mezi Sicílií a pevninou, jakož i z poškozeného stavu některých částí silniční sítě v některých regionech jižní Itálie (například v Kalábrii), jak zdůraznila studie PWC (viz 235. až 237. bod odůvodnění). Nárůst silniční nákladní dopravy mezi severní a jižní Itálií by mohl potenciálně vést nejen ke zvýšení znečištění, ale také k nárůstu bezpečnostních rizik na silnicích. ([264])

(449) Skutečnost, že se třetí smlouva zaměřila na spoje mezi regiony, a nikoli na spoje mezi jednotlivými trasami, neznamená, že by rozsah služeb obecného hospodářského zájmu byl v rozporu s cílem regionální soudržnosti. Z důvodů vysvětlených níže (450. až 452. bod odůvodnění) se Komise domnívá, že přístup založený na spojení mezi regiony byl odůvodněn zvláštnostmi železniční nákladní dopravy a nebyl v rozporu s cílem regionální soudržnosti.

(450) Zaprvé, železniční doprava je organizována na bázi sítě a obsluhuje několik stanic na stejné trase a také několik tras na stejném spoji mezi regiony.

(451) Zadruhé, zejména pokud jde o nákladní dopravu, jsou konečnými uživateli nejen průmyslové subjekty, ale také dopravci, kteří provozují přepravu z bodu do bodu podle potřeb zákazníků. Pro účely územní soudržnosti se proto Komise domnívá, že je vhodné zaměřit se na služby železniční nákladní dopravy poskytované na úrovni spojení mezi regiony, a nikoli na nižší úrovni.

(452) Závěrem Komise poznamenává, že hodnota 11,9 milionu vlakových kilometrů za rok, která stanoví rozsah smlouvy, měla zajistit rovnováhu mezi dopravní potřebou, jak je uvedeno v 443. až 445. bodě odůvodnění, a italskými rozpočtovými omezeními. Tato hodnota se týkala celého území Itálie (bez ohledu na jednotlivé obsluhované trasy), aby byl systém dostatečně flexibilní a mohl uspokojit co největší objem potřeb nákladní dopravy a zajistit co největší možné pokrytí služeb. Podle Itálie byla tato flexibilita nezbytná, jelikož poptávka po železniční nákladní dopravě se lišila nejen v jednotlivých regionech, ale také v závislosti na průmyslové výrobě.

(453) S ohledem na výše uvedené okolnosti Komise dospěla k závěru, že Itálie definovala potřebu služeb železniční nákladní dopravy na konkrétních spojích mezi regiony, aniž by se dopustila zjevné chyby, v zájmu zlepšení územní soudržnosti.

8.4.3.3.1.2. Nedostatečná komerční nabídka služeb železniční nákladní dopravy na trhu

(454) Sdružení FerCargo tvrdilo, že jeho členové mohli zajistit služby srovnatelné se službami poskytovanými společností Trenitalia, pokud jde o plynulost, pravidelnost a četnost, výkonnost a sazby (206. bod odůvodnění). Naproti tomu Itálie tvrdila, že v období let 2008–2009, v době vymezení zeměpisné oblasti působnosti a rozsahu třetí smlouvy, by tržní síly samy o sobě nezajistily dostatečný objem služeb železniční nákladní dopravy do/z regionů v jižní Itálii.

(455) V tabulce 14 jsou na základě údajů předložených Itálií uvedeny podrobnosti ([265]) o nabídce (vlakových kilometrech) konkurentů společnosti Trenitalia na spojích mezi regiony, na které se vztahuje třetí smlouva, v letech 2008 a 2009.

([264]) Silniční síť v jižní Itálii vykazovala nerovnoměrnou hustotu dálnic a na některých z těchto dálnic probíhaly v době pověření třetí smlouvou významné modernizační práce (dálnice A3 mezi Salernem a Reggio Calabria). Některé regiony neměly žádné dálnice (Molise, Basilicata a velká část Apulie), v důsledku čehož musely být služby nákladní dopravy provozovány na vnitrostátních silnicích, čímž se zvyšovalo riziko přetížení a nehod (viz Zpráva o stavu dopravní infrastruktury v Itálii, UnionTrasporti, únor 2011).

([265]) Strany 44 až 58 studie PWC 3.

Tabulka 14

	Spojení		2008		2009	
	Z regionu	Do regionu	Konkurenti	Nabídka	Konkurenti	Nabídka
1.	**Abruzzo**	Abruzzo	*Linea, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana*	3 800	*Ferrovia Adriatico Sangritana*	4 200
2.	**Kalábrie**	Kalábrie	*Rail Traction Company*	250	*Rail Traction Company*	300
3.	**Kampánie**	Kampánie	*NordCargo, Rail Traction Company*	900	*Rail Italia, Rail Traction Company*	6 300
4.	**Molise**	Molise	-	-	-	-
5.	**Apulie**	Apulie	*Linea, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana*	1 000	*Ferrotramviaria, Ferrovia Adriatico Sangritana, GTS Rail, Linea, Nordcargo*	7 100
6.	**Sicílie**	Sicílie	-	-	-	-
7.	**Abruzzo**	Basilicata	-	-	-	-
	Basilicata	Abruzzo	-	-	-	-
8.	**Abruzzo**	Kampánie	-	-	-	-
	Kampánie	Abruzzo	-	-	-	-
9.	**Abruzzo**	Kalábrie	-	-	-	-
	Kalábrie	Abruzzo	-	-	-	-
10.	**Abruzzo**	Molise	*Ferrovia Adriatico Sangritana*	350	-	-
	Molise	Abruzzo	*Ferrovia Adriatico Sangritana*	350	-	-
11.	**Abruzzo**	Apulie	*Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana*	810	*Ferrotramviaria, Ferrovia Adriatico Sangritana, Nordcargo*	34 000
	Apulie	Abruzzo	*Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana,*	940	*Ferrotramviaria, Ferrovia Adriatico Sangritana, Nordcargo*	34 100
12.	**Abruzzo**	Sicílie	-	-	-	-
	Sicílie	Abruzzo	-	-	-	-
13.	**Basilicata**	Kalábrie	-	-	-	-
	Kalábrie	Basilicata	-	-	-	-

	Spojení		2008		2009	
	Z regionu	Do regionu	Konkurenti	Nabídka	Konkurenti	Nabídka
14.	**Basilicata**	Kampánie	-	-	-	-
	Kampánie	Basilicata	-	-	-	-
15.	**Basilicata**	Apulie	-	-	Linea	1 000
	Apulie	Basilicata	-	-	Linea	2 300
16.	**Basilicata**	Sicílie	-	-	-	-
	Sicílie	Basilicata	-	-	-	-
17.	**Kalábrie**	Kampánie	*Rail Traction Company*	90 900	*Rail Italia, Rail Traction Company*	89 600
	Kampánie	Kalábrie	*Rail Traction Company*	91 600	*Rail Italia, Rail Traction Company*	89 500
18.	**Kalábrie**	Apulie	-	-	-	-
	Apulie	Kalábrie	-	-	-	-
19.	**Kalábrie**	Sicílie	-	-	-	-
	Sicílie	Kalábrie	-	-	-	-
20.	**Kampánie**	Molise	-	-	-	-
	Molise	Kampánie	-	-	-	-
21.	**Kampánie**	Apulie	-	-	-	-
	Apulie	Kampánie	-	-	-	-
22.	**Kampánie**	Sicílie	-	-	-	-
	Sicílie	Kampánie	-	-	-	-
23.	**Molise**	Kalábrie	-	-	-	-
	Kalábrie	Molise	-	-	-	-
24.	**Molise**	Apulie	*Rail One*	200	*Ferrotramviaria*	400
	Apulie	Molise	-	-	*Ferrotramviaria*	400
25.	**Molise**	Sicílie	-	-	-	-
	Sicílie	Molise	-	-	-	-
26.	**Apulie**	Sicílie	-	-	-	-
	Sicílie	Apulie	-	-	-	-

	Spojení		2008		2009	
	Z regionu	Do regionu	Konkurenti	Nabídka	Konkurenti	Nabídka
27.	**Sicílie**	sever	-	-	-	-
	sever	Sicílie	-	-	-	-
28.	**Molise**	sever	-	-	-	-
	sever	Molise	*Rail One*	700	-	-
29.	**Apulie**	sever	*Rail One, Linea*	49 000	*Linea, NordCargo*	90 700
	sever	Apulie	*Rail One, Linea*	51 500	*Linea, NordCargo*	108 000
30.	**Kampánie**	sever	*NordCargo, Rail Traction Company*	187 100	*Compagnia Ferroviaria Italiana, NordCargo, Rail Italia, Rail Traction Company*	193 500
	sever	Kampánie	*NordCargo, Rail Traction Company*	175 600	*Compagnia Ferroviaria Italiana, NordCargo, Rail Italia, Rail Traction Company*	185 100
31.	**Kalábrie**	sever	-	-	-	-
	sever	Kalábrie	-	-	-	-
32.	**Basilicata**	sever	-	-	*Linea*	105 900
	sever	Basilicata	-	-	*Linea*	92 000
33.	**Abruzzo**	sever	*NordCargo, Linea, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana,*	113 800	*Ferrovia Adriatico Sangritana, Nordcargo, Rail Traction Company*	179 800
	sever	Abruzzo	*NordCargo, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana,*	116 400	*Ferrovia Adriatico Sangritana, Nordcargo*	178 100

(456) Komise konstatuje, že v období let 2008–2009 nebyly hospodářské subjekty trhu přítomné na 19 z 33 spojů mezi regiony (tam a zpět), které měla společnost Trenitalia zajišťovat podle třetí smlouvy. Konkrétně se jednalo o devatenáct spojů, které nebyly v roce 2008 ani v roce 2009 obsluhovány konkurenty: Molise/Molise, Sicílie/Sicílie, Abruzzo/Basilicata, Abruzzo/Kampánie, Abruzzo/Kalábrie, Abruzzo/Sicílie, Basilicata/Kalábrie, Basilicata/Kampánie, Basilicata/Sicílie, Kalábrie/Apulie, Kalábrie/Sicílie, Kampánie/Molise, Kampánie/Apulie, Kampánie/Sicílie, Molise/Kalábrie, Molise/Sicílie, Apulie/Sicílie, Sicílie / severní Itálie, Kalábrie / severní Itálie.

