Amtsblatt
der Europäischen Union

DE
Reihe L

2024/2860

18.11.2024

BESCHLUSS (EU) 2024/2860 DER KOMMISSION

vom 24. November 2023

SA.32953 (2014/C) — Staatliche Beihilfemaßnahmen zugunsten von Trenitalia S.p.A. — Italien

(Bekannt gegeben unter Aktenzeichen C(2023) 8017)

(Nur der englische Text ist verbindlich)

(Text von Bedeutung für den EWR)

DIE EUROPÄISCHE KOMMISSION —

gestützt auf den Vertrag über die Arbeitsweise der Europäischen Union, insbesondere auf Artikel 108 Absatz 2 Unterabsatz 1,

gestützt auf das Abkommen über den Europäischen Wirtschaftsraum, insbesondere auf Artikel 62 Absatz 1 Buchstabe a,

nach Aufforderung der anderen Beteiligten zur Stellungnahme gemäß diesem Artikel [1] und unter Berücksichtigung der eingegangenen Stellungnahmen,

in Erwägung nachstehender Gründe:

1. VERFAHREN

(1) Am 18. April 2011 ging bei der Kommission eine Beschwerde ein, die die mögliche Gewährung einer staatlichen Beihilfe durch Italien zugunsten der Trenitalia S.p.A. (im Folgenden „**Trenitalia**“), einer zur Ferrovie dello Stato Group gehörenden Gesellschaft (im Folgenden „**FS-Gruppe**“), in Form eines Ausgleichs für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Schienengüterverkehr im Rahmen von drei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (im Folgenden „**Maßnahmen**“) betraf. Diese Beschwerde wurde unter dem Aktenzeichen SA.32953 (2014/NN — ex 2011/CP) registriert. Am 26. September 2011 stellte der Beschwerdeführer weitere Auskünfte zur Verfügung.

(2) Mit Schreiben vom 18. Oktober 2011 leitete die Kommission diese Beschwerde an die italienischen Behörden weiter und bat um Auskünfte zu den Maßnahmen.

(3) Am 16. November 2011 beantragte Italien eine Verlängerung der Frist für die Beantwortung des Auskunftsersuchens, die die Kommission am 24. November 2011 gewährte. Am 14. Dezember 2011 ersuchte Italien um Klarstellungen zum Auskunftsersuchen der Kommission, die die Kommission am selben Tag übermittelte. Am 15. Dezember 2011 beantragte Italien eine weitere Verlängerung der Frist für die Übermittlung der erforderlichen Informationen, die am 20. Dezember 2011 gewährt wurde.

(4) Am 31. Januar 2012 und am 17. Februar 2012 beantwortete Italien das Auskunftsersuchen vom 18. Oktober 2011 teilweise. Am 22. Februar 2012 richtete die Kommission ein Erinnerungsschreiben an Italien, in dem sie die fehlenden Informationen anforderte. Am 11. April 2012 übermittelte Italien weitere Informationen im Hinblick auf das Auskunftsersuchen der Kommission vom 18. Oktober 2011.

(5) Am 4. April 2012 ergänzte der Beschwerdeführer seine Beschwerde durch weitere Behauptungen.

(6) Am 29. Oktober 2012 ersuchte die Kommission Italien um weitere Informationen. Italien übermittelte die angeforderten Informationen am 8. Januar 2013, 11. Januar 2013 und 17. Januar 2013.

(7) Am 29. Oktober 2013 gingen bei der Kommission weitere Behauptungen des Beschwerdeführers ein.

[1] ABl. C 156 vom 23.5.2014, S. 77.

(8) Die Kommission teilte Italien mit Schreiben vom 28. März 2014 ihren Beschluss zur Eröffnung des förmlichen Prüfverfahrens nach Artikel 108 Absatz 2 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (im Folgenden „**AEUV**“) in Bezug auf die vorgenannten Maßnahmen mit (im Folgenden „**Einleitungsbeschluss**“).

(9) Der Einleitungsbeschluss betraf auch die mögliche Gewährung einer staatlichen Beihilfe in Form einer kostenlosen Übertragung von Eisenbahninfrastrukturanlagen durch Rete Ferroviaria Italiana S.p.A an Trenitalia und FS Logistica (Sache SA.32179). Die Kommission wird diese Maßnahmen in einem gesonderten Beschluss bewerten. Dieser Beschluss betrifft ausschließlich die Ausgleichsleistungen, die Trenitalia im Rahmen von drei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Schienengüterverkehr gezahlt wurden.

(10) Am 22. April 2014 beantragte Italien eine Verlängerung der Frist für die Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss, die die Kommission am 28. April 2014 gewährte. Am 21. Mai 2014 beantragte Italien eine weitere Verlängerung der Frist für die Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss, die die Kommission am folgenden Tag gewährte.

(11) Der Einleitungsbeschluss wurde am 23. Mai 2014 im *Amtsblatt der Europäischen Union* veröffentlicht. ([2]) Die Kommission hat die Beteiligten zur Stellungnahme zu den genannten Maßnahmen aufgefordert.

(12) Am 24. Juni 2014 übermittelte Italien seine Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss. Die Kommission erhielt von drei Beteiligten Stellungnahmen zum Einleitungsbeschluss: Gemeinschaft Europäischer Bahnen und Infrastrukturgesellschaften (Community of European Railway and Infrastructure Companies, im Folgenden „**CER**“) nahm am 19. Juni 2014 Stellung; FerCargo, ein Verband privater Schienengüterverkehrsunternehmen, übermittelte am 8. Juli 2014 eine Stellungnahme ([3]); und die FS-Gruppe nahm am 23. Juli 2014 Stellung ([4]).

(13) Die Kommission leitete die Stellungnahmen der Beteiligten an Italien weiter. Am 20. November 2014 übermittelte Italien seine Stellungnahme zu diesen Stellungnahmen. Am 4. November 2015 ergänzte Italien seine Stellungnahme durch zusätzliche Informationen.

(14) Am 22. Dezember 2017 richtete die Kommission ein Auskunftsersuchen an Italien, das Italien am 5. und 15. Februar 2018 teilweise beantwortete. Am 21. März 2018 fand ein Treffen zwischen den Kommissionsdienststellen und den italienischen Behörden statt. Am 3. April 2018 richtete die Kommission ein weiteres Auskunftsersuchen an Italien, das Italien am 23. Mai 2018 beantwortete. Am 18. Dezember 2018 fand ein Treffen der Kommissionsdienststellen mit den italienischen Behörden statt. Im Anschluss an diese Sitzung übermittelte Italien am 18. und 19. Februar 2019 zusätzliche Informationen.

(15) Anfang 2020 brach die COVID-19-Pandemie aus, was zu einem erheblichen Schock für die Volkswirtschaften der Union führte und eine koordinierte wirtschaftliche Reaktion der Mitgliedstaaten und der Organe der Union erforderte, um die negativen Auswirkungen auf die Wirtschaft der Union abzumildern. Unter diesen außergewöhnlichen Umständen bemühte sich die Kommission, dringend auf Anmeldungen staatlicher Beihilfemaßnahmen, die im Zusammenhang mit dem COVID-19-Ausbruch gewährt wurden, zu reagieren und alle erforderlichen Verfahrenserleichterungen zu schaffen, um ein zügiges Genehmigungsverfahren durch die Kommission zu ermöglichen. ([5]) Während der COVID-19-Krise musste die Kommission den COVID-19-Beihilfemaßnahmen Vorrang einräumen ([6]); infolgedessen hat sich der Abschluss des förmlichen Prüfverfahrens zu den in Rede stehenden Maßnahmen sowie der Abschluss anderer Verfahren verzögert.

([2]) Vgl. Fußnote 1.

([3]) Am 13. Juni 2014 beantragte FerCargo bei der Kommission eine Verlängerung der Frist für die Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss. Der Antrag wurde damit begründet, dass bei allen Mitgliedern des Verbands ausreichende Informationen eingeholt werden mussten. Am 17. Juni 2014 gewährte die Kommission FerCargo eine Fristverlängerung.

([4]) Am 16. Juni 2014 übermittelte die FS-Gruppe der Kommission einen begründeten Antrag auf Verlängerung der Frist für die Stellungnahme zum Einleitungsbeschluss. Am 17. Juni 2014 räumte die Kommission der FS-Gruppe bis zum 23. Juli 2014 eine Frist zur Stellungnahme ein.

([5]) Mitteilung der Kommission an das Europäische Parlament, den Europäischen Rat, den Rat, die Europäische Zentralbank, die Europäische Investitionsbank und die Euro-Gruppe — Die koordinierte wirtschaftliche Reaktion auf die COVID-19-Pandemie (COM(2020) 112 final vom 13.3.2020 Abschnitt 5).

([6]) Eine Liste aller Beschlüsse, die die Kommission während der COVID-19-Pandemie nach Artikel 107 Absatz 2 Buchstabe b AEUV, Artikel 107 Absatz 3 Buchstabe b AEUV erlassen hat sowie die Mitteilung der Kommission — Befristeter Rahmen für staatliche Beihilfen zur Stützung der Wirtschaft angesichts des derzeitigen Ausbruchs von COVID-19 (ABl. C 91 I vom 20.3.2020, S. 1) sind auf folgender Website abrufbar: https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/coronavirus_en (zuletzt abgerufen am 15.11.2023).

(16) Darüber hinaus startete Russland am 24. Februar 2022 eine militärische Aggression gegen die Ukraine. Die direkten und indirekten Auswirkungen der militärischen Aggression Russlands hatten wirtschaftliche Folgen für den gesamten Binnenmarkt. Diese Situation erforderte eine rasche Reaktion der Kommission, um die unmittelbaren negativen sozialen und wirtschaftlichen Auswirkungen in der Union abzumildern. Unter diesen außergewöhnlichen Umständen wurde die Kommission aufgefordert, umgehend auf Anmeldungen staatlicher Beihilfemaßnahmen zu reagieren, die im Zusammenhang mit der Krise in der Ukraine gewährt wurden. ([7]) Im Laufe der Jahre 2022 und 2023 musste die Kommission der Prüfung dieser staatlichen Beihilfemaßnahmen Vorrang einräumen ([8]), wodurch sich der Abschluss des förmlichen Prüfverfahrens in Bezug auf die in dieser Sache zu prüfenden Maßnahmen weiter verzögerte.

(17) Am 19. Januar 2023 richtete die Kommission ein weiteres Auskunftsersuchen an die italienischen Behörden, das diese am 11. April 2023 beantworteten, nachdem sie um eine Verlängerung der ursprünglichen Frist für die Übermittlung ihrer Antworten gebeten und diese erhalten hatten. Dieses letzte Ersuchen zielte unter anderem darauf ab, die Struktur der FS-Gruppe nach der Umstrukturierung des Frachtgeschäfts von Trenitalia zu klären.

(18) Am 17. Oktober 2023 verzichtete Italien ausnahmsweise auf seine Rechte gemäß Artikel 342 AEUV in Verbindung mit Artikel 3 der Verordnung Nr. 1 von 1958 ([9]) und willigte in die Annahme und Notifizierung des vorliegenden Beschlusses in englischer Sprache ein.

2. BESCHREIBUNG DES RECHTLICHEN RAHMENS FÜR DIE ERBRINGUNG VON SCHIENENGÜTERVERKEHRSDIENSTEN

2.1. Liberalisierung des Schienengüterverkehrs in der Union und in Italien

2.1.1. *In der Union*

(19) Die Union liberalisierte die Schienengüterverkehrsdienste in drei Wellen.

(20) Die erste Gesetzgebungsinitiative Anfang der 1990er-Jahre führte zur Annahme der Richtlinie 91/440/EWG des Rates ([10]), die die Mitgliedstaaten bis zum 1. Januar 1993 umsetzen mussten. Mit diesem Text wurde die Liberalisierung des Schienenverkehrs eingeleitet, indem für internationale Gruppierungen und Eisenbahnunternehmen ([11]), die kombinierte grenzüberschreitende Güterverkehrsdienste erbringen, ein Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur eingeführt wurde, was mit dem Grundsatz der Trennung zwischen den Tätigkeiten des Infrastrukturbetriebs und des Verkehrs einherging. Dieser Trennungsgrundsatz betraf nicht die Strukturen, sondern die Funktionen, genauer gesagt die Rechnungsführung. In dieser Richtlinie war lediglich (als Option) vorgegeben, dass diese Trennung durch die Schaffung organisch voneinander getrennter Unternehmensbereiche innerhalb desselben Unternehmens oder dadurch verwirklicht wird, dass eine gesonderte Einrichtung mit dem Betrieb der Infrastruktur betraut wird.

([7]) Mitteilung der Kommission — Befristeter Krisenrahmen für staatliche Beihilfen zur Stützung der Wirtschaft infolge der Aggression Russlands gegen die Ukraine (ABl. C 131I vom 24.3.2022, S. 1).

([8]) Eine Liste aller Beschlüsse, die die Kommission auf der Grundlage des Befristeten Krisenrahmens für staatliche Beihilfen zur Stützung der Wirtschaft infolge der Aggression Russlands gegen die Ukraine im Jahr 2022 erlassen hat, ist auf folgender Website abrufbar: https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/temporary-crisis-and-transition-framework_en (zuletzt abgerufen am 15.11.2023).

([9]) Verordnung Nr. 1 zur Regelung der Sprachenfrage für die Europäische Wirtschaftsgemeinschaft (ABl. 17 vom 6.10.1958, S. 385/58).

([10]) Richtlinie 91/440/EWG des Rates vom 29. Juli 1991 zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (ABl. L 237 vom 24.8.1991, S. 25).

([11]) Gemäß Artikel 1 der Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABl. L 368 vom 17.12.1992, S. 38) bezeichnet der kombinierte Verkehr „Güterbeförderungen zwischen Mitgliedstaaten, bei denen der Lastkraftwagen, der Anhänger, der Sattelanhänger mit oder ohne Zugmaschine, der Wechselaufbau oder der Container von mindestens 20 Fuß Länge die Zu- und Ablaufstrecke auf der Straße und den übrigen Teil der Strecke auf der Schiene oder auf einer Binnenwasserstraße oder auf See, sofern diese mehr als 100 km Luftlinie beträgt, zurücklegt, wobei der Straßenzu- oder -ablauf erfolgt:

— entweder — für die Zulaufstrecke — zwischen dem Ort, an dem die Güter geladen werden, und dem nächstgelegenen geeigneten Umschlagbahnhof bzw. — für die Ablaufstrecke — zwischen dem nächstgelegenen geeigneten Umschlagbahnhof und dem Ort, an dem die Güter entladen werden,

— oder in einem Umkreis von höchstens 150 km Luftlinie um den Binnen- oder Seehafen des Umschlags."

Mit anderen Worten: Der kombinierte Verkehr ist eine Form des intermodalen Verkehrs, bei dem der größte Teil der Strecke auf der Schiene, auf Binnenwasserstraßen oder auf dem Seeweg erfolgt und bei dem jede Zu- und/oder Ablaufstrecke auf der Straße streng begrenzt ist.

(21) Die Richtlinie 91/440/EWG wurde durch die Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([12]) geändert, die Teil des sogenannten „**ersten Eisenbahnpakets**“ ([13]) war, das von den Mitgliedstaaten bis zum 15. März 2003 umgesetzt werden sollte. Mit der Richtlinie 2001/12/EG wurde den Eisenbahnunternehmen ein nichtdiskriminierendes Zugangsrecht für Eisenbahnunternehmen in Bezug auf folgende Arten von Diensten gewährt:

— grenzüberschreitende Güterverkehrsdienste im transeuropäischen Schienengüternetz (Trans-European Rail Freight Network) — TERFN ([14]) (Artikel 10 Absatz 3);

— grenzüberschreitende Güterverkehrsdienste im gesamten europäischen Schienennetz ab dem 15. März 2008 (Artikel 10 Absatz 3 Satz 2).

(22) Um die Sicherheit, Interoperabilität und Öffnung des Schienengüterverkehrsmarktes zu verbessern, hat die Union die Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates ([15]) als Teil des sogenannten „**zweiten Eisenbahnpakets**“ angenommen ([16]). Mit dieser Richtlinie wurde ein Zugangsrecht für Eisenbahnunternehmen in Bezug auf folgende Arten von Diensten eingeführt:

— grenzüberschreitende Güterverkehrsdienste ab dem 1. Januar 2006 (unter Vorwegnahme der in der Richtlinie 2001/12/EG festgelegten Frist vom 15. März 2008);

— alle Arten von (nationalen und grenzüberschreitenden) Güterverkehrsdiensten ab dem 1. Januar 2007.

(23) Infolgedessen öffnete sich der Schienengüterverkehrsmarkt ab dem 15. März 2003 für den Wettbewerb im transeuropäischen Schienengüternetz; ab dem 1. Januar 2006 für den grenzüberschreitenden Güterverkehr im gesamten Netz der Union; und ab dem 1. Januar 2007 für die Kabotage im Schienengüterverkehr. Daher wird davon ausgegangen, dass der Schienengüterverkehr auf Unionsebene seit dem 1. Januar 2007 sowohl für nationale als auch für grenzüberschreitende Dienste vollständig liberalisiert ist.

(24) Mit der Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates ([17]) wurde die Richtlinie 91/440/EWG in der durch die Richtlinie 2001/12/EG und die Richtlinie 2004/51/EG geänderten Fassung mit Wirkung vom 17. Juni 2015 aufgehoben. In Artikel 10 Absatz 1 der Richtlinie 2012/34/EU ist festgelegt: „Eisenbahnunternehmen erhalten für alle Arten von Schienengüterverkehrsdiensten zu angemessenen, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen das Recht auf Zugang zur Eisenbahninfrastruktur in allen Mitgliedstaaten.“

([12]) Richtlinie 2001/12/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 1).

([13]) Dieses Paket umfasste auch die Richtlinie 2001/13/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 zur Änderung der Richtlinie 95/18/EG des Rates über die Erteilung von Genehmigungen an Eisenbahnunternehmen (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 26) sowie die Richtlinie 2001/14/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 26. Februar 2001 über die Zuweisung von Fahrwegkapazität der Eisenbahn, die Erhebung von Entgelten für die Nutzung von Eisenbahninfrastruktur und die Sicherheitsbescheinigung (ABl. L 75 vom 15.3.2001, S. 29).

([14]) Ein Eisenbahnnetz von etwa 50 000 km Länge gemäß Artikel 10a und Anhang I der Richtlinie 2001/12/EG, das in Italien die Häfen Ancona, Bari, Brindisi, C. Vecchia, Genua, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Neapel, Piombino, Ravenna, Salerno, Savona, Taranto, Triest und Venedig umfasst.

([15]) Richtlinie 2004/51/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 91/440/EWG des Rates zur Entwicklung der Eisenbahnunternehmen der Gemeinschaft (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 164).

([16]) Dieses Paket umfasste auch die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44), die Richtlinie 2004/50/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Änderung der Richtlinie 96/48/EG des Rates über die Interoperabilität des transeuropäischen Hochgeschwindigkeitsbahnsystems und der Richtlinie 2001/16/EG des Europäischen Parlaments und des Rates über die Interoperabilität des konventionellen transeuropäischen Eisenbahnsystems (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 114) und die Verordnung (EG) Nr. 881/2004 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 zur Errichtung einer Europäischen Eisenbahnagentur (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 1).

([17]) Richtlinie 2012/34/EU des Europäischen Parlaments und des Rates vom 21. November 2012 zur Schaffung eines einheitlichen europäischen Eisenbahnraums (ABl. L 343 vom 14.12.2012, S. 32).

2.1.2. *In Italien*

(25) Mit dem Inkrafttreten des Gesetzesdekrets Nr. 188/2003 vom 8. Juli 2003 ([18]) (im Folgenden „**Dekret von 2003**“), mit dem das erste Eisenbahnpaket umgesetzt wurde, hat Italien die Schienengüterverkehrsdienste am 22. Oktober 2003 erstmals liberalisiert. In Bezug auf inländische Güterverkehrsdienste sowie innerstaatliche und grenzüberschreitende Personenverkehrsdienste, die auf der nationalen Eisenbahninfrastruktur erbracht werden, wurden Eisenbahnunternehmen, die das nationale Schienennetz nutzen, in Artikel 6 des Dekrets von 2003 verschiedene Zugangsrechte gewährt, sofern bestimmte Anforderungen erfüllt waren ([19]) — vorbehaltlich der Gegenseitigkeit für im Ausland niedergelassene Eisenbahnunternehmen.

(26) Italien hat die Richtlinie 2004/51/EG durch das Gesetzesdekret Nr. 162/2007 vom 10. August 2007 (in Kraft seit dem 23. Oktober 2007) umgesetzt. Mit diesem Dekret wurde das Dekret von 2003 dahin gehend geändert, dass den Eisenbahnunternehmen ab dem 23. Oktober 2007 Zugang zum gesamten italienischen Schienennetz unter gerechten, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen für die Durchführung grenzüberschreitender Güterverkehrsdienste und spätestens ab dem 1. Januar 2007 Zugang zur Eisenbahninfrastruktur für alle Arten von Schienengüterverkehrsdiensten gewährt wurde. ([20])

(27) Schließlich hat Italien die Richtlinie 2012/34/EU durch das Gesetzesdekret Nr. 112/2015 vom 15. Juli 2015 (in Kraft seit dem 27. Juli 2015) umgesetzt. Mit diesem Dekret wurde das Recht der Eisenbahnunternehmen auf Zugang zum Schienengüterverkehrsmarkt unter gerechten, nichtdiskriminierenden und transparenten Bedingungen bestätigt, um den Wettbewerb im Eisenbahnsektor zu gewährleisten. ([21])

2.2. **Der Rechtsrahmen für Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Schienengüterverkehr**

2.2.1. *Die Rechtsvorschriften der Union*

(28) Nach Artikel 93 AEUV sind Beihilfen „[m]it den Verträgen vereinbar …, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen“.

(29) Auf der Grundlage von Artikel 93 AEUV erließ der Rat die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 vom 26. Juni 1969 über mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundene Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (im Folgenden „**Verordnung (EWG) Nr. 1191/69**“). ([22]) Mit der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 wurden die Regeln für Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes festgelegt, die im Bereich der Schienenverkehrsdienste vom 1. Juli 1969 bis zum 2. Dezember 2009 für Personenverkehrsdienste und bis zum 3. Dezember 2012 für Güterverkehrsdienste galten (siehe Erwägungsgrund 34).

([18]) Gesetzesdekret Nr. 188/2003 vom 8. Juli 2003 (Gazzetta Ufficiale Nr. 170), mit dem die Präsidialdekrete 277/98 vom 8. Juli 1998 (Gazzetta Ufficiale Nr. 187) und 146/99 vom 16. März 1999 (Gazzetta Ufficiale Nr. 119) ersetzt wurden, mit denen die Richtlinien 91/440/EG, 95/18/EG und 95/19/EG umgesetzt wurden.

([19]) Eisenbahnunternehmen, die den inländischen Schienengüterverkehr in Italien durchführen wollten, mussten zusätzlich zu der nach Artikel 6 Absatz 1 des Dekrets von 2003 erforderlichen Eisenbahnbetriebserlaubnis eine besondere Genehmigung des Ministeriums für Infrastruktur und Verkehr (Artikel 6 Absatz 2 des Dekrets von 2003) im Sinne von Artikel 131 Absatz 1 des Gesetzes Nr. 388 vom 23. Dezember 2000 besitzen. Das letztgenannte Gesetz begründete die Notwendigkeit, eine solche Genehmigung vorzusehen, damit das Ministerium für Infrastruktur und Verkehr die Erhöhung der Eisenbahntarife eindämmen und/oder die wirtschaftliche Lebensfähigkeit der Tätigkeiten des Eisenbahnverkehrs in Italien gewährleisten konnte.

([20]) Artikel 25 Absatz 1 des Gesetzesdekrets Nr. 162/2007 zur Änderung von Artikel 12 Absatz 1 des Dekrets von 2003. Italien verlangte ab dem 1. Januar 2007 nicht mehr, dass die Eisenbahnunternehmen im Besitz der in Fußnote 19 beschriebenen spezifischen Genehmigung des Ministeriums für Infrastruktur und Verkehr sein mussten.

([21]) Artikel 2 Absatz 1 Buchstabe c des Gesetzesdekrets 112/2015.

([22]) Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (ABl. L 156 vom 28.6.1969, S. 1), geändert durch Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991.

(30) In Artikel 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 sind Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes wie folgt definiert: „Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes sind die Verpflichtungen, die das Verkehrsunternehmen im eigenen wirtschaftlichen Interesse nicht oder nicht im gleichen Umfang und nicht unter den gleichen Bedingungen übernehmen würde". Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Sinne der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 bestanden aus Betriebspflichten ([23]), Beförderungspflichten ([24]) und Tarifpflichten ([25]). Die Parameter, die bei der Ermittlung der durch die Auferlegung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes verursachten wirtschaftlichen Nachteile zu berücksichtigen sind, sowie das Ausgleichsverfahren wurden in den Artikeln 5 und 10 bis 13 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 festgelegt. Für den Fall, dass ein Verkehrsunternehmen nicht nur Verkehrsdienste im Rahmen von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, sondern auch andere Tätigkeiten erbrachte, sah Artikel 1 Absatz 5 der genannten Verordnung eine getrennte Buchführung sowie die Einführung von Mechanismen vor, mit denen jegliche Quersubventionierung zwischen der Abteilung für öffentliche Dienstleistungen und der für andere Tätigkeiten zuständigen Abteilung vermieden werden konnte.

(31) Mit der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 ([26]) des Rates zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 wurde den Mitgliedstaaten die Möglichkeit genommen, Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes gegenüber Verkehrsunternehmen beizubehalten oder aufzuerlegen, mit Ausnahme derjenigen, deren Tätigkeit ausschließlich auf die Erbringung von Personenverkehrsdiensten im Stadt-, Vorort- oder Regionalverkehr beschränkt war. ([27]) Mit der Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 wurde ein neuer Abschnitt über die öffentlichen Dienstleistungsaufträge eingeführt, der aus einem einzigen Artikel (Artikel 14) besteht und den Mitgliedstaaten die Möglichkeit bietet, öffentliche Dienstleistungsaufträge abzuschließen, um der Öffentlichkeit angemessene Verkehrsdienste zu bieten. ([28])

(32) Die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates ([29]) regelte die Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr. Diese Verordnung sah vor, dass die Mitgliedstaaten keine Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes auferlegen durften, die mit der Gewährung von Beihilfen nach Artikel 93 AEUV verbunden waren, mit Ausnahme von Tarifpflichten, die nicht unter die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 ([30]) fielen, oder von Verkehrsunternehmen oder -tätigkeiten, auf die die genannte Verordnung nicht anwendbar war.

(33) Im Altmark-Urteil ([31]) stellte der Gerichtshof fest, dass die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 die Umstände abschließend aufführten, unter denen die Behörden der Mitgliedstaaten Beihilfen nach Artikel 93 AEUV gewähren konnten. Dieser Punkt wurde auch im Combus-Urteil ([32]) vom Gerichtshof bestätigt.

(34) Mit der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates ([33]) wurden sowohl die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 als auch die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 aufgehoben. Sie trat am 3. Dezember 2009 in Kraft. Artikel 10 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sah jedoch vor, dass die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 für Schienengüterverkehrsdienste für einen Zeitraum von drei Jahren nach Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 weiterhin galt.

([23]) Siehe Artikel 2 Absatz 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69.
([24]) Siehe Artikel 2 Absatz 4 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69.
([25]) Siehe Artikel 2 Absatz 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69.
([26]) Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs (ABl. L 169 vom 29.6.1991, S. 1).
([27]) Artikel 1 Absatz 5 in der geänderten Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 sieht hierzu Folgendes vor: „Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten können jedoch im Stadt -, Vorort - und Regionalpersonenverkehr Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Sinne des Artikel 2 beibehalten oder auferlegen. Die diesbezüglichen Bedingungen und Einzelheiten, einschließlich der Ausgleichsmethoden, sind in den Abschnitten II, III und IV festgelegt."
([28]) Siehe Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69.
([29]) Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 des Rates vom 4. Juni 1970 über Beihilfen im Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr (ABl. L 130 vom 15.6.1970, S. 1). Diese Verordnung gilt unbeschadet der Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 1192/69 des Rates vom 26. Juni 1969 über gemeinsame Regeln für die Normalisierung der Konten der Eisenbahnunternehmen und der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 des Rates.
([30]) Im Rahmen der Definition der Tarifpflichten in Artikel 2 Absatz 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69.
([31]) Urteil des Gerichtshofs vom 24. Juli 2003, Altmark Trans GmbH und Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, Rn. 108.
([32]) Urteil vom 16. März 2004, DanskeBusvognmænd/Kommission (im Folgenden „Combus"), T-157/01, ECLI:EU:T:2004:76, Rn. 100.
([33]) Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 23. Oktober 2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße und zur Aufhebung der Verordnungen (EWG) Nr. 1191/69 und (EWG) Nr. 1107/70 des Rates (ABl. L 315 vom 3.12.2007, S. 1).

(35) Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gilt nur für die Personenbeförderung auf der Schiene und auf anderen schienengestützten Verkehrsträgern sowie auf der Straße, mit Ausnahme des Güterverkehrs (Artikel 1). In Artikel 9 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 heißt es: „Unbeschadet der Artikel [93, 106, 107 und 108 AEUV] können die Mitgliedstaaten weiterhin andere als die von dieser Verordnung erfassten Beihilfen für den Verkehrssektor nach Artikel [93 AEUV] gewähren, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen." Daher musste nach Ablauf des Dreijahreszeitraums (d. h. nach dem 3. Dezember 2012) die Vereinbarkeit von Beihilfen, die für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Schienengüterverkehr gewährt wurden, unmittelbar nach Artikel 93 AEUV geprüft werden.

2.2.2. *Die italienische Regelung*

(36) Das Gesetz Nr. 210 vom 17. Mai 1985 ([34]) (im Folgenden „**Gesetz 210/1985**") ermächtigte den Staat, Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes gegenüber der FS-Gruppe beizubehalten, aufzuheben oder einzuführen und diese für die unmittelbar mit der Erfüllung dieser Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes verbundenen Kosten zu entschädigen.

(37) Gemäß Artikel 18 Absätze 1 und 2 des Gesetzes 210/1985 musste der Verkehrsminister per Dekret die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes festlegen, die für die FS-Gruppe aufrechterhalten werden mussten, mit der Möglichkeit, in Zukunft neue Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes aufzuheben und/oder einzuführen oder den Umfang der bereits auferlegten Verpflichtungen zu erweitern. Im Falle der Einführung oder Ausweitung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes erwarb die FS-Gruppe Anspruch auf einen finanziellen Ausgleich für die damit verbundenen Kosten nach den Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69.

(38) Was insbesondere die Tarifpflichten betrifft, so heißt es in Artikel 16 des Gesetzes 210/1985, dass die Tarife vom Vorstand der FS-Gruppe genehmigt werden, um eine ausgewogene Geschäftsführung zu gewährleisten, die Behörden jedoch per Dekret die Höchsttarife für die Beförderung von Personen und bestimmten Arten von Waren festlegen können. Dieser Artikel sah vor, dass eine etwaige Differenz zwischen den von der öffentlichen Hand vorgeschriebenen Tarifen und den vom Vorstand der FS-Gruppe festgelegten Standardtarifen zu einer Erstattung nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 führen konnte.

(39) Mit dem Gesetz Nr. 41 vom 28. Februar 1986 ([35]) (im Folgenden „**Gesetz 41/1986**") wurden alle Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes abgeschafft, einschließlich der Betriebspflichten und der Tarifpflichten, für die der FS-Gruppe ein Erstattungsanspruch nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 zuerkannt wurde (Artikel 10 Absatz 15). Gemäß den Artikeln 16 und 18 des Gesetzes 210/1985 konnte das Verkehrsministerium jedoch per Dekret die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes auflisten, die aufgrund ihres öffentlichen Interesses und im Rahmen der aus dem Staatshaushalt bereitgestellten Mittel aufrechterhalten werden sollten.

(40) Am 16. Januar 1990 erließ das Verkehrsministerium das Dekret 1-T (im Folgenden „**Ministerialdekret 1-T/1990**"). Artikel 2 dieses Dekrets enthielt eine Liste der dem FS-Konzern auferlegten Tarifpflichten für die Beförderung bestimmter Kategorien von Personen und Gütern. Diese Liste enthielt Tarifpflichten in Bezug auf:

— den Güterverkehr zwischen dem italienischen Festland und Sardinien gemäß Artikel 12 des Gesetzes Nr. 588 vom 11. Juni 1962 ([36]) (im Folgenden „**Gesetz Nr. 588/1962**") zur Festlegung der Kriterien für die Berechnung der Eisenbahntarife für die Verbindungen von und nach Sardinien,

— den grenzüberschreitenden Güterverkehr über den Hafen Triest und

— den grenzüberschreitenden Güterverkehr innerhalb der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl.

(41) Nach Inkrafttreten der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 (Erwägungsgrund 31) haben die italienischen Behörden mit Wirkung vom 1. Juli 1992 die Auferlegung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Wege von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen geregelt und das durch Dekret eingeführte System der einseitigen Auferlegung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes aufgegeben.

([34]) Gesetz Nr. 210/1985 vom 17. Mai 1985 zur Gründung der Einheit „Ferrovie dello Stato".

([35]) Gesetz Nr. 41 vom 28. Februar 1986 über die Bestimmungen über den Jahres- und den Mehrjahreshaushalt des Staates.

([36]) Artikel 12 des Gesetzes Nr. 588/1962, in dem ein Plan zur Förderung der wirtschaftlichen und sozialen Entwicklung Sardiniens aufgestellt wird, besagt, dass für Güter, die im Fährverkehr befördert werden, die auf einer virtuellen Entfernung von 100 km berechneten Eisenbahntarife gelten und dass diese Beförderungen keinen festen Sätzen, Aufschlägen und Sonderabgaben, deren Betrag den in Italien für dieselbe Entfernung und dieselben Waren geltenden Betrag übersteigt, noch Transitkontingenten unterliegen.

(42) Was die Schienengüterverkehrsdienste betrifft, so hat Italien die in Erwägungsgrund 40 genannten Tarifpflichten für den Zeitraum Juli bis Dezember 1992 in einem am 23. Januar 1991 zwischen dem Verkehrsministerium und der FS-Gruppe geschlossenen öffentlichen Dienstleistungsauftrag umgesetzt. Italien hielt diese Tarifpflichten für das Jahr 1993 aufrecht, indem es am 29. Dezember 1992 mit der FS-Gruppe einen neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrag schloss. In der Folge schloss Italien mit der FS-Gruppe zwei zusätzliche öffentliche Dienstleistungsaufträge für die Zeiträume 1994–1996 und 1997–1999 ab. Mit dem Vertrag für den Zeitraum 1997–1999 wurde eine Kontinuitätsklausel eingeführt, nach der die FS-Gruppe bei Ablauf des Vertrags verpflichtet war, die im Vertrag festgelegten Tarifpflichten bis zur Unterzeichnung der nächsten öffentlichen Dienstleistungsaufträge zu erfüllen.

(43) Mit den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen wurden für die Zeiträume 1994–1996 bzw. 1997–1999 Tarifpflichten für die folgenden von der FS-Gruppe erbrachten Dienstleistungen festgelegt:

— innerstaatlicher Güterverkehr zwischen dem italienischen Festland und Sardinien gemäß Artikel 12 des Gesetzes 588/1962 zur Festlegung der Kriterien für die Berechnung der Eisenbahntarife für die Verbindungen nach Sardinien;

— den grenzüberschreitenden Güterverkehr über den Hafen Triest

— grenzüberschreitender Güterverkehr innerhalb der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl: Diese Verpflichtung ergibt sich aus dem am 21. März 1955 unterzeichneten Abkommen zwischen den Vertretern der Regierungen der Mitgliedstaaten der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl, das die Anwendung ermäßigter Sätze für den Kohle- und Stahltransport vorsah.

— innerstaatlicher Schienengüterverkehr über Entfernungen von mehr als 1 000 km; und

— grenzüberschreitender Schienengüterverkehr zwischen dem italienischen Hafen Triest und Ungarn: gemäß Artikel 5 des bilateralen Abkommens zwischen Italien und Ungarn vom 19. April 1988 ([37]), das durch das Gesetz Nr. 440 vom 30. Dezember 1989 (im Folgenden „**Gesetz 440/1989**“) ([38]), ratifiziert wurde, wurde ein Rabatt von 15 % auf den normalen Tarif für Transitfahrten durch Österreich und eine Ermäßigung des normalen Satzes für Transitfahrten durch die Länder des (ehemaligen) Jugoslawiens von 50 % eingeführt.

(44) Im Zeitraum 2000–2014 hat Italien die untersuchten Maßnahmen erlassen. In Abschnitt 3 dieses Beschlusses werden diese Maßnahmen beschrieben.

3. BESCHREIBUNG DER MAßNAHMEN

3.1. Begünstigter

3.1.1. *Trenitalia*

(45) Trenitalia wurde im Juni 2000 als vollständig kontrollierte Tochtergesellschaft der Ferrovie dello Stato S.p.A. gegründet, der Holdinggesellschaft der FS-Gruppe, deren einziger Anteilseigner das italienische Wirtschafts- und Finanzministerium ist. Die Gründung von Trenitalia folgte auf die Reform der FS-Gruppe, die im Juli 1998 durch die organisatorische, rechtliche und buchhalterische Trennung der Tätigkeiten der FS-Gruppe (Infrastruktur, Personenbeförderung, Regionalverkehr und Güterverkehr) eingeleitet und durch die Gründung getrennter juristischer Personen weiter verfolgt wurde, die von der FS-Gruppe kontrolliert werden (Trenitalia im Juni 2000 und Rete Ferroviaria Italiana im Juli 2001). Unmittelbar nach ihrer Gründung übernahm Trenitalia die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten von der FS-Gruppe. Trenitalia ist derzeit der größte Eisenbahnbetreiber in Italien und war bis zum 31. Dezember 2016 sowohl im Personen- als auch im Güterverkehr tätig.

([37]) Dort heißt es: „Bei der Ein- und Ausfuhr von und nach Ungarn über den Freihafen Triest werden die Eisenbahntarife der staatlichen Grenzbahnhöfe bis zu denen des Freihafens Triest durch Anwendung einer günstigeren Behandlung, als sie in den geltenden Bedingungen und Tarifen der italienischen staatlichen Eisenbahnen vorgesehen ist, bestimmt“, und dass „die Angelegenheiten im Zusammenhang mit den Schienenverkehrsdiensten, einschließlich der Tarife, Gegenstand einer gesonderten Vereinbarung zwischen der staatlichen italienischen Eisenbahngesellschaft und dem ungarischen Betreiber der Eisenbahninfrastruktur nach Konsultation der anderen Eisenbahnverwaltungen der Transitstaaten sein werden“.

([38]) Durch Artikel 11 des Gesetzes 440/1989 wurde die Geltungsdauer des bilateralen Abkommens auf fünf Jahre begrenzt, die automatisch um jeweils fünf Jahre verlängert werden konnte, wobei jede Partei das Abkommen sechs Monate vor Beginn des jeweiligen Zeitraums kündigen konnte.

3.1.2. *Die Umstrukturierung des Frachtgeschäfts der FS-Gruppe im Jahr 2017*

(46) Ab dem 1. Januar 2017 beschloss die FS-Gruppe, ihre Güterverkehrstätigkeiten umzustrukturieren, indem sie alle Tätigkeiten der FS-Gruppe im Bereich der Schienengüterverkehrsdienste in einem einzigen Unternehmen, der Mercitalia-Gruppe ([39]), zusammenfasste ([40]). Infolgedessen übertrug die FS-Gruppe das Schienengüterverkehrsgeschäft von Trenitalia (im Folgenden „Frachtgeschäft") auf eine neu gegründete Gesellschaft Mercitalia Rail S.r.l. (im Folgenden „**Mercitalia Rail**") ([41]), die vollständig von Mercitalia Logistics S.p.A. (im Folgenden „**Mercitalia Logistics**") ([42]) kontrolliert wird, die ihrerseits ausschließlich von der FS-Gruppe kontrolliert wird. Über Mercitalia Logistics erbringt die FS-Gruppe sowohl herkömmliche als auch kombinierte Güterverkehrsdienste in Italien und im Ausland ([43]).

(47) Die Übertragung erfolgte, nachdem Mercitalia Rail die entsprechenden Sicherheitsbescheinigungen erworben hatte, um als Eisenbahnunternehmen auf dem Schienengüterverkehrsmarkt tätig werden zu können. ([44]) Die Transaktion erfolgte in Form einer angemessenen Ausgliederung aller Vermögenswerte und Verbindlichkeiten des Frachtgeschäfts von Trenitalia zugunsten von Mercitalia Rail ([45]), einschließlich der Beschäftigten, der Schienenfahrzeuge, der Wartungseinrichtungen, der Handelsverträge und der Investitionen von Trenitalia in Unternehmen, die im Frachttransport- und/oder Logistiksektor tätig sind ([46]). Da es sich um eine interne Umstrukturierung innerhalb der FS-Gruppe handelte, zahlte Mercitalia Rail Trenitalia keinen Ausgleich für die übertragenen Tätigkeiten.

(48) Mit Wirkung vom 1. Januar 2017 wurde Mercitalia Rail neuer Eigentümer der Güterverkehrssparte von Trenitalia.

([39]) Im Jahresfinanzbericht 2017 der FS-Gruppe (abrufbar unter https://www.fsitaliane.it/content/dam/fsitaliane/en/Documents/investor-relations/financial-statements/2017_Annual_report_FS.pdf, zuletzt abgerufen am 15.11.2023) heißt es: „2017 war ein historisches Jahr für [die FS-Gruppe] mit der Gründung von Mercitalia Rail, Trenitalias Spin-off im Frachtsektor. Außerdem wurde Mercitalia Logistics durch die Umwandlung von FS Logistica gegründet und fungiert als Unterholding, die für die Koordinierung aller Logistik- und Frachttransportunternehmen des Konzerns zuständig ist, die zusammen die Mercitalia[-Gruppe] bilden" (S. 3). In ihren Antworten vom 11. April 2023 erklärten die italienischen Behörden, dass die Mercitalia-Gruppe derzeit aus Mercitalia Logistics und ihren sechs Tochtergesellschaften besteht: Mercitalia Rail, Mercitalia Intermodal S.p.A., Mercitalia Shunting & Terminal S.r.l., TX Logistik und TerAlp.

([40]) Siehe https://www.mercitaliarail.it/content/mercitalia_rail/it/chi-siamo/il-business-merci-del-gruppo-fs-italiane.html (zuletzt abgerufen am 15.11.2023). Wie von den italienischen Behörden in ihren Antworten vom 11. April 2023 erläutert, betraf diese Umstrukturierung die Schienengüterverkehrstätigkeiten von Trenitalia sowie von allen anderen auf dem Schienengüterverkehrsmarkt tätigen Unternehmen der FS-Gruppe.

([41]) Das bestehende Unternehmen FS Telco S.r.l. änderte seinen Namen in Mercitalia Rail S.r.l. und begann mit der Verfolgung einer neuen Tätigkeit, nämlich der Erbringung und Vermarktung von Schienengüterverkehrsdiensten, einschließlich Gefahrgütern und Abfällen, in Italien und im Ausland.

([42]) Die FS Logistica S.p.A., die 2007 gegründet wurde, nachdem Ferrovie dello Stato beschlossen hatte, alle Logistiktätigkeiten innerhalb der FS-Gruppe bei einem einzigen speziellen Betreiber zusammenzufassen, änderte ihren Namen im Jahr 2017 in Mercitalia Logistics S.p.A.

([43]) In ihrem Jahresfinanzbericht für 2017 (vgl. Fußnote 39) stellte die FS-Gruppe fest, dass „die [FS-Gruppe] im Hinblick auf das Frachtgeschäft mit der Gründung der Mercitalia-Gruppe unter der Leitung der Unterholding Mercitalia Logistics S.p.A. ein neues Geschäftsmodell geschaffen hat und verfolgt, das in der Entwicklung integrierter Frachttransport- und Logistiklösungen zu optimalen Marktbedingungen besteht. Innerhalb der [Gruppe] hat der Schienenverkehrsdienst, dem das Fachwissen und die Branchenerfahrung im Frachtgeschäft der Tochtergesellschaft Trenitalia S.p.A. zugute kommt, sich in diesem ersten Jahr gut entwickelt, was zum Teil auf die Integration mit anderen Konzerngesellschaften zurückzuführen ist" (siehe S. 62).

([44]) Der Zugang zur Eisenbahninfrastruktur wird nur Eisenbahnunternehmen gewährt, die im Besitz einer gültigen Sicherheitsbescheinigung sind. Aus der Sicherheitsbescheinigung geht hervor, dass das Eisenbahnunternehmen ein Sicherheitsmanagementsystem eingerichtet hat und in der Lage ist, seinen rechtlichen Verpflichtungen nachzukommen. Der Rechtsrahmen wurde damals durch die Richtlinie 2004/49/EG des Europäischen Parlaments und des Rates vom 29. April 2004 über Eisenbahnsicherheit in der Gemeinschaft (ABl. L 164 vom 30.4.2004, S. 44) geschaffen, die bis zum 30. Oktober 2020 galt (einschließlich). Mit Wirkung vom 31. Oktober 2020 wurde sie durch die Richtlinie (EU) 2016/798 des Europäischen Parlaments und des Rates vom 11. Mai 2016 über Eisenbahnsicherheit (ABl. L 138 vom 26.5.2016, S. 102) aufgehoben.

([45]) In ihren Antworten vom 11. April 2023 übermittelten die italienischen Behörden der Kommission den Ausgliederungsrechtsakt, der am 21. Dezember 2016 von den gesetzlichen Vertretern von Trenitalia und Mercitalia Rail mit Wirkung vom 1. Januar 2017 unterzeichnet wurde. Die Ausgliederung führte zu einer Verringerung des Stammkapitals von Trenitalia und zu einer proportionalen Erhöhung des Kapitals von Mercitalia Rail um einen Betrag, der dem Buchwert des übertragenen Frachtgeschäfts von Trenitalia entsprach.

([46]) Siehe den Jahresfinanzbericht 2017 der FS-Gruppe (vgl. Fußnote 39), S. 174.

3.2. **Die Maßnahmen**

(49) Zwischen 2000 und 2014 erhielt Trenitalia vom Staat einen finanziellen Ausgleich in Höhe von insgesamt 1,6 Mrd. EUR für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Bereich der Schienengüterverkehrsdienste im gesamten italienischen Hoheitsgebiet, einschließlich nach/von Sardinien und Sizilien. Diese Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes wurden auf der Grundlage der folgenden drei öffentlichen Dienstleistungsaufträge zwischen dem Ministerium für Infrastruktur und Verkehr (im Folgenden „**MIT**“) und Trenitalia im Rahmen der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 erbracht.

— Ein erster Vertrag wurde am 18. Oktober 2002 unterzeichnet und galt zunächst für den Zeitraum 1. Januar 2000 bis 31. Dezember 2001 sowie für Personen- ([47]) und Güterverkehrsdienste. Dieser Vertrag (im Folgenden „**erster Vertrag**“) wurde zum Zeitpunkt seines Ablaufs durch eine Kontinuitätsklausel automatisch um zwei Jahre bis Ende 2003 verlängert.

— Ein zweiter Vertrag wurde am 27. März 2007 unterzeichnet und galt zunächst für den Zeitraum vom 1. Januar 2004 bis zum 31. Dezember 2006 sowie ausschließlich für Güterverkehrsdienste. Dieser Vertrag (im Folgenden „**zweiter Vertrag**“) wurde zum Zeitpunkt seines Ablaufs durch eine Kontinuitätsklausel automatisch um zwei Jahre bis Ende 2008 verlängert.

— Ein dritter Vertrag wurde am 3. Dezember 2012 unterzeichnet und galt für den Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis zum 31. Dezember 2014 und nur für Güterverkehrsdienste (im Folgenden „**dritter Vertrag**“). Die Gültigkeit dieses Vertrags endete am 31. Dezember 2014 ohne Verlängerung.

(50) Aus dem ersten und dem zweiten Vertrag geht hervor, dass Trenitalia ohne die Verträge die betreffenden Güterverkehrsdienste nicht zu den gleichen Bedingungen kommerziell erbracht hätte ([48]). Der dritte Vertrag bezieht sich auf die Verpflichtung der Mitgliedstaaten nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69, dem Unternehmen, dem eine Verpflichtung des öffentlichen Dienstes auferlegt wird, einen Ausgleich zu leisten. Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes bezeichnen Verpflichtungen, die das Verkehrsunternehmen im eigenen wirtschaftlichen Interesse nicht oder nicht im gleichen Umfang und nicht unter den gleichen Bedingungen übernehmen würde.

Tabelle 1

Liste der öffentlichen Dienstleistungsaufträge, die Gegenstand des förmlichen Prüfverfahrens sind

Öffentliche Dienstleistungs-aufträge	Geltungsdauer	Unterschrift	Erste Zahlung	Gesamter Ausgleich
I	1.1.2000-31.12.2003	18.10.2002	2003	404,6 Mio. EUR
II	1.1.2004-31.12.2008	27.3.2007	2007	613,7 Mio. EUR
III.	1.1.2009-31.12.2014	3.12.2012	2010	612,1 Mio. EUR

([47]) Da der Einleitungsbeschluss nur Schienengüterverkehrsdienste betraf, fallen Personenverkehrsdienste nicht unter diesen Beschluss.

([48]) Artikel 5 Absatz 1 des ersten Vertrags lautet: „Das Ministerium erkennt an, dass die Güterverkehrsdienste nach Nummer 2 im Folgenden in Übereinstimmung mit den Bestimmungen der Servicevereinbarungen von 1994–1996 und 1997–1999, mit internationalen Verpflichtungen des Staates, mit dem Ministerialdekret 1-T/1990 und den damit verbundenen rechtlichen Verpflichtungen, auf die dort Bezug genommen wird, erbracht wurden, und erkennt gleichzeitig an, dass sie, wenn sie von der Gesellschaft auf rein kommerzieller Grundlage erbracht worden wären, in einem anderen Umfang oder unter anderen Bedingungen erbracht worden wären als die tatsächlich erbrachten Verpflichtungen.“ In Artikel 2 Absatz 3 des zweiten Vertrags heißt es: „Wenn diese Dienstleistungen von der Gesellschaft auf rein kommerzieller Basis erbracht worden wären, wären sie in einem anderen Umfang oder zu anderen Bedingungen als die tatsächlich erbrachten Dienstleistungen erbracht worden. Insbesondere die Beförderung von Gütern nach und von den beiden größten Inseln gewährleistet die laufenden Verbindungen zum Festland und die Mobilität des Güterverkehrs über lange und sehr lange Strecken und trägt zur Wiederherstellung des territorialen Gleichgewichts bei.“

3.2.1. *Erster Vertrag*

3.2.1.1. Hintergrund des Abschlusses des ersten Vertrags

(51) Im Einklang mit der Kontinuitätsklausel, die in dem für den Zeitraum 1997-1999 geschlossenen öffentlichen Dienstleistungsauftrag enthalten war (siehe Erwägungsgrund 42), wandte die FS-Gruppe nach Ablauf dieses Vertrags, d. h. über den 31. Dezember 1999 hinaus, weiterhin Tarifpflichten für ihre Schienengüterverkehrsdienste an.

(52) Am 18. März 1999 wurde die FS-Gruppe durch eine vom Premierminister erlassene Richtlinie ([49]) („Direttiva“) verpflichtet, einen Geschäftsplan zu erstellen, um die im öffentlichen Dienstleistungsauftrag enthaltenen Verpflichtungen für den Zeitraum 1997-1999 zu aktualisieren. Die FS-Gruppe legte dem MIT im Jahr 1999 ihren Geschäftsplan für 1999-2003 vor. In diesem Geschäftsplan waren auch die Schienengüterverkehrsdienste aufgeführt, die das Unternehmen unter Bedingungen betrieb, die ohne Ausgleich zu kommerziellen Bedingungen nicht rentabel gewesen wären. Das MIT genehmigte im Juli 2000 den Geschäftsplan, in dem die Dienstleistungen aufgeführt waren, deren Aufrechterhaltung es für das öffentliche Interesse als wesentlich erachtete ([50]).

(53) Trenitalia ([51]) und das MIT schlossen den ersten Vertrag am 18. Oktober 2002.

3.2.1.2. Inhalt des ersten Vertrags

(54) Laut dem ersten Vertrag musste Trenitalia bestimmte Tarifpflichten einhalten (d. h. die Verpflichtung, für bestimmte Dienstleistungen einen Preis zu verlangen, der unter dem marktüblichen Preis gemäß der Tarifkarte von Trenitalia liegt, wenn keine Tarifpflichten bestehen) sowie Verpflichtungen, dass Trenitalia gegen Zahlung einer nach der im Vertrag festgelegten Methode berechneten Ausgleichsleistung tätig werden musste.

(55) Im ersten Vertrag wurden die bestehenden Tarifpflichten, die im öffentlichen Dienstleistungsauftrag für den Zeitraum 1997–1999 festgelegt wurden (siehe Erwägungsgrund 43), für die folgenden von Trenitalia bereitgestellten Schienengüterverkehrsdienste beibehalten, ohne dass die Parameter für die Festlegung des entsprechenden Ausgleichs geändert wurden:

— *Schienengüterverkehr zwischen dem Festland und Sardinien:* Gemäß Artikel 12 des Gesetzes 588/1962 sah der erste Vertrag einen Ausgleich vor, der als Differenz zwischen dem anhand der tatsächlichen Strecke zwischen Civitavecchia und Golfo Aranci (250 km) berechneten Eisenbahntarif und dem auf einer virtuellen Entfernung von 100 km berechneten Tarif berechnet wurde.

— *Schienengüterverkehr über Entfernungen von mehr als 1 000 km:* ([52]) Ziel dieser Verpflichtung war es, die regressiven Kilometertarife über dem Schwellenwert von 1 000 km aufrechtzuerhalten. Ohne diese Verpflichtung wäre der von Trenitalia für den Güterverkehr angewandte Tarif über den tausendsten Kilometer hinaus (d. h. das Niveau, bei dem die Fixkosten vollständig gedeckt werden) nicht mehr gesunken. ([53]) Der erste Vertrag sah einen Ausgleich vor, der als Differenz zwischen den Beträgen berechnet wird, die sich aus der Anwendung des theoretischen Kilometerpreises ergeben hätten (der nach dem Zeitpunkt der vollständigen Deckung der Fixkosten nicht mehr sinkt, was dem tausendsten Kilometer entspricht) und den Beträgen, die durch die Anwendung des im Vertrag mit Trenitalia vorgesehenen Kilometerpreises tatsächlich erzielt wurden, der auch über 1 000 km hinaus sank.

([49]) Richtlinie des Ministerpräsidenten vom 18. März 1999, veröffentlicht im italienischen Amtsblatt Nr. 113 vom 17. Mai 1999.
([50]) Diese Dienstleistungen sind in Erwägungsgrund 55 aufgeführt.
([51]) Trenitalia übernahm ab ihrer Gründung im Juni 2000 den Schienengüterverkehr von der FS-Gruppe.
([52]) Diese Verpflichtung betraf nur den innerstaatlichen Verkehr.
([53]) Im Erläuternden Bericht vom Februar 2002 (Anlage 9.1 zur Antwort Italiens vom 29. Oktober 2012) heißt es: „Der für den Güterverkehr geltende Tarif steigt mit zunehmender Kilometerzahl, jedoch nicht proportional; es gibt eine abnehmende Skala, die in den anfänglichen Kilometertranchen stärker ausgeprägt ist und sich dann allmählich abflacht und fast asymptotisch wird. Nach dem tausendsten Kilometer wird der Tarif jedoch regressiver, was die mit den früheren Dienstleistungsaufträgen eingeführten Tarifpflichten widerspiegelt.“

— *Schienenverkehr von Kohle und Stahl innerhalb der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl:* Der erste Vertrag sah einen Ausgleich vor, der als Differenz zwischen den Einnahmen aus der Anwendung der Tarifpflichten und den Einnahmen, die Trenitalia aus der Anwendung ihres Standardtarifs erzielt hätte, berechnet wurde. Diese Verpflichtung blieb bis zum 1. Mai 2002 in Kraft. ([54])

— *Grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem italienischen Hafen Triest und Ungarn:* Der erste Vertrag sah eine Ausgleichszahlung vor, die auf der Grundlage eines Abschlags von 15 % auf den Normalsatz für Transitfahrten durch Österreich und einer Ermäßigung des Normalsatzes um 50 % für Transitfahrten durch die Länder des ehemaligen Jugoslawiens (Slowenien und Kroatien) gemäß Artikel 5 des Gesetzes 440/1989 berechnet wurde. Durch Artikel 11 des Gesetzes 440/1989 wurde die Geltungsdauer des bilateralen Abkommens zwischen Italien und Ungarn auf fünf Jahre begrenzt, die automatisch um jeweils fünf Jahre verlängert werden konnte, wobei jede Partei das Abkommen sechs Monate vor Beginn des jeweiligen Zeitraums kündigen konnte. Der erste Vertrag sah einen Ausgleich vor, der als Differenz zwischen den Einnahmen aus der Anwendung der Tarifpflichten und den Einnahmen berechnet wurde, die Trenitalia aus der Anwendung ihres Normalsatzes erzielt hätte;

— *Grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste über den Hafen Trieste Marittima:* Gemäß den Bestimmungen des Ministerialdekrets 1-T/1990 sah der erste Vertrag Tarifpflichten für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste vor, bei denen über den Hafen Trieste Marittima ([55]) gefahren wurde und die nicht auf der Grundlage des Gesetzes 440/1989 ([56]) zwischen dem Hafen von Triest und Ungarn durchgeführt wurden. Der Ausgleich entsprach der Differenz zwischen den Einnahmen aus der Anwendung der Tarifpflichten und den Einnahmen, die Trenitalia bei Anwendung ihres Normalsatzes erhalten hätte, multipliziert mit der Gesamtzahl der Güterwagen, die im Hafen Trieste Marittima ein- oder ausgeführt wurden.

(56) Mit dem ersten Vertrag wurden auch neue Tarifpflichten für folgende von Trenitalia erbrachten Schienengüterverkehrsdienste eingeführt:

— *Intermodale Verkehrsdienste auf der Strecke Lyon–Turin:* Am 15. Juli 1999 vereinbarten die FS-Gruppe und die Société Nationale des Chemins de fer Français (im Folgenden „**SNCF**“) vertraglich einen Abschlag von 30 % auf den Normalsatz für intermodale Verkehrsdienste auf der Strecke Lyon Venissieux–Torino Orbassano. Der Preisnachlass zielte darauf ab, die Verkehrsüberlastung zwischen Italien und Frankreich zu überwinden, die durch die dreijährige Schließung des Mont Blanc-Tunnels nach einem Unfall im März 1999 verursacht wurde. Diese Dienstleistungen ermöglichten an der italienisch-französischen Grenze eine reibungslose Beförderung der im Güterkraftverkehr beförderten Güter, unabhängig von der Länge der Straßenverkehrsstrecke. ([57]) Der erste Vertrag sah einen Ausgleich vor, der als Differenz zwischen den Einnahmen aus der Anwendung der Tarifpflichten und den Einnahmen berechnet wurde, die Trenitalia aus der Anwendung ihres Normalsatzes erzielt hätte. Diese Verpflichtung galt vom 1. Januar 2000 bis Ende 2001.

— *Kombinierte Land-Schienen-Güterverkehrsdienste:* Diese Verpflichtung erstreckte sich nur auf inländische Dienste. Ziel war es, die Wiederherstellung des Gleichgewichts zwischen umweltschädlichen Verkehrsträgern (z. B. Straße) und nachhaltigeren Verkehrsträgern (z. B. Schiene) zu fördern. Diese Regelung galt bis zum 31. Dezember 2003. Der erste Vertrag sah einen Ausgleich vor, der als Differenz zwischen dem Durchschnittspreis des konventionellen Schienenverkehrs ([58]) und dem des kombinierten Verkehrs berechnet und auf das Gesamtaufkommen des kombinierten Verkehrs angewandt wurde.

([54]) Das heißt sechs Monate, nachdem der Beschluss der im Rat vereinigten Vertreter der Regierungen der Mitgliedstaaten vom 23. Oktober 2001 über die Beendigung des Abkommens vom 21. März 1955 betreffend die Einführung direkter internationaler Eisenbahntarife im Verkehr mit Kohle und Stahl, das zur Beendigung des Abkommens vom 21. März 1955 geführt hat, im *Amtsblatt der Europäischen Gemeinschaft* veröffentlicht worden war.

([55]) Der Hafen Trieste Marittima ist nur ein Teil des Hafens von Triest; er besteht aus dem Hafenbecken in der Nähe der Lade- und Entladedocks des Hafens (Pier V, VI und VII). Trieste Marittima ist als der Bahnhof Triest „Campo Marzio“ zu verstehen, bei dem es sich um die wichtigste Infrastruktur für die genannten Docks handelt.

([56]) Im Ministerialdekret Nr. 239/T vom 13. April 1992 wurde klargestellt, dass diese Tarifpflichten nicht zu den im Gesetz 440/1989 vorgesehenen Verpflichtungen hinzugerechnet werden können.

([57]) Mit anderen Worten: Der im Straßenverkehr zurückgelegte Teil des Transports war nicht begrenzt und konnte den Teil des Eisenbahntransports übersteigen (vgl. Fußnote 11).

([58]) Konventioneller Schienenverkehr bezieht sich auf Verkehrsdienste, die vom Ausgangs- bis zum Bestimmungsort ausschließlich auf der Schiene durchgeführt werden.

(57) Darüber hinaus wurde Trenitalia durch den ersten Vertrag verpflichtet, „Fährüberfahrten und Manövrierdienste für den Güterverkehr zwischen dem Festland und den Inseln Sardinien/Sizilien durchzuführen“. Diese Verpflichtungen ermöglichten die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten zwischen dem Festland und den beiden Inseln, wobei die Züge auf den Seestrecken der Strecke auf Fähren transportiert wurden. Der Ausgleich deckte die von Trenitalia an den Infrastrukturbetreiber gezahlten Gebühren für die Erbringung von Fährüberfahrten und Manövrierdiensten ab, die auf der Grundlage eines Umschlagpreises für Ein- und Ausschiffung und eines Einheitspreises für Fährkosten, multipliziert mit der Anzahl der durchgeführten Fahrten, berechnet wurden.

(58) Nach Artikel 8 des ersten Vertrags war Trenitalia verpflichtet, dem MIT die zertifizierten Jahresabschlüsse über die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes für das Jahr 2001 zu übermitteln.

(59) Nach Artikel 10 des ersten Vertrags war Trenitalia bei Ablauf des ersten Vertrags verpflichtet, die unter den ersten Vertrag fallenden Dienstleistungen bis zur Kündigung durch das MIT weiter zu erbringen. ([59]) Die Ausgleichszahlungen für zusätzliche Dienstmonate durften ein Zwölftel des für 2001 festgesetzten jährlichen Ausgleichs nicht übersteigen. Im Fall des Erlasses von Rechtsvorschriften, die mit der Verpflichtung zur Fortsetzung des Dienstes unvereinbar gewesen wären, war Trenitalia berechtigt, die Erbringung der im Rahmen der Kontinuitätsklausel erbrachten Dienstleistungen auszusetzen, unbeschadet des Ausgleichs, der für die bis zu diesem Zeitpunkt erbrachten Leistungen geschuldet wurde, nach den Verfahren der Artikel 4 und 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69.

(60) In Artikel 11 des ersten Vertrags wurde für jeden Verstoß gegen eine der in den Erwägungsgründen 55 bis 57 aufgeführten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes eine Vertragsstrafe von bis zu 250 000 EUR festgesetzt.

(61) Die Ausgleichszahlungen für die Jahre 2000–2003 (356,4 Mio. EUR) wurden 2003 (237,6 Mio. EUR) und 2005 (118,8 Mio. EUR) von Italien gezahlt.

3.2.2. *Der zweite Vertrag*

3.2.2.1. Hintergrund des Abschlusses des zweiten Vertrags

(62) 62. Nach Ablauf des ersten Vertrags (31. Dezember 2001) führte Trenitalia die im Rahmen des ersten Vertrags auferlegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes gemäß der Kontinuitätsklausel (siehe Erwägungsgrund 59) weiter durch. Die im ersten Vertrag vorgesehenen Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes in Bezug auf die folgenden Dienstleistungen waren jedoch nicht mehr wirksam:

— ab dem 1. Januar 2002 für intermodale Verkehrsdienste auf der Strecke Lyon–Turin (siehe Erwägungsgrund 56);

— ab dem 1. Mai 2002 für den Schienenverkehr von Kohle und Stahl innerhalb der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl nach der Beendigung der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (siehe Erwägungsgrund 55);

— ab dem 1. Januar 2004 für den kombinierten Schienengüterverkehr (siehe Erwägungsgrund 56).

(63) Aus dem Bericht, den Trenitalia dem MIT über die finanziellen Kosten von Trenitalia im Jahr 2005 für die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des ersten Vertrags vorgelegt hat, geht hervor, dass der erste Vertrag in Bezug auf den Güterverkehr zwischen dem Festland und den Inseln Sardinien/Sizilien nur die Kosten für die Überfahrt mit Fähren und Manövrierdienste abdeckte und nicht die zusätzlichen Kosten berücksichtigte, die Trenitalia für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes zwischen dem Festland und Sardinien/Sizilien getragen hat. Zur Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des ersten Vertrags musste Trenitalia mehrere Bahnhöfe und Infrastrukturen in Sardinien und Sizilien verwalten und unterhalten, um das Be- und Entladen der Güter zu organisieren. Diese Kosten sind im Rahmen des ersten Vertrags nicht berücksichtigt worden, obwohl sie tatsächlich von Trenitalia getragen wurden und in unmittelbarem Zusammenhang mit der Erfüllung der mit dem ersten Vertrag auferlegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes standen.

([59]) In Artikel 10 des ersten Vertrags hieß es ferner ausdrücklich, dass das MIT die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes und die Kriterien für die Bestimmung der entsprechenden Ausgleichsleistung unter Berücksichtigung des geltenden Deregulierungsprozesses und auf der Grundlage von noch durchzuführenden Studien und eingehenden Analysen neu festlegen muss.

(64) Daraufhin erstellte das MIT im Laufe des Jahres 2006 einen neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrag. Trenitalia und das MIT schlossen am 27. März 2007 den zweiten Vertrag für den Zeitraum 2004–2006, in dem die von Trenitalia im Rahmen der im ersten Vertrag enthaltenen Kontinuitätsklausel erbrachten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes anerkannt wurden.

3.2.2.2. Inhalt des zweiten Vertrags

(65) Mit dem zweiten Vertrag wurden weiterhin dieselben Tarifpflichten (mit denselben Parametern zur Bestimmung der Höhe des Ausgleichs) auferlegt, die bereits im ersten Vertrag enthalten waren ([60]):

— die regressiven Tarifpflichten für den Schienengüterverkehr über Entfernungen von mehr als 1 000 km;

— die Tarifpflichten für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr zwischen dem Hafen Triest und Ungarn;

— die Tarifpflichten für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr über den Hafen Trieste Marittima;

— die Tarifpflichten für den Schienengüterverkehr zwischen dem Festland und Sardinien.

(66) Mit dem zweiten Vertrag wurde Trenitalia auch weiterhin die Verpflichtung auferlegt, wie im ersten Vertrag (siehe Erwägungsgrund 57) Fährüberfahrten und Manövrierdienste (für den Verkehr nach/von Sardinien und Sizilien) durchzuführen.

(67) Im Gegensatz zum ersten Vertrag sah der zweite Vertrag eine zusätzliche Verpflichtung vor, wodurch Trenitalia eine bestimmte Anzahl von Bahnhöfen bedienen musste, die in Anhang 1 des zweiten Vertrags für Güterverkehrsdienste nach/von Sardinien und Sizilien aufgeführt waren, um das gleiche Volumen an Schienengüterverkehrsdiensten zu/von diesen Inseln im Jahr 2004 aufrechtzuerhalten.

(68) Infolgedessen wurde mit dem zweiten Vertrag auch eine neue Ausgleichsmethode für die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes eingeführt, die nach/von Sardinien und Sizilien erbracht wurden. Auf diese Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes entfielen mehr als 70 % der Ausgleichszahlungen im Rahmen des zweiten Vertrags. Im Gegensatz zum ersten Vertrag (siehe Erwägungsgründe 55 bis 57) deckten die Ausgleichsleistungen, die Trenitalia im Rahmen des zweiten Vertrags gewährt wurden, die Differenz zwischen den Kosten für die Organisation der Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem Festland und Sizilien/Sardinien (einschließlich des Betriebs der Bahnhöfe) und den Einnahmen aus diesen Dienstleistungen (einschließlich der Ausgleichszahlungen zur Deckung der Tarifpflichten und der an den Betreiber der Eisenbahninfrastruktur gezahlten Gebühren) ab.

(69) So wurde der Gesamtausgleich für die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes für Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem Festland und Sizilien/Sardinien auf der Grundlage der Gewinn- und Verlustrechnung von Trenitalia für diese Dienste berechnet. Konkret wurden in dieser Gewinn- und Verlustrechnung die Einnahmen aus der Beförderung von Gütern (einschließlich des Ausgleichs für entgangene Einnahmen aus der Anwendung von Tarifpflichten) sowie Nebeneinnahmen berücksichtigt. ([61]) Auf der Kostenseite wurden in der Gewinn- und Verlustrechnung alle Kosten im Zusammenhang mit der Durchführung von Schienengüterverkehrsdiensten zwischen dem Festland und Sardinien/Sizilien (berechnet als Einheitskosten je Zugkilometer) sowie die Kosten für die Überfahrt, das Manövrieren der Wagen sowie der Verwaltung der Bahnhöfe und ihrer Anlagen berücksichtigt. Der Ausgleich umfasste einen Gewinn, der sich aus den gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten und dem aufgewendeten Kapital von Trenitalia ergab.

(70) Schließlich sah der zweite Vertrag auch die Verpflichtung vor, alle Nebentätigkeiten im Zusammenhang mit der Erbringung aller unter den zweiten Vertrag fallenden Schienengüterverkehrsdienste zu planen und zu koordinieren (insbesondere Wartung und Überholung von Schienenfahrzeugen, optimale Sicherheitsbedingungen, administrative und kommerzielle Tätigkeiten zur Unterstützung der Dienstleistungsverwaltung).

([60]) Italien erlegte im Rahmen des zweiten Vertrags keine Verpflichtungen mehr auf für den Schienengüterverkehr mit Kohle und Stahl innerhalb der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl (siehe Erwägungsgrund 55), für intermodale Verkehrsdienste auf der Strecke Lyon–Turin (siehe Erwägungsgrund 56) und für den kombinierten Güterverkehr, der seit dem 1. Januar 2004 de facto nicht mehr bereitgestellt wurde (siehe Erwägungsgrund 55).

([61]) Nebeneinnahmen sind Erträge aus anderen Gütern oder Dienstleistungen als dem Kerngeschäft eines Unternehmens (in diesem Fall Schienengüterverkehrsdienste).

(71) Der zweite Vertrag sah die Zahlung des Gesamtbetrags des Ausgleichs in Form einer pauschalen jährlichen Gebühr vor, die in zwei Raten zu zahlen war (80 % des Betrags wurde jährlich gezahlt, nachdem Trenitalia seine jährlichen Wirtschaftsprognosen bis zum 30. Juni des auf das Bezugsjahr folgenden Jahres vorgelegt hatte, und die restlichen 20 % des Betrags nach Vorlage des zertifizierten Jahresabschlusses durch Trenitalia). Nach Artikel 5 Absatz 2 des zweiten Vertrags musste Trenitalia ihre von Rechnungsprüfern zertifizierten und gemäß Artikel 5 Absatz 3 des Dekrets von 2003 erstellten Jahresabschlüsse dem MIT bis zum 30. September des auf das Bezugsjahr folgenden Jahres zur Überprüfung übermitteln. Innerhalb von 45 Tagen nach Erhalt dieser Jahresabschlüsse musste das MIT diese sowie die Zahl der von Trenitalia tatsächlich erbrachten Dienstleistungen überprüfen.