(457) Naproti tomu zbývajícími 14 spoji mezi regiony (tam a zpět), kde již v letech 2008–2009 působili konkurenti společnosti Trenitalia, byly spoje: Abruzzo/Abruzzo; Kalábrie/Kalábrie; Kampánie/Kampánie; Apulie/Apulie; Abruzzo/Molise; Abruzzo/Apulie; Basilicata/Apulie; Kalábrie/Kampánie; Molise/Apulie; Molise / severní Itálie; Apulie / severní Itálie; Kampánie / severní Itálie; Basilicata / severní Itálie a Abruzzo / severní Itálie.

Devatenáct spojů mezi regiony, které v letech 2008 a 2009 obsluhovala pouze společnost Trenitalia

(458) U devatenácti spojů mezi regiony, které nebyly v roce 2008 ani v roce 2009 obsluhovány konkurenty, nebylo důvodné předpokládat rychlý vstup konkurentů na trh.

(459) Zaprvé v té době konkurenti neměli příslušná osvědčení o bezpečnosti, aby mohli provozovat těchto devatenáct spojů mezi regiony – s výjimkou spoje Basilicata/Kalábrie (pro který měla společnost GTS osvědčení ode dne 10. prosince 2009) ([266]) a spojení Kampánie/Apulie (pro které měla společnost Compagnia Ferroviaria Italiana osvědčení ode dne 29. prosince 2009). ([267]) Uvedená osvědčení však byla omezena na určité druhy nákladu. ([268]) Vzhledem k tomu, že k provozování spoje bylo nutné předchozí získání těchto osvědčení. ([269]) každý železniční podnik, který chtěl rozšířit svou činnost na „novém" spoji, musel podat zvláštní žádost příslušnému vnitrostátnímu orgánu, uhradit poměrné náklady a vyčkat na vydání osvědčení o bezpečnosti, a teprve poté mohl zahájit provoz. ([270])

(460) Zadruhé, samotné vlastnictví příslušného osvědčení o bezpečnosti nezaručovalo poskytování služeb na daném spoji, jelikož držitel osvědčení se mohl svobodně rozhodnout, které spoje a kdy obslouží. Jak vyplývá z údajů uvedených v Table 14, konkurenti působící na spojích mezi regiony nemuseli být v roce 2008 a 2009 stejní a některé spoje obsluhované konkurenty v roce 2008 nebyly v roce 2009 obsluhovány (zejména Abruzzo/Molise a severní Itálie / Molise). Kromě toho na základě informací poskytnutých zúčastněnými stranami a Itálií neexistují žádné důkazy (např. prohlášení o zájmech, obchodní plány nebo tiskové zprávy), které by prokazovaly, že v případě neexistence třetí smlouvy by konkurenti společnosti Trenitalia zahájili poskytování nových služeb železniční nákladní dopravy (nebo rozšířili stávající služby) na spojích mezi devatenácti regiony.

(461) Komise konečně vylučuje, že by druhá smlouva platná do konce roku 2008 mohla ovlivnit schopnost konkurentů poskytovat služby na uvedených devatenácti spojích mezi regiony. Druhá smlouva stanovila pouze tarifní závazky a závazky provozovat železniční nákladní dopravu na Sicílii a Sardinii a z nich. Komise zaprvé poznamenává, že Itálie měla za to, že je třeba uzavřít třetí smlouvu vzhledem k nevhodnosti druhé smlouvy, aby se zajistilo dostatečné pokrytí jižní Itálie a spojení se severní Itálií (viz 80. až 83. bod odůvodnění). Zadruhé, ke konci platnosti druhé smlouvy nebyli na uvedených spojích přítomni konkurenti společnosti Trenitalia, s výjimkou spojů Kampánie/Apulie a Basilicata/Kalábrie. Druhá smlouva však nemohla ovlivňovat komerční provoz na těchto dvou spojích, neboť nespadaly do rozsahu druhé smlouvy. Jediným závazkem veřejné služby, který byl společnosti Trenitalia uložen v souvislosti se spojením z/do jižní Itálie, byl tarifní závazek pro oblast nákladní železniční dopravy na vzdálenosti větší než 1 000 km. Provoz na spoji Kampánie/Apulie a Apulie/Basilicata je však výrazně pod touto hranicí.

(462) Vzhledem k výše uvedeným skutečnostem a vzhledem ke specifickým okolnostem a zvláštnostem těchto devatenácti spojů mezi regiony se Komise domnívá, že v období 2008–2009, kdy byla vymezena oblast působnosti třetí smlouvy, bylo devatenáct spojů mezi regiony, které nebyly obsluhovány konkurenty, postiženo selháním trhu. Komise proto dospěla k závěru, že v případě těchto devatenácti spojů mezi regiony nebyly tržní síly samy o sobě schopny uspokojit potřebu veřejných služeb v nákladní železniční dopravě, které by splňovaly cíl veřejného zájmu definovaný Itálií, a proto byla podpora ke splnění tohoto cíle nezbytná.

([266]) Společnost GTS Rail požádala o osvědčení o bezpečnosti dne 8. dubna 2008. Informace jsou k dispozici na adrese www.ansf.gov.it (naposledy navštíveno dne 15. listopadu 2023).

([267]) Společnost Compagnia Ferroviaria Italiana požádala o osvědčení o bezpečnosti dne 31. října 2008. Informace jsou k dispozici na adrese www.ansf.gov.it (naposledy navštíveno dne 15. listopadu 2023).

([268]) Společnost GTS Rail nemohla na spoji Basilicata/Kalábrie přepravovat žádné nebezpečné zboží. Společnost Compagnia Ferroviaria Italiana nemohla na spoji Kampánie/Apulie přepravovat některé nebezpečné věci (např. výbušniny a radioaktivní materiál). Zdroj: www.ansf.gov.it (naposledy navštíveno dne 15. listopadu 2023).

([269]) Viz článek 10 nařízení z roku 2003 a čl. 14 odst. 1 legislativního nařízení č. 162/2007.

([270]) Pro získání osvědčení o bezpečnosti musí železniční podnik prokázat splnění zvláštních požadavků na bezpečný pohyb na vnitrostátní železniční infrastruktuře, které vyplývají z bezpečnostních předpisů, technických norem a vnitrostátních norem platných v době vydání osvědčení. Podle studie zveřejněné společností Confcommercio („*Analisi e previsioni per il trasporto merci in Italia*", říjen 2017, strana 27) trvalo vydání osvědčení obvykle 6 měsíců až 1 rok.

(463) Na tomto závěru nic nemění ani postupný vstup konkurentů na těchto devatenáct spojů mezi regiony, jelikož posouzení existence selhání trhu musí být provedeno v době pověření službami. V každém případě se ukázalo, že komerční činnosti na těchto spojích byly po celou dobu trvání třetí smlouvy velmi okrajové, jak potvrdila studie PWC 3. Jak vysvětlila Itálie, železniční nákladní doprava na devatenácti spojích mezi regiony musela čelit:

a) objektivním nedostatkům dostupné železniční infrastruktury v dotčených oblastech, které vyžadovaly použití konkrétních kolejových vozidel;

b) vyšším nákladům na manévrování, které jsou obvykle spojeny s konvenční dopravou, kvůli montáži/demontáži vozů; a

c) vysoké volatilitě poptávky a následné nemožnosti spoléhat se na plynulý tok dopravy a příjmů. ([271])

(464) Pokud jde konkrétně o Sicílii, je třeba zmínit také dodatečné poplatky za infrastrukturu, které je třeba platit za trajektovou přepravu a manévrování, a vlastnosti železniční sítě na Sicílii, na které lze provozovat pouze velmi starý a konkrétní typ nákladních lokomotiv.

Čtrnáct spojů mezi regiony, kde již v letech 2008 a 2009 působili konkurenti společnosti Trenitalia

(465) Pokud jde o zbývajících čtrnáct spojů mezi regiony, kde již v letech 2008–2009 působili konkurenti společnosti Trenitalia, ([272]) Itálie a skupina FS tvrdily, že nabídka konkurentů společnosti Trenitalia nebyla přiměřená, neboť byla příliš omezená (z hlediska obsluhovaných tras, směru a druhu služby) a/nebo nestabilní (214. a 230.–238. bod odůvodnění). Konkurenti společnosti Trenitalia uplatňovali strategii pečlivého výběru („cherry-picking"), a jejich nabídka se tak soustředila na nejziskovější trasy a sestávala především z kombinované dopravy. ([273])

(466) Ze studie PWC 3 vyplývá, že na těchto spojích nabídka konkurentů nestačila pokrýt celou poptávku po službách na spoji mezi regiony v příslušném roce. ([274]) Kromě toho na některých spojích mezi regiony poskytovali konkurenti služby železniční nákladní dopravy pouze v jednom směru ([275]) nebo přinejmenším pouze v jednom směru, pokud jde o určitý druh dopravy, ([276]) zatímco společnost Trenitalia musela poskytovat služby v obou směrech. Stejně tak nabídka konkurentů společnosti Trenitalia na spojích Kampánie / severní Itálie, Abruzzo / severní Itálie, Kalábrie/Kampánie a Basilicata / severní Itálie byla vyšší než nabídka společnosti Trenitalia, pouze pokud jde o kombinovanou železniční dopravu, zatímco společnost Trenitalia musela poskytovat i služby konvenční dopravy. V neposlední řadě konkurenti provozovali na některých spojích mezi regiony pouze některé trasy, ([277]) zatímco společnost Trenitalia musela obsluhovat všechny trasy dostupné na příslušném spoji mezi regiony.