(72) Im zweiten Vertrag wurde auf der Grundlage der Haushaltsvorausschätzung des Ministeriums für Wirtschaft und Finanzen für das entsprechende Jahr der maximale jährliche Ausgleich für die Erfüllung aller im zweiten Vertrag für die Jahre 2004–2006 vorgesehenen Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes festgelegt. Der gewährte jährliche Gesamtausgleich durfte keinesfalls die tatsächliche finanzielle Belastung von Trenitalia für jedes Jahr des Dreijahreszeitraums 2004–2006 übersteigen, wie sie aus den zertifizierten Jahresabschlüssen hervorging. Wenn der gezahlte Ausgleich die von Trenitalia tatsächlich getragene finanzielle Belastung überstieg, zog das MIT nach Vorlage des Jahresabschlusses durch Trenitalia am 30. September jedes Jahres den entsprechenden Überschussbetrag von dem zu zahlenden Ausgleich ab. ([62])

(73) Artikel 9 des zweiten Vertrags sah eine Vertragsstrafe in Höhe von 50 000 EUR für die Nichteinhaltung einer der Trenitalia im Rahmen des zweiten Vertrags auferlegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes vor, die von dem zu leistenden Ausgleich abzuziehen war. ([63])

(74) Mit Artikel 12 des zweiten Vertrags wurde die Laufzeit des zweiten Vertrags bis zur Kündigung durch das MIT verlängert. Eine solche Kündigung musste mindestens 90 Tage im Voraus erfolgen und konnte die Beendigung einiger oder aller Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, die Gegenstand des Vertrags waren, betreffen. Nach diesem Artikel hat Trenitalia die unter den zweiten Vertrag fallenden Schienengüterverkehrsdienste über dessen Ende hinaus bis zur Kündigung durch das MIT weitergeführt. Die Ausgleichszahlungen für weitere Dienstmonate durften ein Zwölftel des für 2004 festgesetzten jährlichen Ausgleichs nicht übersteigen. Im Fall des Erlasses von Rechtsvorschriften, die mit der Verpflichtung zur Fortsetzung des Dienstes unvereinbar gewesen wären, war Trenitalia berechtigt, die Erbringung der im Rahmen der Kontinuitätsklausel erbrachten Dienstleistungen auszusetzen, unbeschadet des Ausgleichs, der für die bis zu diesem Zeitpunkt erbrachten Leistungen geschuldet wird, nach den Verfahren der Artikel 4 und 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69.

(75) Der Gesamtausgleich, den Trenitalia im Rahmen des zweiten Vertrags erhielt, belief sich auf 613,7 Mio. EUR. Der Ausgleich für das Jahr 2004 (118,8 Mio. EUR) wurde 2007 nach Unterzeichnung des Vertrags gezahlt ([64]). Die Ausgleichszahlungen für die in den Folgejahren (d. h. in den Jahren 2005, 2006, 2007 und 2008) erbrachten Dienstleistungen erfolgten zwischen 2007 und 2009 in zwei Tranchen:

— 80 % des Betrags wurden gezahlt, nachdem Trenitalia einem Antrag zusammen mit der Vorlage der jährlichen Entwicklung der wirtschaftlichen Parameter, die zur Überwachung der Genauigkeit des geschätzten Ausgleichs herangezogen wurden, beim MIT stellte;

— 20 % des Betrags wurden nach Vorlage der zertifizierten Jahresabschlüsse gezahlt.

([62]) Siehe Artikel 4 Absatz 2 des zweiten Vertrages.

([63]) Ad-hoc-Sanktionen wurden verhängt im Fall von: dem Versäumnis, dem MIT Buchführungsdaten zu übermitteln; der Nichteinhaltung der in Artikel 6 Absatz 2 des zweiten Vertrags vorgesehenen Dienstleistungsqualitätsverpflichtungen; der Nichteinhaltung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Zusammenhang mit der Führung eines spezifischen Verzeichnisses von öffentlich zugänglichen Anlagen für den Güterverkehr von und nach Sardinien und Sizilien.

([64]) Die Zahlung des Ausgleichs für das Jahr 2004 war in Artikel 5 Absatz 4 des zweiten Vertrags festgelegt, in dem anerkannt wurde, dass Trenitalia im Jahr 2004 die in Artikel 2 Absatz 1 festgelegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes erfüllt hatte, wie sie in Anhang 1 aufgeführt sind, und dass die Verpflichtungen aus Artikel 3 erfüllt wurden. „Daher ist der Ausgleich ohne weitere Erfüllung der Verpflichtungen an das Unternehmen zu zahlen."

3.2.3. *Dritter Vertrag*

3.2.3.1. Hintergrund des Abschlusses des dritten Vertrags

3.2.3.1.1. Auslaufen der durch den zweiten Vertrag auferlegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes

(76) Mit Ablauf des zweiten Vertrags (31. Dezember 2006) führte Trenitalia die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes gemäß Artikel 12 des zweiten Vertrags weiter.

(77) Am 17. Januar 2008 wies Trenitalia das MIT jedoch darauf hin, dass die voraussichtlichen Kosten für die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des zweiten Vertrags den von Italien für das Jahr 2008 zu zahlenden Ausgleich erheblich überstiegen. ([65]) Angesichts des erheblichen Risikos nicht entschädigter Verluste teilte Trenitalia dem MIT mit, dass es die im Rahmen des zweiten Vertrags erbrachten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes verringern und insbesondere die nach/von Sardinien und Sizilien erbrachten Dienstleistungen aussetzen müsse, da sie im Rahmen des zweiten Vertrags die größten Verluste aufwiesen.

(78) Am 18. Januar 2008 nahm das MIT die erheblichen Verluste von Trenitalia zur Kenntnis und erklärte sich bereit, den Umfang der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes zu überprüfen, um die Risiken einer Unterkompensation zu mindern, der Trenitalia im Jahr 2008 insbesondere bei den Verkehrsdiensten nach/von Sardinien entstanden ist.

(79) Am 28. Mai 2008 forderte das MIT Trenitalia auf, Daten über die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des zweiten Vertrags vorzulegen, insbesondere Finanzdaten (gemeldete Kosten und Einnahmen) und Transportdaten (Anzahl der Tonnen beförderter Güter, gefahrene Zugkilometer, durchschnittliche Entfernung usw.). Die italienischen Behörden beabsichtigten, den Bedarf an Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes zu überprüfen, wobei sie insbesondere die Entwicklung des Schienengüterverkehrsmarkts nach seiner vollständigen Liberalisierung ab dem 1. Januar 2007 nachverfolgen wollten (siehe Erwägungsgrund 23).

(80) Mit Schreiben vom 27. Oktober 2008 teilte das MIT Trenitalia mit, dass es beabsichtige, den Umfang der Trenitalia auferlegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes in Bezug auf den Schienengüterverkehr nach Sardinien zu überprüfen, und dass ein neuer, ab dem 1. Januar 2009 geltender öffentlicher Dienstleistungsauftrag erforderlich sei, um der Änderung des Umfangs der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes Rechnung zu tragen. In diesem Schreiben wies das MIT darauf hin, dass es gemeinsam mit der Region Sardinien beschlossen habe, den Güterverkehr zwischen Sardinien und dem Festland neu zu organisieren; der Schienenverkehr auf Sardinien solle aufgeben werden und für den Güterverkehr auf dieser Insel solle nur die Straße genutzt werden. ([66]) Darüber hinaus räumte das MIT ein, dass die von Trenitalia unter den im zweiten Vertrag festgelegten Bedingungen erbrachten Schienengüterverkehrsdienste nach Sardinien mit erheblichen Kosten verbunden seien.

(81) Am 19. Dezember 2008 übermittelte Trenitalia die von den italienischen Behörden angeforderten Daten. Auf der Grundlage dieser Daten belegten die italienischen Behörden einen starken Rückgang der zwischen 2004 und 2007 beförderten Mengen (-84 % der beförderten Tonnen) für die grenzüberschreitenden Dienste, die den Tarifpflichten im Rahmen des zweiten Vertrags unterlagen. ([67]) Auf dieser Grundlage vertrat Italien daher die Auffassung, dass die im Rahmen des zweiten Vertrags für die grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem Hafen Triest und Ungarn sowie für die Dienste über den Hafen Trieste Marittima festgelegten Tarifpflichten nicht mehr relevant seien, da die für diese Dienste verzeichnete Nachfrage zwischen 2004 und 2007 drastisch zurückgegangen sei.

([65]) Trenitalia teilte in seinem Schreiben vom 17. Januar 2008 an das MIT mit, dass das Unternehmen für das Jahr 2008 Gesamtkosten in Höhe von 149 Mio. EUR geplant habe, während die italienischen Behörden für 2008 eine Ausgleichszahlung in Höhe von 92 Mio. EUR vorgesehen hätten. Trenitalia verwies auch auf den dem MIT übermittelten zertifizierten Jahresabschluss für 2006, aus dem hervorgehe, dass Trenitalia 179 Mio. EUR an Kosten für die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des zweiten Vertrags für das Jahr 2006 entstanden seien.

([66]) Im Rahmen des zweiten Vertrags betrieb Trenitalia für die Beförderung von Gütern nach/von Sardinien Schienengüterverkehrsdienste auf dem Festland zu verschiedenen Häfen auf dem Festland; dann wurden die Wagen auf die Schiffe verladen und nach Sardinien ausgeschifft, wo die Fahrt mit dem Zug durch die verschiedenen Bahnhöfe auf Sardinien (und umgekehrt) fortgesetzt wurde. Die italienischen Behörden hatten jedoch entschieden, dass Trenitalia nicht mehr mit den Zügen auf die Schiffe fahren musste, da die Güter direkt in den Häfen auf dem Festland ausgeschifft und auf dem Seeweg nach Sardinien befördert wurden, wo die Güter von den Transportunternehmen aufgenommen und auf der gesamten Insel ausgeliefert wurden.

([67]) D. h. der grenzüberschreitende Schienengüterverkehr zwischen dem Hafen Triest und Ungarn und der grenzüberschreitende Schienengüterverkehr über den Hafen Trieste Marittima.

(82) In Bezug auf den Schienengüterverkehr über Entfernungen von mehr als 1 000 km wiesen die italienischen Behörden darauf hin, dass sich diese Dienste insgesamt auf Segmente in den nördlichen Teilen Italiens konzentrierten, da diese Segmente für Trenitalia wesentlich höhere Gewinne erzielten. Letztere hatte in ihrem Geschäftsplan für 2007–2011 eine Neuorganisation ihrer Güterverkehrsdienste in Segmente mit der größten Rentabilität geplant, insbesondere nach der Öffnung der Schienengüterverkehrsdienste für den Wettbewerb auf nationaler Ebene ab dem 1. Januar 2007. Diese Umstrukturierung des Schienengüterverkehrs von Trenitalia führte somit zu einem erheblichen Rückgang der in Süditalien und den wichtigsten Inseln (Sizilien/Sardinien) erbrachten Dienstleistungen, insbesondere ab 2007. Daher vertraten die italienischen Behörden die Auffassung, dass die Tarifpflichten für Entfernungen von mehr als 1 000 km nicht mehr geeignet seien, den Schienengüterverkehr nach Süditalien zu fördern.

(83) Das MIT verpflichtete Trenitalia daher nicht mehr, die im zweiten Vertrag vorgesehenen Tarifpflichten ab dem 1. Januar 2009 zu erfüllen.

(84) Darüber hinaus waren die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des zweiten Vertrags über den Schienengüterverkehr zwischen Sardinien und dem Festland nach der Umstrukturierung des Güterverkehrs zwischen Sardinien und dem Festland ab dem 1. Januar 2009 nicht mehr wirksam.

(85) Daher unterlag Trenitalia ausschließlich den Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, die im Rahmen des zweiten Vertrags über die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten nach/von Sizilien ab dem 1. Januar 2009 aufgrund der Kontinuitätsklausel in Artikel 12 des zweiten Vertrags (d. h. der Verpflichtung zum Betrieb von Manövrierdiensten und Überfahrten) erbracht wurden.

3.2.3.1.2. Entwurf des dritten Vertrags vom 4. März 2009

(86) Im November 2008 begannen das MIT und Trenitalia mit den Verhandlungen über einen neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrag.

(87) Mit Schreiben vom 26. Februar 2009 forderte das MIT Trenitalia auf, die öffentlichen Schienengüterverkehrsdienste zwischen Süd- und Norditalien aufrechtzuerhalten, bis das MIT und Trenitalia den Geltungsbereich des dritten Vertrags festgelegt hätten. Die Aufrechterhaltung dieser Dienstleistungen sei unerlässlich gewesen, um den konstanten Güterfluss zwischen Süd- und Norditalien zu gewährleisten und so das wirtschaftliche Gleichgewicht zwischen den Regionen Italiens zu wahren.

(88) Italien zufolge hatten die Parteien am 4. März 2009, als Trenitalia und das MIT einen Entwurf des dritten Vertrags austauschten, eine Einigung über die meisten Bedingungen dieses Vertrags erzielt. Dieser Entwurf sah vor, dass Trenitalia Schienengüterverkehrsdienste in die/von den Regionen Abruzzen, Basilikata, Kalabrien, Kampanien, Molise, Apulien und Sizilien durchführen musste (Artikel 4 des Vertragsentwurfs und Anhang 1 dieses Vertragsentwurfs), und erlegte Trenitalia die Verpflichtung auf, jährlich eine bestimmte Anzahl von Verkehrsdiensten (12,8 Mio. Zugkilometer) zu garantieren. ([68]) Diese Dienstleistungen waren auf Anfrage eines beliebigen in Italien ansässigen Kunden zu erbringen (es sei denn, die Einnahmen pro Zugkilometer lagen unter 5,1 EUR und/oder es gab eine Differenz zwischen Kosten und Einnahmen pro Zugkilometer von über 16 EUR pro Zugkilometer) und unter Einhaltung bestimmter Qualitätsniveaus gemäß Anhang 2 des Vertragsentwurfs. Der Vertragsentwurf sah eine Laufzeit vom 1. Januar 2009 bis 31. Dezember 2013 vor.

(89) Der Ausgleich deckte die Differenz zwischen den Einnahmen aus dem Verkehr und den Kosten im Zusammenhang mit der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des Vertragsentwurfs ab. ([69]) Trenitalia hatte Anspruch auf eine jährliche Pauschalgebühr (Artikel 6 Absatz 6 des Vertragsentwurfs), die in zwei Raten zu zahlen war (90 % des Betrags nach Vorlage der entsprechenden Belege beim MIT und die restlichen 10 % des Betrags nach Vorlage des Jahresberichts über die von Trenitalia erbrachten quantitativen und qualitativen Beförderungsleistungen). Der Ausgleich wurde auf der Grundlage des Geschäftsplans der FS-Gruppe für den Zeitraum 2007–2011 berechnet (Artikel 6 Absatz 3 des Vertragsentwurfs). Trenitalia musste sowohl dem MIT als auch dem Ministerium für Wirtschaft und Finanzen jährlich die zertifizierten Jahresabschlüsse mit Bestätigung der Höhe der Einnahmen, Kosten und Entgelte vorlegen, die dem Unternehmen für die Erfüllung der im Vertragsentwurf genannten Dienstleistungsverpflichtungen entstanden sind (Artikel 6 Absatz 7 des Vertragsentwurfs).

([68]) Der Vertragsentwurf (Artikel 5) sah auch die Verpflichtung von Trenitalia vor, alle für die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes erforderlichen Tätigkeiten (Wartung der Schienenfahrzeuge, Sicherheitsbedingungen, administrative und kommerzielle Unterstützung) zu planen und zu koordinieren. Ferner musste Trenitalia die genaue Aufzeichnung der Daten und Informationen im Zusammenhang mit den im Vertragsentwurf vorgesehenen Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes gewährleisten (Artikel 6 des Vertragsentwurfs).

([69]) Der Ausgleich für das Jahr 2009 wurde auf 93 Mio. EUR und für die Jahre 2010 und 2011 auf 107 Mio. EUR (ohne MwSt) festgesetzt.

(90) Der Vertragsentwurf sah Sanktionen für den Fall vor, dass Trenitalia die im Vertragsentwurf geforderten Qualitätsstandards nicht einhielt. Darüber hinaus wurde festgestellt, dass bei Unterbrechungen und Änderungen der Leistungen aufgrund außergewöhnlicher Ereignisse oder Ereignisse, die nicht Trenitalia anzulasten waren, der Ausgleich für Trenitalia im Verhältnis zur Menge der nicht gelieferten Zugkilometer gekürzt würde.

(91) Die Bedingungen des Entwurfs des dritten Vertrags wurden in den folgenden Monaten weiter erörtert und ausgehandelt. Italien zufolge betrafen die noch offenen Fragen, über die zu diesem Zeitpunkt verhandelt wurde, die genaue Anzahl der von Trenitalia jährlich zu liefernden Zugkilometer. ([70]) In der Zwischenzeit erfüllte Trenitalia die mit dem MIT ausgehandelten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes gemäß dem Vertragsentwurf vom 4. März 2009 und stellte im Jahr 2009 insgesamt 14 Mio. Zugkilometer bereit.

3.2.3.1.3. Entwurf des dritten Vertrags vom 29. Oktober 2010

(92) Am 29. Oktober 2010 stellten Trenitalia und das MIT den Entwurf des dritten Vertrags fertig, in dem im Wesentlichen die Bestimmungen des Vertragsentwurfs vom 4. März 2009 aufgegriffen und gleichzeitig einige Änderungen vorgenommen wurden. Diese Änderungen betrafen die Geltungsdauer des Vertrags ([71]), die von Trenitalia zu leistenden Zugkilometer ([72]), die Parameter für die Berechnung des Ausgleichs ([73]) und das Sanktionssystem ([74]).

(93) Der Inhalt des Entwurfs des dritten Vertrags vom 29. Oktober 2010 blieb bis zur Unterzeichnung des dritten Vertrags durch das MIT am 3. Dezember 2012 unverändert. Dieser Inhalt wird in Abschnitt 3.2.3.2 beschrieben.

(94) Am 29. Oktober 2010 übermittelte der Generaldirektor des MIT dem Kabinett des Ministers für Infrastruktur und Verkehr den endgültigen Entwurf des dritten Vertrags zusammen mit einem Begleitvermerk, in dem er darauf hinwies, dass Trenitalia die Dienstleistungen seit dem 1. Januar 2009 gemäß den Bedingungen des endgültigen dritten Vertragsentwurfs erbracht habe.

(95) Im Anschluss an die Einigung über den Entwurf des dritten Vertrags vom 29. Oktober 2010 erließen die italienischen Behörden das Gesetzesdekret Nr. 225 vom 29. Dezember 2010 (ratifiziert durch das Gesetz Nr. 11 vom 26. Februar 2011), mit dem das Ministerium für Wirtschaft und Finanzen ermächtigt wurde, Trenitalia den im jährlichen Haushaltsgesetz festgelegten Ausgleich für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes für 2009 zu gewähren, der nach den im Entwurf des dritten Vertrags festgelegten Parametern berechnet wird.

3.2.3.2. Inhalt des dritten Vertrags

(96) Der dritte Vertrag (der am 3. Dezember 2012 auf der Grundlage des zwischen dem MIT und Trenitalia am 29. Oktober 2010 vereinbarten Entwurfs geschlossen wurde) betraf Schienengüterverkehrsdienste nach/von Süditalien, wie in Erwägungsgrund 97 erster Gedankenstrich dargelegt. Mit dem dritten Vertrag wurde Trenitalia die Verpflichtung auferlegt, im Rahmen der verfügbaren öffentlichen Mittel jährlich eine bestimmte Menge an Dienstleistungen zu garantieren, die vom Staat finanziert werden. ([75]) Diese Dienstleistungen mussten auf Anfrage eines beliebigen Kunden und unter Einhaltung bestimmter in den Anhängen 1 und 3 des dritten Vertrags aufgeführter Qualitäts- und Effizienzniveaus erbracht werden. ([76]) Anders als der erste und der zweite Vertrag umfasste der dritte Vertrag keine Schienengüterverkehrsdienste von und nach Sardinien und enthielt keine Tarifpflichten, sodass Trenitalia die Möglichkeit hatte, Marktpreise anzuwenden. ([77])

([70]) Italien übermittelte ein Schreiben von Trenitalia vom 22. April 2009 an das MIT, in dem das Unternehmen auf die fortgeschrittenen Verhandlungen über den Vertragsentwurf einging und darauf verwies, dass die Parteien die endgültige Anzahl an Zugkilometern (in einer Spanne zwischen 9,4 und 13 Mio. Zugkilometern) festlegen müssten, die im Rahmen der verfügbaren Haushaltsmittel für 2009-2011 bereitgestellt werden sollten.

([71]) Der Entwurf vom 29. Oktober 2010 sah eine Laufzeit vom 1. Januar 2009 bis 31. Dezember 2014 vor (d. h. eine längere Laufzeit als der Entwurf vom 4. März 2009, der nur eine Laufzeit bis 31. Dezember 2013 vorsah).

([72]) Der Entwurf vom 29. Oktober 2010 sah vor, dass anstelle von 12,8 Mio. Zugkilometern 11,9 Mio. Zugkilometer bereitgestellt werden sollten.

([73]) Der Entwurf vom 29. Oktober 2010 sah vor, dass die Parameter zur Festlegung des Vertrags im Wirtschafts- und Finanzplan von Trenitalia festgelegt wurden.

([74]) Das Sanktionssystem ist im Entwurf vom 29. Oktober 2010 detaillierter als im Entwurf vom 4. März 2009 beschrieben.

([75]) Nach Artikel 4.4 des dritten Vertrags musste Trenitalia den Güterverkehr im Rahmen der im Staatshaushalt festgelegten und im Ex-ante-Wirtschafts- und Finanzplan in Anhang 2 des dritten Vertrags aufgeführten jährlichen Mittel gewährleisten.

([76]) Das Qualitätsniveau umfasste im Wesentlichen eine Pünktlichkeitspflicht.

([77]) Nach Artikel 4 Absatz 5 des dritten Vertrags war Trenitalia verpflichtet, ihren Kunden „Tarifpflichten in Rechnung zu stellen, die strikt den Marktbedingungen entsprechen, die im Verhältnis zu den vertraglich vereinbarten Mengen strukturiert werden können und auf jeden Fall in nichtdiskriminierender Weise angewandt werden sollten".

(97) Nach Artikel 4 des dritten Vertrags verpflichtete sich Trenitalia:

— 11,9 Mio. Zugkilometer ([78]) an Schienengüterverkehrsdiensten im konventionellen Vollzugverkehr ([79]) oder im kombinierten Verkehr ([80]) nach/von Süditalien bereitzustellen, ([81]) einschließlich Sizilien, im Einklang mit den geografischen Gebieten Adria und Tyrrhenisches Meer, für jeden Marktteilnehmer, der diese anfragt, und im Rahmen der im Geschäftsplan für den öffentlichen Haushalt vorgesehenen Mittel;

— alle Tätigkeiten und zu planen und zu koordinieren, die für die Erfüllung der durch den dritten Vertrag auferlegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes erforderlich sind (Wartung der Schienenfahrzeuge, Sicherheitsbedingungen, administrative und kommerzielle Unterstützungstätigkeiten);

— die genaue Erfassung der Daten und Informationen im Zusammenhang mit den im Rahmen des dritten Vertrags erbrachten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes zu gewährleisten (die Kriterien für die Erstellung der analytischen Rechnungslegung sind in Anhang 2 des dritten Vertrags ausführlich geregelt).

(98) Der dritte Vertrag sah ein Mindesteffizienzniveau vor, unterhalb dessen Trenitalia die Erbringung der geforderten Dienstleistung verweigern konnte. In Anhang 1 des dritten Vertrags hieß es, dass Trenitalia verpflichtet war, die Dienstleistung in allen Fällen zu erbringen, es sei denn, es bestand ein Unterschied zwischen den Kosten und Einnahmen pro Zugkilometer von mehr als 19 EUR pro Zugkilometer und dieser Unterschied betrug mehr als 73 % der Gesamtkosten.

(99) Der Ausgleich deckte die Differenz zwischen den Einnahmen aus dem Verkehr und den damit verbundenen Kosten im Zusammenhang mit der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des dritten Vertrags ab. Trenitalia hatte Anspruch auf eine Pauschalgebühr. Der Ausgleich wurde auf der Grundlage des dem dritten Vertrag beigefügten Ex-ante-Wirtschafts- und Finanzplans von Trenitalia berechnet (Anhang 2). ([82]) Gemäß den Bestimmungen in Anhang 2 des dritten Vertrags hätte die Unterkompensation für die ersten Jahre des dritten Vertrags in den Folgejahren ausgeglichen werden müssen, um im gesamten Zeitraum 2009–2014 eine ausgeglichene Situation zu erreichen. Trenitalia musste sowohl dem MIT als auch dem Ministerium für Wirtschaft und Finanzen jährlich die zertifizierten Abschlüsse mit Bestätigung der Höhe der Einnahmen, Kosten und Entgelte vorlegen, die dem Unternehmen für die Erfüllung der im dritten Vertrag genannten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes entstanden waren. ([83])

([78]) Nach Artikel 10 des dritten Vertrags war es möglich, das Angebot, das dem Kunden auf dessen Anfrage gemäß Anhang 1 des dritten Vertrags hin unterbreitet wurde, zu ändern, wenn die im Geschäftsplan von Trenitalia (der die Grundlage für die im Vertrag genannten wirtschaftlichen und leistungsbezogenen Parameter bildete) enthaltenen wirtschaftlichen und volumenmäßigen Faktoren abwichen.

([79]) In Anhang 1 des dritten Vertrags ist festgelegt, dass sich der Begriff „konventioneller Vollzugverkehr“ auf Zugverkehr bezieht, der auf ausschließlichen Wunsch eines Kunden oder mehrerer Kundengruppen auf der Grundlage vorab festgelegter technischer Parameter in Bezug auf Zeit, Frequenz, Kapazität und maximale Länge, die zwischen dem Beförderer und dem Kunden vereinbart werden, und auf der Grundlage einer Vereinbarung mit dem Kunden durchgeführt wird.

([80]) Nach Anhang 1 des dritten Vertrags bezeichnet der Ausdruck „kombinierter Verkehr“ den Güterverkehr, bei dem ein Lastkraftwagen, Anhänger oder Sattelanhänger mit oder ohne Anhängefahrzeug, Wechselaufbau oder Container die Zulauf- oder Ablaufstrecke der Fahrt auf der Straße durchführt und der andere Teil mit der Eisenbahn ohne Zwischenumladung erfolgt.

([81]) In Anhang 1 des dritten Vertrags sind unter der Überschrift „geplantes Angebot“ die folgenden 42 einfachen interregionalen Verbindungen Region (Ausgangspunkt)/Region (Bestimmungsort) aufgeführt: (1) Abruzzen/Abruzzen, (2) Abruzzen/Kampanien, (3) Abruzzen/Norditalien, (4) Abruzzen/Apulien, (5) Basilikata/Kalabrien, (6) Basilikata/Norditalien, (7) Basilikata/Apulien, (8) Basilikata/Sizilien, (9) Kalabrien/Basilikata, (10) Kalabrien/Kalabrien, (11) Kalabrien/Kampanien, (12) Kalabrien/Norditalien, (13) Kalabrien/Apulien, (14) Kalabrien/Sizilien, (15) Kampanien/Basilikata, (16) Kampanien/Kalabrien, (17) Kampanien/Kampanien, (18) Kampanien/Norditalien, (19) Kampanien/Apulien, (20) Kampanien/Sizilien, (21) Molise/Apulien, (22) Norditalien/Abruzzen, (23) Norditalien/Basilikata, (24) Norditalien/Kalabrien, (25) Norditalien/Kampanien, (26) Norditalien/Apulien, (27) Norditalien/Sizilien, (28) Norditalien/Norditalien, (29) Apulien/Abruzzen, (30) Apulien/Basilikata, (31) Apulien/Kalabrien, (32) Apulien/Kampanien, (33) Apulien/Molise, (34) Apulien/Norditalien, (35) Apulien/Apulien, (36) Apulien/Sizilien, (37) Sizilien/Basilikata, (38) Sizilien/Kalabrien, (39) Sizilien/Kampanien, (40) Sizilien/Norditalien, (41) Sizilien/Apulien, (42) Sizilien/Sizilien. In Bezug auf die Verbindungen Norditalien/Norditalien ist in Anhang 2 Folgendes festgelegt: „Die Nord-Nord-Strecken sind die ‚Eingänge‘ (Adria bzw. Tyrrhenisches Meer) für den Verkehr von universeller Reichweite bzw. den Anteil der Züge, die für die Erbringung der vertraglich vorgesehenen Dienstleistungen erforderlich sind, je nach Organisation des Cargo-Produktionsnetzes“.

([82]) Neben der Erfassung von Daten und Informationen enthielt Anhang 2 den Geschäftsplan sowie die analytischen Rechnungslegungsverfahren und -kriterien für die Jahre 2009–2010 und 2011–2014.

([83]) Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe e des dritten Vertrages.

(100) Nach Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe e des dritten Vertrags musste Trenitalia seine von Rechnungsprüfern zertifizierten und gemäß Artikel 5 Absatz 3 des Dekrets von 2003 erstellten Jahresabschlüsse dem MIT innerhalb von 90 Tagen nach Genehmigung der Jahresabschlüsse von Trenitalia zur Überprüfung zur Verfügung stellen.

(101) Der Vertrag enthielt ein detailliertes System von Verpflichtungen, Kontrollen und Sanktionen. ([84]) Darüber hinaus wurde festgestellt, dass bei Unterbrechungen und Änderungen der Leistungen aufgrund außergewöhnlicher Ereignisse oder Ereignisse, die nicht von Trenitalia zu vertreten waren, der Ausgleich für Trenitalia im Verhältnis zu den nicht gelieferten Zugkilometern gekürzt würde. ([85])

(102) Der Gesamtausgleich, den Trenitalia im Rahmen des dritten Vertrags erhielt, belief sich auf 612,1 Mio. EUR. Die Ausgleichszahlungen für die Jahre 2009 und 2010 wurden Trenitalia am 21. Dezember 2010 ausgezahlt, während der Ausgleich für die Folgejahre (2011 bis 2014) Trenitalia jährlich in zwei Tranchen gezahlt wurde: i) 90 % wurden monatlich anteilsmäßig im Nachhinein gezahlt; ii) 10 % wurden ab April des auf das Bezugsjahr folgenden Jahres abzüglich Sanktionen in Rechnung gestellt. ([86])

4. **BEGRÜNDUNG FÜR DIE EINLEITUNG DES VERFAHRENS**

4.1.1. *Vorliegen einer Beihilfe*

(103) Im Einleitungsbeschluss vertrat die Kommission die Auffassung, dass der Ausgleich für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Zusammenhang mit dem Schienengüterverkehr eine staatliche Beihilfe zugunsten von Trenitalia im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellt.

(104) Die Kommission vertrat die vorläufige Auffassung, dass der Trenitalia im Rahmen der drei öffentlichen Dienstleistungsaufträge gewährte Ausgleich direkt aus dem Staatshaushalt finanziert wurde und unmittelbar dem italienischen Staat zurechenbar war, da die Verträge vom MIT unterzeichnet wurden. ([87])

(105) Hinsichtlich des Vorliegens eines Vorteils für das betreffende Unternehmen hatte die Kommission Zweifel daran, dass die vier im Altmark-Urteil genannten Voraussetzungen erfüllt waren.

(106) Hinsichtlich der ersten Altmark-Voraussetzung der Betrauung mit Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes hatte die Kommission in Bezug auf die drei öffentlichen Dienstleistungsaufträge Zweifel am Vorliegen eines Marktversagens, die in der Präsenz privater Betreiber in Süditalien und der Art der von Trenitalia erbrachten Dienstleistungen begründet waren.

(107) Die Kommission hatte auch Zweifel an der Einhaltung der zweiten Altmark-Voraussetzung in Bezug auf die vorherige Festlegung der Parameter, auf deren Grundlage der Ausgleich berechnet wurde, da Trenitalia vor dem Abschluss der öffentlichen Dienstleistungsaufträge damit begonnen hatte, die den Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes unterliegenden Dienstleistungen zu erbringen.

(108) Was die dritte Altmark-Voraussetzung betrifft, wonach der Ausgleich nicht über das hinausgehen darf, was erforderlich ist, um die mit der Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes verbundenen Kosten zu decken, verfügte die Kommission nicht über ausreichende Anhaltspunkte, um zu dem Schluss zu gelangen, dass keine Überkompensation vorlag.

([84]) Artikel 8, 11 und 12 des dritten Vertrags.
([85]) Artikel 8 Absatz 3 des dritten Vertrags.
([86]) Siehe Artikel 9 Absatz 3 des dritten Vertrags: „Ein Anteil von 90 % der Jahresgebühr kann monatlich im Nachhinein anteilsmäßig in Rechnung gestellt werden. Der verbleibende Betrag kann ab April des folgenden Jahres abzüglich der in Artikel 13 genannten Sanktionen in Rechnung gestellt werden."
([87]) Nach Artikel 38 Absatz 2 des Gesetzes Nr. 166/2002 vom 1. August 2002 in der durch das Gesetz Nr. 222/2007 vom 29. November 2007 geänderten Fassung fällt die Vergabe der öffentlichen Dienstleistungsaufträge von nationalem Interesse in den Aufgabenbereich des MIT.

(109) Was schließlich die vierte Altmark-Voraussetzung ([88]) betrifft, so vertrat die Kommission die Auffassung, dass diese Voraussetzung nicht erfüllt ist, da Trenitalia nicht im Rahmen einer öffentlichen Ausschreibung einer der drei öffentlichen Dienstleistungsaufträge für die Erbringung der Dienstleistungen ausgewählt wurde und die Höhe des Ausgleichs nicht auf der Analyse der einem gut geführten Unternehmen entstandenen Kosten beruhte. Was insbesondere den dritten Vertrag betrifft, stellte die Kommission in Bezug auf die von Italien vorgelegte Studie ([89]) fest, dass diese eindeutig ergab, dass Trenitalia in einem anderen betrieblichen und technischen Kontext tätig gewesen sei, insbesondere in Süditalien, als andere europäische Schienengüterverkehrsunternehmen, und der Schluss gezogen wurde, dass Trenitalia nicht als genauso effizient wie ihre wichtigsten europäischen Wettbewerber angesehen werden kann.

(110) Dementsprechend vertrat die Kommission die vorläufige Auffassung, dass die drei öffentlichen Dienstleistungsaufträge Trenitalia einen Vorteil verschafften, den das Unternehmen unter normalen Marktbedingungen nicht hätte erhalten können. Darüber hinaus war dieser Vorteil selektiv, da die Maßnahmen nur Trenitalia zugutekamen.

(111) Die Kommission vertrat ferner die vorläufige Auffassung, dass die Maßnahmen geeignet waren, den Wettbewerb auf dem italienischen Schienengüterverkehrsmarkt, auf dem Trenitalia auf nationaler und Unionsebene mit anderen Eisenbahnunternehmen konkurrierte, zu verfälschen und den Handel innerhalb der Union zu beeinträchtigen, da die wichtigsten Schienengüterverkehrsunternehmen auf dem italienischen Markt auch auf internationaler Ebene tätig waren.

4.1.2. *Rechtmäßigkeit der Maßnahmen*

(112) Die Kommission vertrat die Auffassung, dass sich die italienischen Behörden nicht auf die Freistellung von der vorherigen Anmeldung nach Artikel 17 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 berufen konnten, da der Ausgleich für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen auf drei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen und nicht auf der einseitigen Auferlegung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes beruhte. Da die öffentlichen Dienstleistungsaufträge nicht vor ihrer Umsetzung bei der Kommission angemeldet worden waren, stellte der Ausgleich eine rechtswidrige Beihilfe dar.

4.1.3. *Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt*

(113) Im Einleitungsbeschluss hatte die Kommission Zweifel an der Vereinbarkeit der für die drei öffentlichen Dienstleistungsaufträge gezahlten Ausgleichsleistungen mit dem Binnenmarkt sowohl nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 als auch nach Artikel 93 AEUV.

(114) Die Kommission stellte die Einhaltung der Anforderungen des Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 infrage, da Trenitalia vor der Formalisierung einer Vereinbarung mit dem MIT mit der Erbringung der von den drei fraglichen öffentlichen Dienstleistungsaufträgen abgedeckten Dienstleistungen begonnen hatte.

(115) Der Kommission lagen keine hinreichenden Anhaltspunkte vor, um zu dem Schluss zu gelangen, dass die erbrachten Dienstleistungen als echte und korrekt definierte Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (im Folgenden „**DAWI**“) einzustufen sind. Die Kommission war der Auffassung, dass Italien den Ermessensspielraum bei der Festlegung einer Verpflichtung des öffentlichen Dienstes überschritten hat. Insbesondere hatten die italienischen Behörden nicht nachgewiesen, dass auf allen im dritten Vertrag genannten Strecken, auf denen Trenitalia die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes erfüllen musste, ein Marktversagen bestand. Die Kommission stellte fest, dass der Schienengüterverkehr in Italien seit 2003 liberalisiert war und mehr als zwanzig Unternehmen, darunter mehrere große europäische Schienengüterverkehrsunternehmen, auf dem italienischen Markt und auf Teilen der unter den dritten Vertrag fallenden Strecken tätig waren. Darüber hinaus hatten die italienischen Behörden nicht nachgewiesen, warum die von den italienischen Behörden geltend gemachten Besonderheiten Süditaliens diese Betreiber daran hätten hindern sollen, die betreffende Dienstleistung zu kommerziellen Bedingungen zu erbringen.

([88]) Die vierte Altmark-Voraussetzung gilt als erfüllt, wenn die Empfänger des Ausgleichs im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens ausgewählt wurden, das die Auswahl desjenigen Bieters ermöglicht, der die Dienstleistungen zu den geringsten Kosten erbringt oder, wenn das nicht der Fall ist, der Ausgleich unter Berücksichtigung der Kosten eines effizienten Unternehmens berechnet wurde.

([89]) Studie vom 9. Oktober 2012 „Analisi del Contratto di Servizio Trenitalia alla luce delle disposizioni europee in materia di compensazione degli Oneri di Servizio Pubblico“, in Auftrag gegeben bei Price Waterhouse Coopers Advisory S.p.A.

(116) Darüber hinaus vertrat die Kommission die Auffassung, dass alle drei öffentlichen Dienstleistungsaufträge eingerichtet und unterzeichnet wurden, nachdem Trenitalia mit der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes begonnen hatte. Sie hatte daher Zweifel daran, dass die Parameter, die der Berechnung der Ausgleichsbeträge zugrunde lagen, im Voraus festgelegt wurden. In Bezug auf das Fehlen einer Überkompensation vertrat die Kommission die Auffassung, dass eine Überkompensation im Rahmen des dritten Vertrags (in Ermangelung von Informationen durch Italien) nicht ausgeschlossen werden konnte, während die Kommission beim zweiten Vertrag Zweifel daran hat, dass Trenitalia die gesamten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des zweiten Vertrags tatsächlich erfüllt hat, sodass der an Trenitalia gezahlte Ausgleich die tatsächlich von Trenitalia getragenen Kosten übersteigen könnte.

(117) Was schließlich den dritten Vertrag betrifft, stellte die Kommission fest, dass die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes nicht strikt auf Süditalien beschränkt waren, sondern auch Strecken nach Norden umfassten, auf denen auch konkurrierende Eisenbahnunternehmen tätig waren. Die italienischen Behörden haben kein Marktversagen im Zusammenhang mit Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Schienengüterverkehr nachgewiesen, sodass etwaige Ausgleichsleistungen, die Trenitalia für die Erbringung eines solch umfassenden Dienstes gewährt wurden, geeignet waren, den Wettbewerb in einer Weise zu verfälschen, die dem gemeinsamen Interesse zuwiderläuft. Die Kommission hatte ähnliche Zweifel in Bezug auf den ersten und den zweiten Vertrag, da diese Verträge Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes auf internationalen Strecken, insbesondere von und nach Triest sowie von und nach Ungarn, umfassten, die auch von inländischen und internationalen Eisenbahnunternehmen durchgeführt wurden.

(118) Die Kommission forderte Italien und die Beteiligten daher auf, alle Stellungnahmen und die erforderlichen Informationen zu übermitteln, um beurteilen zu können, ob die Maßnahmen als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden können.

5. STELLUNGNAHME ITALIENS

5.1. Erster Vertrag

(119) In seiner Stellungnahme vom 24. Juni 2014 vertrat Italien die Auffassung, dass der im Rahmen des ersten Vertrags gezahlte Ausgleich keine staatliche Beihilfe darstelle, da weder Wettbewerb und Handel verfälscht noch Trenitalia ein Vorteil gewährt worden sei. In seinen Bemerkungen vom 5.-15. Februar 2018 sowie vom 23. Mai 2018 übermittelte Italien zusätzliche Klarstellungen.

5.1.1. *Verfälschung des Wettbewerbs und Auswirkungen auf den Handel auf Unionsebene*

(120) In Bezug auf das Fehlen von Wettbewerbsverzerrungen argumentierte Italien, dass die Maßnahmen nicht als Beihilfen eingestuft werden könnten, da sie Verpflichtungen beträfen, die fast vollständig mit bereits bestehenden Verpflichtungen im Einklang stünden, die eingeführt worden seien, als der Schienengüterverkehrsmarkt auf nationaler Ebene (d. h. vor dem 22. Oktober 2003) noch nicht liberalisiert gewesen sei. Im Hinblick auf den Zeitraum zwischen der Liberalisierung auf nationaler Ebene (22. Oktober 2003) und dem Ende des Vertrags (31. Dezember 2003) vertrat Italien die Auffassung, dass der Ausgleich keine Auswirkungen auf den Wettbewerb auf Unionsebene habe, da die Verpflichtungen im Hinblick auf den grenzüberschreitenden Verkehr keine anderen Mitgliedstaaten beträfen. ([90]) In jedem Fall vertrat Italien die Auffassung, dass solche Verpflichtungen so marginal seien, dass sie Trenitalia nicht finanziell in die Lage versetzen könnten, auf ausländischen Märkten zu expandieren. Für den Fall, dass der Ausgleich als Beihilfe angesehen würde, macht Italien hilfsweise geltend, dass er bis zur Liberalisierung auf Unionsebene (1. Januar 2007) als bestehende Beihilfe im Sinne von Artikel 1 Buchstabe b Ziffer v der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 einzustufen sei. ([91])

(121) Darüber hinaus wies Italien darauf hin, dass die im Rahmen des ersten Vertrags gezahlten Ausgleichszahlungen keine Auswirkungen auf den Handel der Union gehabt hätten, da sie nicht ausreichten, um das Betriebsdefizit von Trenitalia bei der Erbringung von Dienstleistungen im Rahmen des ersten Vertrags zu decken. Darüber hinaus wies Italien darauf hin, dass Trenitalia eine eigenständige juristische Person der FS-Gruppe sei. Sie habe über ein von den anderen Unternehmen der FS-Gruppe getrenntes Buchführungssystem verfügt und für ihre verschiedenen Tätigkeiten (Schienenverkehrsdienste und Schienenpersonenverkehrsdienste) getrennte Bücher geführt. In seiner Stellungnahme vom 23. Mai 2018 stellte Italien klar, dass Trenitalia zwischen 2000 und 2002 ausschließlich in für den Wettbewerb gesperrten Sektoren tätig gewesen sei (d. h. Schienenpersonenverkehr und Schienengüterverkehr). Italien fügte hinzu, dass die auf liberalisierten Märkten tätigen Tochtergesellschaften von Trenitalia (z. B. Passaggi S.p.A., die auf dem Reisebüromarkt tätig sei) getrennt Buch geführt hätten und dass alle zwischen diesen Gesellschaften und Trenitalia getätigten Transaktionen zu Marktbedingungen durchgeführt worden seien.

([90]) Ungarn war bis zum 1. Mai 2004 nicht Teil der Union, und der Verkehr über den Hafen Triest könnte auch von Orten außerhalb der Union ausgegangen sein bzw. solche Orte als Ziel gehabt haben.

([91]) In seiner Stellungnahme vom 23. Mai 2018 argumentierte Italien, dass keine Beihilfe vorliege, da seit dem 15. März 2003 nur der grenzüberschreitende kombinierte Verkehr und der grenzüberschreitende Schienengüterverkehr im transeuropäischen Schienennetz (und nicht der grenzüberschreitende Schienengüterverkehr) auf Unionsebene durch die Richtlinie 2001/12/EG liberalisiert worden seien.

5.1.2. *Vorteil*

(122) In Bezug auf das Fehlen eines Vorteils für Trenitalia vertrat Italien die Auffassung, dass der erste Vertrag alle vier Altmark-Voraussetzungen erfülle.

5.1.2.1. Vorliegen einer echten DAWI (erste Altmark-Voraussetzung)

(123) In Bezug auf das Vorliegen echter Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse sind nach Auffassung Italiens alle im ersten Vertrag enthaltenen Verpflichtungen als echte Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse einzustufen, selbst wenn sie internationale Verbindungen betrafen.

(124) Zum einen seien mit dem ersten Vertrag mehrere im öffentlichen Interesse liegende Ziele verfolgt worden, die sich auf die Bereiche Verkehr ([92]), Umwelt ([93]), Sicherheit ([94]) sowie wirtschaftlicher und sozialer Zusammenhalt ([95]) erstreckten. Italien vertrat die Auffassung, dass die Bewertung der wirtschaftlichen und sozialen Gründe, die der Einführung einer DAWI zugrunde liegen, im Ermessen der Behörden der Mitgliedstaaten liege und dass sich die diesbezügliche Beurteilung der Kommission auf offensichtliche Fehler beschränke.

(125) Andererseits lasse die Praxis der Kommission nicht den Schluss zu, dass es keine Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse auf internationalen Strecken geben könnte. ([96]) Im Übrigen betreffe die Tarifpflicht für die grenzüberschreitenden Strecken nur die im Inland durchgeführten Beförderungen, da die Ermäßigung des Tarifs nur für die Inlandsstrecke vorgesehen sei. Jedenfalls habe die Tarifpflicht nur einen sehr geringen Teil der gesamten Trenitalia übertragenen Verpflichtungen ausgemacht.

(126) In seinen Stellungnahmen vom 5. und 15. Februar 2018 vertrat Italien die Auffassung, dass die unter den ersten Vertrag fallenden Verpflichtungen unter die Definition von Artikel 2 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 fielen, da es sich um Verpflichtungen handele, die Trenitalia bei Berücksichtigung ihrer eigenen wirtschaftlichen Interessen nicht oder zumindest nicht im gleichen Umfang oder unter den gleichen Bedingungen übernommen hätte.

(127) In Bezug auf die Betrauung mit der Dienstleistung vertrat Italien die Auffassung, dass die Trenitalia auferlegten Verpflichtungen seit Beginn des ersten Vertrags eindeutig festgelegt worden seien. Die Rechtsgrundlage für die Verpflichtungen, die Trenitalia im Rahmen des ersten Vertrags auferlegt worden seien, seien nämlich in bereits bestehenden Rechtsvorschriften, internationalen Übereinkünften oder früheren öffentlichen Dienstleistungsaufträgen (für die Zeiträume 1992-1993, 1994-1996 und 1997-1999) zu finden gewesen.

5.1.2.2. Zweitens seien die Parameter, anhand deren der Ausgleich berechnet wurde, zuvor objektiv und transparent aufgestellt worden (zweite Altmark-Voraussetzung).

(128) Italien machte geltend, dass von Anfang an absolut sicher gewesen sei, wie der Ausgleich bestimmt werden sollte, da dies vor Unterzeichnung des Vertrags zwischen den Parteien vereinbart worden sei. Italien vertrat die Auffassung, dass die spätere Unterzeichnung des Vertrags lediglich eine Formalisierung der zuvor zwischen den Parteien vereinbarten Elemente sei und im Wesentlichen als Bestätigung gedient habe. Zum Beweis führte Italien aus, dass das Verhalten der Parteien stets den Bedingungen des Vertrags entsprochen habe, selbst wenn dieser erst in einem späteren Stadium förmlich unterzeichnet worden sei.

([92]) Zu verhindern, dass der Schienengüterverkehr im Süden Italiens fast ganz zum Erliegen kommt, und dadurch zu vermeiden, dass sich der Güterverkehr in diesen Regionen noch stärker und sogar fast vollständig auf die Straße konzentriert.

([93]) Eine nachhaltige Alternative zum Schienenverkehr zu schaffen und eine weitere Zunahme der Umweltverschmutzung und Überlastung der Straßen zu vermeiden, die in Süditalien bereits übermäßig hoch und mit der touristischen Ausrichtung der meisten betroffenen Gebiete unvereinbar sind.

([94]) Die Anzahl der Verkehrsunfälle zu verringern.

([95]) In den betreffenden italienischen Regionen ein Schienenverkehrsnetz, einschließlich der entsprechenden Infrastrukturen, zu gewährleisten, das zwar sehr klein, aber wie auf der italienischen Halbinsel aufgebaut sein sollte.

([96]) Italien argumentierte, dass durch die Praxis der Kommission im Eisenbahnsektor anerkennt werde, dass „die Tatsache, dass ein Verkehrsdienst eine grenzüberschreitende oder internationale Verbindung betrifft, [nichts an der Möglichkeit ändert], sie im Rahmen gemeinwirtschaftlicher Aufgaben zu bedienen. In diesem Zusammenhang weist die Kommission darauf hin, dass selbst in Sektoren, die uneingeschränkt für den Wettbewerb geöffnet sind, internationale Verbindungen im Rahmen von gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen bedient werden." Italien verwies insbesondere auf den Beschluss der Kommission vom 24. Februar 2010 über die öffentlichen Verkehrsdienstleistungsverträge zwischen dem dänischen Verkehrsministerium und Danske Statsbaner — Staatliche Beihilfe C 41/08 (ex NN 35/08), bekannt gegeben unter Aktenzeichen K(2010) 975 (ABl. L 7 vom 11.1.2011, S. 1), Erwägungsgrund 265.

(129) Italien wies darauf hin, dass die Ausgleichsbeträge, die Trenitalia für die im Rahmen des ersten Vertrags erbrachten Dienstleistungen bereits vor Unterzeichnung dieses Vertrags zu zahlen gewesen seien, in den Gesetzen über den Jahreshaushalt des Staates jährlich festgelegt worden seien, wobei davon ausgegangen worden sei, dass der Vertrag tatsächlich in Kraft gewesen sei. In seinen Stellungnahmen vom 5. und 15. Februar 2018 stellte Italien klar, dass die folgenden Rechtstexte die Rechtsgrundlage für den Ausgleich, der Trenitalia im Rahmen des ersten Vertrags gezahlt worden sei, darstellten: Artikel 12 Absatz 5 des Gesetzesdekrets Nr. 299/2001 für das Jahr 2000, Artikel 38 Absatz 1 des Gesetzes Nr. 166/2002 für das Jahr 2001, Anhang IV des ersten Vertrags für das Jahr 2002 und Artikel 10 Absatz 3 des ersten Vertrags für die Jahre 2003-2004.

5.1.2.3. Keine Überkompensation (dritte Altmark-Voraussetzung)

(130) Italien zufolge wurde der erste Vertrag so konzipiert, dass jede Gefahr einer Überkompensation ausgeschlossen war, indem die geforderten Dienstleistungen und die Parameter für die Berechnung des entsprechenden Ausgleichs festgelegt worden seien. Italien vertrat die Auffassung, dass in den Abrechnungen von Trenitalia erhebliche Margen für Unterkompensation ausgewiesen worden seien und dass es nie zu einer Überkompensation von Dienstleistungen gekommen sei.

(131) In seiner Stellungnahme vom 23. Mai 2018 übermittelte Italien den Betrag der an Trenitalia gezahlten Ausgleichsleistungen und die Nettokosten von Trenitalia im Rahmen des ersten Vertrags, wie in Tabelle 2 zusammengefasst.

Tabelle 2

Ausgleich der Nettokosten von Trenitalia im Rahmen des ersten Vertrags

(Mio. EUR (ohne MwSt.))

	2000	2001	2002	2003
Vertragsbestimmungen	48,2	118,8	118,8	118,8
Gezahlte Ausgleichsleistung	48,2	118,8	118,8	118,8
Nettokosten Trenitalias	48,2	185,4	166,5	156,5

5.1.2.4. Höhe des Ausgleichs (vierte Altmark-Voraussetzung)

(132) Nach Angaben Italiens sei Trenitalia ein gut geführtes Unternehmen, das in der Lage sei, Kostenniveaus nachzuweisen, die denen seiner Wettbewerber entsprächen, und Dienstleistungen zu wirtschaftlichen Bedingungen zu erbringen, die im Wesentlichen denen entsprächen, die sich aus einem wettbewerblichen Verfahren ergäben. In diesem Zusammenhang berücksichtigte Italien die Kosten von Trenitalia pro Zugkilometer und nicht die Kosten pro Tonne/km, da Italien zufolge letztere durch Faktoren beeinflusst würden, die strukturelle Auswirkungen auf die Schienengüterverkehrsdienste in Süditalien hätten (wie die Merkmale der Nachfrage und der Netzinfrastruktur), was das Marktversagen erkläre.

5.1.3. *Rechtmäßigkeit*

(133) Nach Angaben Italiens seien die Ausgleichszahlungen, wenn diese als Beihilfe eingestuft würden, in jedem Fall von der Pflicht zur vorherigen Anmeldung gemäß Artikel 17 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 freigestellt gewesen. Italien machte geltend, dass die in Rede stehenden Verpflichtungen, obwohl sie in einem öffentlichen Dienstleistungsauftrag enthalten seien, das Ergebnis von Entscheidungen staatlicher Stellen seien, die oft weit in die Vergangenheit zurückreichten und aus Gründen der Umwelt-, Sicherheits-, Verkehrspolitik bzw. des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts auferlegt worden seien.

(134) Italien argumentierte, dass Trenitalia anders als in dem vom Gerichtshof in der Rechtssache Combus ([97]) geprüften Fall die im Vertrag enthaltenen Beförderungsleistungen gemäß der ausdrücklichen Klausel, wonach Italien das Unternehmen für die bei der Erbringung dieser Dienstleistungen erlittenen Verluste entschädigen müsse, erbracht habe. Im vorliegenden Fall handele es sich um den von Anfang an zwischen Italien und Trenitalia vereinbarten Ausgleich und nicht um einen zusätzlichen Betrag zum ursprünglichen Ausgleich.

(135) Schließlich stellten die italienischen Behörden fest, dass Italien die Kommission im Rahmen der Überwachung der Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 regelmäßig über den Ausgleich unterrichtet habe, der für die Erbringung von Frachtdiensten im Rahmen der öffentlichen Dienstleistungsaufträge auf der Grundlage der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 gewährt worden sei. Italien vertrat die Auffassung, dass die Ausgleichszahlungen, die im Rahmen der öffentlichen Dienstleistungsaufträge für den Schienengüterverkehr gezahlt worden seien, unter Artikel 17 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 fielen, da die Kommission nie um Klarstellung zu einem solchen Ausgleich gebeten habe.

5.1.4. *Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt*

(136) Hilfsweise, für den Fall, dass die Kommission zu dem Ergebnis kommen sollte, dass die im Rahmen des ersten Vertrags gezahlten Ausgleichszahlungen eine neue, anmeldepflichtige Beihilfe darstellten, machte Italien geltend, dass die Beihilfe nach Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69, die zum Zeitpunkt der Auszahlung der Beihilfe die materiell-rechtliche Regelung gewesen sei, mit dem Binnenmarkt vereinbar sei ([98]).

(137) Italien argumentierte, dass den Mitgliedsstaaten durch Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 das Recht eingeräumt werde, öffentliche Dienstleistungsaufträge zu schließen, um die Sicherstellung einer ausreichenden Verkehrsbedienung für die Allgemeinheit zu gewährleisten und einen Ausgleich für die Erbringung solcher Dienste zu gewähren. In diesem Zusammenhang habe die Kommission bereits festgestellt, dass es ausreiche, nachzuweisen, dass die Höhe des Ausgleichs, d. h. der vom Staat gezahlte Preis, den Betrag nicht übersteige, der unbedingt erforderlich sei, um die Kosten zu decken, die sich aus der Erfüllung der Verpflichtung des öffentlichen Dienstes ergäben ([99]).

(138) Vor diesem Hintergrund machte Italien geltend, dass der im Rahmen des ersten Vertrags gezahlte Ausgleich mit der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 vereinbar sei, da er alle in Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 genannten Elemente enthalte und nur einen Teil der Trenitalia entstandenen Kosten für die Erbringung der im Vertrag vorgesehenen Leistungen abdecke.

(139) Darüber hinaus habe Italien nicht ausgeschlossen, dass der Ausgleich auch mit der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70, mit der auch die Bestimmungen von Artikel 93 AEUV umgesetzt würden, oder unmittelbar mit Artikel 93 AEUV in Einklang stehen könnte. Italien hat keine Begründung für die angebliche Einhaltung der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 vorgelegt. In Bezug auf Artikel 93 AEUV machte Italien zum einen geltend, dass der im Rahmen des öffentlichen Dienstleistungsauftrags gezahlte Ausgleich echte, vorab definierte DAWI betreffe und ausschließlich zur Deckung der Nettomehrkosten im Zusammenhang mit den DAWI gewährt worden sei und keine dem gemeinsamen Interesse zuwiderlaufende ungerechtfertigte Wettbewerbsverzerrung verursacht habe. Zum anderen behauptete Italien, dass die im Rahmen des ersten Vertrags gezahlten Ausgleichszahlungen in jedem Fall nach den Gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen ([100]) als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden könnten, da die Maßnahme auf die Verringerung der externen Kosten abziele. Italien zufolge zielte der erste Vertrag nämlich darauf ab, „die Verkehrsverlagerung auf die Schiene als Verkehrsträger zu fördern, der im Vergleich zu anderen Verkehrsträgern wie dem Straßenverkehr niedrigere Kosten verursacht". ([101])

([97]) Urteil vom 16. März 2004, DanskeBusvognmænd/Kommission („Combus"), T-157/01, ECLI:EU:T:2004:76.

([98]) Italien verwies auf Randnummer 40 des Urteils des Gerichtshofs in der Rechtssache Andersen (Urteil vom 20. März 2013, Andersen/Kommission, T-92/11, ECLI:EU:T:2013:143).

([99]) Siehe Entscheidung der Kommission vom 26. November 2008 über die staatliche Beihilfe, die Österreich zugunsten des Unternehmens Postbus im Bezirk Lienz gewährt hat — C 16/07 (ex NN 55/06) (ABl. L 306 vom 20.11.2009, S. 26).

([100]) Mitteilung der Kommission — Gemeinschaftliche Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen (ABl. C 184 vom 22.7.2008, S. 13).

([101]) Siehe Erwägungsgrund 98 Buchstabe b der Gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen vom 22. Juli 2008. Insbesondere wird in diesen Leitlinien — in denen die Regeln für die öffentliche Förderung dieser Art von Unternehmen erläutert werden — klargestellt, dass es sich bei den beihilfefähigen Kosten um denjenigen „Teil der externen Kosten [handelt], der vermieden wird, weil die Bahn anstatt anderer Verkehrsträger benutzt wird."

5.2. **Zweiter Vertrag**

(140) In seiner Stellungnahme vom 24. Juni 2014 vertrat Italien erstens die Auffassung, dass die im Rahmen des zweiten Vertrags gezahlten Ausgleichszahlungen keine staatliche Beihilfe darstellten, da Trenitalia kein Vorteil gewährt worden und der Wettbewerb nicht verfälscht worden sei. Zweitens machte Italien geltend, dass, selbst wenn der Ausgleich eine Beihilfe darstelle, die Beihilfe als bestehende Beihilfe im Sinne von Artikel 1 Buchstabe b Ziffer v der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 anzusehen sei. Hilfsweise machte Italien geltend, dass die Beihilfe mit dem Binnenmarkt vereinbar sei, da sie mit Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 im Einklang stehe und nach Artikel 17 Absatz 2 der genannten Verordnung von der Anmeldepflicht befreit sei.

5.2.1. *Vorteil*

(141) Italien war der Auffassung, dass der zweite Vertrag alle vier Altmark-Voraussetzungen erfüllte. In Bezug auf den ersten Vertrag machte Italien geltend, dass die Verpflichtungen als echte Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse einzustufen seien und dass diese Verpflichtungen von Anfang an klar definiert, die Ausgleichsparameter im Voraus objektiv und transparent festgelegt worden seien und Trenitalia keine Überkompensation erhalten habe.

5.2.1.1. Vorliegen einer echten DAWI (erste Altmark-Voraussetzung)

(142) Zusätzlich zu den bereits in Bezug auf den ersten Vertrag dargelegten Argumenten (siehe Erwägungsgründe 123 bis 125) brachte Italien vor, dass der Umfang der Trenitalia übertragenen Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes korrekt definiert worden sei.

(143) In Bezug auf die neu eingeführte Verpflichtung, Fährüberfahrten und Manövrierdienste zu betreiben, erklärte Italien, dass diese Verpflichtung die Zerlegung und Neuzusammenstellung von Zügen, die Überführung von Zügen auf dem Seeweg durch Fähren sowie Be- und Entladevorgänge umfassten. Obwohl dem Infrastrukturbetreiber (Rete Ferroviaria Italiana — RFI) die Verpflichtung zur Erbringung dieser Dienstleistung förmlich auferlegt wurde, wurde die Ausgleichsleistung an Trenitalia gezahlt, um die von RFI erhobenen Gebühren zu decken. Italien erklärte, dass der Ausgleich nicht allen potenziellen Anbietern von Eisenbahnverkehrsdiensten zu den Inseln (Sizilien/Sardinien) offenstehe, da i) diese Betreiber gesetzlich nicht verpflichtet seien, die Dienstleistung für jeden, der sie beantrage, zu erbringen, und ii) diese Betreiber die Gebühren in ihre Preise einkalkulieren könnten, während Trenitalia gesetzlich festgelegte Tarife anwenden müsse.

(144) Angesichts des Mangels an angemessenen Verkehrsdiensten in Süditalien hielt Italien es für gerechtfertigt, keine öffentliche Marktkonsultation durchzuführen, um festzustellen, ob und in welchem Umfang ein Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen bestehe. In jedem Fall behauptete Italien, dass es nicht verpflichtet sei, solche Konsultationen im Rahmen der DAWI-Vorschriften durchzuführen ([102]), da diese erst im Januar 2012 in Kraft getreten seien und in keinem Fall für den Eisenbahnverkehr gelten würden.

(145) In Bezug auf die Betrauung mit der Dienstleistung argumentierte Italien zusätzlich zu den bereits für den ersten Vertrag vorgebrachten Argumenten (siehe Erwägungsgründe 127 und 128), dass der zweite Vertrag lediglich eine bereits seit 2004 bestehende Beziehung zwischen Italien und Trenitalia formalisiert habe und somit als Bescheinigung für die Rechtssicherheit bereits bestehender Vereinbarungen fungiere. Einerseits habe zwischen dem ersten und zweiten Vertrag eine Kontinuität bestanden und die im ersten Vertrag festgelegten Verpflichtungen seien im Großen und Ganzen beibehalten worden, wobei sich einige dieser Verpflichtungen aus Rechtsakten und internationalen Verträgen ergeben hätten. Andererseits seien die wesentlichen Bestandteile des Vertrags (d. h. zu erbringende Dienstleistungen und Vergütung) von Anfang an zwischen den Parteien festgelegt und vereinbart worden. In diesem Zusammenhang wies Italien darauf hin, dass in den Gesetzen über den Jahreshaushalt des Staates vor Unterzeichnung des Vertrags die jährlichen Ausgleichsbeträge festgelegt worden seien, die Trenitalia für die während des vom zweiten Vertrag abgedeckten Zeitraums erbrachten öffentlichen Dienstleistungen zu zahlen gewesen seien.

([102]) Mitteilung der Kommission — Rahmen der Europäischen Union für staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen (2011) (ABl. C 8 vom 11.1.2012, S. 15).

5.2.1.2. Zweitens seien die Parameter, anhand deren der Ausgleich berechnet wurde, zuvor objektiv und transparent aufgestellt worden (zweite Altmark-Voraussetzung).

(146) In Bezug auf den ersten Vertrag (siehe Erwägungsgrund 128) brachte Italien vor, dass vorab absolute Gewissheit darüber bestanden habe, wie der Ausgleich im Rahmen des zweiten Vertrags zu bestimmen sei, und dass die anschließende Unterzeichnung des Vertrags lediglich eine Formalisierung dieser Elemente darstellte. Zum Beweis führte Italien aus, dass das Verhalten der Parteien stets den Bedingungen des Vertrags entsprochen habe, selbst wenn dieser erst in einem späteren Stadium förmlich unterzeichnet worden sei.

(147) Italien wies darauf hin, dass die Ausgleichsbeträge, die Trenitalia für die im Rahmen des zweiten Vertrags erbrachten Dienstleistungen bereits vor Unterzeichnung dieses Vertrags zu zahlen gewesen seien, in den Gesetzen über den Jahreshaushalt des Staates jährlich festgelegt worden seien, wobei davon ausgegangen worden sei, dass der Vertrag tatsächlich in Kraft gewesen sei. In seinen Stellungnahmen vom 5. und 15. Februar 2018 wies Italien darauf hin, dass die Höhe des Ausgleichs, der Trenitalia für die erbrachten öffentlichen Dienstleistungen zu zahlen gewesen sei, bereits vor der förmlichen Unterzeichnung des zweiten Vertrags durch die Gesetze über den Jahreshaushalt des Staates festgelegt worden sei ([103]).

5.2.1.3. Keine Überkompensation (dritte Altmark-Voraussetzung)

(148) Italien wies darauf hin, dass die Trenitalia im Rahmen des zweiten Vertrags entstandenen Kosten auf der Grundlage der von Trenitalia 2004 getragenen Kosten, d. h. im ersten Jahr des durch den zweiten Vertrag geregelten Zeitraums, geschätzt worden seien. Das MIT habe sich auf bestätigte Erklärungen gestützt, die vom Ministerium selbst geprüft und genehmigt und von einem Wirtschaftsprüfungsunternehmen überprüft worden seien.

(149) Italien zufolge habe der zweite Vertrag im Voraus jegliches Risiko einer Überkompensation ausgeschlossen, indem die geforderten Dienstleistungen und die Parameter für die Berechnung des Ausgleichs für den entsprechenden Jahresabschluss angegeben worden seien. Der Trenitalia für die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes gewährte Ausgleich habe ausschließlich darauf abgezielt, ein finanzielles Gleichgewicht zu erreichen (vollständiger Ausgleich der für die Erbringung des Dienstes entstandenen Kosten), ohne dass es zu einer Überkompensation gekommen sei.

(150) 150. In seiner Stellungnahme vom 23. Mai 2018 übermittelte Italien die nachstehend zusammengefassten Daten über die Höhe der an Trenitalia gezahlten Ausgleichszahlungen und die Höhe der Nettokosten von Trenitalia im Rahmen des zweiten Vertrags:

Tabelle 3

Ausgleich der Nettokosten von Trenitalia im Rahmen des zweiten Vertrags

(Mio. EUR (ohne MwSt.))

	2004	2005	2006	2007	2008
Vertragsbestimmungen	119,1	119,1	97,9	142,8	145,7
Gezahlte Ausgleichsleistung	118,8	118,8	97,7	142,8	145,5
Nettokosten Trenitalias	163,5	159,0	179,6	150,2	132,1

(151) Darüber hinaus machte Italien geltend, dass Trenitalia über ein wirksames, getrenntes Buchführungssystem verfügt habe, durch das seine marktbasierten Geschäfte von den Tätigkeiten im Rahmen des zweiten Vertrags getrennt worden seien. Trenitalia habe über seinen Frachtbereich Schienengüterverkehrsdienste durchgeführt, die im Gesamtbuchhaltungsplan des Unternehmens getrennt ausgewiesen worden seien. Die zu Marktbedingungen erbrachten Dienstleistungen seien getrennt von den im Rahmen von öffentlichen Dienstleistungsverträgen erbrachten Dienstleistungen anhand einer analytischen Buchführungsmethode gemeldet worden, mit folgenden Merkmalen: i) die Kosten und Einnahmen würden über ein Kostentreibersystem marktbestimmten bzw. öffentlichen Dienstleistungen zugeordnet; ii) eine Finanzberichterstattung über die öffentlichen Dienste würde erstellt; iii) die Methode wurde von einem unabhängigen Wirtschaftsprüfungsunternehmen bestätigt.

([103]) Was beispielsweise die Ausgleichszahlungen für die Jahre 2004, 2005 und 2006 angehe, beziehe sich Artikel 4 des zweiten Vertrags auf die Beträge, die in den entsprechenden Kapiteln des Staatshaushalts für 2004, 2005 bzw. 2006 zugewiesen worden seien.

5.2.1.4. Höhe des Ausgleichs (vierte Altmark-Voraussetzung)

(152) Aus denselben Gründen, die im Zusammenhang mit dem ersten Vertrag (siehe Erwägungsgrund 132) dargelegt wurden, argumentierte Italien, Trenitalia sei ein gut geführtes Unternehmen, das in der Lage sei, Kostenniveaus nachzuweisen, die denen seiner Wettbewerber entsprechen, und Dienstleistungen zu wirtschaftlichen Bedingungen zu erbringen, die im Wesentlichen denen entsprechen, die sich aus einem wettbewerblichen Verfahren ergeben.

5.2.2. *Verfälschung des Wettbewerbs und Auswirkungen auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten*

(153) Italien vertrat die Auffassung, dass der Ausgleich, der im Rahmen des zweiten Vertrags für die Beförderung auf internationalen Strecken (d. h. grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem Hafen Triest und Ungarn sowie grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste über den Hafen Trieste Marittima) festgelegt w wurde, weder den Wettbewerb noch den Handel beeinträchtigt habe. Dies liege daran, dass die Tarifpflichten (und die anschließenden Ausgleichszahlungen) nur für den nationalen Teil der Strecken festgelegt worden seien und einen sehr geringen Teil der gesamten Trenitalia übertragenen Verpflichtungen ausgemacht hätten.

5.2.3. *Bestehende Beihilfe*

(154) Hilfsweise, falls der Schluss gezogen werden sollte, dass die im Rahmen des zweiten Vertrags gezahlten Ausgleichszahlungen eine staatliche Beihilfe darstellten, erklärte Italien, dass die Beihilfe bis zur vollständigen Liberalisierung des Schienengüterverkehrsmarktes auf Unionsebene (1. Januar 2007) als bestehende Beihilfe anzusehen sei. In diesem Zusammenhang wies Italien darauf hin, dass der zweite Vertrag einige der bereits im ersten Vertrag enthaltenen Verpflichtungen abgedeckt habe ([104]), die in ihren wesentlichen Aspekten unverändert geblieben seien. Die einzige neue Verpflichtung, die im Rahmen des zweiten Vertrags eingeführt worden sei, habe darin bestanden, bestimmte öffentlich zugänglichen Anlagen für den Güterverkehr auf Sardinien und Sizilien instand zu halten.

5.2.4. *Rechtmäßigkeit*

(155) Italien zufolge habe die Beihilfe nicht bei der Kommission angemeldet werden müssen. Wie im Fall des ersten Vertrags (siehe Erwägungsgründe 133 bis 135) vertrat Italien die Auffassung, dass die Beihilfe unter die Freistellung von der vorherigen Anmeldung nach Artikel 17 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 falle.

5.2.5. *Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt*

(156) Hilfsweise, für den Fall, dass die Kommission zu dem Schluss gelangen sollte, dass die im Rahmen des zweiten Vertrags gezahlten Ausgleichszahlungen eine neue, anmeldepflichtige Beihilfe darstellten, machte Italien geltend, dass die Beihilfe gemäß Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69, die die zum Zeitpunkt der Auszahlung der Beihilfe die materiell-rechtliche Vorgabe gewesen sei, mit dem Binnenmarkt vereinbar sei.

(157) Wie im Fall des ersten Vertrags (siehe Erwägungsgrund 138) argumentierte Italien, dass der zweite Vertrag alle in Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 festgelegten Elemente enthalte und die Trenitalia durch die Erbringung der vertraglich vorgesehenen Leistungen entstandenen Kosten nur teilweise deckte.

(158) Schließlich wiederholte Italien das bereits für den ersten Vertrag vorgetragene Argument, dass der zweite Vertrag auch nach der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 bzw. nach Artikel 93 AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden könne (siehe Erwägungsgrund 139). Italien hat hierzu jedoch keinerlei Erläuterungen vorgelegt.

([104]) Insbesondere die Tarifpflichten in Bezug auf: i) Schienengüterverkehr über Entfernungen von mehr als 1 000 km, ii) grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr über den Hafen Trieste Marittima, iii) grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr vom Hafen Triest nach Ungarn und umgekehrt und iv) Schienengüterverkehr zwischen dem Festland und Sardinien sowie die Verpflichtung, für den Güterverkehr zwischen dem Festland und Sardinien eine Fährverbindung und Manövrierdienste für den Güterverkehr zwischen dem Festland und Sardinien/Sizilien durchzuführen.