(467) Komise se domnívá, že tyto prvky však nepostačují k prokázání existence selhání trhu u výše uvedených čtrnácti spojů mezi regiony.

([271]) Poptávka uživatelů po službách železniční nákladní dopravy (vypočtená jako součet nabídky společnosti Trenitalia a nabídky konkurentů) nebyla homogenní a tyto spoje mezi regiony po několik let nezaznamenávaly žádný provoz nebo zaznamenávaly provoz v objemu nižším než 1 000 vlakových kilometrů.

([272]) Tj. Abruzzo/Abruzzo; Kalábrie/Kalábrie; Kampánie/Kampánie; Apulie/Apulie; Abruzzo/Molise; Abruzzo/Apulie; Basilicata/Apulie; Kalábrie/Kampánie; Molise/Apulie; Molise / severní Itálie; Apulie / severní Itálie; Kampánie / severní Itálie; Basilicata / severní Itálie; a Abruzzo / severní Itálie.

([273]) S výjimkou nabídky poskytované z Abruzza, kde konkurenti nabízeli také vhodný objem konvenční dopravy (obsluhující většinou automobilový průmysl).

([274]) To platilo i pro spoje jako Kampánie / severní Itálie, Apulie / severní Itálie, Abruzzo/Apulie a Abruzzo / severní Itálie, kde mezi roky 2008 a 2010 podíl konkurentů společnosti Trenitalia vykazoval rostoucí tendenci.

([275]) Např. v roce 2008 poskytovali konkurenti společnosti Trenitalia služby pouze z Molise do Apulie na spoji Molise/Apulie a pouze ze severní Itálie do Molise na spoji Molise / severní Itálie.

([276]) To byl případ dopravy z Abruzza do Apulie na spoji Abruzzo/Apulie, kterou představovala pouze konvenční doprava, především automobilová.

([277]) To zjevně platilo v případě Kampánie / severní Itálie a Apulie / severní Itálie.

(468) Aby Itálie prokázala existenci selhání trhu, které by odůvodňovalo zahrnutí těchto čtrnácti spojů mezi regiony do třetí smlouvy, měla prokázat, že dopravní potřebu nemohly uspokojit subjekty, které již na trhu působí, pokud by neexistoval závazek uložený za tímto účelem veřejnými orgány. Ve skutečnosti Itálie v době svěření plnění třetí smlouvy dostatečně nezohlednila existující nabídku na trhu těchto spojů, aby mohla prokázat existenci selhání trhu.

(469) Zaprvé, údaje uvedené ve studii PWC 3 ukazují, že v letech 2009 a 2010 již konkurenti společnosti Trenitalia společně obsluhovali na některých z těchto spojů větší počet vlakových kilometrů než společnost Trenitalia a že objem poskytovaných služeb rychle rostl. ([278]) Studie PWC 3 ukazuje, že soukromí provozovatelé mezi lety 2007 a 2009 téměř zdvojnásobili počet vlakových kilometrů na většině ze čtrnácti spojů mezi regiony, kde působili. Zvýšení objemu vlakových kilometrů se týkalo také některých spojů mezi severem a jihem, čímž přispělo k dosažení cíle regionální soudržnosti Itálie. ([279]) Itálie neanalyzovala, zda tato stávající tržní nabídka dostatečně přispívá k cíli územní hospodářské a sociální soudržnosti mezi severní a jižní Itálií, jak je uvedeno v 444. bodě odůvodnění. Rostoucí množství služeb železniční nákladní dopravy poskytovaných komerčními provozovateli v letech 2007 až 2009 mohl být navíc známkou jejich ochoty dále rozšiřovat své komerční činnosti na čtrnácti spojích mezi regiony. Kromě toho, pokud se ukázalo, že objem přepravy konkurentů zaznamenaný v roce 2009 postačuje k uspokojení celkové poptávky po službách železniční nákladní dopravy zaznamenané v roce 2010, ([280]) Itálie měla dále ověřit, zda jsou služby společnosti Trenitalia skutečně nezbytné k uspokojení dopravních potřeb na těchto spojích. ([281])

(470) Argument, podle něhož soukromí provozovatelé neměli potřebné prostředky k pokrytí celého rozsahu třetí smlouvy (11,9 milionu vlakových kilometrů), je irelevantní, neboť kapacita soukromých provozovatelů měla být posouzena na každém ze čtrnácti spojů mezi regiony, kde byli přítomni v roce 2008 nebo v roce 2009. Rozsah třetí smlouvy měl být ve skutečnosti vymezen *po* zohlednění schopnosti nabídky trhu uspokojit dopravní potřeby.

(471) Zadruhé, skutečnost, že konkurenti obsluhovali pouze některé trasy v rámci daného spojení mezi regiony, nemusí nutně znamenat, že selháním trhu bylo zasaženo celé spojení mezi regiony. Jak je uvedeno v 451. bodě odůvodnění, konečnými uživateli železniční nákladní dopravy nejsou pouze průmysloví provozovatelé, ale také nákladní dopravci, kteří provozují dopravu z bodu do bodu podle potřeb zákazníků. Itálie nevysvětlila, proč z pohledu těchto dopravců nebyla jedna nebo více tras v rámci téhož spojení mezi regiony zaměnitelná. Komise se domnívá, že takové zdůvodnění by bylo nezbytným prvkem, neboť Itálie se sama rozhodla definovat potřebu veřejné dopravy na úrovni spojení mezi regiony, a nikoli na úrovni jednotlivých spojů.

([278]) Zejména pokud jde o spojení Kampánie / severní Itálie, konkurenti společnosti Trenitalia v roce 2009 poskytli 374 300 vlakových kilometrů v rámci kombinované nákladní železniční dopravy oproti 281 500 vlakovým kilometrům, které poskytla společnost Trenitalia, a v roce 2010 poskytli 621 200 vlakových kilometrů v rámci kombinované nákladní železniční dopravy oproti 253 100 vlakových kilometrů, které poskytla společnost Trenitalia. Na spoji Abruzzo / severní Itálie konkurenti společnosti Trenitalia v roce 2009 poskytli 57 300 vlakových kilometrů v rámci kombinované nákladní železniční dopravy, zatímco společnost Trenitalia neposkytovala žádné služby, a v roce 2010 93 poskytli 400 vlakových kilometrů v rámci kombinované nákladní železniční dopravy oproti 50 900 vlakových kilometrů, které poskytla společnost Trenitalia. Na spoji Kalábrie/Kampánie konkurenti společnosti Trenitalia v roce 2009 poskytli 179 100 vlakových kilometrů v rámci kombinované nákladní železniční dopravy oproti 46 900 vlakových kilometrů, které poskytla společnost Trenitalia. Nabídka konkurentů se v roce 2010 snížila na 7 200 vlakových kilometrů oproti 20 100 vlakových kilometrů poskytovaných společností Trenitalia. Na spoji Basilicata / severní Itálie konkurenti společnosti Trenitalia v roce 2009 poskytli 10 000 vlakových kilometrů v rámci kombinované nákladní železniční dopravy a v roce 2010 poskytli 1 000 vlakových kilometrů v rámci kombinované nákladní železniční dopravy, zatímco společnost Trenitalia neposkytovala žádné služby. Na spoji Abruzzo/Apulie konkurenti společnosti Trenitalia v roce 2009 poskytli 30 500 vlakových kilometrů v rámci konvenční nákladní železniční dopravy oproti 6 800 vlakových kilometrů poskytnutých společností Trenitalia a 37 600 vlakových kilometrů v rámci kombinované nákladní železniční dopravy oproti 1 200 vlakových kilometrů, které poskytla společnost Trenitalia. V roce 2010 konkurenti společnosti Trenitalia poskytli 58 600 vlakových kilometrů v rámci konvenční železniční nákladní dopravy oproti 1 100 vlakových kilometrů, které poskytla společnost Trenitalia, a 59 800 vlakových kilometrů v rámci kombinované železniční nákladní dopravy, zatímco společnost Trenitalia neposkytovala žádné služby kombinované železniční nákladní dopravy.

([279]) Zejména na trasách Kampánie / severní Itálie, Apulie / severní Itálie a Abruzzo / severní Itálie.

([280]) K tomu došlo například na spoji Kalábrie/Kampánie.

([281]) Údaje poskytnuté Itálií neumožňují učinit závěr, že služby společnosti Trenitalia byly skutečně nezbytné pro uspokojení dopravních potřeb na těchto spojích, neboť neposkytují ucelený pohled na vývoj železniční nákladní dopravy zaznamenané na těchto spojích. Itálie zejména neposkytla údaje o přepravě společnosti Trenitalia v letech 2007 a 2008 na těchto spojích, ale pouze údaje o celkové přepravě konkurentů (bez rozlišení mezi konvenční a kombinovanou dopravou), viz studie PWC 3. Tyto údaje by umožnily ověřit vývoj přepravy konkurenčních společností v porovnání s přepravou společnosti Trenitalia v období 2007–2009 a zjistit, zda tento vývoj odůvodňuje stanovení závazků veřejné služby na těchto spojích v roce 2010.