5.3. **Dritter Vertrag**

(159) In seiner Stellungnahme vom 24. Juni 2014 vertrat Italien die Auffassung, dass die im Rahmen des dritten Vertrags gezahlten Ausgleichszahlungen keine staatliche Beihilfe darstellten, da Trenitalia kein Vorteil gewährt und der Wettbewerb nicht verfälscht worden sei und es keine Auswirkungen auf den Handel gegeben habe. Hilfsweise machte Italien geltend, dass die Beihilfe, selbst wenn der Ausgleich eine Beihilfe darstelle, nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 zur Durchführung von Artikel 93 AEUV mit dem Binnenmarkt vereinbar sei und daher auch in vollem Einklang mit Artikel 93 AEUV stehe.

5.3.1. *Vorteil*

(160) Italien war der Auffassung, dass der dritte Vertrag alle vier Altmark-Voraussetzungen erfülle. In Bezug auf den ersten und zweiten Vertrag machte Italien geltend, dass die Verpflichtungen als echte Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse einzustufen seien und dass diese Verpflichtungen von Anfang an klar definiert, die Ausgleichsparameter im Voraus objektiv und transparent festgelegt worden seien und Trenitalia keine Überkompensation erhalten habe.

5.3.1.1. Vorliegen einer echten DAWI (erste Altmark-Voraussetzung)

(161) Zusätzlich zu den bereits vorgebrachten Argumenten zum ersten Vertrag (siehe Erwägungsgründe 123 bis 126) und zum zweiten Vertrag (siehe Erwägungsgründe 142 bis 144) vertrat Italien die Auffassung, dass der dritte Vertrag erforderlich gewesen sei, um das Marktversagen zu beheben, das Süditalien im Zeitraum 2008–2009 weiterhin betroffen habe.

(162) Nach Angaben Italiens erbrachten private Betreiber in Süditalien keine mit den Diensten von Trenitalia vergleichbaren Schienengüterverkehrsdienste. Das geringe Interesse des Marktes an diesen Verbindungen sei darauf zurückzuführen, dass der Schienengüterverkehr in Süditalien Merkmale (in Form von Nachfrageschwankungen und infrastrukturellen Beschränkungen) aufweise, die auch langfristig keine angemessene Rentabilität des Dienstes gewährleisteten.

(163) Einerseits würden die Infrastruktur und die Landbeschaffenheit in Süditalien den Schienengüterverkehr aufgrund unzureichender Zugmodule, Streckenhänge, unzureichender Spurweite und Fährkosten kostenaufwendig machen. Nach der Öffnung des Schienengüterverkehrs für den Wettbewerb hätten sich die neu in den Markt eintretenden Eisenbahnunternehmen auf den Verkehr in Norditalien konzentriert und die Eisenbahnverbindungen nach Süditalien vernachlässigt, deren Abdeckung eine komplexe industrielle und organisatorische Struktur mit hohen Produktionskosten erfordere. ([105])

(164) Andererseits hätten die besonders ungleich verteilten Industriecluster in Italien zu einem unausgewogenen Verkehr zwischen dem Norden und dem Süden geführt. Erstens habe Norditalien sowohl mengen- als auch wertmäßig eine höhere Nachfrage verzeichnet. ([106]) Zweitens sei die Erbringung von Schienenverkehrsdiensten in Süditalien durch ein erhebliches Handelsungleichgewicht zwischen den ein- und abgehenden Strecken beeinträchtigt gewesen. ([107]) Drittens sei im Güterverkehr in Süditalien der Straßenverkehr bei Weitem vorherrschend gewesen und habe den Schienenverkehr zu einem Preisnehmer für alle Arten von Gütern gemacht, für die der Straßentransport eine Alternative darstellte. ([108]) Insbesondere hätten die Wettbewerber von Trenitalia, vor allem die integrierten Logistikunternehmen, Süditalien in der Regel im Straßenverkehr bedient. ([109])

([105]) Insbesondere würden die Eigenschaften der Strecken nach/von Süditalien teurere Schienenfahrzeuge als im Vollzugverkehr auf normalen Strecken, wie beispielsweise auf grenzüberschreitenden Strecken, erfordern. Die Aufrechterhaltung des erforderlichen Anlagennetzes und die angemessene Abdeckung des Staatsgebiets hätten auch einen höheren Anteil der Fixkosten mit sich gebracht.

([106]) Italien wies darauf hin, dass der Anteil des kombinierten Verkehrs in Süditalien geringer ausfalle als auf nationaler Ebene (34 % gegenüber 39 %) und dass der Anteil der landwirtschaftlichen Erzeugnisse und Lebensmittel (17 % beim Verkehr in den und aus dem Süden, insgesamt 9 % auf nationaler Ebene) erheblich höher sei.

([107]) Insbesondere habe es sich bei dem größten Teil der Güterströme im Schienenverkehr in Italien um Ströme gehandelt, die nur in eine Richtung — von den Produktionszentren in Norditalien zu den Verbrauchszentren in Süditalien — gingen. In umgekehrter Richtung habe es sich meistens um die Rückfahrt leerer Wagen gehandelt (die keine Fracht hätten befördern können, weil es keine Güter gegeben habe oder die Ladung nicht mit den Wagen kompatibel gewesen sei).

([108]) Dies habe zu einer geringeren Bereitschaft zur Bezahlung der Schienenverkehrsdienste und damit zu niedrigeren Marktpreisen für den Schienengüterverkehr im Vergleich zum gesamten innerstaatlichen Verkehr geführt.

([109]) Italien erwähnte den Fall von DB Schenker und NordCargo, die über Terminals in Norditalien verfügen, die den Umstieg von der Schiene auf die Straße ermöglichen (sogenannte „Rail Ports“).

(165) Italien wies darauf hin, dass mit dem dritten Vertrag ein minimales Dienstleistungsnetz und nicht einzelne Verbindungen sichergestellt werden sollten. Der Grund sei gewesen, eine minimale Präsenz eines über Süditalien verteilten Netzes von Linien und Verbindungen mit ihren Start-/Endpunkten sicherzustellen: dies hätte es ermöglicht, unter wirtschaftlich tragfähigen Bedingungen eine Alternative zum vorherrschenden Verkehrsträger Straße beizubehalten. Dies hätte den regionalen Zusammenhalt und das territoriale Gleichgewicht zwischen Nord- und Süditalien gestärkt. Italien vertrat insbesondere die Auffassung, dass mit den im dritten Vertrag festgelegten Verpflichtungen folgende Ziele von öffentlichem Interesse verfolgt worden seien:

— Verkehrspolitik und Sicherheit: die fast vollständige „Verödung" des Schienengüterverkehrs in Süditalien zu verhindern und so in diesen Regionen die Konzentration des Güterverkehrs auf der Straße zu vermeiden und die Zahl der Verkehrsunfälle zu begrenzen ([110]);

— *Umwelt- und Raumpolitik:* eine nachhaltige Alternative zur Straße zu schaffen und eine weitere Zunahme der Umweltverschmutzung und der Überlastung der Straßen zu vermeiden, die in Süditalien bereits übermäßig hoch und mit der touristischen Ausrichtung der meisten betroffenen Gebiete unvereinbar seien;

— *Wirtschaftlicher und sozialer Zusammenhalt:* in den betreffenden italienischen Regionen ein Netz des Schienenverkehrs, einschließlich der entsprechenden Infrastrukturen, zu sichern, das zwar eine minimale Struktur aufweist, aber so homogen wie möglich zur übrigen Halbinsel bleiben sollte.

(166) Um einen Ansatz zu entwickeln, der die Erbringung von Güterverkehrsdiensten mit einer ausreichenden territorialen Abdeckung gewährleisten sollte, sei im dritten Vertrag der Umfang der Verpflichtungen von Trenitalia (im Vergleich zum zweiten Vertrag) neu definiert worden, wobei der Schwerpunkt auf den interregionalen Verbindungen gelegen habe. ([111]) Italien schloss aus, dass eine öffentliche Marktkonsultation durchgeführt werden müsse, um das Bestehen einer gemeinwirtschaftlichen Anforderung nachzuweisen und deren Umfang korrekt festzulegen.

(167) In Bezug auf die Betrauung mit der Dienstleistung machte Italien geltend, dass die wesentlichen Bestandteile des Vertrags (d. h. zu erbringende Dienstleistungen und Vergütung) von Anfang an definiert und geregelt worden seien und dass der Vertrag im Wesentlichen geschlossen worden sei, um bereits bestehende rechtliche und verbindliche Beziehungen und Dienstleistungen zu bescheinigen.

5.3.1.2. Zweitens seien die Parameter, anhand deren der Ausgleich berechnet wurde, zuvor objektiv und transparent aufgestellt worden (zweite Altmark-Voraussetzung).

(168) In Bezug auf den ersten Vertrag (siehe Erwägungsgrund 128) und den zweiten Vertrag (siehe Erwägungsgrund 146) brachte Italien vor, dass vorab absolute Gewissheit darüber bestanden habe, wie der Ausgleich im Rahmen des dritten Vertrags zu bestimmen sei, und dass die anschließende Unterzeichnung des Vertrags lediglich eine Formalisierung dieser Elemente dargestellt habe, die als Bescheinigung fungiere. Zum Beweis führte Italien aus, dass das Verhalten der Parteien stets den Bedingungen des Vertrags entsprochen habe, selbst wenn dieser erst in einem späteren Stadium förmlich unterzeichnet worden sei.

(169) Insbesondere im Hinblick auf den dritten Vertrag machte Italien geltend, dass der rechtliche Rahmen für die betreffenden Dienstleistungen (z. B. Bedingungen für den Betrieb, die Rechnungslegung und Meldung der Dienstleistungen zum Zwecke der Vergütung, der Bestimmung des Umfang und der Berechnung des Ausgleichs) bereits ab Beginn der von den Verträgen abgedeckten Zeiträume festgelegt und anwendbar gewesen sei. Italien zufolge habe vorab absolute Gewissheit darüber bestanden, wie der Ausgleich festgelegt würde, da die Parameter (auf deren Grundlage der Ausgleich berechnet worden sei) im Voraus auf der Grundlage eines finanziellen Geschäftsplans unter Berücksichtigung der erwarteten Kosten und Einnahmen aus der erbrachten Dienstleistung festgelegt worden seien.

([110]) Zur Stützung dieses Arguments verwies Italien auf die Schlussfolgerungen der Untersuchung des Neunten parlamentarischen Ausschusses, wonach „auch für den Schienengüterverkehr ein öffentliches Interesse am Abschluss eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags besteht, um die Nutzung alternativer Verkehrsträger zum Straßenverkehr zu fördern, was offensichtlich positive Auswirkungen auf die Umwelt und die Verkehrssicherheit hat".

([111]) Hauptsächlich Nord-Süd-Verbindungen und Süd-Süd-Verbindungen. Verbindungen innerhalb von Norditalien seien grundsätzlich nicht ausgeschlossen gewesen, solange sie erforderlich gewesen seien, um Dienste nach Süditalien durch die Beförderung von Verkehrsströmen, deren Umfang zu gering war, zu erbringen.

(170) Was den zweiten Vertrag betrifft, so wies Italien in seinen Stellungnahmen vom 5. und 15. Februar 2018 darauf hin, dass die Höhe des Ausgleichs, der Trenitalia für die erbrachten öffentlichen Dienstleistungen zu zahlen war, bereits vor der förmlichen Unterzeichnung des dritten Vertrags durch die Gesetze über den Jahreshaushalt des Staates festgelegt worden sei. ([112])

5.3.1.3. Keine Überkompensation (dritte Altmark-Voraussetzung)

(171) Italien argumentierte, dass der Trenitalia für die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes gewährte Ausgleich ausschließlich darauf abgezielt habe, einen vollständigen Ausgleich der bei der Durchführung des Dienstes entstandenen Kosten zu erreichen, ohne dass es zu einer Überkompensation gekommen sei. In diesem Zusammenhang wies Italien darauf hin, dass der Vertrag im Voraus jegliches Risiko einer Überkompensation ausgeschlossen habe, indem die geforderten Dienstleistungen und die Kriterien für die Ausgleichsleistung, die auf der Grundlage von Zugkilometern pro Jahr berechnet worden seien, festgelegt waren. Tatsächlich sei es nie zu einer Überkompensation von Dienstleistungen gekommen, und es seien erhebliche Margen für Unterkompensation ausgewiesen worden.

(172) Zur Untermauerung der vorstehenden Ausführungen legte Italien die Daten zu den Kosten und Ausgleichszahlungen von Trenitalia für den Zeitraum 2009–2014 und die entsprechenden zertifizierten Berichte vor, die vom MIT selbst geprüft und genehmigt und von einem Wirtschaftsprüfungsunternehmen überprüft worden seien. Italien wies darauf hin, dass Trenitalia über ein wirksames, getrenntes Buchführungssystem verfügt habe, durch das ihre marktbasierten Geschäfte von den Tätigkeiten im Rahmen des dritten Vertrags getrennt worden seien.

(173) In seinen Bemerkungen vom 4. November 2015 und vom 23. Mai 2018 erläuterte Italien die Höhe der an Trenitalia gezahlten Ausgleichsleistungen und die Nettokosten von Trenitalia im Rahmen des dritten Vertrags, wie nachstehend zusammengefasst.

Tabelle 4

Ausgleich der Nettokosten von Trenitalia im Rahmen des dritten Vertrags

(Mio. EUR (ohne MwSt.))

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Vertragsbestimmungen	92,4	106,7	107	106,1	106,1	105,2
Gezahlte Ausgleichsleistung	92,4	106,6	102,5	106,0	103,6	101,0
Nettokosten Trenitalias	200,0	179,6	138,0	131,0	113,7	92,9

5.3.1.4. Höhe des Ausgleichs (vierte Altmark-Voraussetzung)

(174) In Bezug auf den ersten Vertrag (siehe Erwägungsgrund 132) und den zweiten Vertrag (siehe Erwägungsgrund 152) vertrat Italien die Auffassung, dass Trenitalia ein gut geführtes Unternehmen sei, das in der Lage sei, Kostenniveaus nachzuweisen, die denen seiner Wettbewerber entsprächen, und Dienstleistungen zu wirtschaftlichen Bedingungen zu erbringen, die im Wesentlichen denen entsprächen, die sich aus einem wettbewerblichen Verfahren ergäben.

(175) Italien verwies auf die Studie vom 9. Oktober 2012 über den dritten Vertrag, die bei der Beratungsgesellschaft PriceWaterhouseCoopers (im Folgenden „**PWC**“) in Auftrag gegeben und der Kommission vor dem Einleitungsbeschluss vorgelegt wurde (im Folgenden „**PWC-Studie 1**“). In dieser Studie sei der Schluss gezogen worden, dass der Ausgleich auf der Grundlage der Analyse der Kosten von Trenitalia nach den europäischen Benchmarks ermittelt worden sei. Italien argumentierte insbesondere, dass die Schienenfahrzeuge von Trenitalia und die durchschnittlichen Betriebskosten pro Zugkilometer mit den gemeldeten Kosten von anderen europäischen Betreibern ähnlicher Größe, die ähnliche Dienste erbrächten, übereinstimmten.

([112]) Italien verwies auf Artikel 2 Absatz 4 des Gesetzesdekrets Nr. 225 vom 29. Dezember 2010 (umgewandelt in das Gesetz Nr. 10 vom 26. Februar 2011), mit dem das Ministerium für Wirtschaft und Finanzen ermächtigt worden sei, Trenitalia die aus dem Staatshaushalt für die Jahre 2009–2010 zugewiesenen Mittel für die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes für den Eisenbahnsektor bis zum endgültigen Abschluss des neuen Dienstleistungsvertrags zu zahlen.

(176) In der PWC-Studie 1 wurden sechs in der Union tätige Eisenbahnunternehmen ([113]) ermittelt, die nach Meinung von PWC für die Bildung einer Stichprobe von Unternehmen geeignet waren, deren Größe mit der Größe von Trenitalia hinreichend vergleichbar ist. Aus der Studie geht hervor, dass die Verkehrsleistung dieser sechs Unternehmen in den Jahren 2009 und 2010 jährlich mehr als 25 Mio. Zugkilometer und 10 Mrd. Tonnen/km betrug. ([114]) Darüber hinaus wurde in der Studie erläutert, dass diese Unternehmen mit angemessenen Transportmitteln ausgestattet waren. Zur Untermauerung dieser Feststellung wurde in der Studie die Zahl der beförderten Tonnen pro beladenem Wagen geschätzt, um die durchschnittliche Kapazität, die von einem einzelnen Wagen tatsächlich befördert wird, zu schätzen; die Anzahl der jährlichen Beladungen pro Wagen, die die tatsächliche Nutzung des Beförderungsmittels belegt; und die durchschnittliche Entfernung bei der Beförderung einer Tonne Güter (beförderte Tonnen/km), um die Besonderheiten des Eisenbahnnetzes, auf dem die Unternehmen tätig waren, zu ermitteln. ([115]) Der PWC-Studie 1 zufolge entspricht die Zahl der 2009 von Trenitalia beförderten Tonnen pro beladenem Wagen (41 Tonnen in den Jahren 2009 und 2010) dem Median der Unternehmen aus der Stichprobe (42 Tonnen im Jahr 2009 und 44 in 2010), was zeigt, dass Trenitalia angesichts seiner Verkehrsleistung angemessen ausgestattet war, zumal die durchschnittliche Transportstrecke in Italien (307 km im Jahr 2009 und 288 km im Jahr 2010) im Vergleich zum Median der Stichprobe (272 km im Jahr 2009 und 264 km im Jahr 2004) länger war.

(177) In Bezug auf die Schienenfahrzeuge ergab die PWC-Studie 1, dass es nicht möglich ist, Daten über die ausschließlich für den Gütertransport verwendeten Fahrzeuge zu erhalten. Daher berücksichtigte die PWC-Studie 1 die gesamte Flotte, die von den Unternehmen, aus denen sich die Stichprobe zusammensetzte, sowohl für die Personen- als auch für die Güterbeförderung genutzt wurden. Die Autoren der Stichprobe kamen zu dem Schluss, dass die Schienenfahrzeuge von Trenitalia im Vergleich zu den Unternehmen, die die Stichprobe bildeten, angemessen ist: Trenitalia stellte 2009 durchschnittlich 69 000 Zugkilometer bereit (81 000 Zugkilometer im Jahr 2010), während ihre Wettbewerber im Jahr 2009 durchschnittlich 56 000 Zugkilometer und 53 000 Zugkilometer im Jahr 2010 erbrachten. ([116])

(178) Um die Betriebseffizienz von Trenitalia nachzuweisen, wurden in der PWC-Studie 1 die durchschnittlichen Betriebskosten je Zugkilometer der Unternehmen, die die Stichprobe bildeten, mit denen von Trenitalia verglichen. Der Studie zufolge sei diese Kennzahl (Kosten pro Zugkilometer) für die Ermittlung der Effizienz der Eisenbahnunternehmen am relevantesten, da die Messgröße Betriebskosten pro Tonnenkilometer keinen hinreichenden Anhaltspunkt für die Effizienz des Unternehmens lieferten. Laut PWC-Studie 1 könnte die Messgröße Betriebskosten pro Tonnenkilometer durch die besonderen Merkmale der Nachfrage (Unausgewogenheit der Ströme auf einer bestimmten Strecke, Art der beförderten Güter usw.) oder des Schienennetzes (Höchstlänge der Züge, Art der verwendeten Spurweiten usw.) verzerrt werden, was wiederum das Angebot der Eisenbahnunternehmen beeinflussen könnte.

(179) Bei der Analyse wurden die gesamten Betriebskosten von Trenitalia und der in die Stichprobe einbezogenen Unternehmen (abzüglich der Abschreibungskosten und Steuern) berücksichtigt, die sowohl inländische als auch grenzüberschreitende Tätigkeiten sowie Passagier- und Güterverkehrstätigkeiten umfassten. In der PWC-Studie 1 wurden jedoch zwei Unternehmen (die tschechische Ceske Drahy und die polnische Polskie Koleje Państwowe) aus der Stichprobe ausgeschlossen, da die Autoren der Auffassung waren, dass die Durchschnittskosten je Beschäftigten (weniger als 20 000 EUR) bei diesen beiden Unternehmen deutlich niedriger lagen als bei den übrigen teilnehmenden Unternehmen der Stichprobe (50 000 EUR) und als bei Trenitalia.

(180) Die PWC-Studie 1 kam zu folgendem Schluss:

— Die Betriebskosten von Trenitalia pro Zugkilometer lagen zwischen 22,10 EUR und 22,50 EUR pro Zugkilometer, was den von ÖBB, DB und SNCF verzeichneten Kosten entspricht (zwischen 21,80 EUR pro Zugkilometer und 22,60 EUR pro Zugkilometer) ([117]);

([113]) Die in der Studie ermittelte Stichprobe umfasst die Österreichische Bundesbahnen (ÖBB), die Deutsche Bahn AG (DB), die französische SNCF, die tschechische Ceske drahy (CD), die polnische Polskie Koleje Państwowe (PKP) und die Schweizerische Bundesbahnen/Chemins de fers fédéraux suisses/Ferrovie Federali Svizzere (SBB/CFF/FFS).

([114]) Aus der Studie ging hervor, dass andere Unternehmen aus der Union (Lietuvos geležinkeliai (LG) in Litauen, Valtion Rautatiet (VR) in Finnland und Latvijas dzelzceļš (LDz) in Lettland) ein ähnliches jährliches Verkehrsaufkommen erreichten, jedoch weniger Tonnenkilometer transportierten. In jedem Fall hat die Studie ergeben, dass diese Unternehmen in einem wesentlich kleineren Eisenbahnnetz mit einer größeren Spurweite als im italienischen Eisenbahnnetz tätig waren und somit andere Merkmale aufwiesen. Für die Studie wurden diese Unternehmen daher aus der Stichprobe ausgeschlossen.

([115]) Eine durchschnittliche längere Entfernung deutet auf eine große Verteilung der Produktionskapazitäten auf ein Gebiet hin, was zu einem Rückgang des jährlichen Gütertransportvolumens führt.

([116]) Seite 35 der PWC-Studie 1.

([117]) Seite 36 der PWC-Studie 1. Die SBB/CFF/FFS wurde von der Studie ausgeschlossen, da die durchschnittlichen Betriebskosten pro Zugkilometer 30 EUR pro Zugkilometer überstiegen.

— Die durchschnittlichen Gesamteinnahmen von Trenitalia (Einnahmen pro Zugkilometer), die zwischen 14,80 EUR und 15,70 EUR pro Zugkilometer lagen, waren niedriger als die Einnahmen von ÖBB, DB und SNCF (zwischen 23,20 EUR pro Zugkilometer und 18,70 EUR pro Zugkilometer). ([118])

(181) Italien erläuterte die niedrigeren Einnahmen von Trenitalia mit dem Hinweis auf die deutlich andere Marktsituation, in der die Wettbewerber von Trenitalia tätig seien (in Bezug auf den Wettbewerb mit anderen Frachtdiensten und die Art der beförderten Güter). ([119]) Das Land wies darauf hin, dass die Differenz auch auf die nicht homogene durchschnittliche Frachtmenge pro Zug zurückzuführen sei (Infrastrukturengpässe und Ungleichgewichte im Handel zwischen den ein- und ausgehenden Strecken in Süditalien sowie volatile Preise für die beförderten Güterarten).

(182) Italien zufolge hätten sich die folgenden Faktoren auf gesamten Zugkilometer-Kosten für die Erbringung der unter den dritten Vertrag fallenden Dienstleistungen ausgewirkt: i) die Notwendigkeit, über eine übermäßige Anzahl von Schienenfahrzeugen einschließlich Lokomotiven und Wagen zu verfügen; ii) Schwierigkeiten bei der optimalen Nutzung der Humanressourcen und Produktionsmittel aufgrund strenger Geschwindigkeitsbegrenzungen; iii) infrastrukturelle und logistische Sachzwänge. ([120])

(183) Darüber hinaus wies Italien insbesondere in Bezug auf den Verkehr nach/von Sizilien auf Folgendes hin:

— Die Zuglänge sei in Sizilien besonders stark begrenzt; dort dürfe sie 400 m nicht überschreiten, damit die Fähren die Straße von Messina überqueren könnten.

— Für die Querung der Straße von Messina seien spezielle Produktionsstrukturen erforderlich, um die Güterwagen umzuschlagen und auf Fähren zu verladen, die zwischen der Insel und dem italienischen Festland fahren.

— Die geschätzten Kosten für den Fährverkehr von Ufer zu Ufer für jeden Zug (einschließlich Ein- und Ausschiffung) beliefen sich auf etwa 6 000 EUR. Die Kosten stiegen, wenn Gefahrgüter auf die/von der Insel befördert würden, da hierfür eine spezielle Fährfahrt mit höchstens vier Wagen pro Fahrt erforderlich sei.

(184) Auf der Grundlage der PWC-Studie 1 kam Italien zu folgendem Schluss:

— Trenitalia sei im Vergleich zu Unternehmen in der Union ähnlicher Größe angemessen mit Transportmitteln ausgestattet;

— Die Betriebskosten von Trenitalia pro Zugkilometer entsprächen denen der Partner;

— Die Einnahmen von Trenitalia seien aufgrund externer Faktoren (Struktur des Landverkehrsmarkts und preisbeeinflussende Infrastrukturbeschränkungen) deutlich niedriger (um 25 %) als die der vergleichbaren Unternehmen.

([118]) Seite 38 und 39 der PWC-Studie 1.

([119]) In der Studie wird darauf hingewiesen, dass diese Faktoren den Preis und die Einnahmen beeinflussten. Der Marktanteil des Eisenbahnunternehmens habe 2009 in Italien bei 10 % am gesamten Landgüterverkehr gelegen, gegenüber 20 % in der Stichprobe. Die durchschnittlichen Einnahmen je 100 Tonnenkilometer von Trenitalia betrugen 3,60 EUR, der niedrigste Wert der Stichprobe (Medianwert 4,42 EUR).

([120]) Italien erläuterte insbesondere Folgendes:

— Angesichts der begrenzten nutzbaren Gleislänge in Bahnhöfen sei die zulässige Zuglänge geringer als in anderen Mitgliedstaaten zulässig (wobei sie in der Regel zwischen 750 und 550 m liegt).

— Angesichts der höchstzulässigen Achslast für Züge in Süditalien (20 Tonnen pro Achse gegenüber einer nationalen und Unionsnorm von 22,5 Tonnen pro Achse) seien das absolute und spezifische Gewicht der Güter, die mit der Eisenbahn befördert werden könnten, begrenzt.

— Angesichts der strengeren Grenzwerte für das Lademaß als im übrigen Italien und im europäischen Schienennetz seien sehr niedrige Flachwagen erforderlich, und der Transport der größeren Großvolumencontainer sei nicht möglich. Dies verhindere auch die Entwicklung des für den intermodalen Schienen- und Straßenverkehr erforderlichen Systems der „rollenden Landstraße“.

— Angesichts des hohen Anteils nicht elektrifizierter Eisenbahnstrecken müssten die Eisenbahnunternehmen sowohl elektrische Lokomotiven als auch Diesellokomotiven nutzen, was zu Nachteilen bei der Produktion und zu einem unzureichenden Einsatz von Lokomotiven führe.

— Angesichts der Länge der Zugfahrten sei der Durchschnitt der abfahrenden Züge pro Tag niedriger als der auf anderen Verbindungen (Italien gab einen Durchschnitt von zwei abfahrenden Zügen pro Tag nach/von Süditalien an, verglichen mit einem normalen Durchschnitt von 3,5 abfahrenden Zügen). Infolgedessen sei das Produktionsnetz von nicht reisendem Personal für den Bodenbetrieb überdimensioniert und werde nicht ausreichend genutzt.

— Angesichts der hohen Kosten für die Fahrten von Fahrzeugen zu den Werkstätten in Mittel- und Norditalien, in denen die spezifischen Wartungsarbeiten durchgeführt werden müssten, verfüge das Wartungsnetz über intrinsische Größennachteile.

(185) Dieser Unterschied zwischen den Einnahmen von Trenitalia und denen ihrer Wettbewerber sei umso größer als die im Rahmen des dritten Vertrags vergüteten Dienstleistungen auch Verbindungen zwischen Nord- und Süditalien umfassten. Vor diesem Hintergrund vertrat Italien die Auffassung, dass die von der Kommission im Einleitungsbeschluss geäußerten Zweifel auf einem Missverständnis beruhten. Die Kommission verwies angeblich auf höhere Kosten pro Tonnenkilometer auf Verbindungen nach Süditalien und kam zu dem Schluss, dass dies auf die geringere Effizienz von Trenitalia zurückzuführen sein könnte. Nach Ansicht Italiens müsse jedoch im Rahmen der vierten Altmark-Voraussetzung nachgewiesen werden, dass es sich bei dem Empfänger des Ausgleichs um ein gut geführtes Unternehmen handelt, das somit in der Lage sei, Kostenniveaus nachzuweisen, die mit den Kosten der Wettbewerber im Einklang stehen, und Dienstleistungen zu wirtschaftlichen Bedingungen zu erbringen, die im Wesentlichen denen entsprechen, die sich aus einem wettbewerblichen Verfahren ergeben. Dabei seien gerade die durchschnittlichen Betriebskosten je Zugkilometer zu berücksichtigen, die die Einheitskosten des betreffenden Dienstes angemessen widerspiegelten.

(186) Italien macht geltend, dass der Indikator der Kosten pro Tonnenkilometer für die Anwendung der vierten Altmark-Voraussetzung auf den vorliegenden Fall nicht relevant sei. Dieser Indikator habe einen anderen Zweck: Ziel sei es, komparative Benachteiligungsfaktoren zu ermitteln, die strukturelle Auswirkungen auf die Schienengüterverkehrsdienste zwischen Nord- und Süditalien hätten und die gerade die Ursache für das Marktversagen und damit die in Rede stehende öffentliche Intervention seien. Italien macht geltend, dass diese Faktoren nichts mit der Effizienz von Trenitalia zu tun hätten; vielmehr handele es sich um externe Faktoren, die von Trenitalia völlig unabhängig seien, aber die gleichen Auswirkungen auf Trenitalia hätten wie auf jeden anderen Wirtschaftsteilnehmer.

5.3.2. *Verfälschung des Wettbewerbs und Auswirkungen auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten*

(187) Italien bestritt, dass der dritte Vertrag zu Wettbewerbsverzerrungen führe und sich auf den Handel innerhalb der Union ausgewirkt habe.

(188) Erstens brachte Italien vor, dass sich der Wettbewerb auf dem Markt nach der Liberalisierung des Schienengüterverkehrsmarktes auf nationaler und Unionsebene auf die rentabelsten Strecken in Norditalien konzentriert habe und nicht den Verkehr in Süditalien betreffe.

(189) Darüber hinaus machte Italien geltend, dass das von Trenitalia eingeführte System der getrennten Buchführung jede Form des Flusses öffentlicher Mittel zugunsten der übrigen Tätigkeiten des Unternehmens ausschließe. Dies gelte umso mehr, als der Ausgleich nicht ausreiche, um das Betriebsdefizit von Trenitalia im Zusammenhang mit den Verpflichtungen aus dem dritten Vertrag zu decken.

5.3.3. *Rechtmäßigkeit*

(190) Italien vertrat die Auffassung, dass die Befreiung von der vorherigen Anmeldung nach Artikel 17 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 auch für die Ausgleichsleistungen gelte, die Trenitalia im Rahmen des dritten Vertrags erhalten habe, da die fraglichen Verpflichtungen, obwohl sie in einem Vertrag enthalten seien, auf Entscheidungen der Behörden beruhten.

5.3.4. *Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt*

(191) Für den Fall, dass der Schluss gezogen werden sollte, dass die im Rahmen des dritten Vertrags gezahlten Ausgleichszahlungen eine neue, anmeldepflichtige Beihilfe darstellten, machte Italien hilfsweise geltend, dass die Beihilfe nach Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 mit dem Binnenmarkt vereinbar sei, da das durch diesen Vertrag formalisierte Vertragsverhältnis im Jahr 2009 entstanden sei und somit die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 zu diesem Zeitpunkt noch in Kraft gewesen sei.

(192) Hinsichtlich des Datums der Unterzeichnung des dritten Vertrags (3. Dezember 2012) vertrat Italien die Auffassung, dass die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 bis einschließlich 3. Dezember 2012 gegolten habe. In Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, die seit dem 3. Dezember 2009 in Kraft ist, heißt es: „Die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 wird aufgehoben. Sie gilt jedoch während eines Zeitraums von drei Jahren nach Inkrafttreten der vorliegenden Verordnung weiterhin für Güterbeförderungsdienste." Italien vertrat die Auffassung, dass das Enddatum mit dem Ende desselben Tages im Dezember (d. h. dem 3. Dezember) des dritten Jahres nach Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007, d. h. dem 3. Dezember 2012, zusammenfiele. ([121])

([121]) Italien stützte sich auf Artikel 3 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EWG, Euratom) Nr. 1182/71 des Rates vom 3. Juni 1971 zur Festlegung der Regeln für die Fristen, Daten und Termine, wonach eine in Jahren ausgedrückte Frist „mit Ablauf der letzten Stunde des Tages der letzten Woche, des letzten Monats oder des letzten Jahres, der dieselbe Bezeichnung oder dieselbe Zahl wie der Tag des Fristbeginns trägt," endet.

(193) In seiner Stellungnahme vom 24. Juni 2014 wies Italien darauf hin, dass die Tatsache, dass der dritte Vertrag im Rahmen der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 vereinbart und sogar unterzeichnet worden sei, eine wichtige Rolle bei der Beurteilung seiner Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt spiele. Für die Zukunft wies Italien darauf hin, dass das MIT die Maßnahmen zur Unterstützung des Schienengüterverkehrs und seiner Nutzer genau festlegen wolle.

(194) Wie im Fall des ersten Vertrags (siehe Erwägungsgrund 138) und des zweiten Vertrags (siehe Erwägungsgrund 157) argumentierte Italien, dass der dritte Vertrag alle in Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 festgelegten Elemente enthalte und die Trenitalia durch die Erbringung der vertraglich vorgesehenen Leistungen entstandenen Kosten nur teilweise gedeckt habe.

(195) Schließlich wiederholte Italien das bereits in Bezug auf den ersten Vertrag (siehe Erwägungsgrund 139) und den zweiten Vertrag (siehe Erwägungsgrund 158) entwickelte Argument, dass der dritte Vertrag auch nach der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 bzw. nach Artikel 93 AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden könne. Italien hat hierzu jedoch keinerlei Erläuterungen vorgelegt.

5.4. **Wirtschaftliche Kontinuität**

(196) Mit Wirkung vom 1. Januar 2017 wurde Mercitalia Rail neuer Eigentümer der Güterverkehrssparte von Trenitalia.

(197) In ihrem Schreiben vom 11. April 2023 zur wirtschaftlichen Kontinuität zwischen Trenitalia und Mercitalia Rail erklärten die italienischen Behörden, dass Mercitalia Rail nach italienischem Recht die Rechtsnachfolgerin von Trenitalia auf dem Schienengüterverkehrsmarkt sei, und zwar als neue Eigentümerin des Frachtgeschäfts von Trenitalia.

(198) Die italienischen Behörden erklärten jedoch, dass eine solche Rechtsnachfolge keine Übertragung von Rückzahlungsverpflichtungen auf Mercitalia Rail mit sich bringe, die sich aus der Feststellung ergeben könnten, dass Trenitalia vor der Ausgliederung eine rechtswidrige und mit dem Binnenmarkt unvereinbare Beihilfe für die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten gewährt worden sei. Ihrer Auffassung nach verbleibe diese Verpflichtung bei Trenitalia, da sie der Frachtabteilung von Trenitalia nicht zuzurechnen sei ([122]). Diesbezüglich wiesen die italienischen Behörden in ihrer Antwort vom 11. April 2023 auf Folgendes hin: i) wenn Trenitalia die Absicht gehabt hätte, diese Verpflichtungen auf Mercitalia Rail zu übertragen, hätte sie dies im Ausgliederungsvertrag ausdrücklich erwähnt; ii) zum Zeitpunkt der Ausgliederung war der dritte Vertrag bereits ausgelaufen, und iii) die Ausgliederung war nur als Unternehmensumstrukturierung innerhalb der FS-Gruppe gedacht.