(472) Zatřetí, Komise nemůže přijmout argument Itálie, že u některých spojů mezi regiony nebyla nabídka konkurentů dostatečně stabilní, aby zaručila plynulé poskytování minimálního množství služeb. ([282]) Účelem tržní konzultace by bylo v první řadě přesně zjistit, zda provozovatelé, kteří již poskytují komerční služby na daných trasách nebo sítích, plánují tyto služby rozšířit, zachovat, nebo omezit, Itálie však potřebu tržní konzultace vyloučila (viz 166. bod odůvodnění). Kromě toho třetí smlouva sama o sobě neurčuje žádnou konkrétní trasu, kterou by měla společnost Trenitalia provozovat, ale obecněji jí ukládá povinnost provozovat meziregionální spoje (bez ohledu na trasy provozované v rámci těchto regionů) *„na vyžádání“* vyjádřené jakýmkoli konečným uživatelem. Argument, že konkurenti byli schopni provozovat pouze některé trasy, je tedy třeba odmítnout, neboť společnost Trenitalia sama neměla podle třetí smlouvy povinnost provozovat všechny trasy v daném regionu. Komise v každém případě poznamenává, že údajná nestabilita nabídky konkurentů souvisí také se základními rysy poptávky po těchto spojích mezi regiony, které velmi ztěžují určení stabilního minimálního množství služeb poskytovaných na každém spoji mezi regiony. ([283]) Konečně, jak je uvedeno v tabulce 15, podobný trend dopravy charakterizoval nabídku společnosti Trenitalia i jejích konkurentů mezi roky 2009 a 2010 na třech spojích mezi regiony, které uvádí Itálie.

Tabulka 15

Železniční nákladní doprava v roce 2009

(vlakové kilometry)

Spojení mezi regiony	Konkurenti		Trenitalia	
	Konvenční	Kombinované	Konvenční	Kombinované
Apulie / severní Itálie	119 200	79 500	1 864 100	1 767 900
Kalábrie/Kampánie	-	179 100	264 800	46 900
Basilicata / severní Itálie	187 900	10 000	380 500	-

Železniční nákladní doprava v roce 2010

(vlakové kilometry)

Spojení mezi regiony	Konkurenti		Trenitalia	
	Konvenční	Kombinované	Konvenční	Kombinované
Apulie / severní Itálie	80 900	497 400	1 439 700	1 279 700
Kalábrie/Kampánie	-	7 200	80 200	20 100
Basilicata / severní Itálie	25 600	1 000	340 400	-

(473) Jak ukazují údaje v tabulce 15, tam, kde se snížil objem přepravy konkurentů, zaznamenala stejný klesající trend i společnost Trenitalia. Vývoj nabídky konkurentů společnosti Trenitalia bylo tedy spíše možné přičíst poklesu poptávky uživatelů než údajné nestabilitě nabídky konkurentů. V každém případě se podobně snížila i nabídka společnosti Trenitalia, čímž není zaručena stabilní nabídka.

([282]) Zejména spoje Apulie / severní Itálie, Kalábrie/Kampánie a Basilicata / severní Itálie, viz 235. bod odůvodnění.

([283]) Tuto překážku uznala i sama Itálie, když se rozhodla uložit povinnost poskytovat služby „na vyžádání“ namísto povinnosti poskytovat pevně stanovené množství služeb.

(474) Komise nakonec konstatuje, že Itálie neprokázala, že by služby poskytované společností Trenitalia měly zvláštní vlastnosti (ve srovnání se službami nabízenými komerčními provozovateli), které by odůvodňovaly selhání trhu. Třetí smlouva měla velmi široký rozsah, který byl omezen pouze na maximální počet vlakových kilometrů, u kterých měla společnost Trenitalia nárok na vyrovnání. Třetí smlouva například neomezovala smlouvy o veřejných službách na přepravu určitého zboží na čtrnácti spojích mezi regiony, které nemohli přepravovat komerční provozovatelé. Naopak podle třetí smlouvy mohla společnost Trenitalia potenciálně přepravovat jakýkoli druh zboží požadovaný zákazníky. Podle studie PWC 3 se služby nákladní dopravy poskytované společností Trenitalia týkaly především přepravy zboží v kontejnerech, což je druh služby, kterou mohli poskytovat i komerční provozovatelé. Třetí smlouva nevyžadovala, aby zboží bylo přepravováno podle určitých norem, které komerční provozovatelé nemohli splnit, nebo konkrétními vlaky, které tito provozovatelé neměli. Třetí smlouva neomezuje rozsah závazků veřejné služby na specifické služby nákladní dopravy a Itálie neprokázala, že na čtrnácti spojích mezi regiony třetí smlouva pověřila společnost Trenitalia specifickými službami nákladní dopravy ve srovnání se službami komerčních provozovatelů.

(475) Na výše uvedeném závěru nic nemění ani skutečnost, že společnosti Trenitalia byla uložena povinnost zachovávat přesnost ([284]) a zajistit dostatečnou úroveň bezpečnosti. Přesnost a bezpečnost jsou totiž normy kvality, které se očekávají od každého provozovatele nákladní dopravy, a nic ve spise nenasvědčuje tomu, že by komerční provozovatelé nebyli schopni tyto normy splnit. Stejně tak skutečnost, že společnost Trenitalia musela zajistit nediskriminační ceny, je v tomto případě irelevantní, neboť tento aspekt sám o sobě nepřiznává službám nabízeným společností Trenitalia v rámci třetí smlouvy zvláštní povahu.

(476) Z prvků uvedených v 469. až 475. bodě odůvodnění vyplývá, že Itálie neprokázala, že společnosti Trenitalia byla poskytnuta vyrovnávací platba pouze za služby poskytnuté k odstranění nedostatku nabídky na trhu. Vzhledem k velkému rozsahu třetí smlouvy a zvyšující se přítomnosti komerčních provozovatelů na čtrnácti spojích mezi regiony měla Itálie provést další průzkum trhu, veřejné konzultace nebo jiné vhodné studie, aby analyzovala stávající a předpokládanou nabídku na trhu. Pokud jde o čtrnáct spojení mezi regiony, Komise proto dospěla k závěru, že pokud již v době svěření plnění třetí smlouvy existovali konkurenti, nevztahovala se třetí smlouva pouze na spoje mezi regiony, které se vyznačovaly selháním trhu.

(477) Pokud jde o spoje v rámci severní Itálie, na něž se vztahuje třetí smlouva, Komise bere na vědomí vysvětlení Itálie, že tyto spoje jsou pouhým pokračováním spojů mezi severem a jihem, aby bylo možné shromažďovat a optimalizovat dopravních toků (237. bod odůvodnění). Jak Itálie vysvětlila, tyto vedlejší spoje sloužily dvěma účelům:

— umožňovaly společnosti Trenitalia přesunout vlaky a vozy nebo jiná potřebná aktiva ze severní Itálie (kde soustředila své komerční činnosti v oblasti nákladní železniční dopravy) na spoje mezi regiony, na které se vztahuje třetí smlouva. Vzhledem k tomu, že třetí smlouva nestanovila, že společnost Trenitalia bude provozovat pravidelné trasy, nýbrž trasy *ad hoc*, které budou provozovány na vyžádání na spojích mezi regiony, společnost Trenitalia na tyto spoje nevyčlenila aktiva trvale, ale přemisťovala je na tyto spoje v závislosti na poptávce uživatelů. K tomuto přeskupení došlo na spojích realizovaných v rámci severní Itálie, a to vzhledem k tomu, že se potřebná aktiva nacházela převážně v severní Itálii.

— Společnost Trenitalia navíc využila spoje v rámci severní Itálie k optimalizaci přepravy zboží, která má být realizována spoji mezi regiony. Díky těmto spojům mohla společnost Trenitalia přepravovat veškeré zboží shromážděné na spojích realizovaných v rámci severní Itálie do stejného místa určení v jižní Itálii (a zpět). Jinými slovy, spoje realizované v rámci severní Itálie byly rovněž využívány jako doplňkové trasy ke 33 spojům mezi regiony, aby bylo možné shromáždit objem zboží na těchto spojích, a tím co nejvíce optimalizovat koeficient vytíženosti.

([284]) Viz příloha 3 třetí smlouvy.

(478) Neexistence nebo existence selhání trhu u těchto spojů v rámci severní Itálie tudíž v konečném důsledku závisela na neexistenci nebo existenci selhání trhu u konkrétního spoje mezi severem a jihem, které souviselo se spojem v rámci severní Itálie.

(479) Závěrem Komise uznává existenci selhání trhu u devatenácti spojů mezi regiony (a s nimi souvisejících spojů v rámci severní Itálie), kde byl zřejmý nedostatek komerční nabídky služeb železniční nákladní dopravy na trhu, neboť nebyli přítomni žádní konkurenti. Naproti tomu u zbývajících čtrnácti spojů mezi regiony (a souvisejících spojů v rámci severní Itálie), které byly již v době svěření plnění třetí smlouvy obsluhovány konkurenty, Itálie neprovedla úplnou analýzu skutečné a potenciální nabídky na trhu, a proto neprokázala *ex ante* existenci selhání trhu. Jelikož Itálie v tomto případě toto posouzení neprovedla, neexistuje žádný důkaz, že podpora byla nezbytná k uspokojení potřeby veřejné služby. Z toho vyplývá, že vyrovnávací platba za služby poskytované na těchto čtrnácti spojích mezi regiony (a souvisejících spojů v rámci severní Itálie) není slučitelná s vnitřním trhem podle článku 93 SFEU.

8.4.3.3.1.3 Smlouva o veřejné službě byla nejméně rušivým opatřením k nápravě selhání trhu

(480) Závěrem Komise ověří, zda třetí smlouva byla nejméně rušivým opatřením k nápravě selhání trhu zjištěného Itálií s ohledem na sledovaný cíl územní hospodářské a sociální soudržnosti.

(481) Itálie tvrdila, že v období 2008–2010 nebyla liberalizace trhu ještě natolik vyspělá, aby zajistila dostatečnou úroveň služeb železniční nákladní dopravy z/do jižní Itálie, a to ani při existenci všeobecného systému dotací.

(482) Komise se domnívá, že v období 2008–2010 by vzhledem k omezené konkurenci na trhu nebyl režim podpory ([285]) dostatečný k zajištění pokrytí všech regionů jižní Itálie železniční nákladní dopravou. Takový režim, otevřený všem železničním podnikům, které splňují zvláštní podmínky způsobilosti a věcné podmínky, by mohl snížit náklady, které nesou konkurenti společnosti Trenitalia na poskytování služeb, ale nezaručil by poskytování minimálních služeb na všech spojích mezi regiony, a tudíž by nesplnil cíl územní soudržnosti sledovaný Itálií. Na devatenácti spojích mezi regiony, které se vyznačovaly selháním trhu, nebyl realizován žádný objem přepravy konkurentů a konkurenti by se v každém případě mohli svobodně rozhodnout, zda rozšíří své služby na spojích mezi regiony, které dosud nebyly obsluhovány. ([286])

(483) Pokud jde o možnost svěřit služby různým provozovatelům, a vyhnout se tak svazku služeb v rámci jediné smlouvy o veřejných službách, Komise dále poznamenává, že třetí smlouva se týkala 33 spojů mezi regiony (tam a zpět), z nichž každý pokrýval několik tras. Komise dále poznamenává, že uzavření různých smluv o veřejných službách (a související administrativní náklady) by mohlo být nadměrně zatěžující. Itálie navíc neměla povinnost vypisovat nabídková řízení na smlouvy o veřejných službách v oblasti železniční nákladní dopravy, ale mohla smlouvu o veřejné službě uzavřít přímo s jediným provozovatelem. Z těchto důvodů by uzavření samostatných smluv o veřejných službách nemělo menší rušivé účinky na trh.

(484) Z výše uvedených důvodů Komise dospěla k závěru, že pověření společnosti Trenitalia poskytováním služeb veřejné služby v oblasti nákladní železniční dopravy na devatenácti spojích mezi regiony, které byly dotčeny selháním trhu (a souvisejících spojích v rámci severní Itálie), bylo vhodné k zajištění cíle územní soudržnosti mezi severní a jižní Itálií sledovaného Itálií.

([285]) Takový režim je otevřen všem železničním podnikům, které splňují podmínky způsobilosti a věcné podmínky v něm stanovené. Viz například opatření posuzované Komisí ve věci SA.45482 – Režim podpory železniční nákladní dopravy.

([286]) Tomu neodporuje ani skutečnost, že Itálie v roce 2015 upustila od smlouvy o veřejné službě a zavedla režim kompenzace tarifů za přístup k infrastruktuře a vnějších nákladů souvisejících s poskytováním služeb železniční nákladní dopravy (věc SA.45482 – Režim podpory železniční nákladní dopravy a věc SA.48759 – Prodloužení režimu železniční nákladní dopravy). Tento režim se zakládal na jiném politickém cíli, a to na podpoře služeb intermodální nákladní dopravy na celém území státu, a nikoli na zajištění minimálního množství služeb železniční nákladní dopravy v jižní Itálii.

8.4.3.3.2 Pověření službou veřejné dopravy

(485) Komise poznamenává, že jak již bylo uvedeno v 405. bodě odůvodnění, všechny podstatné prvky třetí smlouvy byly společností Trenitalia a MID dohodnuty již dne 29. října 2010 a smlouva byla podepsána dne 3. prosince 2012. Komise se proto domnívá, že Itálie pověřila společnost Trenitalia plněním závazků veřejné služby po dobu, na kterou se vztahuje třetí smlouva.

8.4.3.3.3 Neexistence nadměrné náhrady

(486) Úvahy uvedené v 432. až 437. bodě odůvodnění, pokud jde o přiměřenost vyrovnávací platby vyplacené na základě třetí smlouvy do 3. prosince 2012, se vztahují i na vyrovnávací platbu vyplacenou na základě třetí smlouvy v období od 4. prosince 2012 do 31. prosince 2014, neboť byla použita stejná metodika výpočtu podpory.

(487) Komise zejména konstatuje, že vyrovnávací platba vyplacená podle třetí smlouvy byla vypočtena *ex ante* na základě nákladů spojených s poskytováním služeb, jak je uvedeno v hospodářském a finančním plánu společnosti Trenitalia, který je přílohou třetí smlouvy (99. bod odůvodnění). Celková částka vyrovnávací platby stanovená ve smlouvě byla omezena na skutečnou finanční zátěž, kterou nesl provozovatel po celou dobu trvání smlouvy. Z hlediska *ex post* je navíc vyrovnávací platba vyplacená v období od 3. prosince 2012 do 31. prosince 2014 nižší než výše celkových nákladů, které společnost za stejné období vykázala na poskytování služeb (viz 436. bod odůvodnění). Navíc byla dokonce nižší než částka, kterou předpokládal hospodářský a finanční plán společnosti Trenitalia.

(488) Na základě těchto skutečností se Komise domnívá, že celková částka vyrovnávací platby, kterou společnost Trenitalia obdržela na základě třetí smlouvy, nepřesáhla rámec nezbytný k pokrytí čistých nákladů na plnění závazků veřejné služby, a byla tudíž přiměřená. Z toho vyplývá, že i vyrovnávací platba vyplacená po 3. prosinci 2012 byla přiměřená. Závěrem o přiměřenosti celkové vyrovnávací platby vyplacené společnosti Trenitalia na základě třetí smlouvy není dotčeno posouzení dalších podmínek, které musí být splněny, aby bylo možné považovat vyrovnávací platby vyplacené po 3. prosinci 2012 za slučitelné s vnitřním trhem.

8.4.3.3.4 Zamezení nežádoucím negativním účinkům na hospodářskou soutěž

(489) Komise se domnívá, že třetí smlouva nemohla narušit hospodářskou soutěž na devatenácti spojích mezi regiony, které byly dotčeny selháním trhu. Zaprvé, na většině těchto spojů neměli konkurenti společnosti Trenitalia potřebné oprávnění k provozu (viz 459. bod odůvodnění). Zadruhé, i za předpokladu, že by měly nebo mohly v relativně krátké době získat příslušné oprávnění, Komise konstatuje, že třetí smlouva jim nebránila ve vstupu na trh, ale pouze zajišťovala plynulé poskytování služeb na trasách, u kterých se ukázalo, že o ně hospodářské subjekty na trhu nemají zájem (viz 460.–461. bod odůvodnění). A konečně, přístup „*na vyžádání*“, který Itálie uplatňuje, zajistil, že nabídka společnosti Trenitalia nepřevyšuje poptávku uživatelů.

(490) Naproti tomu u čtrnácti spojů mezi regiony, u nichž Komise konstatovala, že nedošlo k selhání trhu (viz 479. bod odůvodnění), mohla vyplacená vyrovnávací platba narušit hospodářskou soutěž, zejména s ohledem na to, že na těchto trasách byli konkurenti přítomni již v době, kdy se společnost Trenitalia a MID dohodly na všech podstatných prvcích třetí smlouvy, a že při neexistenci třetí smlouvy mohli konkurenti rozšířit své služby na již obsluhovaných spojích mezi regiony.

(491) Pokud jde o spoje v rámci severní Itálie, na něž se vztahuje třetí smlouva, Komise poznamenává, že tyto spoje měly sloužit ke shromažďování a optimalizaci dopravních toků na spojích mezi severem a jihem a jako takové byly doplňkové ke spojům mezi regiony (237. bod odůvodnění). Komise se domnívá, že třetí smlouva narušila hospodářskou soutěž pouze u spojů v rámci severní Itálie, které jsou doplňkové ke čtrnácti spojům mezi regiony, u nichž Itálie *ex ante* neprokázala existenci selhání trhu.

9. **ZÁVĚR**

(492) Vyrovnávací platba vyplacená podle první smlouvy není státní podporou, s výjimkou: (a) vyrovnávací platby poskytnuté za služby vnitrostátní železniční nákladní dopravy vykonávané od 22. října 2003, která představovala existující podporu, a b) vyrovnávací platby poskytnuté za služby mezinárodní železniční nákladní dopravy mezi italským přístavem Terst a Maďarskem a přes přístav Trieste Marittima vykonávané od 15. března 2003, které představují novou podporu. Tato nová podpora, posuzovaná podle nařízení (EHS) č. 1191/69 a obecných zásad Smlouvy, se považuje za slučitelnou státní podporu, pokud jde o částky vyplacené v souvislosti s mezinárodní železniční nákladní dopravou mezi italským přístavem Terst a Maďarskem; považuje se za protiprávní a neslučitelnou podporu, pokud jde o částky vyplacené v souvislosti s mezinárodní železniční nákladní dopravou přes přístav Trieste Marittima.