6. **STELLUNGNAHMEN DER BETEILIGTEN**

6.1. **Gemeinschaft Europäischer Bahnen**

(199) Die Gemeinschaft der europäischen Bahnen (im Folgenden „**CER**“) vertritt 75 Eisenbahnunternehmen (darunter die FS-Gruppe) und Infrastrukturunternehmen aus der Union, den Bewerberländern, den Ländern des westlichen Balkans, Norwegen und der Schweiz.

(200) In ihrer Stellungnahme vom 18. Juni 2014 vertrat die CER die Auffassung, dass gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 die Auferlegung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes und/oder der Abschluss von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen für die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten gerechtfertigt sein könnten, um eine nachhaltige Wirtschaft, regionalen Zusammenhalt und ein territoriales Gleichgewicht voranzubringen und gleichzeitig die Verlagerung des Güterverkehrs von der Straße auf die Schiene zu fördern.

(201) Sie wies darauf hin, dass die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69, die bis zum 3. Dezember 2012 für Güterverkehrsdienste gegolten habe, den Mitgliedstaaten die Möglichkeit gegeben habe, den Schienengüterverkehr zu finanzieren und zu fördern. Sie kam zu dem Schluss, dass eine Dienstleistung als Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse einzustufen sei, wenn die Gefahr bestehe, dass konkurrierende Dienstleistungen einen wesentlichen Teil der Bedürfnisse der Bürger und Verbraucher nicht deckten.

([122]) Nach Artikel 2 des Ausgliederungsvertrags blieben alle Verpflichtungen und Verbindlichkeiten, die sich auf Tatsachen oder Umstände beziehen, die vor der Ausgliederung entstanden sind und nicht der übertragenen Sparte zuzurechnen waren, bei Trenitalia.

6.2. **FerCargo**

(202) FerCargo vertritt 17 Eisenbahnunternehmen ([123]) (öffentliche und private Unternehmen), die in Italien Schienengüterverkehrsdienste anbieten.

(203) 203. In ihrer Stellungnahme vom 8. Juli 2014 machte FerCargo geltend, dass der Ausgleich, den Italien Trenitalia gewährt habe, die Stellung von Trenitalia auf dem Schienengüterverkehrsmarkt in Süditalien zum Nachteil der anderen Schienengüterverkehrsunternehmen, die Schienengüterverkehrsdienste auf diesem Markt erbringen könnten, verbessert habe.

(204) FerCargo nahm zum ersten Vertrag nicht Stellung. In Bezug auf den zweiten und den dritten Vertrag vertrat FerCargo die Auffassung, dass der Ausgleich eine staatliche Beihilfe zugunsten von Trenitalia darstelle, da die vier Altmark-Voraussetzungen nicht erfüllt seien und die öffentlichen Dienstleistungsaufträge den Wettbewerb verfälschten und sich auf den Handel auswirkten. Sie wies darauf hin, dass die meisten auf dem italienischen Markt tätigen Unternehmen internationalen Konzernen angehörten, z. B. NordCargo (Deutsche Bahn), Schweizerische Bundesbahnen Cargo Italia (Schweizerische Bundesbahnen Cargo International), Rail Cargo Italia (Rail Cargo Austria) oder über Mitgliedstaaten hinweg tätig seien (z. B. Rail Traction Company).

(205) Darüber hinaus stellte FerCargo die Vereinbarkeit der staatlichen Beihilfe mit dem Binnenmarkt in Frage.

(206) Zum einen hatte FerCargo keine Kenntnis von einer öffentlichen Konsultation, die von den italienischen Behörden durchgeführt worden wäre, um die Notwendigkeit von Schienengüterverkehrsdiensten zu ermitteln, die denselben Umfang und die gleichen Merkmale aufwiesen wie die Trenitalia übertragenen Dienstleistungen. FerCargo beschwerte sich darüber, dass die italienischen Behörden die wachsende Zahl von Betreibern, die ab 2006 als Alternative zum etablierten Betreiber eine Tätigkeit in Süditalien aufgenommen hätten, nicht berücksichtigt habe. FerCargo brachte vor, dass ihre Mitglieder Dienstleistungen hätten gewährleisten können, die mit denen von Trenitalia in Bezug auf Kontinuität, Regelmäßigkeit und Häufigkeit, Kapazität und Entgelte vergleichbar seien, sodass die öffentlichen Dienstleistungsaufträge unnötig seien. Sie wies darauf hin, dass vor Abschluss des dritten Vertrags neben Trenitalia bereits zwei Unternehmen auf den Verbindungen Kampanien/Norditalien ([124]) und Abruzzen/Norditalien ([125]) tätig gewesen seien und es fünf Unternehmen gegeben habe, die aufgrund der erforderlichen Zertifizierung den Betrieb auf den Verbindungen Kampanien/Kalabrien ([126]), Molise/Apulien ([127]), Apulien/Basilikata ([128]), Kampanien/Apulien ([129]), Basilikata/Kalabrien ([130]) sowie innerhalb von Kampanien ([131]), Kalabrien ([132]) und Apulien ([133]) hätten aufnehmen können.

([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]) 2008 bediente Rail Traction Company eine Strecke auf der Verbindung Kampanien–Norditalien.

([125]) Zwischen 2009 und 2011 bediente NordCargo zwei Strecken auf der Verbindung Abruzzen–Norditalien.

([126]) Zur Verbindung Kampanien/Kalabrien: Die Rail Traction Company hätte ab 2008 eine Strecke bedienen können; die Compagnia Ferroviaria Italiana hätte ab 2009 eine Strecke bedienen können; GTS Rail hätte ab 2009 eine Strecke bedienen können (die Kommission stellt jedoch fest, dass diese letzte Information in der Sicherheitsbescheinigung von GTS Rail für 2009 unter www.ansf.it, zuletzt abgerufen am 15.11.2023, nicht bestätigt wurde).

([127]) Auf der Verbindung Molise/Apulien: Linea hätte ab 2009 eine Strecke bedienen können, GTS Rail hätte ab 2009 zwei Strecken bedienen können, NordCargo hätte ab 2009 eine Strecke bedienen können.

([128]) Auf der Verbindung Apulien/Basilikata hätte Linea ab 2009 eine Strecke bedienen können.

([129]) Auf der Verbindung Kampanien/Apulien: die Compagnia Ferroviaria Italiana hätte ab 2009 eine Strecke bedienen können; GTS Rail hätte ab 2009 eine Strecke bedienen können (die Kommission stellt jedoch fest, dass diese letzte Information in der Sicherheitsbescheinigung von GTS Rail für 2009 unter www.ansf.it, zuletzt abgerufen am 15.11.2023, nicht bestätigt wurde).

([130]) Auf der Verbindung Basilikata-Kalabrien hätte GTS Rail ab 2009 zwei Strecken bedienen können.

([131]) Auf der Verbindung Kampanien/Kampanien: Die Rail Traction Company hätte ab 2008 sechs Strecken bedienen können; Die Compagnia Ferroviaria Italiana hätte ab 2009 zehn Strecken bedienen können; Die GTS hätte ab 2009 zwei Strecken bedienen können; NordCargo hätte ab 2009 vier Strecken bedienen können.

([132]) Auf der Verbindung Kalabrien/Kalabrien hätte die GTS Rail ab 2009 fünf Strecken bedienen können.

([133]) Auf der Verbindung Apulien/Apulien: Linea hätte ab 2009 drei Strecken bedienen können; GTS Rail hätte ab 2009 zehn Strecken bedienen können; NordCargo hätte ab 2009 zwei Strecken bedienen können.

(207) Zweitens brachte sie vor, dass die Trenitalia auferlegten Verpflichtungen mit den Zielen der öffentlichen Dienstleistungsaufträge (d. h. dem regionalen Zusammenhalt und dem Gleichgewicht zwischen Nord- und Süditalien) „nicht vereinbar" seien. In diesem Zusammenhang vertrat sie die Auffassung, dass die im zweiten Vertrag vorgesehenen Tarifpflichten für grenzüberschreitende Strecken die Expansion von Trenitalia auf den Märkten anderer Mitgliedstaaten finanziert hätten. Darüber hinaus beanstandete sie die Art und Weise, wie Italien die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des dritten Vertrags festgelegt habe, und die Tatsache, dass im dritten Vertrag nicht die von Trenitalia zu bedienenden Strecken, sondern nur die Start- und Zielregionen festgelegt seien. Sie erinnerte daran, dass der italienische Interministerielle Ausschuss für Wirtschaftsplanung (im Folgenden „CIPE") am 21. Dezember 2012 eine positive Stellungnahme zum dritten Vertrag abgegeben habe, vorbehaltlich der Klärung des Umfangs der öffentlichen Dienstleistung, der ausgeglichenen Kosten und der Höhe der Trenitalia gewährten Vergütung. Außerdem habe die italienische Wettbewerbsbehörde am 1. Juni 2009 angesichts des Bestehens eines Wettbewerbs im Hinblick auf den Verkehrsträger Schiene und des intermodalen Wettbewerbs durch den See- und Straßenverkehr eine klarere Definition der Trenitalia übertragenen öffentlichen Dienstleistungen gefordert.

(208) Drittens machte FerCargo geltend, dass Trenitalia während des überwiegenden Teils des vom zweiten und vom dritten Vertrag erfassten Zeitraums ohne Betrauungsakt und ohne eine klare Definition der Ausgleichsparameter tätig gewesen sei. Sie bestritt, dass sich Trenitalia bis zur Unterzeichnung des dritten Vertrags auf die im zweiten Vertrag enthaltene Kontinuitätsklausel habe berufen können, da die beiden öffentlichen Dienstleistungsaufträge unterschiedliche Verpflichtungen und Ausgleichsmethoden abdeckten.

(209) Viertens schließe FerCargo eine mögliche Überkompensation nicht aus, da im zweiten und im dritten Vertrag nicht erwähnt werde, dass der Ausgleich auf der Grundlage der Kosten eines effizienten Unternehmens berechnet werden müsse. Um zu prüfen, ob die Kosten von Trenitalia mit den Kosten eines effizient geführten Unternehmens übereinstimmten, hätte die Benchmark aus dem vorhandenen Wettbewerb und nicht aus Eisenbahnunternehmen, die auf ausländischen Märkten tätig sind, bestehen müssen. Insbesondere im Hinblick auf den dritten Vertrag argumentierte FerCargo, dass der einzige qualitative Parameter zur Bewertung der Dienstleistung Pünktlichkeit und nicht ein effizientes Kostenmanagement der Dienstleistung sei. Darüber hinaus seien bei der Höhe des Ausgleichs die niedrigeren Energiesteuern, die Trenitalia auf den von den Zügen verbrauchten Strom entrichtet habe, nicht berücksichtigt worden. ([134])

(210) Schließlich behauptete FerCargo, Trenitalia habe keine getrennten Bücher geführt und habe die im Rahmen der öffentlichen Dienstleistungsaufträge erzielten Margen genutzt, um eine aggressive Preispolitik für seine kommerziellen Tätigkeiten zu finanzieren und die Marktpräsenz von Trenitalia zu erhöhen. FerCargo zufolge sind die von Trenitalia angegebenen Einheitskosten im Vergleich zu den von der Kommission in ihrem Beschluss über die italienische Ferrobonus-Regelung (SA.32603) ([135]) erfassten Daten und den von den Wettbewerbern von Trenitalia verzeichneten Kosten ([136]) exorbitant ([137]). FerCargo brachte vor, dass die italienische Wettbewerbsbehörde bereits am 1. Juni 2009 darauf hingewiesen habe, dass Ausgleichszahlungen, die im Rahmen eines nicht im Wege eines transparenten wettbewerblichen Ausschreibungsverfahrens gewährten öffentlichen Dienstleistungsauftrag geleistet würden, die Frage einer möglichen Quersubventionierung zwischen marktbestimmten und öffentlichen Dienstleistungen aufwerfe, wenn auch nur teilweise Überschneidungen zwischen den beiden Arten von Dienstleistungen bestünden.

(211) FerCargo kam zu dem Schluss, dass die staatliche Beihilfe mit dem Binnenmarkt unvereinbar sei, da ihrer Ansicht nach weder Artikel 93 AEUV noch die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 eingehalten worden seien.

6.3. **Die FS-Gruppe**

(212) In ihrer Stellungnahme vom 23. Juli 2014 argumentierte die FS-Gruppe, dass der dritte Vertrag nicht als staatliche Beihilfe einzustufen sei, da er die Altmark-Voraussetzungen erfülle. In diesem Zusammenhang legte sie eine zusätzliche Studie vom Juli 2014 ([138]) vor (zur Ergänzung der von den italienischen Behörden vorgelegten PWC-Studie 1), mit der die Einhaltung der ersten und vierten Altmark-Voraussetzung nachgewiesen werden sollte.

([134]) FerCargo verwies auf das italienische Dekret Nr. 730 vom 22. Mai 1963 und das Gesetzesdekret Nr. 91 vom 14. Juni 2014.

([135]) Beschluss vom 16. Dezember 2011 (ABl. C/88/2012). In diesem Beschluss wurden die durchschnittlichen Kosten für den Schienengüterverkehr in Italien auf 10 EUR pro Zugkilometer geschätzt (siehe Erwägungsgrund 39 des Beschlusses).

([136]) FerCargo verweist auf die Kosten von zwei ihrer Mitglieder (Rail Traction Company und NordCargo). Bei der Rail Traction Company entstehen Kosten zwischen 9,50 EUR pro Zugkilometer für Dienste auf der Verbindung Kampanien/Norditalien und 9,27 EUR pro Zugkilometer für die Verbindung Kampanien/Kalabrien. Bei NordCargo entstehen Kosten in Höhe von 11,70 EUR pro Zugkilometer für Langstreckenzüge einschließlich der Kosten für Schienenfahrzeuge, die Trenitalia nach Angaben von FerCargo bereits vollständig hätte gedeckt haben müsste.

([137]) 24 EUR pro Zugkilometer im Jahr 2009, 26,10 EUR pro Zugkilometer im Jahr 2010, 24 EUR pro Zugkilometer im Jahr 2011.

([138]) PWC-Studie vom Juli 2014 — „Contratto di servizio Trenitalia Cargo, Supporto per la risposta alla decisione CE, 27. März 2014".

(213) In Bezug auf das Fehlen eines offensichtlichen Fehlers bei der Definition des Geltungsbereichs des dritten Vertrags vertrat die FS-Gruppe die Auffassung, dass der Schienengüterverkehr nach/von Süditalien durch ein Marktversagen beeinträchtigt sei.

(214) In diesem Zusammenhang wies die FS-Gruppe darauf hin, dass die Wettbewerber von Trenitalia keine stabile und weitverbreitete Marktpräsenz aufgewiesen hätten und dass ihr Marktanteil im Zeitraum 2007–2008 selbst bei den rentabelsten interregionalen Verbindungen, wie die Verbindungen von/nach Kampanien und Apulien, unter 3 % gelegen habe. Bei diesen Verbindungen hätten die Wettbewerber von Trenitalia jedoch überwiegend den kombinierten Verkehr angeboten (somit würden einige Güter, die nur über den konventionellen Verkehr befördert werden könnten, wie Stahl und Chemikalien, nicht von Wettbewerbern befördert) und hauptsächlich in eine Richtung (Süd-Nord im Falle Apuliens und Nord-Süd im Falle Kampaniens). Darüber hinaus hätten Wettbewerber damals in Süditalien im Vergleich zu den unter den dritten Vertrag fallenden Bahnhöfen nur eine begrenzte Anzahl von Bahnhöfen und interregionalen Verbindungen bedient.

(215) Nach Ansicht der FS-Gruppe sei das geringe Interesse der Wettbewerber an Süditalien darauf zurückzuführen, dass der konventionelle Schienengüterverkehr in diesen Regionen durch eine schwankende Nachfrage (die Leerwagen und niedrige Frequenzen verursacht habe) gekennzeichnet sei. Darüber hinaus habe die Erbringung der Dienstleistung angesichts der unterschiedlichen Güterverkehrsarten (Stahl, Chemikalien, Automobile, sonstige Güter) eine große Anzahl von Wagen erfordert. Die FS-Gruppe erläuterte, dass der Vertrag 26–28 % des gesamten Schienengüterverkehrs in Italien nach Zugkilometern, aber nur 6–7 % in Bezug auf die Tonnage ausgemacht habe (da der vom Vertrag abgedeckte Güterverkehr tendenziell über größere Entfernungen als der durchschnittliche italienische Güterverkehr verkehrt habe und der Auslastungsfaktor der Züge auf den betreffenden Strecken niedriger gewesen sei). Die Tatsache, dass die unter den dritten Vertrag fallenden interregionalen Verbindungen ähnliche Merkmale aufgewiesen hätten, rechtfertige vollumfänglich die Entscheidung der italienischen Behörden, die Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse in Bezug auf interregionale Verbindungen als Netz von Eisenbahnverbindungen (und nicht als Punkt-zu-Punkt-Verbindungen) zu definieren. ([139])

(216) Die FS-Gruppe wies darauf hin, dass sie ohne den dritten Vertrag die Erbringung des Schienengüterverkehrs in Süditalien eingestellt hätte. Der Großteil des Güterverkehrs hätte sich dann von der Schiene auf die Straße verlagert. Als Beispiel verwies die FS-Gruppe auf den Fall Sardiniens, wo der Schienengüterverkehr von Trenitalia zwischen 2008 und 2009 drastisch zurückgegangen sei ([140]), d. h. nachdem Italien beschlossen habe, die Region Sardinien nach Ablauf des zweiten Vertrags am 31. Dezember 2008 nicht in den Anwendungsbereich des dritten Vertrags einzubeziehen. Kein anderes Eisenbahnunternehmen habe zu diesem Zeitpunkt Sardinien bedient oder sei nach dem Ausscheiden von Trenitalia in diesen Markt eingetreten.

(217) In Bezug auf die vierte Altmark-Voraussetzung unterstützte die FS-Gruppe die Auffassung Italiens, dass die Kosten von Trenitalia pro Zugkilometer denen anderer auf Unionsebene tätiger Unternehmen (ÖBB, DB, SNCF) entsprächen, wie aus der PWC-Studie 1 hervorgehe (siehe Erwägungsgrund 175), und damit mit den Kosten eines durchschnittlichen gut geführten Unternehmens. Sie vertrat die Auffassung, dass die Kosten-Nutzen-Analyse auf der Ebene des die Dienstleistung erbringenden Unternehmens (und nicht auf der Ebene des öffentlichen Dienstleistungsauftrags) durchgeführt werden müsse. Für die Anwendung der vierten Altmark-Voraussetzung schloss sie jegliche Relevanz für die Daten über die Einnahmen aus (da sich die vierte Altmark-Voraussetzung nur auf die „Kosten" eines gut geführten Unternehmens beziehe) und stellte in jedem Fall klar, dass die Nachfrage im Schienengüterverkehr durch eine hohe Volatilität gekennzeichnet sei, die die Einnahmen äußerst unvorhersehbar machten.

([139]) Die FS-Gruppe verwies auf den Beschluss der Kommission vom 24. Februar 2010 betreffend Danske Statsbaner (SA.21143), in dem die Kommission darauf hinwies, dass „das geltende Recht die Möglichkeit, gemeinwirtschaftliche Verpflichtungen für eine Reihe von Strecken zu übertragen, um ein kohärentes Verkehrssystem zu schaffen, das eine gewisse Kontinuität der Verkehrsdienste ermöglicht, in keiner Weise einschränkt. Für die Rentabilität der einzelnen betroffenen Strecken werden keine Kriterien aufgestellt". Und sie kam zu dem Schluss, „dass Dänemark keinen offenkundigen Ermessensfehler begeht, wenn es eine oder mehrere rentable Strecken in einen öffentlichen Verkehrsdienstleistungsvertrag aufnimmt, sofern diese Strecken Teil eines kohärenten Verkehrssystems sind", da „[i]n Ermangelung konkreter gegenteiliger Vorschriften ... es dem Mitgliedstaat überlassen [bleibt], in welchem Umfang er einem Unternehmen für den Aufbau eines ausreichenden Verkehrssystems gemeinwirtschaftliche Aufgaben überträgt.", vgl. Erwägungsgrund 166 des Beschlusses der Kommission vom 24. Februar 2010 über die öffentlichen Verkehrsdienstleistungsverträge zwischen dem dänischen Verkehrsministerium und Danske Statsbaner (staatliche Beihilfe C 41/08 [ex NN 35/08]).

([140]) Das Angebot von Trenitalia ging von 400 000 bis 500 000 Zugkilometern pro Jahr auf etwa 22 000 Zugkilometer im Jahr 2009 zurück und reduzierte sich auch in den Folgejahren weiter (etwa 5 000 Zugkilometer im Jahr 2010 und 3 000 Zugkilometer im Jahr 2011), bis es 2012 vollständig eingestellt wurde.

7. STELLUNGNAHME ITALIENS ZU DEN BEMERKUNGEN VON FERCARGO

(218) In seinen Stellungnahmen vom 20. November 2014, 4. November 2015, 5.–15. Februar 2018, 23. Mai 2018 sowie 18./19. Februar 2019 brachte Italien in Beantwortung der Stellungnahme von FerCargo weitere Argumente vor. Diese Argumente konzentrierten sich hauptsächlich auf das Vorliegen einer Beihilfe im Rahmen des zweiten und des dritten Vertrags.

7.1. **Der zweite Vertrag**

7.1.1. *Vorteil*

(219) In seiner Stellungnahme vom 20. November 2014 wiederholte Italien hauptsächlich die in den Erwägungsgründen 141 bis 152 dargelegten Argumente, um die Behauptungen von FerCargo zu widerlegen, dass die an Trenitalia gezahlten Ausgleichszahlungen Trenitalia einen Vorteil verschafften.

(220) Italien argumentierte insbesondere, dass die Definition der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des zweiten Vertrags kohärent und angemessen sei, um den regionalen Zusammenhalt und das wirtschaftliche Gleichgewicht des italienischen Hoheitsgebiets zu gewährleisten (d. h. um ein Ungleichgewicht zwischen den Produktions- und Wirtschaftskreisläufen zwischen Nord- und Süditalien zu vermeiden). Darüber hinaus vertrat es die Auffassung, dass die von Trenitalia im Zeitraum 2004–2006 erbrachten Dienstleistungen alle zuvor mit den italienischen Behörden vereinbart worden seien. Für den Zeitraum 2007–2008 verwies Italien auf Artikel 12 des zweiten Vertrags (die Kontinuitätsklausel), wonach Trenitalia die unter den zweiten Vertrag fallenden Dienstleistungen bis zur weiteren Mitteilung des Ministers für Verkehr und Infrastruktur weiterhin erbrachte.

(221) Italien wies darauf hin, dass Trenitalia der einzige Eisenbahnbetreiber gewesen sei, der in der Lage gewesen sei, die Dienstleistung mit einer angemessenen geografischen Verteilung und Reichweite zu erbringen. Zur Untermauerung des Vorbringens legte es eine bei PWC in Auftrag gegebene Studie vom 22. Oktober 2014 (im Folgenden „**PWC-Studie 2**“) vor. In dieser Studie zum dritten Vertrag sei auch eine Bewertung des Angebots der Wettbewerber von Trenitalia im Zeitraum 2006-2008 vorgenommen worden, weil FerCargo behauptet habe, die italienischen Behörden hätten die wachsende Zahl von Betreibern, die 2006 ihre Tätigkeit in Süditalien aufgenommen hätten (siehe Erwägungsgrund 206), nicht berücksichtigt. Die Studie habe gezeigt, dass die Wettbewerber von Trenitalia bis 2007 unabhängig von der Liberalisierung des Schienengüterverkehrs auf nationaler Ebene keine Dienstleistungen von und nach Süditalien erbracht hätten. ([141]) Noch im Jahr 2008 sei die Präsenz der Wettbewerber in Süditalien nahezu vernachlässigbar und auf Sardinien und Sizilien gar nicht vorhanden gewesen. ([142])

(222) Auf die Behauptung von FerCargo, der im Rahmen des zweiten Vertrags gezahlte Ausgleich habe es Trenitalia ermöglicht, mit Verlust zu arbeiten, um seine Wettbewerber auszuschalten (Erwägungsgrund 210), wies Italien darauf hin, dass Trenitalia seine Tarife nicht habe frei festlegen können, sondern den von Italien auferlegten tariflichen Verpflichtungen unterlegen habe. ([143]) Darüber hinaus habe sich Trenitalia in der Rolle eines „Preisbrechers“ befunden, da die Preise für den Schienengüterverkehr hauptsächlich von den Straßentransporttarifen bestimmt worden seien. Was die von FerCargo behauptete Unmöglichkeit betrifft, das Angebot von Trenitalia zu replizieren, so hielt Italien es für unwahrscheinlich, dass die Wettbewerber das Angebot von Trenitalia nicht hätten reproduzieren können, da die italienischen Güterverkehrsunternehmen weniger als die Hälfte der Kosten von Trenitalia angegeben hätten. ([144])

([141]) Obwohl einige Unternehmen — Rail Traction Company und NordCargo — im Jahr 2006 zumindest für Kampanien die Sicherheitsbescheinigung beantragten.

([142]) Andere Eisenbahnunternehmen als Trenitalia bedienten ab 2008 lediglich eine Verbindung zwischen den beiden Industriestandorten Nola (in Kampanien) und Fossacesia (Abruzzen).

([143]) In Anhang 1 des dritten Vertrags hieß es, dass Trenitalia verpflichtet gewesen sei, die Dienstleistung in allen Fällen zu erbringen, es sei denn, es habe ein Unterschied zwischen den Kosten und Einnahmen pro Zugkilometer von mehr als 19 EUR pro Zugkilometer bestanden und sofern dieser Unterschied mehr als 73 % der Gesamtkosten betragen hätte. Mit diesen Beschränkungen seien Mindesttarife festgelegt worden, unter denen Trenitalia die Erbringung der Dienstleistung hätte verweigern können. Oberhalb dieser Schwellenwerte war Trenitalia verpflichtet, die Dienstleistungen in dem im dritten Vertrag festgelegten Qualitätsniveau für Dritte zu erbringen.

([144]) In der PWC-Studie 2 wurde hervorgehoben, dass die durchschnittlichen Kosten, die Trenitalia für die Erbringung von Dienstleistungen im Rahmen des dritten Vertrags zu tragen gehabt hätte, im Zeitraum 2009–2010 etwa 22 EUR pro Zugkilometer betragen hätten, während sich die durchschnittlichen Kosten für andere Eisenbahnunternehmen im Schienengüterverkehr in Italien (insbesondere Betreiber mit einer wesentlich geringeren Größe als Trenitalia) auf etwa 10 EUR pro Zugkilometer belaufen hätten. Auf dieser Grundlage vertrat Italien die Auffassung, dass die Wettbewerber von Trenitalia in der Lage gewesen seien, Preise am Markt anzubieten, die denen von Trenitalia entsprochen oder darunter gelegen hätten.

(223) Auf die Behauptung von FerCargo im Hinblick auf eine mögliche Überkompensation (Erwägungsgrund 209) machte Italien geltend, dass die im Rahmen des zweiten Vertrags angefallenen Kosten nicht auf der Grundlage des ersten Vertrags, sondern unter Bezugnahme auf die von Trenitalia im Jahr 2004 — dem ersten Jahr der Anwendung des zweiten Vertrags — getragenen Kosten geschätzt worden seien. Bei der Berechnung des Ausgleichs habe sich das MIT auf zertifizierte, vom MIT selbst geprüfte und genehmigte Berichte und nicht auf bloße Schätzungen verlassen.

(224) In Bezug auf das Vorbringen von FerCargo, dass bei der Ausgleichszahlung die von Trenitalia auf den von Zügen verbrauchten Strom entrichteten niedrigeren Energiesteuern nicht berücksichtigt worden seien (Erwägungsgrund 209), stellte Italien in seiner Stellungnahme vom 5.-15. Februar 2018 klar, dass diese Steuerermäßigung alle in Italien tätigen Eisenbahnunternehmen betreffe.

7.1.2. *Verfälschung des Wettbewerbs und Auswirkungen auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten*

(225) Italien hielt es für irrelevant, dass die Mitglieder von FerCargo von führenden europäischen Eisenbahnunternehmen, die über die Alpen führende und grenzüberschreitende Strecken betreiben, kontrolliert würden oder mit ihnen verbunden seien. Dieser Umstand habe keineswegs bewiesen, dass der Ausgleich die von diesen Eisenbahnunternehmen erbrachten Dienstleistungen hätte beeinträchtigen können; diese Unternehmen hätten vielmehr einen Anstieg des Verkehrsaufkommens und eine Ausweitung auf internationalen Strecken verzeichnet. ([145])

7.2. **Dritter Vertrag**

(226) Italien brachte erneut vor, dass weder Wettbewerbsverzerrungen noch Auswirkungen auf den Handel innerhalb der Union vorgelegen hätten und Trenitalia kein Vorteil gewährt worden sei. In Bezug auf den ersten Aspekt wiederholte Italien hauptsächlich die in den Erwägungsgründen 187 bis 189 und 225 dargelegten Argumente. In Bezug auf den Vorteil antwortete Italien ausführlich auf die Behauptungen von FerCargo, dass i) keine echte Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse vorliege, ii) die Betrauung fehle und iii) eine mögliche Überkompensation vorliege.

7.2.1. *Vorliegen einer echten DAWI*

(227) In seiner Stellungnahme vom 24. Juni 2014 erläuterte Italien die Gründe, aus denen es den Umfang der öffentlichen Dienstleistung in Bezug auf interregionale Verbindungen und nicht in Bezug auf einzelne Strecken definiert hatte (Erwägungsgrund 165).

(228) In seiner Stellungnahme vom 20. November 2014 machte Italien in Beantwortung der Behauptung von FerCargo, es gebe mehrere Eisenbahnunternehmen, die die unter die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes fallenden Strecken bedienten (Erwägungsgrund 206), geltend, dass der dritte Vertrag erforderlich gewesen sei, um ein Marktversagen auszugleichen.

(229) Italien wies allgemein darauf hin, dass die Wettbewerber von Trenitalia ihre Dienste auf rentablen Strecken in Norditalien und über die Alpenpässe (z. B. Brenner, Chiasso und Tarvis) anbieten würden. ([146]) Italien zufolge hätten die Verwaltungen der süditalienischen Regionen mehrfach die Notwendigkeit von Schienengüterverkehrsdiensten in ihren Regionen betont. ([147])

(230) Im Hinblick auf die Marktlage im Jahr 2008 (als der Geltungsbereich des dritten Vertrags von den Parteien festgelegt wurde) argumentierte Italien, dass das Marktangebot für den Schienengüterverkehr nicht nur unzureichend, sondern auch unangemessen gewesen sei.

([145]) Italien zufolge sei der Marktanteil der mit Trenitalia konkurrierenden Bahn auf den rentabelsten Strecken, sowohl grenzüberschreitend als auch in den Gebieten Norditaliens, die den Gebirgspässen am nächsten liegen, im Zeitraum 2009-2013 von 25 % auf 42 % gestiegen.

([146]) Italien wies beispielsweise darauf hin, dass DB Schenker (das 2009 die Kontrolle über NordCargo übernahm) nur in Norditalien präsent sei. In diesem Zusammenhang verwies Italien auch auf die Entscheidung der italienischen Wettbewerbs- und Marktbehörde vom Dezember 2008 über den Zusammenschluss Deutsche Bahn/NordCargo, in der es heißt, dass „der Betrieb Verbindungen zwischen Norditalien und Nordeuropa umfasst“ (Entscheidung der italienischen Wettbewerbsbehörde vom 11. Dezember 2008, Rechtssache C9819, DEUTSCHE BAHN/NORDCARGO, veröffentlicht am 14.1.2009 im wöchentlichen Bulletin Nr. 47/2008 der italienischen Wettbewerbsbehörde).

([147]) Italien verwies auf die Schreiben der Region Apulien vom 9. Juli 2009, der Region Abruzzen vom 9. März 2010, der Region Sizilien vom 20. Februar 2009 und des Präsidenten des Gemeinderates von Lamezia Terme (in der Region Kalabrien) vom 26. Februar 2009.

(231) Erstens hätten die Wettbewerber von Trenitalia, die 2008 ihre Tätigkeit in Süditalien aufgenommen hätten (die Unternehmen Rail Traction Company, Interporto Servizi Cargo und NordCargo), nur Dienstleistungen zu/von zwei Industriestandorten (Nola in Kampanien und Fossacesia in Abruzzen) erbracht. Was die Art des Verkehrs anbelangt, so hätten diese Unternehmen Nischenmärkte abgedeckt (im ersten Fall kombinierter Verkehr ab Nola, im zweiten Fall Züge, die leichte Straßenfahrzeuge des SEVEL-Werks ([148]) in Fossacesia befördert hätten). Daher seien ihre Dienstleistungen nicht mit dem gut entwickelten Dienstleistungsnetz für alle Arten von Güterverkehrsströmen vergleichbar, das Trenitalia im Rahmen des dritten Vertrags betrieben habe. Darüber hinaus hätten die drei Eisenbahnunternehmen mit aktiven Verträgen über Nord-Süd-Verbindungen nur einen geringen Anteil am gesamten Güterverkehrsangebot auf diesen Strecken ausgemacht (in Bezug auf Zugkilometer durchschnittlich weniger als 6 % des Angebots, das Trenitalia habe entwickeln müssen, um die Bedingungen des dritten Vertrags zu erfüllen).

(232) Zweitens sei, obwohl GTS Rail ([149]) und Interporto Servizi Cargo kleine Schienengüterverkehrsdienste für einige wenige Standorte in Kampanien und Apulien (nämlich Nola und Bari) eingerichtet hätten, diese Wahl Italien zufolge dadurch bedingt war, dass es sich bei diesen Unternehmen um Eigentümer/Verwalter von Frachtterminals und Umschlagplätzen sowie Logistikbetreiber handelte, die beschlossen hätten, ihre eigenen Schienengüterverkehrsdienste zwischen ihren Einrichtungen und ihren Kunden zu betreiben.

(233) Drittens sei Trenitalia das einzige Eisenbahnunternehmen gewesen, das über eine für das gesamte italienische Hoheitsgebiet gültige Sicherheitsbescheinigung verfügt habe, während die neuen Marktteilnehmer aufgrund der sehr hohen Kosten für den Erwerb solcher Bescheinigungen nur über Sicherheitsbescheinigungen verfügten, die für ausgewählte Verbindungen gültig seien. Alle Schienengüterverkehrsunternehmen, die im Besitz einer Sicherheitsbescheinigung für den Schienengüterverkehr zu/aus einer oder mehreren der unter den dritten Vertrag fallenden Regionen waren, hätten zusammengenommen Schienenfahrzeuge und Produktionsmittel besessen, die nicht ausgereicht hätten, um das im dritten Vertrag geforderte Volumen zu bewältigen (11,9 Mio. Zugkilometer).

(234) In seinen Antworten vom 23. Mai 2018 stellte Italien klar, dass die in Anhang 1 des dritten Vertrags ([150]) genannte Liste der 42 einfachen interregionalen Verbindungen nicht erschöpfend sei. Sie habe lediglich die Verbindungen erfasst, für die 2009 zum Zeitpunkt der Festlegung des geografischen Geltungsbereichs des dritten Vertrags Nachfrage bestanden habe. Die von Trenitalia eingegangenen Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes hätten jedoch die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten für alle Marktteilnehmer betroffen, die diese Dienstleistungen von den/in die im Vertrag genannten Regionen Süditaliens (Abruzzen, Molise, Kampanien, Apulien, Basilikata, Kalabrien, Sizilien) beantragt hätten. Trenitalia sei daher verpflichtet gewesen, bei Nachfrage auch andere Verbindungen zu bedienen. ([151]) Die Gesamtzahl der im Zeitraum 2009-2014 tatsächlich von Trenitalia abgedeckten einfachen Verbindungen habe 66 betragen, d. h. 33 interregionale Verbindungen (Hin- und Rückfahrt). Diese Zahl berücksichtige nicht die interregionalen Verbindungen in Norditalien, die nur dann bedient worden seien, wenn sie zur Optimierung des Verkehrs von den Regionen in Süditalien erforderlich gewesen seien.