(493) Vyrovnávací platba vyplacená podle druhé smlouvy, posuzovaná podle nařízení (EHS) č. 1191/69 a obecných zásad Smlouvy, se považuje za slučitelnou státní podporu, s výjimkou podpory vyplacené v souvislosti s tarifním závazkem týkajícím se železniční nákladní dopravy přes přístav Trieste Marittima, která se považuje za protiprávní neslučitelnou státní podporu.

(494) Pokud jde o třetí smlouvu, vyrovnávací platba vyplacená do 3. prosince 2012, posuzovaná podle nařízení (EHS) č. 1191/69 a obecných zásad Smlouvy, představuje slučitelnou státní podporu. Vyrovnávací platba vyplacená po 3. prosinci 2012 na základě třetí smlouvy, jejíž slučitelnost se posuzuje přímo podle článku 93 SFEU, představuje protiprávní podporu a považuje se částečně za slučitelnou podporu a částečně za neslučitelnou podporu. Protiprávní podporu slučitelnou se společným trhem představuje částka, kterou Itálie zaplatila společnosti Trenitalia za služby železniční nákladní dopravy poskytované na těchto devatenácti spojích mezi regiony: Molise/Molise, Sicílie/Sicílie, Abruzzo/Basilicata, Abruzzo/Kampánie, Abruzzo/Kalábrie, Abruzzo/Sicílie, Basilicata/Kalábrie, Basilicata/Kampánie, Basilicata/Sicílie, Kalábrie/Apulie, Kalábrie/Sicílie, Kampánie/Molise, Kampánie/Apulie, Kampánie/Sicílie, Molise/Kalábrie, Molise/Sicílie, Apulie/Sicílie, Sicílie / severní Itálie, Kalábrie / severní Itálie (a související spoje v rámci severní Itálie). Protiprávní podporu slučitelnou se společným trhem představuje částka, kterou Itálie zaplatila společnosti Trenitalia za služby železniční nákladní dopravy poskytované na těchto čtrnácti spojích mezi regiony: Abruzzo/Abruzzo; Kalábrie/Kalábrie; Kampánie/Kampánie; Apulie/Apulie; Abruzzo/Molise; Abruzzo/Apulie; Basilicata/Apulie; Kalábrie/Kampánie; Molise/Apulie; Molise / severní Itálie; Apulie / severní Itálie; Kampánie / severní Itálie; Basilicata / severní Itálie; Abruzzo / severní Itálie (a související spoje v rámci severní Itálie). V případě těchto čtrnácti spojů mezi regiony, které byly obsluhovány rovněž konkurenty společnosti Trenitalia, se Itálie dopustila zjevně nesprávného posouzení, když se domnívala, že při neexistenci třetí smlouvy by trh nemohl poskytovat všechny služby nebo část služeb poskytovaných společností Trenitalia na základě třetí smlouvy.

Tabulka 16

Závěr ohledně tří smluv o veřejných závazcích

Opatření státní podpory	Posouzení státní podpory
První smlouva	**Opatření nepředstavuje podporu**: vyrovnávací platba za a) služby mezinárodní železniční nákladní dopravy před 15. březnem 2003; b) služby vnitrostátní železniční nákladní dopravy před 22. říjnem 2003. **Existující podpora**: vyrovnávací platba za služby vnitrostátní železniční nákladní dopravy v období od 22. října 2003 do 31. prosince 2003. **Nová podpora**: vyrovnávací platba za služby mezinárodní železniční nákladní dopravy v rámci sítě TERFN v období od 15. března 2003 do 31. prosince 2003, z toho: — ***slučitelná podpora***: vyrovnávací platba za poskytování služeb mezinárodní železniční nákladní dopravy mezi italským přístavem Terst a Maďarskem; — ***protiprávní neslučitelná podpora***: vyrovnávací platba za poskytování služeb mezinárodní železniční nákladní dopravy přes přístav Trieste Marittima.

Opatření státní podpory	Posouzení státní podpory
Druhá smlouva	**Nová podpora:** vyrovnávací platba za poskytování služeb železniční nákladní dopravy, z toho: — ***slučitelná podpora***: vyrovnávací platba za poskytování služeb mezinárodní železniční nákladní dopravy mezi italským přístavem Terst a Maďarskem a za poskytování služeb vnitrostátní železniční nákladní dopravy (tarifní závazky a závazky provozu); — ***protiprávní neslučitelná podpora***: vyrovnávací platba za poskytování služeb mezinárodní železniční nákladní dopravy přes přístav Trieste Marittima.
Třetí smlouva	**Nová podpora:** vyrovnávací platba za poskytování služeb železniční nákladní dopravy, z toho: — ***slučitelná podpora***: podpora vyplacená do 3. prosince 2012 na poskytování služeb železniční nákladní dopravy; — ***protiprávní slučitelná podpora***: podpora vyplacená po 3. prosinci 2012 na poskytování služeb železniční nákladní dopravy na devatenácti spojích mezi regiony uvedených v 456. bodě odůvodnění a na souvisejících spojích v rámci severní Itálie; — ***protiprávní neslučitelná podpora***: podpora vyplacená po 3. prosinci 2012 na poskytování služeb železniční nákladní dopravy na čtrnácti spojích mezi regiony uvedených v 457. bodě odůvodnění a na souvisejících spojích v rámci severní Itálie.

10. **NAVRÁCENÍ PODPORY**

(495) Podle Smlouvy o fungování EU a ustálené judikatury soudů Unie je Komise oprávněna rozhodnout, že dotyčný členský stát musí podporu upravit nebo zrušit, jestliže shledá, že tato podpora je neslučitelná s vnitřním trhem. ([287]) Soudy Unie rovněž opakovaně rozhodly, že povinnost členského státu zrušit podporu, kterou Komise prohlásila za neslučitelnou s vnitřním trhem, slouží k obnovení dřívějšího- stavu. ([288])

(496) Soudy Unie v tomto ohledu stanovily, že tohoto cíle je dosaženo, jakmile příjemce vrátí částky poskytnuté formou protiprávní podpory, čímž ztrácí výhodu, kterou měl na vnitřním trhu ve vztahu ke svým konkurentům, a obnoví se stav, který předcházel poskytnutí podpory. ([289])

(497) V souladu s touto judikaturou stanoví čl. 16 odst. 1 nařízení Rady (EU) 2015/1589 ([290]), že „[j]e-li v případech protiprávní podpory přijato záporné rozhodnutí, Komise rozhodne, že dotyčný členský stát učiní všechna nezbytná opatření, aby příjemce podporu navrátil“.

(498) Vzhledem k tomu, že některé vyrovnávací platby vyplacené společnosti Trenitalia podle 492. až 494. bodu odůvodnění byly provedeny v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU a byly prohlášeny za protiprávní a neslučitelnou podporu, musí být k obnovení situace, jež na vnitřním trhu existovala před jejím poskytnutím, tato podpora navrácena. Částka, která má být navrácena, je úročena ode dne, kdy byla společnosti Trenitalia dána k dispozici, do dne jejich účinného navrácení.

([287]) Rozsudek ze dne 12. července 1973, Komise v. Německo, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, bod 13.
([288]) Rozsudek ze dne 21. března 1990, Belgie v. Komise, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, bod 66.
([289]) Rozsudek ze dne 17. června 1999, Belgie v. Komise, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, body 64 a 65.
([290]) Nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 248, 24.9.2015, s. 9).

(499) Žádné ustanovení práva Unie nevyžaduje, aby Komise, když nařídí navrácení podpory, jež byla shledána neslučitelnou s vnitřním trhem, vyčíslila přesnou částku podpory, která má být navrácena. Místo toho postačuje, aby rozhodnutí Komise obsahovalo údaje umožňující adresátovi rozhodnutí, aby sám bez nadměrných obtíží určil tuto částku ([291]).

(500) Výše protiprávní a neslučitelné podpory poskytnuté společnosti Trenitalia se vypočítá takto.

(501) Pokud jde o protiprávní a neslučitelnou podporu poskytnutou společnosti Trenitalia na základě první a druhé smlouvy ve formě vyrovnávací platby za poskytování služeb železniční nákladní dopravy přes přístav Trieste Marittima v období od 15. března 2003 do 31. prosince 2008, její výše se vypočítá jako rozdíl mezi skutečnými příjmy plynoucími z uplatňování tarifního závazku a příjmy, které by společnosti Trenitalia plynuly z uplatňování standardní sazby, vynásobený celkovým počtem vozů odbavených v přístavu Trieste Marittima.

(502) Pokud jde o protiprávní a neslučitelnou podporu poskytnutou společnosti Trenitalia na základě třetí smlouvy po 3. prosinci 2012 na poskytování služeb železniční nákladní dopravy na čtrnácti spojích mezi regiony uvedených v 494. bodě odůvodnění a souvisejících spojích v rámci severní Itálie, její výše se vypočítá s přihlédnutím k procentnímu podílu vlakových kilometrů, které společnost Trenitalia obsloužila na uvedených čtrnácti spojích mezi regiony (a souvisejících spojích v rámci severní Itálie), ve srovnání s celkovým počtem vlakových kilometrů, za které byla poskytnuta vyrovnávací platba podle třetí smlouvy po 3. prosinci 2012.

(503) Komise konstatuje, že po rozhodnutí o zahájení řízení prošla nákladová divize společnosti Trenitalia významnou restrukturalizací (viz 46. až 47. bod odůvodnění). V roce 2017 převedla skupina FS, výlučný vlastník společnosti Trenitalia, všechny její činnosti v oblasti nákladní dopravy na nový subjekt s názvem „Mercitalia Group“, který je pod výlučnou kontrolou skupiny FS. Součástí tohoto procesu restrukturalizace bylo i oddělení nákladové divize společnosti Trenitalia ve prospěch společnosti Mercitalia Rail.

(504) Pokud příjemce protiprávní a neslučitelné státní podpory převedl všechny své činnosti nebo jejich část na jiný podnik, může být povinnost týkající se navrácení protiprávní a neslučitelné státní podpory rozšířena na podnik, kterému fakticky plyne výhoda vyplývající z převodu činností (nástupnický podnik) ([292]). Kromě toho v případě fúze nebo jiných forem reorganizace podniku může povinnost vrátit podporu přejít na zachovaný subjekt. ([293])

(505) Komise konstatuje, že převod nákladové divize společnosti Trenitalia na společnost Mercitalia Logistics byl v podstatě reorganizací podniku, která měla podobu převedení železniční nákladní dopravy v rámci skupiny FS ze společnosti Trenitalia na společnost Mercitalia Rail, přičemž nedošlo k zaplacení žádné ceny. Skupina FS sama prezentovala převod jako reorganizaci své činnosti v oblasti nákladní dopravy (viz 46. bod odůvodnění). Jak uznaly italské orgány, od 1. ledna 2017 se společnost Mercitalia Rail jako nový vlastník nákladové divize společnosti Trenitalia stala podle italského práva právním nástupcem společnosti Trenitalia na trhu železniční nákladní dopravy.

(506) Podle bodu 95 oznámení o navrácení podpory je v případě fúze nebo jiné formy organizace podniku podnikem, který je povinen vrátit neslučitelnou a protiprávní podporu, původní příjemce podpory, nebo, nelze-li podporu od něj získat zpět, jeho právní nástupce.

([291]) Rozsudek ze dne 18. října 2007, Komise v. Francie, C-441/06, ECLI:EU:C:2007:616, bod 29 a citovaná judikatura.

([292]) Rozsudek ze dne 21. března 1991, Itálie v. Komise, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136, bod 57, a sdělení Komise – Oznámení Komise o navrácení protiprávní a neslučitelné státní podpory (Úř. věst. C 247, 23.7.2019, s. 1) („Oznámení o navrácení“), bod 89. Navrácením podpory musí příjemce pozbýt výhody, kterou měl dříve na trhu, a dojde k obnovení situace před poskytnutím podpory.

([293]) Oznámení o navrácení, bod 95.

(507) Komise proto dospěla k závěru, že veškerou podporu, která je podle tohoto rozhodnutí prohlášena za protiprávní a neslučitelnou, musí Itálie získat zpět od společnosti Trenitalia jakožto přímého příjemce této podpory, nebo, pokud Itálie nebude schopna získat protiprávní a neslučitelnou podporu zpět od společnosti Trenitalia, od jejího právního nástupce, společnosti Mercitalia Rail.

(508) Výše uvedený závěr by se nezměnil ani za předpokladu, jak tvrdí italské orgány, že právní nástupnictví neznamenalo přechod závazků spojených s protiprávní a neslučitelnou podporou poskytnutou společnosti Trenitalia před tímto oddělením na společnost Mercitalia Rail (viz 198. bod odůvodnění). Jak bude vysvětleno v 511. až 517. bodě odůvodnění, společnost Mercitalia Rail je v každém případě hospodářským nástupcem společnosti Trenitalia na trhu železniční nákladní dopravy.

(509) Podle bodu 89 rozhodnutí o navrácení, pokud ve fázi provádění rozhodnutí o navrácení nelze podporu získat zpět od původního příjemce a podpora byla převedena na jiný podnik, měl by členský stát navrácení rozšířit na podnik, který této výhody po převodu činností fakticky požívá, a zajistit, aby povinnost navrácení podpory nebyla obcházena. Tento převod může mít podobu prodeje veškerého majetku nebo jeho části, kdy již činnost není nadále vykonávána týmž právním subjektem.

(510) Podle rozsudku Soudního dvora ze dne 8. května 2003, Itálie a SIM 2 v. Komise, ([294]) *se posouzení hospodářské kontinuity mezi příjemcem podpory a podnikem, na který byla převedena jeho aktiva, provádí pomocí souboru ukazatelů*. Pro stanovení hospodářské kontinuity mezi dvěma společnostmi je možné vzít v úvahu následující faktory, které však nemusí být naplněny všechny: ([295]) a) zda prodejní cena odpovídá tržní ceně, či nikoli; b) rozsah převodu (aktiva a pasiva, pracovní síly, existence funkčních seskupení aktiv); c) totožnost nabyvatele(ů); d) okamžik převodu (po zahájení předběžného posouzení, po ukončení formálního vyšetřovacího řízení nebo po konečném rozhodnutí); e) ekonomickou logiku transakce.

(511) V tomto případě se Komise domnívá, že existuje několik faktorů, které společně umožňují dospět k závěru, že mezi společnostmi Trenitalia a Mercitalia Rail existuje hospodářská kontinuita.

(512) Zaprvé, pokud jde o totožnost kupujícího, převedené činnosti nakonec zůstaly pod stejným vlastníkem (Ferrovie dello Stato S.p.A.). Je nesporné, že jak společnost Trenitalia, tak společnost Mercitalia Rail (nepřímo prostřednictvím Mercitalia Logistics) jsou ovládány společností Ferrovie dello Stato S.p.A., holdingovou společností skupiny FS.

(513) Zadruhé, pokud jde o ekonomickou logiku a účel transakce, je rovněž zřejmé, že celá transakce byla koncipována jako pouhá reorganizace podnikatelské činnosti v rámci skupiny FS (48. bod odůvodnění). Cílem této reorganizace bylo pokračovat v provozování nákladové divize společnosti Trenitalia a ostatních činností skupiny FS v oblasti železniční nákladní dopravy efektivnějším způsobem, a to jejich začleněním do jediného subjektu (skupiny Mercitalia).

(514) Zatřetí je nesporné (viz 47. bod odůvodnění), že společnost Mercitalia Rail nezaplatila společnosti Trenitalia za převod nákladové divize společnosti Trenitalia žádnou cenu a že k převodu došlo snížením základního kapitálu společnosti Trenitalia a poměrným zvýšením hodnoty kapitálu společnosti Mercitalia Rail o částku odpovídající účetní hodnotě převedené nákladové divize společnosti Trenitalia. Transakce tedy nebyla strukturována tak, aby zabránila převodu neslučitelné podpory ze společnosti Trenitalia na společnost Mercitalia Rail.

([294]) Rozsudek Soudního dvora ze dne 8. května 2003, Italská republika a SIM 2 Multimedia SpA v. Komise, C-328/99 a C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([295]) Tento soubor ukazatelů potvrdil Soudní dvůr v rozsudku ze dne 29. dubna 2021, Fortischem a. s., C-890/19P, ECLI:EU:C:2021:345, bod 59.

(515) Začtvrté, pokud jde o rozsah převodu, jak uvedly italské orgány a sama skupina FS ve své finanční zprávě za rok 2017 (viz 46. až 47. bod odůvodnění), společnost Mercitalia Rail převzala veškerá aktiva ([296]) a probíhající smlouvy nákladové divize společnosti Trenitalia. Společnost Mercitalia Rail zejména převzala: a) všechny obchodní smlouvy uzavřené společností Trenitalia v souvislosti s činností v oblasti nákladní dopravy, jakož i přístup ke všem informacím a údajům o zákaznících společnosti Trenitalia v oblasti nákladní dopravy; b) všechny zaměstnance a vedení nákladové divize společnosti Trenitalia (tj. 3 117 zaměstnanců a 15 ředitelů), kterým byly ponechány stejné smluvní podmínky jako před oddělením; c) všechny licence na práva obchodního a duševního vlastnictví týkající se činností v oblasti nákladní dopravy, které vlastní společnost Trenitalia; d) všechny nájemní smlouvy týkající se činností v oblasti nákladní dopravy (kolejová vozidla, infrastruktura atd.), jakož i vlastnická práva k majetku, který dříve vlastnila společnost Trenitalia; a e) kapacitu a přístupových práv k železniční infrastruktuře a/nebo zařízením služeb, které měla společnost Trenitalia v Itálii a v jiném členském státě. Součástí převodu byla i příslušná část závazků společnosti Trenitalia. ([297])

(516) Konečně, pokud jde o okamžik převodu, reorganizace podniku proběhla po zahájení formálního vyšetřovacího řízení, tj. v době, kdy si společnost Trenitalia již byla vědoma rizika navrácení.

(517) Všechny prvky uvedené v 512. až 516. bodě odůvodnění naznačují existenci hospodářské kontinuity mezi společnostmi Trenitalia a Mercitalia Rail, pokud jde o jejich obchodní činnost v oblasti nákladní dopravy. Italské orgány nepředložily žádný důkaz, který by tento závěr vyvrátil. Argument, že společnost Trenitalia neměla v úmyslu převést na společnost Mercitalia Rail případné závazky vyplývající z případných protiprávních a neslučitelných státních podpor a že platnost třetí smlouvy již vypršela, nevylučuje, že společnosti Mercitalia Rail je poskytována výhoda plynoucí z protiprávní a neslučitelné podpory, kterou obdržela nákladová divize společnosti Trenitalia. Skutečnost, že osvědčení o bezpečnosti společnosti Trenitalia nebylo součástí převodu, sama o sobě nevylučuje, že společnost Mercialia Rail působila v hospodářské kontinuitě se společností Trenitalia, a v každém případě vyplývá ze skutečnosti, že nově vytvořená společnost Mercitalia Rail musela podle platných právních předpisů ([298]) získat vlastní osvědčení, aby mohla působit jako železniční podnik na trhu železniční nákladní dopravy.