(235) In seinen Antworten vom 18./19. Februar 2019 legte Italien eine Studie (im Folgenden „**PWC-Studie 3**“) vor, mit der nachgewiesen werden sollte, dass die Marktlage in den Jahren 2007–2009 durch ein unzureichendes Angebot an Schienengüterverkehrsdiensten in Süditalien im Vergleich zu dem vom Staat geforderten Mindestangebot gekennzeichnet war. Insbesondere:

— Im Zeitraum 2007–2008 waren neben Trenitalia in einigen der unter den dritten Vertrag fallenden Regionen nur fünf Eisenbahnunternehmen (NordCargo BV, Rail Traction Company S.p.A., Linea S.r.l., Rail One S.p.A. und Ferrovia Adriatico Sangritana S.p.A.) tätig. Im Jahr 2008 stellten diese Unternehmen zusammen 883 000 Zugkilometer bereit. Im Jahr 2009 stieg die Zahl der Wettbewerber von Trenitalia von fünf auf acht und sie bedienten zusammen 1,4 Mio. Zugkilometer (im Vergleich zu 14 Mio. Zugkilometern von Trenitalia).

([148]) Die SEVEL S.p.A. (Abkürzung für „Società Europea Veicoli Leggeri“) ist ein italienisches Automobilunternehmen, das leichte Nutzfahrzeuge herstellt.

([149]) GTS Rail S.p.A. gehört zur Gruppe GTS S.p.A. und ist eines von 17 Eisenbahnunternehmen, die von FerCargo vertreten werden.

([150]) Siehe Fußnote [81].

([151]) Aus der PWC-Studie 3 geht hervor, dass Trenitalia auf allen Strecken, die unter den dritten Vertrag fielen, mindestens ein Jahr lang Dienstleistungen im Rahmen des dritten Vertrags erbracht hat. So erbrachte Trenitalia auf der Verbindung Abruzzen-Basilikata zwischen 2009 und 2014 insgesamt 400 Zugkilometer (konventioneller Verkehr), wovon im Jahr 2011 die Hälfte nur in Nord-Süd-Richtung und im Jahr 2014 die verbleibende Hälfte nur in Süd-Nord-Richtung durchgeführt wurde.

— Zwischen 2008 und 2009, als die Parteien den geografischen Geltungsbereich des Vertrags ([152]) festlegten, bedienten die Wettbewerber Trenitalias nur 14 interregionale Verbindungen (Hin- und Rückfahrt) im Vergleich zu den 33 interregionalen Verbindungen (Hin- und Rückfahrt), die Trenitalia im Rahmen des dritten Vertrags auf Nachfrage bedienen musste, darunter Sizilien. Darüber hinaus boten die Wettbewerber nur auf sechs der bedienten interregionalen Verbindungen (Kampanien/Norditalien, Abruzzen/Norditalien, Apulien/Norditalien, Kalabrien/Kampanien, Basilikata/Norditalien und Abruzzen/Apulien) ein entsprechendes Verkehrsaufkommen (mit einem Gesamtangebot von mehr als 60 000 Zugkilometern) an, und selbst bei diesen Verbindungen war ihr Angebot kein perfekter Ersatz für das Angebot von Trenitalia. Es deckte nur einen Teil der verfügbaren Strecken ab und/oder nur eine Art von Schienengüterverkehrsdiensten oder eine Produktart oder die Strecken wurden nur als einfache Verbindung und nicht als Hin- und Rückfahrt betrieben. Diese Marktsituation kann kaum als Auswirkung des zweiten Vertrags angesehen werden, der in Bezug auf die Nord-Süd-Strecken auf dem italienischen Festland nur den Verkehr über 1 000 km betraf.

— Bei den sehr wenigen interregionalen Verbindungen, bei denen es zu möglichen Überschneidungen zwischen den Diensten von Trenitalia und den Dienstleistungen der Wettbewerber (in Bezug auf Routen, Beförderungsarten und Produkte) kam, war entweder das Angebot der Wettbewerber nicht ausreichend, um die gesamte Verkehrsnachfrage zu decken, oder es war zu fragmentiert oder instabil, um sich darauf verlassen zu können. Hinsichtlich der angeblichen Instabilität des Angebots verwies Italien insbesondere auf das Angebot für die Verbindungen Apulien/Norditalien, Kalabrien/Kampanien und Basilikata/Norditalien.

— Obwohl das Angebot der Wettbewerber im Zeitraum 2009-2014 größer geworden sei, hätten die Wettbewerber 2014 zusammen 2,3 Mio. Zugkilometer bereitgestellt (gegenüber 10,9 Mio. Zugkilometern von Trenitalia). Darüber hinaus habe sich dieser Anstieg des Verkehrsaufkommens hauptsächlich auf drei der 33 Verbindungen konzentriert, die Trenitalia auf Nachfrage bedienen musste (Abruzzen/Norditalien, Kampanien/Norditalien und Apulien/Norditalien).

(236) Italien kam zu dem Schluss, dass sich die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten ohne angemessene Unterstützungsmaßnahmen wahrscheinlich auf Norditalien oder auf bestimmte begrenzte Punkt-zu-Punkt-Verbindungen konzentrieren würde, ohne dass die Kontinuität gewährleistet wäre, und dass Süditalien nicht bedient werden würde. Italien vertrat insbesondere die Auffassung, dass ohne den dritten Vertrag 80-90 % des von Trenitalia im Rahmen des zweiten Vertrags erbrachten Schienengüterverkehrs weggefallen wären, und zwar entweder zugunsten des Straßentransports oder vollumfänglich (z. B. bei einigen Chemie- und Stahlerzeugnissen, für die es keine tragfähigen Transportalternativen gebe). Italien zufolge werde dies auch durch den Bericht des Betreibers der Eisenbahninfrastruktur über die Anträge der neuen Marktteilnehmer auf Zuweisung von Trassen sowie durch den italienischen Rechnungshof bestätigt. ([153])

(237) In Bezug auf die unter den dritten Vertrag fallenden Verbindungen innerhalb von Norditalien, die FerCargo als mit dem Anwendungsbereich von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse unvereinbar erachtete (Erwägungsgrund 207), erklärte Italien, dass es auf diesen Verbindungen keine neue Beladung oder Bedienung neuer Kunden gebe, sondern lediglich eine Fortführung der Nord-Süd-Verbindungen stattfinde. Diese Verbindungen seien ebenso notwendig wie die Süd-Süd-Verbindungen, um die Verkehrsströme auf den Nord-Süd-Verbindungen zu sammeln und zu optimieren. Nach Angaben Italiens hätte jede andere Gestaltung der Dienstleistung die Kosten der Dienstleistung erhöht und höhere Ausgleichszahlungen erforderlich gemacht.

(238) Schließlich vertrat Italien die Auffassung, dass die italienische Wettbewerbsbehörde in ihrem Bericht vom 1. Juni 2009 die Notwendigkeit von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes auf dem Güterverkehrsmarkt nicht ausgeschlossen habe, sondern sich mit den damit verbundenen Vergabemethoden befasst habe. Das MIT berücksichtigte die Anmerkungen der Behörde gebührend, kam aber letztlich zu dem Schluss, dass Trenitalia der einzige Eisenbahnbetreiber sei, der in der Lage sei, die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes mit einem angemessenen Grad an geografischer Verteilung und Reichweite zu erfüllen. ([154])

([152]) Der Umfang des Vertrags wurde von den Parteien zwischen November 2008 und März 2009 erörtert.

([153]) In diesem Zusammenhang wies Italien darauf hin, dass der Rechnungshof in einem Bericht vom 22. Februar 2012 die Erbringung von Dienstleistungen mit Verlust durch Trenitalia aus industriepolitischer Sicht als ungerechtfertigt angesehen habe. Der Rechnungshof erkannte an, dass „im Güterverkehrssektor zudem ein starker intramodaler Wettbewerb herrscht, der sich ausschließlich auf die rentabelsten Märkte konzentriert, vor allem in Norditalien; es gibt nämlich keine anderen Schienengüterverkehrsdienste südlich von Rom als die FS-Gruppe."

([154]) Vermerk des MIT vom 23. Juli 2009.

7.2.2. *Beauftragung des Dienstes*

(239) Als Antwort auf die Behauptung von FerCargo, Trenitalia sei im Rahmen des dritten Vertrags ohne Betrauungsakt tätig gewesen (Erwägungsgrund 208) teilte Italien in seiner Stellungnahme vom 20. November 2014 mit, dass die unter den dritten Vertrag fallenden Verpflichtungen im Rahmen eines Dialogs zwischen Trenitalia und den zuständigen Ministerien (Ministerium für Wirtschaft und Finanzen und MIT) festgelegt worden seien. Italien zufolge bewiesen die vom öffentlichen Auftraggeber genehmigten Wirtschafts- und Finanzpläne von Trenitalia das Vorliegen eines öffentlichen Auftrags und eines vorab erteilten Mandats.

(240) Darüber hinaus stellte Italien in seinen Antworten vom 18./19. Februar 2019 klar, dass die Parteien im Oktober 2010 die Art und den Umfang der von Trenitalia zu erbringenden Dienstleistungen, die Methode zur Berechnung der Höhe des Ausgleichs, die Laufzeit des Vertrags und die Sanktionen bei Nichteinhaltung der vertraglichen Verpflichtungen vereinbart hätten.

(241) Insbesondere seien der Umfang des Vertrags (d. h. die zu bedienenden Regionen und die Art der Dienstleistung) und der Höchstbetrag der Ausgleichszahlung seit Anfang 2009 informell mit Trenitalia vereinbart worden. In Bezug auf den Gesamtbetrag der im Vertragsumfang enthaltenen Dienstleistungen (d. h. 11,9 Mio. Zugkilometer pro Jahr) erklärte Italien, dass dieser Betrag in den zwischen 2009 und 2010 geführten Gesprächen zwischen höchstens 13,1 Mio. Zugkilometer pro Jahr und mindestens 9,4 Mio. Zugkilometer pro Jahr geschwankt habe. Die Grenze von 11,9 Mio. Zugkilometer sei im Oktober 2010 von den Parteien vereinbart worden. Da keine Klarheit über den Umfang der im Rahmen des dritten Vertrags geforderten Schienengüterverkehrsdienste bestanden habe, habe Trenitalia im Jahr 2009 14 Mio. Zugkilometer bereitgestellt.

(242) Italien argumentierte, dass Trenitalia erst Ende 2010 (am 21. Dezember 2010) einen Ausgleich für diese Dienstleistungen und nur bis zu der schließlich vereinbarten Obergrenze von 11,9 Mio. Zugkilometern erhalten habe. Italien verwies auf einen Bericht der italienischen Wettbewerbsbehörde vom 1. Juni 2009 und eine öffentliche Erklärung des Verkehrsministers vom Juli 2011 als Reaktion auf eine Anfrage des italienischen Parlaments, um das Bestehen einer vertraglichen Beziehung zwischen Trenitalia und dem Staat bereits vor der Unterzeichnung des dritten Vertrags zu begründen. In dem Bericht sei es um den bereits bestehenden, wenn auch noch nicht unterzeichneten Dienstleistungsvertrag für den Güterverkehrssektor gegangen. Aus den öffentlichen Erklärungen ging hervor, welche Ausgleichsbeträge Trenitalia für die Jahre 2009–2011 zustünden, wie in dem später unterzeichneten Vertrag angegeben, und diese Beträge seien auf der Grundlage eines mehrjährigen Wirtschafts- und Finanzplans festgelegt worden.

7.2.3. *Ausschluss von Überkompensierung*

(243) Was das Vorbringen von FerCargo hinsichtlich einer möglichen Überkompensation (Erwägungsgrund 209) anbelangt, so vertrat Italien in seiner Stellungnahme vom 20. November 2014 die Auffassung, dass europäische Betreiber die einzige mögliche Stichprobe für die Bewertung der Kosten von Trenitalia seien. Die von FerCargo genannten Wettbewerber, d. h. Eisenbahnunternehmen mit wenigen Schienenfahrzeugen (höchstens 10–20 Züge), die jeweils nicht mehr als 1-3 Mio. Zugkilometer abdeckten, könnten keine gültige Benchmark für die Bewertung einer Verpflichtung des öffentlichen Dienstes darstellen, die einen wesentlich größeren Output (etwa 12 Mio. Zugkilometer) über ein hochkomplexes Netz von Nord-Süd-Strecken liefert. Italien legte diesbezüglich die PWC-Studie 2 zur Aktualisierung der PWC-Studie 1 vor (siehe Erwägungsgrund 175). In der PWC-Studie 2 werden die durchschnittlichen Kosten pro Zugkilometer für Trenitalia für die Erbringung der Dienstleistungen im Rahmen des dritten Vertrags mit 22 EUR pro Zugkilometer ([155]) und die durchschnittlichen Einnahmen durch die Erbringung der Dienstleistungen im Rahmen des dritten Vertrags mit 10,80 EUR ([156]) pro Zugkilometer ermittelt.

(244) Italien argumentierte, dass der Ausgleich eng mit den erbrachten Dienstleistungen verknüpft sei. Wie Italien bereits erläutert habe (Erwägungsgrund 181), seien die höheren Kosten des Dienstes im Vergleich zu den Wettbewerbern von Trenitalia darauf zurückzuführen, dass ausreichend Schienenfahrzeuge (entsprechend den infrastrukturellen und logistischen Zwängen des Schienennetzes in Süditalien), Personal und Produktionsmittel für die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten „auf Anfrage" benötigt würden. Italien räumte ein, dass die Zahl der Trenitalia-Lokomotiven während des vom dritten Vertrag abgedeckten Zeitraums zurückgegangen sei, bestritt jedoch, dass diese Verringerung zu einer Überkompensation geführt habe, da es sich um Lokomotiven handelte, die von Trenitalia aufgrund technischer Obsoleszenz (geringe Effizienz und Verfügbarkeit und Unmöglichkeit der Beschaffung von Ersatzteilen) kaum genutzt worden seien.

([155]) Berechnet als Summe der Durchschnittskosten je Zugkilometer für Energie, Maut, Lokomotivmiete, Maschinisten, Manövrierdienste, Wagen, Oberleitungen und Fährüberfahrt. Siehe Seiten 17, 22 und 23 der PWC-Studie 2.

([156]) Siehe Seite 24 der PWC-Studie 2.

(245) Schließlich stellte Italien in seinen Antworten vom 18./19. Februar 2019 klar, dass die Methode zur Berechnung des Ausgleichs für die Jahre 2009-2014 im Wesentlichen der im zweiten Vertrag vorgesehenen Methode entspreche. ([157]) Der einzige Unterschied zwischen dem zweiten und dem dritten Vertrag beträfe die Aufnahme des Verweises auf den Wirtschafts- und Finanzplan von Trenitalia in den dritten Vertrag (insbesondere seit dem endgültigen Entwurf vom Oktober 2010) als Grundlage für die Berechnung der Entwicklung der Kosten und Einnahmen von Trenitalia während der Vertragslaufzeit.

8. **WÜRDIGUNG DER MAßNAHMEN**

8.1. **Vorliegen einer Beihilfe**

(246) Eine Maßnahme gilt als Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV, wenn sie dem Staat zuzurechnen ist und aus staatlichen Mitteln finanziert wird, dem Begünstigten einen Vorteil verschafft, dieser selektiv ist, den Wettbewerb verfälscht oder zu verfälschen droht und den Handel zwischen Mitgliedstaaten beeinträchtigen könnte.

(247) Angesichts der Stellungnahme Italiens, dass die im Rahmen der drei öffentlichen Dienstleistungsaufträge gezahlten Ausgleichszahlungen keine staatlichen Beihilfen darstellten, da keine Wettbewerbsverzerrungen und keine Auswirkungen auf den Handel innerhalb der Union vorlägen, wird die Kommission zunächst prüfen, ob diese Voraussetzungen erfüllt sind. Die Erfüllung der übrigen kumulativen Voraussetzungen des Artikels 107 Absatz 1 AEUV wird anschließend nur in Bezug auf die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes geprüft, bei denen festgestellt wird, dass der gezahlte Ausgleich geeignet ist, den Wettbewerb zu verfälschen und den Handel zwischen Mitgliedstaaten zu beeinträchtigen.

8.1.1. *Verfälschung des Wettbewerbs und Auswirkungen auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten*

(248) Ist eine vom Staat gewährte Maßnahme geeignet, die Wettbewerbsstellung des Empfängers gegenüber seinen Wettbewerbern zu verbessern, so wird sie als Maßnahme erachtet, die den Wettbewerb verfälscht oder zu verfälschen droht. ([158]) Von einer Verfälschung des Wettbewerbs im Sinne von Artikel 107 AEUV wird ausgegangen, sobald der Staat einem Unternehmen in einem liberalisierten Sektor, in dem Wettbewerb herrscht oder herrschen könnte, einen finanziellen Vorteil gewährt. ([159])

(249) Ausgeschlossen ist eine Wettbewerbsverfälschung dann, wenn sämtliche folgenden vier Voraussetzungen erfüllt sind: ([160]) Erstens, eine Dienstleistung unterliegt einem (im Einklang mit dem Unionsrecht errichteten) rechtlichen Monopol. Zweitens schließt das rechtliche Monopol nicht nur den Wettbewerb auf dem Markt, sondern auch um dem Markt aus. Drittens konkurriert die Dienstleistung nicht mit anderen Dienstleistungen. Viertens ist, wenn der Dienstleister auf einem anderen, dem Wettbewerb geöffneten Markt tätig ist, eine Quersubventionierung durch getrennte Buchführung auszuschließen und sicherzustellen, dass die staatlichen Zuwendungen für die einem rechtlichen Monopol unterliegende Dienstleistung nicht für andere Tätigkeiten verwendet werden können.

([157]) Sie umfasste die folgenden drei Schritte: i) vorherige Festlegung des Höchstbetrags des jährlichen Ausgleichs unter Berücksichtigung der verfügbaren öffentlichen Mittel, ii) endgültige Quantifizierung des fälligen Ausgleichs auf der Grundlage der von Trenitalia tatsächlich getragenen Kosten und der Höhe des eingesetzten Kapitals und iii) Rückforderung der zu viel gezahlten Beträge als Abzug vom Ausgleich für das folgende Jahr.

([158]) Urteil vom 15. Juni 2000, Alzetta Mauro, verbundene Rechtssachen T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 bis T-607/97, T-1/98, T-3/98 bis T-6/98 und T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, Rn. 80.

([159]) Urteil vom 15. Juni 2000, Alzetta Mauro u.a./Kommission, verbundene Rechtssachen T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 bis T-607/97, T-1/98, T-3/98 bis T-6/98 und T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, Rn. 141 bis 147; Urteil vom 24. Juli 2003, Altmark Trans und Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, Rn. 82).

([160]) Bekanntmachung der Kommission zum Begriff der staatlichen Beihilfe im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union, C/2016/2946 (ABl. C 262 vom 19.7.2016, S. 1), Rn. 188.

(250) Die Kommission stellt fest, dass der Schienengüterverkehrsmarkt zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des ersten Vertrags ([161]) sowohl auf nationaler als auch auf Unionsebene weitgehend ([162]) für den Wettbewerb gesperrt war. In Italien besaß Trenitalia ein Monopol auf dem Schienengüterverkehrsmarkt und stand nicht im Wettbewerb mit Unternehmen aus anderen Mitgliedstaaten, die Dienstleistungen auf den jeweiligen nationalen Märkten erbrachten. ([163]) Dieses Monopol schloss auch den Wettbewerb um den Markt aus, da die Mitgliedstaaten am 18. Oktober 2002 keinen nationalen oder Unionsvorschriften (siehe Erwägungsgrund 23) unterlagen, öffentliche Dienstleistungsaufträge für die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten auszuschreiben. Die Kommission stellt fest, dass die FS-Gruppe vor der Liberalisierung des nationalen Schienengüterverkehrsmarktes am 22. Oktober 2003 (siehe Erwägungsgrund 25) ein rechtliches Monopol für den Betrieb des vom Staat verwalteten Schienennetzes innehatte. ([164])

(251) In Bezug auf den Wettbewerb mit anderen Dienstleistungen vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Anbieter von Schienengüterverkehrsdiensten zwar im Allgemeinen mit den Anbietern von Straßenverkehrsdienstleistungen konkurrieren, es aber keine vollständige Substituierbarkeit gibt. Jeder Güterverkehrszweig weist unterschiedliche Merkmale in Bezug auf Preise und Kostenstrukturen, Planung und geografische Verfügbarkeit auf. Darüber hinaus kann nur der Schienengüterverkehr bestimmte Anforderungen im Zusammenhang mit der Art der beförderten Güter erfüllen (z. B. Sicherheitsanforderungen für Gefahrgüter, Volumen/Menge, Gewicht der Güter oder geografische Lage) und stellt für einige Kunden die einzige Alternative dar. ([165])

(252) In Bezug auf eine mögliche Quersubventionierung ist die Kommission angesichts der Erläuterungen Italiens (siehe Erwägungsgrund 121) der Auffassung, dass es keine Quersubventionierung zwischen den verschiedenen Tätigkeiten von Trenitalia gegeben hat. Obwohl die Tochtergesellschaften der FS-Gruppe auch auf liberalisierten Märkten tätig waren (siehe Erwägungsgrund 121), verfügte Trenitalia über ein von dem der anderen Unternehmen der FS-Gruppe getrenntes Buchführungssystem und führte für jede ihrer verschiedenen Tätigkeiten getrennte Bücher.

(253) Vor diesem Hintergrund kommt die Kommission zu dem Schluss, dass der im Rahmen dieses Vertrags zu zahlende Ausgleich zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des ersten Vertrags (18. Oktober 2002) keine staatliche Beihilfe darstellte, da sie nicht geeignet war, den Wettbewerb zu verfälschen oder drohte, den Wettbewerb zu verfälschen. An dieser Erwägung ändert auch der Umstand nichts, dass der Markt für den kombinierten grenzüberschreitenden Güterverkehr zum Zeitpunkt der Unterzeichnung des ersten Vertrags bereits für den Wettbewerb geöffnet war. Zum einen deckte der erste Vertrag, wie in Erwägungsgrund 56 erläutert, diese Art von Dienstleistung nicht ab, da a) die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes für den kombinierten Schienengüterverkehr nur den Inlandsverkehr betrafen und b) intermodale Verkehrsdienste auf der Strecke Lyon-Turin nicht als kombinierte Verkehrsdienste einzustufen waren. ([166]) Zum anderen schloss das Bestehen eines getrennten Buchführungssystems für jede der Tätigkeiten von Trenitalia die Übertragung eines etwaigen Vorteils aus, den Trenitalia im Rahmen des ersten Vertrags zugunsten der Tätigkeiten auf diesem freien Markt erhalten haben könnte.

(254) Um jedoch feststellen zu können, ob eine Beihilfe für die gesamte Laufzeit des ersten Vertrags vorliegt, muss die Kommission die Entwicklung des Binnenmarktes im Zeitraum vom 1. Januar 2000 bis zum 31. Dezember 2003 berücksichtigen. Tatsächlich stellt der im Rahmen des ersten Vertrags gezahlte Ausgleich keine Beihilfe dar, wenn er Tätigkeiten betrifft, die nicht liberalisiert sind.

([161]) Der erste Vertrag wurde am 18. Oktober 2002 unterzeichnet und trat am 1. Januar 2000 in Kraft.

([162]) Der einzige Markt, der dem Wettbewerb auf Unionsebene bereits offen stand, war der kombinierte grenzüberschreitende Güterverkehr (siehe Erwägungsgrund 23).

([163]) Der grenzüberschreitende Wettbewerb auf dem Schienengüterverkehrsmarkt wurde de facto auch durch die Vielfalt der bestehenden nationalen Regelungen verhindert, die eine erhebliche Markteintrittsbarriere darstellten. So mussten beispielsweise Eisenbahnunternehmen, die Zugang zur Infrastruktur eines anderen Mitgliedstaats anstrebten, ihre Schienenfahrzeuge von der nationalen Zertifizierungsstelle genehmigen lassen, eine Sicherheitsbescheinigung erhalten, die von der zuständigen nationalen Stelle ausgestellt wurde, und die Triebfahrzeugführer mussten über eine Zertifizierung für das Netz verfügen, auf dem der Schienenverkehrsdienst durchgeführt wurde.

([164]) Insbesondere in Artikel 1 des Gesetzes 210/1985 heißt es: „Das Unternehmen ‚Ferrovie dello Stato' führt auf kosteneffiziente und effiziente Weise und im Einklang mit dem Gemeinschaftsrecht Folgendes durch: a) den Betrieb der bereits von der „azienda autonoma Ferrovie dello Stato" (also der Vorgängergesellschaft der FS-Gruppe) verwalteten Eisenbahnnetzstrecken und den Betrieb der Eisenbahnnetzstrecken, die vom Staat verwaltet werden, b) den Betrieb von Fährdiensten zwischen Eisenbahnterminals".

([165]) In Fusionsfällen hat die Kommission bereits die Auffassung vertreten, dass der Schienengüterverkehr einen gesonderten Produktmarkt darstellt (siehe Sache COMP/M.5855 — DB/Arriva vom 11. August 2010, Erwägungsgründe 144 und 145).

([166]) Diese Verkehrsdienste wurden nicht als kombinierte Verkehrsdienste eingestuft, da der Teil der im Straßenverkehr zurückgelegten Strecke nicht begrenzt war und den Anteil der Bahnfahrt überschreiten durfte (vgl. Fußnote 57). Gemäß Artikel 1 der Richtlinie 92/106/EWG des Rates vom 7. Dezember 1992 über die Festlegung gemeinsamer Regeln für bestimmte Beförderungen im kombinierten Güterverkehr zwischen Mitgliedstaaten (ABl. L 368 vom 17.12.1992, S. 38) setzt die Einstufung des kombinierten Verkehrs voraus, dass die auf der Straße zurückgelegte Zu- und/oder Ablaufstrecke streng begrenzt ist (vgl. Fußnote 11).

(255) In der Rechtssache Alzetta haben die Gerichte der Union in Bezug auf Liberalisierung Folgendes klargestellt: „Sie führt vielmehr zur Anwendbarkeit der Bestimmungen des Vertrages über staatliche Beihilfen in bestimmten besonderen Wirtschaftszweigen, die wie der Güterkraftverkehr ursprünglich dem Wettbewerb verschlossen waren." ([167]) In diesem Zusammenhang muss jedoch zwischen der Liberalisierung, die aufgrund der Entwicklung des Binnenmarkts erfolgt, und der im Unionsrecht vorgesehenen Liberalisierung unterschieden werden. Gemäß Artikel 1 Buchstabe b Ziffer v der Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates (im Folgenden „Verfahrensverordnung") ([168]) sind bestehende Beihilfen auch „Beihilfen, die als bestehende Beihilfen gelten, weil nachgewiesen werden kann, dass sie zu dem Zeitpunkt, zu dem sie eingeführt wurden, keine Beihilfe waren und später aufgrund der Entwicklung des Binnenmarktes zu Beihilfen wurden, ohne dass sie eine Änderung durch den betreffenden Mitgliedstaat erfahren haben. Werden bestimmte Maßnahmen im Anschluss an die Liberalisierung einer Tätigkeit durch Rechtsvorschriften der Union zu Beihilfen, so gelten derartige Maßnahmen nach dem für die Liberalisierung festgelegten Termin nicht als bestehende Beihilfen".

(256) Die Kommission trifft folgende Feststellungen:

— Auf Unionsebene wurde der Zugang zum grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr über das transeuropäische Schienengüternetz ab dem 15. März 2003 liberalisiert. Daher stellte der im Rahmen des ersten Vertrags für diese Art von Dienstleistungen gezahlte Ausgleich bis zum 14. März 2003 (einschließlich) eine staatliche Beihilfe dar, während es sich ab dem 15. März 2003 um eine neue Beihilfe handelte (da die Liberalisierung dieser Dienstleistungen nach Unionsrecht erfolgte), sofern die übrigen kumulativen Voraussetzungen des Artikels 107 Absatz 1 erfüllt sind. Dies betrifft insbesondere den Ausgleich für: a) grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem italienischen Hafen Triest und Ungarn; und b) grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste über den Hafen Trieste Marittima.

— Auf nationaler Ebene wurde der Zugang zu inländischen Schienengüterverkehrsdiensten ab dem 22. Oktober 2003, d. h. vor der Liberalisierung dieser Tätigkeit auf Unionsebene ab dem 1. Januar 2007, liberalisiert. Daher stellte der im Rahmen des ersten Vertrags für diese Art von Dienstleistungen gezahlte Ausgleich erst ab dem 21. Oktober 2003 (einschließlich) eine staatliche Beihilfe dar, während er (aufgrund einer Entwicklung des Binnenmarkts) ab dem 22. Oktober 2003 eine bestehende Beihilfe darstellte, sofern die übrigen Voraussetzungen des Artikels 107 Absatz 1 erfüllt sind. Dies betrifft alle im ersten Vertrag enthaltenen Verpflichtungen in Bezug auf Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem Festland und Sardinien/Sizilien, Schienengüterverkehrsdienste über Entfernungen von mehr als 1 000 km und kombinierte Land-Schienen-Güterverkehrsdienste.

— Die Verpflichtung zum Eisenbahnverkehr von Kohle und Stahl innerhalb der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl ist seit dem 1. Mai 2002 nicht mehr wirksam, und die Verpflichtung zum intermodalen Verkehr auf der Strecke Lyon–Turin galt bis zum 31. Dezember 2001. Da diese Verpflichtungen vor der Liberalisierung des grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrs in der Union (mit Wirkung vom 1. Januar 2006) ausliefen, war der entsprechende Ausgleich, der Trenitalia gezahlt wurde, nicht geeignet, den Wettbewerb zu verfälschen oder den Handel innerhalb der Union zu beeinträchtigen, und stellte daher keine staatliche Beihilfe dar.

(257) Aus diesen Gründen ist die Kommission der Auffassung, dass die Ausgleichszahlungen, die vor dem 15. März 2003 im Rahmen des ersten Vertrags für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste ([169]) und vor dem 22. Oktober 2003 für inländische Schienengüterverkehrsdienste ([170]) geleistet wurden, keine Beihilfe darstellten, da sie nicht geeignet waren, den Handel zu beeinträchtigen und den Wettbewerb zu verfälschen.

([167]) Urteil vom 15. Juni 2000, Mauro Alzetta u. a., verbundene Rechtssachen T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 bis T-607/97, T-1/98, T-3/98 bis T-6/98 und T-23/98, EU:T:2000:151, Rn. 144, bestätigt vom Gerichtshof in seinem Urteil vom 29. April 2004, Italien/Kommission, C-298/00 P, ECLI:EU:C:2004:240.

([168]) Verordnung (EU) Nr. 2015/1589 des Rates vom 13. Juli 2015 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 248 vom 24.9.2015, S. 9), die seit dem 14. Oktober 2015 die Verfahrensverordnung ersetzt.

([169]) Insbesondere grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste im transeuropäischen Schienengüternetz (d. h. grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem italienischen Hafen Triest und Ungarn und grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste über den Hafen Trieste Marittima) und die übrigen grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrsdienste, die Trenitalia vor dem 15. März 2003 eingestellt hat (d. h. der Transport von Kohle und Stahl auf der Schiene innerhalb der Europäischen Gemeinschaft für Kohle und Stahl und intermodale Verkehrsdienste auf der Strecke Lyon–Turin).

([170]) Dies betrifft alle im ersten Vertrag enthaltenen Verpflichtungen in Bezug auf den Schienengüterverkehr zwischen dem Festland und Sardinien/Sizilien, den Schienengüterverkehr über eine Entfernung von mehr als 1 000 km und den kombinierten Land-Schienen-Güterverkehr.

(258) Dagegen war der Ausgleich, der im Rahmen des ersten Vertrags ab dem 15. März 2003 für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem italienischen Hafen Triest und Ungarn und für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste über den Hafen Trieste Marittima gezahlt wurde, geeignet, den Handel zu beeinträchtigen und den Wettbewerb zu verfälschen, und stellt daher für den Zeitraum vom 15. März 2003 bis zum 31. Dezember 2003 eine Beihilfe dar, wenn auch die anderen kumulativen Voraussetzungen des Artikels 107 Absatz 1 AEUV erfüllt sind (siehe Erwägungsgründe 264 bis 286). Entgegen dem Vorbringen Italiens (Erwägungsgrund 120) ist die Tatsache, dass Ungarn zu diesem Zeitpunkt kein Mitgliedstaat war, irrelevant, da die gezahlten Ausgleichszahlungen die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten durch Unternehmen der Union auf dieser grenzüberschreitenden Strecke beeinträchtigten oder hätten beeinträchtigen können. Darüber hinaus ist die angebliche „Marginalität" dieser Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Verhältnis zu den gesamten im Rahmen des ersten Vertrags auferlegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes (siehe Erwägungsgrund 120) für die Beurteilung der Beihilfe nicht relevant, da die Beihilfe den Handel zwischen Mitgliedstaaten unabhängig von der Höhe des gewährten Ausgleichs oder dem Umfang der betreffenden Tätigkeit beeinträchtigen kann. Die Definition der staatlichen Beihilfe setzt nicht voraus, dass die Wettbewerbsverfälschung oder die Auswirkung auf den Handel erheblich oder wesentlich ist. Die Tatsache, dass diese Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Vergleich zu dem Gesamtbetrag der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, die Trenitalia im Rahmen des ersten Vertrags auferlegt wurden, begrenzt waren, kann für sich genommen eine Wettbewerbsverzerrung, eine Beeinträchtigung des Handels oder das Risiko solcher Ereignisse nicht ausschließen. Eine Beihilfe gilt in der Regel bereits dann als wettbewerbsverfälschend, wenn sie ein Unternehmen begünstigt, indem sie es von Kosten befreit, die es normalerweise im Rahmen seiner laufenden Geschäftstätigkeiten zu tragen gehabt hätte. ([171])

(259) Gewährt ein Mitgliedstaat einem Unternehmen einen staatlichen Zuschuss für die Erbringung von Verkehrsdiensten, so kann die Erbringung dieser Dienste, egal ob sie geringfügig oder erheblich sind, durch den Zuschuss möglicherweise beibehalten oder ausgeweitet werden, sodass sich die Chancen von in anderen Mitgliedstaaten niedergelassenen Unternehmen, ihre Verkehrsdienste auf dem Markt dieses Mitgliedstaats zu erbringen, verringern und es erfolgt somit eine Beeinträchtigung des Handels. Im vorliegenden Fall könnte die Aufrechterhaltung der Präsenz von Trenitalia (früherer etablierter Betreiber) durch die Zahlung von Subventionen neue Betreiber davon abhalten, in einen neuen Markt einzutreten, insbesondere in einem Kontext, in dem diese neuen Betreiber nach der Öffnung des internationalen Güterverkehrsdienstes im transeuropäischen Schienengüternetz für den Wettbewerb eine Marktposition hätten aufbauen müssen. Auch die Tatsache, dass der Ausgleich nicht ausreichte, um das Betriebsdefizit von Trenitalia bei der Erbringung von Dienstleistungen im Rahmen des ersten Vertrags zu decken, schließt eine potenzielle Beeinträchtigung des Handels und eine Wettbewerbsverzerrung nicht aus. Die Ausgleichsleistung ermöglichte Trenitalia, so gering sie auch sein mag, ihre Geschäftstätigkeit auf dem Markt aufrechtzuerhalten oder auszubauen, wodurch die Möglichkeiten der Wettbewerber, Schienengüterverkehrsdienste auf diesem Markt zu erbringen, eingeschränkt wurden.

(260) Die Ausgleichszahlungen, die im Rahmen des ersten Vertrags ab dem 22. Oktober 2003 für inländische Schienengüterverkehrsdienste ([172]) gewährt wurden, gelten für den Zeitraum vom 22. Oktober 2003 bis zum 31. Dezember 2003 als Beihilfe, wenn auch die anderen kumulativen Voraussetzungen des Artikels 107 Absatz 1 AEUV erfüllt sind (siehe Erwägungsgründe 264 bis 286).

Tabelle 5

Erster Vertrag: Verfälschung des Wettbewerbs und Auswirkungen auf den Handel zwischen Mitgliedstaaten

Ausgleich für	1.1.2000-14.3.2003	15.3.2003-21.10.2003	22.10.2003-31.12.2003
Grenzüberschreitender Schienengüterverkehr im Transeuropäischen Schienengüternetz	Keine Beihilfe	Mögliche Verfälschung	Mögliche Verfälschung
Inländische Schienengüterverkehrs-dienste	Keine Beihilfe	Keine Beihilfe	Mögliche Verfälschung

([171]) Urteil des Gerichtshofs vom 3. März 2005, Heiser, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, Rn. 55.