(518) Vzhledem k existenci hospodářské kontinuity mezi společnostmi Trenitalia a Mercitalia Rail, pokud jde o jejich činnost v oblasti nákladní dopravy, je třeba tuto společnost považovat za hospodářského nástupce společnosti Trenitalia.

(519) Závěrem lze konstatovat, že pokud nelze získat protiprávní a neslučitelnou podporu od společnosti Trenitalia zpět, navrácení podpory by mělo být rozšířeno na společnosti Mercitalia Rail jako na právního nástupce společnosti Trenitalia, nebo v každém případě jako na jejího hospodářského nástupce,

PŘIJALA TOTO ROZHODNUTÍ:

Článek 1

Vyrovnávací platba poskytnutá společnosti Trenitalia na základě první smlouvy za plnění závazků veřejné služby v oblasti poskytování služeb železniční nákladní dopravy nepředstavuje státní podporu, pokud jde o: a) služby mezinárodní železniční nákladní dopravy v rámci Transevropské železniční sítě nákladní dopravy poskytované před 15. březnem 2003 a b) služby vnitrostátní železniční nákladní dopravy poskytované před 22. říjnem 2003.

([296]) Jak vysvětlily italské orgány ve svých odpovědích ze dne 11. dubna 2023, aktiva zahrnovala hmotný majetek (budovy, zařízení, vybavení, kolejová vozidla), nehmotný majetek (zejména software související se systémy řízení divize), podíly v dceřiných, přidružených a jiných podnicích, zásoby (zejména náhradní díly pro údržbu kolejových vozidel); krátkodobé obchodní pohledávky;

([297]) Jak vysvětlily italské orgány ve svém podání ze dne 11. dubna 2023, převedené závazky zahrnovaly finanční dluh obchodní pobočky (v podstatě sestávající z krátkodobého financování mateřskou společností Ferrovie dello Stato S.p.A.), rezervy na odstupné a jiné zaměstnanecké požitky, rezervy na rizika a poplatky, ostatní krátkodobé závazky a krátkodobé závazky z obchodního styku. Naproti tomu, jak je uvedeno ve 198. bodě odůvodnění, převod nezahrnoval závazky, které by mohly vyplývat z případného zjištění protiprávní a neslučitelné podpory poskytnuté společnosti Trenitalia na poskytování služeb železniční nákladní dopravy před oddělením.

([298]) Viz poznámka pod čarou [44].

Vyrovnávací platba poskytnutá společnosti Trenitalia na základě první smlouvy za plnění závazků veřejné služby v oblasti poskytování služeb železniční nákladní dopravy do 31. prosince 2003 představuje v dotčeném rozsahu státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU, pokud jde o: a) služby mezinárodní železniční nákladní dopravy v rámci Transevropské železniční sítě nákladní dopravy poskytované od 15. března 2003 a b) služby vnitrostátní železniční nákladní dopravy poskytované od 22. října 2003.

Vyrovnávací platba poskytnutá společnosti Trenitalia na základě druhé smlouvy za plnění závazků veřejné služby v oblasti poskytování služeb železniční nákladní dopravy představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

Vyrovnávací platba poskytnutá společnosti Trenitalia na základě třetí smlouvy za plnění závazků veřejné služby v oblasti poskytování služeb železniční nákladní dopravy představuje státní podporu ve smyslu čl. 107 odst. 1 SFEU.

Článek 2

Státní podpora poskytnutá společnosti Trenitalia na základě první smlouvy na plnění závazků veřejné služby v oblasti poskytování služeb železniční nákladní dopravy je považována existující podporu, pokud se týká služeb vnitrostátních železniční nákladní dopravy poskytovaných v období od 22. října 2003 do 31. prosince 2003. Státní podpora poskytnutá společnosti Trenitalia na základě první smlouvy na plnění závazků veřejné služby v oblasti poskytování služeb železniční nákladní dopravy je považována za novou podporu, pokud se týká služeb mezinárodní železniční nákladní dopravy v rámci Transevropské železniční nákladní sítě poskytovaných v období od 15. března 2003 do 31. prosince 2003.

Státní podpora poskytnutá společnosti Trenitalia na základě druhé smlouvy na plnění závazků veřejné služby v oblasti poskytování služeb železniční nákladní dopravy se považuje za novou podporu.

Státní podpora poskytnutá společnosti Trenitalia na základě třetí smlouvy na plnění závazků veřejné služby v oblasti poskytování služeb železniční nákladní dopravy je považována za novou podporu.

Článek 3

Státní podpora vyplacená společnosti Trenitalia v rámci první smlouvy na plnění závazků veřejné služby v oblasti poskytování služeb mezinárodní železniční nákladní dopravy mezi italským přístavem Terst a Maďarskem je slučitelná s vnitřním trhem. Státní podpora vyplacená společnosti Trenitalia na základě první smlouvy na plnění závazků veřejné služby v oblasti poskytování služeb mezinárodní železniční nákladní dopravy přes přístav Trieste Marittima byla poskytnuta protiprávně v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU a je neslučitelná s vnitřním trhem.

Státní podpora vyplacená společnosti Trenitalia na základě druhé smlouvy na plnění závazků veřejné služby v oblasti poskytování služeb železniční nákladní dopravy je slučitelná s vnitřním trhem, s výjimkou státní podpory vyplacené společnosti Trenitalia na plnění závazků veřejné služby v oblasti poskytování služeb mezinárodní železniční nákladní dopravy přes přístav Trieste Marittima, která byla poskytnuta protiprávně v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU a je neslučitelná s vnitřním trhem.

Státní podpora vyplacená společnosti Trenitalia na základě třetí smlouvy na plnění závazků veřejné služby v oblasti poskytování služeb železniční nákladní dopravy je oprávněná, pokud jde o podporu vyplacenou do 3. prosince 2012, ale pokud jde o podporu vyplacenou po 3. prosinci 2012, tato podpora byla poskytnuta protiprávně v rozporu s čl. 108 odst. 3 SFEU. Státní podpora vyplacená společnosti Trenitalia v rámci třetí smlouvy je slučitelná s vnitřním trhem, s výjimkou státní podpory vyplacené po 3. prosinci 2012, pokud jde o služby na těchto čtrnácti spojích mezi regiony (včetně všech souvisejících spojů v rámci severní Itálie): Abruzzo/Abruzzo; Kalábrie/Kalábrie; Kampánie/Kampánie; Apulie/Apulie; Abruzzo/Molise; Abruzzo/Apulie; Basilicata/Apulie; Kalábrie/Kampánie; Molise/Apulie; Molise / severní Itálie; Apulie / severní Itálie; Kampánie / severní Itálie; Basilicata / severní Itálie; Abruzzo / Severní Itálie, což je neslučitelné s vnitřním trhem.

Článek 4

Itálie získá zpět od společnosti Trenitalia neslučitelnou podporu uvedenou v článku 3, nebo v případě nemožnosti navrácení této podpory společností Trenitalia od nástupnické společnosti společnosti Trenitalia, společnosti Mercitalia Rail.

Částky podpory, které mají být navráceny, jsou úročeny ode dne, kdy byly příjemci dány k dispozici, do dne jejich skutečného navrácení.

Úroky jsou vypočítány podle složeného úrokového režimu v souladu s kapitolou V nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ([299]) a s nařízením Komise (ES) č. 271/2008 ([300]), kterým se mění nařízení (ES) č. 794/2004.

Článek 5

Navrácení neslučitelné podpory uvedené v článku 3 se provede s okamžitým účinkem.

Itálie zajistí, aby toto rozhodnutí bylo provedeno ve lhůtě čtyř měsíců ode dne jeho oznámení.

Článek 6

Ve lhůtě dvou měsíců od dne oznámení tohoto rozhodnutí poskytne Itálie následující informace:

— celkovou částku podpory, kterou příjemci obdrželi;

— celkovou částku (jistinu a úroky), kterou má příjemce navrátit; b)

— podrobný popis již přijatých a plánovaných opatření pro splnění tohoto rozhodnutí,

— doklady prokazující, že příjemci bylo nařízeno podporu vrátit.

Itálie bude Komisi průběžně informovat o průběhu vnitrostátních opatření přijatých k provedení tohoto rozhodnutí až do úplného navrácení podpory uvedené v článku 3. Na žádost Komise neprodleně předá veškeré informace o již přijatých a plánovaných opatřeních pro dosažení splnění tohoto rozhodnutí. Dále předloží podrobné informace o částkách podpory a o úrocích, jejichž navrácení od příjemce již bylo dosaženo.

Článek 7

Toto rozhodnutí je určeno Italské republice.

([299]) Nařízení Komise (ES) č. 794/2004 ze dne 21. dubna 2004 , kterým se provádí nařízení Rady (EU) 2015/1589, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 140, 30.4.2004, s. 1).

([300]) Nařízení Komise (ES) č. 271/2008 ze dne 30. ledna 2008 , kterým se mění nařízení (ES) č. 794/2004, kterým se provádí nařízení Rady (ES) č. 659/1999, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 93 Smlouvy o ES (Úř. věst. L 82, 25.3.2008, s. 1).

Komise může zveřejnit částku podpory a částku zpětně získaných úroků při uplatňování tohoto rozhodnutí, aniž je dotčen článek 30 nařízení Rady (EU) 2015/1589 ([301]).

V Bruselu dne 24. listopadu 2023.

Za Komisi
Didier REYNDERS
člen Komise

([301]) Nařízení Rady (EU) 2015/1589 ze dne 13. července 2015, kterým se stanoví prováděcí pravidla k článku 108 Smlouvy o fungování Evropské unie (Úř. věst. L 248, 24.9.2015, s. 9).