([172]) Dies betrifft alle im ersten Vertrag enthaltenen Verpflichtungen in Bezug auf Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem Festland und Sardinien/Sizilien, Schienengüterverkehrsdienste über Entfernungen von mehr als 1 000 km und kombinierte Land-Schienen-Güterverkehrsdienste.

(261) In Bezug auf den ersten Vertrag wird die Kommission ausschließlich die gezahlten Ausgleichszahlungen bewerten, die geeignet waren, den Wettbewerb zu verfälschen und den Handel innerhalb der Union zu beeinträchtigen. Daher betrifft jede Bezugnahme auf den ersten Vertrag nur den Ausgleich für: i) die grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem italienischen Hafen Triest und Ungarn im Zeitraum vom 15. März 2003 bis zum 31. Dezember 2003, ii) die grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste über den Hafen Trieste Marittima im Zeitraum vom 15. März 2003 bis zum 31. Dezember 2003, und iii) die inländischen Schienengüterverkehrsdienste im Zeitraum vom 22. Oktober 2003 bis zum 31. Dezember 2003.

(262) In Bezug auf den zweiten und den dritten Vertrag (unterzeichnet am 27. März 2007 bzw. 3. Dezember 2012) stellt die Kommission fest, dass diese Verträge nach der vollständigen Liberalisierung des Schienengüterverkehrsmarktes auf Unionsebene (1. Januar 2007) geschlossen wurden. Es steht fest, dass Trenitalia damals auf nationaler und Unionsebene mit anderen Eisenbahnunternehmen auf dem Schienengüterverkehrsmarkt konkurrierte. Entgegen dem Vorbringen Italiens (Erwägungsgründe 153 und 187 bis 189) waren daher die im Rahmen des zweiten und des dritten Vertrags erhaltenen Ausgleichszahlungen geeignet, den Wettbewerb auf diesem Markt zu verfälschen, und zwar unabhängig von dem begrenzten Dienstleistungsvolumen oder der Höhe der betreffenden Ausgleichszahlungen und der Tatsache, dass Trenitalia ein getrenntes Buchführungssystem für seine Tätigkeiten führte.

(263) Da Unternehmen aus anderen Mitgliedstaaten auf dem italienischen Markt Schienengüterverkehrsdienste erbrachten ([173]) oder hätten erbringen können, haben die Ausgleichsleistungen, die Trenitalia im Rahmen des zweiten und des dritten Vertrags erhalten hat, auch den Handel innerhalb der Union beeinträchtigt. Entgegen dem Vorbringen Italiens (Erwägungsgrund 225) ist für die Einstufung einer nationalen Maßnahme als staatliche Beihilfe nur zu prüfen, ob diese Beihilfe geeignet ist, den Handel zu beeinträchtigen und den Wettbewerb zu verfälschen, und nicht, ob eine tatsächliche Beeinträchtigung des Handels zwischen Mitgliedstaaten und eine tatsächliche Wettbewerbsverzerrung eingetreten sind. Daher reicht der Umstand, dass die Wettbewerber von Trenitalia damals ein wachsendes Verkehrsaufkommen und eine Expansion auf internationalen Strecken verzeichneten, nicht aus, um zu dem Schluss zu gelangen, dass der zweite und der dritte Vertrag keine staatliche Beihilfe beinhalteten. Vielmehr hätte diese Expansion ohne den zweiten und den dritten Vertrag noch umfangreicher ausfallen können.

8.1.2. *Staatliche Mittel und Zurechenbarkeit zum Staat*

(264) Der Trenitalia im Rahmen des ersten, zweiten und dritten Vertrags gewährte Ausgleich wurde direkt aus dem Staatshaushalt finanziert (siehe Erwägungsgründe 129, 145 und 170). Darüber hinaus wurden diese Verträge von den zuständigen Ministerien vergeben, und jeder Vertrag sah vor, dass der Staat Trenitalia für die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen dieser Verträge entschädigte (siehe Erwägungsgründe 59, 71, 72 und 99). Daher sind die Maßnahmen unmittelbar dem Staat zuzurechnen.

8.1.3. *Wirtschaftlicher Vorteil*

(265) Ausgleichszahlungen für Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, die einem Unternehmen gewährt werden, stellen keinen wirtschaftlichen Vorteil dar, wenn die vier kumulativen Voraussetzungen des Altmark-Urteils erfüllt sind. Diese lauten:

— Erstens muss das begünstigte Unternehmen tatsächlich mit der Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes betraut sein, und diese Verpflichtungen müssen klar definiert sein.

— Zweitens müssen die Parameter, auf deren Grundlage der Ausgleich berechnet wird, zuvor objektiv und transparent aufgestellt worden sein.

— Drittens darf der Ausgleich nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Kosten der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen ganz oder teilweise zu decken.

([173]) Siehe z. B. Fußnote 109 (DB Schenker).

— Wenn viertens die Wahl des Unternehmens, das mit der Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes betraut werden soll, im konkreten Fall nicht im Rahmen eines Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Aufträge erfolgt, dass die Auswahl desjenigen Bewerbers ermöglicht, der diese Dienste zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit erbringen kann, so ist die Höhe des erforderlichen Ausgleichs auf der Grundlage einer Analyse der Kosten zu bestimmen, die ein durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen, das so angemessen mit Transportmitteln ausgestattet ist, dass es den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen kann, bei der Erfüllung der betreffenden Verpflichtungen hätte, wobei die dabei erzielten Einnahmen und ein angemessener Gewinn aus der Erfüllung dieser Verpflichtungen zu berücksichtigen sind.

(266) Aufgrund des kumulativen Charakters der vier Altmark-Voraussetzungen wird die Ausgleichsleistung als Vorteil im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV angesehen, sofern eine dieser Voraussetzungen nicht erfüllt ist.

(267) Im vorliegenden Fall ist die Kommission der Auffassung, dass die vierte Altmark-Voraussetzung entgegen der Behauptung der italienischen Behörden für alle drei öffentlichen Dienstleistungsaufträge nicht erfüllt ist.

(268) Zum einen wurde der Begünstigte der drei öffentlichen Dienstleistungsaufträge nicht im Rahmen eines öffentlichen Ausschreibungsverfahrens ausgewählt, das die Auswahl des Bieters ermöglichte, der die Dienstleistung zu den geringsten Kosten für die Allgemeinheit erbringen konnte. ([174]) Andererseits werden die Argumente Italiens, wonach die Höhe des Ausgleichs im Rahmen der drei öffentlichen Dienstleistungsaufträge auf den Kosten eines effizienten durchschnittlichen Unternehmens beruht habe, nicht durch Nachweise untermauert, die belegen, dass die vierte Altmark-Voraussetzung erfüllt ist.

(269) In Bezug auf den ersten und den zweiten Vertrag macht Italien, ohne irgendeinen Nachweis für seine Behauptung vorzulegen, geltend, dass Trenitalia ein gut geführtes Unternehmen sei, das in der Lage ist, Kostenniveaus nachzuweisen, die denen seiner Wettbewerber entsprechen, und Dienstleistungen zu wirtschaftlichen Bedingungen zu erbringen, die im Wesentlichen denjenigen entsprechen, die sich aus einem wettbewerblichen Verfahren (Erwägungsgründe 132 und 152) ergeben.

(270) Italien hat ähnliche Argumente in Bezug auf den dritten Vertrag vorgebracht. Zur Untermauerung dieser Argumente legte Italien zwei PWC-Studien vom 9. Oktober 2012 und 22. Oktober 2014 vor (siehe Erwägungsgründe 175 und 243), die angeblich belegen, dass die durchschnittlichen Betriebskosten von Trenitalia pro Zugkilometer denjenigen von Unternehmen der Union ähnlicher Größe entsprechen, die ähnliche Dienstleistungen erbringen und angemessen mit Transportmitteln ausgestattet sind (siehe Erwägungsgründe 180 bis 186). Die FS-Gruppe legte eine Studie vom Juli 2014 vor, in der lediglich einige Anmerkungen zum Ansatz der Kommission im Einleitungsbeschluss zur Bewertung der vierten Altmark-Voraussetzung zusammengefasst wurden (siehe Erwägungsgrund 217).

(271) Die Kommission stellt fest, dass die vierte Altmark-Voraussetzung in Fällen, in denen DAWI nicht im Rahmen eines Ausschreibungsverfahrens vergeben werden und für eine bestimmte Dienstleistung keine marktübliche Vergütung besteht, in erster Linie die Ermittlung eines durchschnittlichen Unternehmens erfordert, das gut geführt und angemessen mit Transportmitteln ausgestattet ist. ([175])

(272) Die Feststellung, dass es sich um ein „durchschnittliches, gut geführtes und angemessen mit Transportmitteln ausgestattetes Unternehmen" handelt, ermöglicht es, die Höhe des Ausgleichs, der zur Erfüllung der ihm übertragenen gemeinwirtschaftlichen Aufgabe erforderlich ist, so zu berechnen, dass die hohen Kosten eines ineffizienten Unternehmens vermieden werden.

([174]) Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Beihilfevorschriften der Europäischen Union auf Ausgleichsleistungen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (ABl. C 8 vom 11.1.2012 S. 4), Rn. 65.

([175]) Es kann nicht auf die Kosten eines Unternehmens verwiesen werden, das eine Monopolstellung innehat oder einen Ausgleich für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse unter Bedingungen erhält, die nicht mit dem Unionsrecht vereinbar sind, da die Kosten in beiden Fällen höher sein können als üblich, siehe Nummer 74 der Mitteilung der Kommission über die Anwendung der Beihilfevorschriften der Europäischen Union auf Ausgleichsleistungen für die Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse (DAWI-Mitteilung) (ABl. C 8 vom 11.1.2012, S. 4).

(273) Der Gerichtshof stellte klar, dass eine „Methode, die angewandt werden kann, um festzustellen, ob diese vierte Voraussetzung erfüllt ist, darin bestehen kann, bei der Berechnung der Ausgleichsleistung, die einem Unternehmen zu gewähren ist, an das ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag vergeben wird, die durchschnittlichen Kosten der Unternehmen, die seit mehreren Jahren auf einem Markt, der dem Wettbewerb offensteht, einen Dienst anbieten, der in jeder Hinsicht mit dem öffentlichen Dienst, um den es im Ausgangsverfahren geht, vergleichbar ist, die Einnahmen, die von diesen Unternehmen durch die Erfüllung der gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen erzielt worden sind, und gegebenenfalls die Gewinne, die sie damit erzielt haben, zugrunde zu legen.“ ([176])

(274) In diesem Zusammenhang stellt die Kommission zunächst fest, dass die in Erwägungsgrund 273 erwähnte Methode im vorliegenden Fall jedoch nicht relevant ist, da der Trenitalia gewährte Ausgleich nicht auf der Grundlage eines Durchschnitts der Kosten berechnet werden konnte, die Unternehmen entstanden sind, die mehrere Jahre lang auf einem freien Markt eine mit den in Rede stehenden öffentlichen Dienstleistungen vergleichbare Dienstleistung erbracht hatten.

(275) Zweitens stellt die Kommission in Bezug auf die untersuchten Maßnahmen fest, dass auf der Grundlage der verfügbaren Nachweise festgestellt wurde, dass Italien die Kosten von Trenitalia im Rahmen der öffentlichen Dienstleistungsaufträge ausschließlich anhand der früheren oder prognostizierten Leistungen von Trenitalia ermittelt hat. Beim ersten Vertrag stützte sich der von Trenitalia erhaltene Ausgleich auf die Kosten, die Trenitalia in den Jahren 2000 und 2001 für die Erfüllung der im Rahmen des ersten Vertrags auferlegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes tatsächlich getragen hatte, sowie für die Jahre 2002 und 2003 auf die tatsächlichen Kosten, die Trenitalia im Jahr 2001 entstanden waren (Erwägungsgründe 58 und 59). Bei dem zweiten Vertrag beruhte der von Trenitalia erhaltene Ausgleich auf den Kosten, die Trenitalia im Jahr 2004 für die Erfüllung der im Rahmen des zweiten Vertrags auferlegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes getragen hatte (Erwägungsgrund 223). Wie in Erwägungsgrund 99 dargelegt, wurde die Höhe des Ausgleichs beim dritten Vertrag auf der Grundlage des Ex-ante-Wirtschafts- und Finanzplans von Trenitalia festgelegt, d. h. nur auf der Grundlage der voraussichtlichen Kosten Trenitalias für die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des dritten Vertrags.

(276) In Bezug auf das Argument Italiens, Trenitalia sei ein gut geführtes Unternehmen (siehe Erwägungsgrund 174), erinnert die Kommission daran, dass mit der vierten Altmark-Voraussetzung nicht nachgewiesen werden soll, dass der Beihilfeempfänger selbst „gut geführt“ und in der Lage ist, Kostenniveaus nachzuweisen, die mit den Kosten der Wettbewerber im Einklang stehen, oder Dienstleistungen zu wirtschaftlichen Bedingungen zu erbringen, die im Wesentlichen denen entsprechen, die sich aus einem wettbewerblichen Verfahren ergeben würden. ([177]) Darüber hinaus hat der Gerichtshof in der Rechtssache SAD Trasporto Locale S.p.A. in Bezug auf die Frage, ob die historischen Kosten der im Rahmen früherer Vergaben erbrachten Dienstleistungen berücksichtigt werden können, klargestellt „dass das Kriterium des ‚durchschnittlichen, gut geführten und angemessen mit den erforderlichen Mitteln ausgestatteten Unternehmens‘ eine Berechnung anhand der historischen Kosten des vom scheidenden Betreiber erbrachten Dienstes oder der Kosten anhand der vorherigen Vergabe als solches nicht ausschließt. Der scheidende Betreiber muss aber nach den üblichen Methoden der Rechnungs- und Finanzprüfung als durchschnittliches, gut geführtes Unternehmen angesehen werden können.“ ([178])

(277) Die Kommission ist der Auffassung, dass die von Italien vorgelegten Daten nicht den Schluss zulassen, dass die Kostenstruktur von Trenitalia der eines durchschnittlichen und gut geführten Unternehmens entsprach.

(278) Zunächst wurden die drei öffentlichen Dienstleistungsaufträge geschlossen, ohne dass eine unterstützende Studie vorlag, aus der hervorging, dass Trenitalia unter Berücksichtigung der üblicherweise zu diesem Zweck angewandten Buchführungs- und Finanzanalysemethoden als durchschnittliches und gut geführtes Unternehmen angesehen werden kann.

([176]) Urteil vom 19. Oktober 2023, Sad Trasporto Locale S.p.A., C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, Rn. 39. Dieser Ansatz unterliegt jedoch zwei kumulativen Voraussetzungen. Erstens muss geprüft werden, ob „die Zahl der auf dem Markt tätigen Unternehmen, die auf diese Weise berücksichtigt werden, hinreichend aussagekräftig ist, sodass ein solcher Durchschnitt als statistisch robust und damit repräsentativ für den Standard der vierten Voraussetzung gemäß dem Urteil vom 24. Juli 2003, Altmark Trans und Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415), angesehen werden kann“. Zweitens gilt: „Außerdem dürfen bei einer solchen Berechnung nur Unternehmen berücksichtigt werden, die in der Lage sind, die betreffenden gemeinwirtschaftlichen Verpflichtungen sofort zu erfüllen, sodass bei ihnen davon ausgegangen werden kann, dass sie so angemessen mit den erforderlichen Mitteln ausgestattet sind, dass sie den gestellten gemeinwirtschaftlichen Anforderungen genügen können“. (Randnummern 40 und 41).

([177]) In seinem Urteil vom 24. September 2015, TV2/Dänemark/Kommission, entschied das Gericht: „Der Gerichtshof hat keineswegs zu verstehen gegeben, dass in Fällen, in denen der Ausgleichsempfänger nicht im Rahmen eines Verfahrens zur Vergabe öffentlicher Aufträge ausgewählt wurde, die genannte Voraussetzung auch durch den Nachweis erfüllt werden könnte, dass der Begünstigte selbst ein ‚gut geführtes und angemessen ausgestattetes‘ Unternehmen ist.“ (vgl. Urteil vom 24. September 2015, TV2/Dänemark/Kommission, T-674/11, ECLI:EU:T:2015:684, Rn. 131).

([178]) Urteil vom 19. Oktober 2023, Sad Trasporto Locale S.p.A., C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, Rn. 44.

(279) In Bezug auf den dritten Vertrag stellt die Kommission ferner fest, dass aus der PWC-Studie 1 und der PWC-Studie 2 nicht hervorgeht, dass die Höhe des Ausgleichs nach dem dritten Vertrag auf der Grundlage einer Analyse der Kosten ermittelt wurde, die einem durchschnittlichen, gut geführten und angemessen mit Transportmitteln ausgestatteten Unternehmen bei der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes entstehen würden. In diesen Studien werden drei Unternehmen (ÖBB, DB, SNCF) von den sechs Unternehmen aufgeführt, die für die Bildung einer Stichprobe von Unternehmen als geeignet angesehen wurden und deren Größe der von Trenitalia hinreichend ähnlich war und deren Kosten als mit den Kosten von Trenitalia vergleichbar angesehen wurden (Erwägungsgründe 180 und 217), ohne jedoch zu erläutern, warum Trenitalia oder diese Unternehmen als durchschnittliche und gut geführte Unternehmen angesehen werden könnten. Insgesamt wurde in der PWC-Studie 1 und der PWC-Studie 2 nur ein Vergleich der durchschnittlichen Gesamtbetriebskosten je Zugkilometer vorgenommen, die Trenitalia und anderen Unternehmen in der Union mit ähnlicher Größe, die ähnliche Dienstleistungen erbringen, entstanden sind (siehe Erwägungsgrund 175). Die Größe dieser Unternehmen, die derjenigen von Trenitalia ähnelt, gibt jedoch keinen Aufschluss darüber, ob es sich bei ihnen um durchschnittliche und gut geführte Unternehmen handelt. Was die ähnlichen Dienstleistungen betrifft, so wurden in den beiden PWC-Studien (PWC-Studie 1 und PWC-Studie 2) lediglich die durchschnittlichen Gesamtkosten für die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten bewertet, ohne festzustellen, ob diese Dienste mit denen im Rahmen der von Trenitalia auferlegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes vergleichbar waren.

(280) Darüber hinaus erfordert die vierte Altmark-Voraussetzung eine Analyse der Kosten eines Unternehmens, das angemessen mit den für die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes erforderlichen Mitteln ausgestattet ist. Was den dritten Vertrag betrifft, so zeigen die beiden PWC-Studien (PWC-Studie 1 und PWC-Studie 2) nicht, dass die Unternehmen, die die Stichprobe bilden, angemessen mit Mitteln ausgestattet waren, um die im Rahmen des dritten Vertrags auferlegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes zu erfüllen. Wie Italien selbst eingeräumt hat (siehe Erwägungsgründe 182 und 183), weist das italienische Eisenbahnnetz eine beträchtliche Anzahl spezifischer Merkmale auf, die eine Überprüfung erforderten, ob die Unternehmen, die die Stichprobe bilden, in angemessener Weise ausgestattet waren, um die im dritten Vertrag festgelegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes unter Berücksichtigung dieser Merkmale zu erfüllen. Dies war im vorliegenden Fall umso mehr erforderlich, als diese besonderen Merkmale einer der Gründe für den Abschluss des dritten Vertrags sind (siehe Erwägungsgründe 162 und 186). Dieser Nachweis kann sich daher nicht auf die Ermittlung der durchschnittlichen Güterverkehrskapazität der Unternehmen der Union (siehe Erwägungsgrund 176) beschränken, ohne diese besonderen Merkmale zu berücksichtigen. Darüber hinaus enthalten die beiden PWC-Studien (PWC-Studie 1 und PWC-Studie 2) keine Anhaltspunkte, anhand derer die Kommission feststellen könnte, ob die Unternehmen der Union, die die Stichprobe bilden, angemessen mit dem erforderlichen Schienenfahrzeugen ausgestattet waren, um die Verpflichtungen aus dem dritten Vertrag zu erfüllen. In diesen PWC-Studien ist lediglich eine Gesamtleistung der Schienenfahrzeuge pro Unternehmen (siehe Erwägungsgrund 177) aufgeführt, die sowohl für den Personen- als auch für den Güterverkehr genutzt werden, ohne Informationen darüber, ob diese Fahrzeuge zur Erfüllung der im Rahmen des dritten Vertrags auferlegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes angemessen waren.

(281) Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass die beiden PWC-Studien (PWC-Studie 1 und PWC-Studie 2) keine angemessene Analyse der Kosten enthalten, die solche Unternehmen für die Erfüllung der von Italien auferlegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes tragen würden. Diese Studien berücksichtigten den gesamten geografischen ([179]) und materiellen ([180]) Umfang der Tätigkeiten der sechs in die Stichprobe einbezogenen Eisenbahnunternehmen (von denen nur drei Eisenbahnunternehmen, nämlich ÖBB, DB und SNCF, Kosten aufwiesen, die mit den Kosten von Trenitalia vergleichbar waren) und nicht nur die unter den dritten Vertrag fallenden Tätigkeiten, wie es die vierte Altmark-Voraussetzung verlangt. Aufgrund des aggregierten Charakters dieser Daten war es nicht möglich, die Kosten, die jeder spezifischen Art von Tätigkeit zuzurechnen sind und einem im Schienengüterverkehr tätigen effizienten und kosteneffizienten Unternehmen bei der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des dritten Vertrags entstanden wären, zu trennen. ([181]) Darüber hinaus stellt die Kommission entgegen der Behauptung der FS-Gruppe, dass die Kosten-Nutzen-Analyse auf der Ebene des die Dienstleistung erbringenden Unternehmens habe durchgeführt werden müssen (siehe Erwägungsgrund 217), fest, dass es sich bei den für die Zwecke dieser Analyse zu berücksichtigenden Kosten nur um die direkten Kosten handelt, die für die Erfüllung der Verpflichtung des öffentlichen Dienstes erforderlich sind, und ein angemessener Beitrag zu den indirekten Kosten, die sowohl für die unter die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes fallenden Tätigkeiten als auch für andere Tätigkeiten anfallen ([182]). Darüber hinaus wurden in den Studien lediglich die Gesamtbetriebskosten je Zugkilometer verglichen (siehe Erwägungsgrund 179) und es fehlten Informationen zum Effizienzniveau als solchem und somit zu den Kosten selbst. Die Kommission stellt fest, dass dieser Vergleich nicht schlüssig ist, da, wie auch Italien ausgeführt hat (Erwägungsgründe 181 und 182), die Kosten pro Zugkilometer für die Erbringung der unter den dritten Vertrag fallenden Dienstleistungen sowie die Höhe der Einnahmen in hohem Maße von den Besonderheiten des Schienengüterverkehrs in Süditalien abhängig waren.

([179]) In den PWC-Studien wurde kein bestimmter Bereich ermittelt, sondern es wurden Zahlen zur allgemeinen Abdeckung des französischen Hoheitsgebiets durch die SNCF, des österreichischen Hoheitsgebiets durch die ÖBB und des deutschen Hoheitsgebiets durch DB Schenker vorgelegt.

([180]) In der PWC-Studie wurden die durchschnittlichen Betriebskosten je Zugkilometer auf der Grundlage der Gesamttätigkeit der Unternehmen, d. h. des Personen- und Güterverkehrs, ermittelt.

([181]) Vgl. z. B. Urteil vom 12. Juli 2019, Syndicat Transport Ile de France (STIF-IDF), T-738/17, EU:T:2019:526, Rn. 64.

([182]) Siehe Nummer 74 der DAWI-Mitteilung.

(282) Abschließend stellt die Kommission fest, dass Italien nicht nachgewiesen hat, dass Trenitalia in Anbetracht der üblicherweise zu diesem Zweck angewandten Buchführungs- und Finanzanalysemethoden als durchschnittliches und gut geführtes Unternehmen angesehen werden konnte und dass daher die Höhe des Ausgleichs, den Trenitalia für die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen der drei öffentlichen Dienstleistungsaufträge erhalten hat, im Einklang mit dem Ausgleich stand, der von einem durchschnittlichen gut geführten Unternehmen verlangt worden wäre, um eine Dienstleistung zu erbringen, die mit dem der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen dieser öffentlichen Dienstleistungsaufträge vergleichbar ist.

(283) Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die italienischen Behörden nicht nachgewiesen haben, dass die vierte Altmark-Voraussetzung erfüllt ist. Daher verschafften die Ausgleichsleistungen, die im Rahmen des ersten, des zweiten und des dritten Vertrags gewährt wurden, Trenitalia einen Vorteil, den das Unternehmen unter normalen Marktbedingungen nicht erhalten hätte.

8.1.4. *Selektivität*

(284) Eine Maßnahme wird als selektiv angesehen, wenn sie Unterschiede zwischen Unternehmen schafft, die sich im Hinblick auf das Ziel der Maßnahme in einer vergleichbaren Lage befinden, und daher geeignet ist, bestimmte Unternehmen in eine günstigere Lage zu versetzen als andere. Bei Einzelbeihilfen ist der Gerichtshof der Auffassung, dass die Feststellung eines wirtschaftlichen Vorteils grundsätzlich ausreicht, um die Vermutung der Selektivität des Vorteils zu begründen. ([183])

(285) Im vorliegenden Fall gewährte Italien Trenitalia einen Ausgleich für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen in Form einer Einzelbeihilfe, die dem Unternehmen einen Vorteil verschaffte. Diese Ausgleichszahlungen wurden zum Nachteil anderer Wettbewerber im Güterverkehr gewährt, die im Schienengüterverkehr mit Trenitalia im Wettbewerb standen oder möglicherweise hätten stehen können. Da die Ausgleichszahlungen für Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, die im Rahmen des ersten, des zweiten und des dritten Vertrags gewährt wurden, geeignet waren, die Situation von Trenitalia gegenüber ihren Wettbewerbern zu begünstigen, war sie als solche selektiv.

8.1.5. *Schlussfolgerung zum Vorliegen einer Beihilfe*

(286) Auf der Grundlage der vorstehenden Ausführungen ist die Kommission der Auffassung, dass die Ausgleichszahlungen für Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im ersten Vertrag (für die Erbringung von i) grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrsdiensten zwischen dem italienischen Hafen Triest und Ungarn, ii) grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrsdiensten über den Hafen Trieste Marittima ab dem 15. Oktober 2003 und iii) inländischen Schienengüterverkehrsdiensten ab dem 22. Oktober 2003) sowie im zweiten und dritten Vertrag eine staatliche Beihilfe zugunsten von Trenitalia im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV darstellen.

8.2. **Einstufung der Beihilfe als bestehende oder neue Beihilfe**

(287) Italien argumentiert, dass die im Rahmen des ersten und des zweiten Vertrags gezahlten Ausgleichszahlungen als bestehende Beihilfen einzustufen seien, da es sich um Verpflichtungen handele, die fast vollständig mit bereits bestehenden Verpflichtungen übereinstimmten, die eingeführt worden seien, als der Schienengüterverkehrsmarkt weder auf nationaler Ebene noch auf Unionsebene liberalisiert war (Erwägungsgründe 120 und 154). Nach Angaben Italiens wurden diese Verpflichtungen insbesondere durch das Ministerialdekret 1-T/1990 ([184]), das Gesetz 440/1989 ([185]) bzw. frühere öffentliche Dienstleistungsaufträge ([186]) eingeführt.

([183]) Urteil des Gerichtshofs vom 4. Juni 2015, Kommission/MOL,, C-15/14 P ECLI:EU:C:2015:362, Rn. 59 und 60; Urteil des Gerichtshofs vom 28. September 2023, Ryanair DAC/Kommission, C-320/21P, ECLI:EU:C:2023:712, Rn. 104.

([184]) In Bezug auf die Tarifpflichten für Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem Festland und Sardinien und für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste über den Hafen Trieste Marittima.

([185]) In Bezug auf die Tarifpflichten für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste vom Hafen Triest nach Ungarn und umgekehrt.

([186]) In Bezug auf die Tarifpflichten für die Beförderung über Entfernungen von mehr als 1 000 km.

(288) In Bezug auf den ersten Vertrag (2000-2003) vertritt die Kommission folgende Auffassung:

— Die Ausgleichszahlungen, die zwischen dem 22. Oktober 2003 und dem 31. Dezember 2003 für inländische Schienengüterverkehrsdienste ([187]) gezahlt wurden, gelten nach der Liberalisierung des Marktes als bestehende Beihilfen im Sinne von Artikel 1 Buchstabe b Ziffer v der Verfahrensverordnung. Zum Zeitpunkt der Zahlung der Ausgleichszahlungen stellten sie tatsächlich keine Beihilfen dar, da sie nicht geeignet waren, den Wettbewerb zu verfälschen, und ihn nicht zu verfälschen drohten. In der Folge (ab dem 22. Oktober 2003) wurde der Ausgleich für inländische Güterverkehrsdienste aufgrund der Entwicklung des Binnenmarktes (insbesondere der Liberalisierung des Marktes auf nationaler Ebene) zu einer bestehenden Beihilfe, die von Italien nicht geändert wurde. Bestehende Beihilfen können lediglich per Beschluss für die Zukunft für unvereinbar mit dem Binnenmarkt erklärt werden. Da die Trenitalia auferlegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes für die Erbringung inländischer Schienengüterverkehrsdienste bis zum 31. Dezember 2003 in Kraft waren, ist es für die Kommission nicht erforderlich, ihre mögliche Vereinbarkeit mit dem Binnenmarkt in diesem Beschluss zu prüfen.

— Die Ausgleichszahlungen, die zwischen dem 15. März 2003 und dem 31. Dezember 2003 für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr im transeuropäischen Schienengüternetz ([188]) gezahlt wurden, stellen eine neue Beihilfe dar, da der Schienengüterverkehrsmarkt auf Unionsebene am 15. März 2003 liberalisiert wurde.

(289) In Bezug auf den zweiten Vertrag (2004–2008) stellt die Kommission fest, dass dieser Vertrag einen Ausgleich für die Erfüllung der in den Erwägungsgründen 65 bis 67 und 70 aufgeführten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes vorsah. Diese Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes betrafen sowohl grenzüberschreitende (im transeuropäischen Schienengüternetz) als auch inländische Schienengüterverkehrsdienste.

(290) Was die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Zusammenhang mit grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrsdiensten (d. h. die grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem italienischen Hafen Triest und Ungarn sowie den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr über den Hafen Trieste Marittima) betrifft, so gilt, wie im Erwägungsgrund — ausgeführt, der an Trenitalia für diese Dienste gezahlte Ausgleich ab dem 15. März 2003 als neue Beihilfe; es handelt sich daher um eine neue Beihilfe im Rahmen des zweiten Vertrags.

(291) In Bezug auf die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes in Bezug auf inländische Schienengüterverkehrsdienste (d. h. die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten nach/von Sardinien, Sizilien und Dienste auf Strecken von mehr als 1 000 km) stellt die Kommission fest, dass diese Dienste ab dem 1. Januar 2007 auf Unionsebene liberalisiert wurden. Italien argumentiert, dass die Beihilfe bis zur vollständigen Liberalisierung des Schienengüterverkehrsmarktes auf Unionsebene am 1. Januar 2007 als bestehende Beihilfe im Sinne von Artikel 1 Buchstabe b Ziffer v der Verfahrensverordnung anzusehen sei. Die Kommission stellt jedoch fest, dass der Gesamtbetrag der im Rahmen des zweiten Vertrags für diese Dienstleistungen gewährten Ausgleichsleistungen nach diesem Zeitpunkt gezahlt wurde, da er erst nach Unterzeichnung des zweiten Vertrags am 27. März 2007 gezahlt wurde (siehe Erwägungsgrund 75). Daher stellt die Beihilfe im Rahmen des zweiten Vertrags in ihrer Gesamtheit eine neue Beihilfe dar. ([189])

(292) 292. In jedem Fall stellt die Kommission fest, dass die Beihilfe im Rahmen des zweiten Vertrags nicht die Voraussetzungen des Artikels 1 Buchstabe b Ziffer v der Verfahrensverordnung erfüllt, da Italien — entgegen seiner Behauptung (siehe Erwägungsgrund 154) — die ursprünglich im Rahmen des ersten Vertrags gewährte Beihilfe grundlegend geändert hat. Dazu stellt die Kommission Folgendes fest:

— mit dem zweiten Vertrag wurde der Umfang der Trenitalia auferlegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes geändert, indem i) zusätzliche Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Zusammenhang mit der Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten nach/von Sardinien und Sizilien (Erwägungsgrund 67) und ii) Nebenverpflichtungen im Zusammenhang mit den in Erwägungsgrund 66 aufgeführten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes hinzugefügt wurden. Außerdem wurden bestimmte Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, die zuvor im ersten Vertrag enthalten waren, aus dem Anwendungsbereich des zweiten Vertrags gestrichen (Erwägungsgrund 62);

([187]) Dies betrifft alle im ersten Vertrag enthaltenen Verpflichtungen in Bezug auf den Schienengüterverkehr zwischen dem Festland und Sardinien/Sizilien, den Schienengüterverkehr über eine Entfernung von mehr als 1 000 km und den kombinierten Land-Schienen-Güterverkehr.

([188]) Dies betrifft die grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem italienischen Hafen Triest und Ungarn sowie den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr über den Hafen Trieste Marittima.

([189]) In Artikel 1 Buchstabe b Ziffer v der Verfahrensverordnung heißt es: „**Beihilfen, die** als bestehende Beihilfen gelten, weil nachgewiesen werden kann, dass sie **zu dem Zeitpunkt, zu dem sie eingeführt wurden**, keine Beihilfe waren und später aufgrund der Entwicklung des Binnenmarktes zu Beihilfen wurden, ohne dass sie eine Änderung durch den betreffenden Mitgliedstaat erfahren haben." Siehe auch Urteil vom 15. Juni 2000, Alzetta Mauro u. a., verbundene Rechtssachen T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 bis T-607/97, T-1/98, T-3/98 bis T-6/98 und T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, Rn. 144 und 145; und Urteil vom 24. März 2011, Freistaat Sachsen und Land Sachsen-Anhalt, verbundene Rechtssachen T-443/08 und T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, Rn. 190.

— mit dem zweiten Vertrag wurde ein anderer Ausgleichsmechanismus für den Ausgleich für Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem Festland und Sardinien/Sizilien eingeführt (Erwägungsgrund 68);

— mit dem zweiten Vertrag wurden neue Modalitäten für die Zahlung der Beihilfe an Trenitalia eingeführt (Erwägungsgrund 71), die im ersten Vertrag nicht enthalten waren.

(293) Die in Erwägungsgrund 292 beschriebenen Elemente zeigen, dass die mit dem zweiten Vertrag eingeführten Änderungen nicht rein formaler oder administrativer Art waren. Durch diese Änderungen wurde die von Italien im Rahmen des ersten Vertrags gewährte Beihilfe wesentlich geändert. Daher gilt die Beihilfe im Rahmen des zweiten Vertrags nicht als bestehende Beihilfe im Sinne von Artikel 1 Buchstabe b Ziffer v der Verfahrensverordnung.

(294) In Bezug auf den dritten Vertrag stellt die Kommission fest, dass inländische und grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste auf Unionsebene seit dem 1. Januar 2007 liberalisiert waren (Erwägungsgrund 23), d. h. vor der Unterzeichnung des dritten Vertrags. Die Kommission stellt ferner fest, dass sich der Anwendungsbereich des dritten Vertrags erheblich von dem des ersten und des zweiten Vertrags unterscheidet: alle Tarifpflichten wurden aufgegeben und die in früheren öffentlichen Dienstleistungsaufträgen vorgesehenen Dienstleistungsverpflichtungen wurden durch eine umfassende Dienstleistungsverpflichtung für den Schienengüterverkehr nach/von Süditalien ersetzt (siehe Abschnitt 3.2.3.1.1). Daher stellt der im Rahmen des dritten Vertrags gewährte Ausgleich in seiner Gesamtheit eine neue Beihilfe dar.

Tabelle 6

Schlussfolgerung zur Einstufung einer staatlichen Beihilfe als bestehende oder neue Beihilfe

Staatliche Beihilfen	Beurteilung der staatlichen Beihilfe
Erster Vertrag	**Keine Beihilfe:** Ausgleich für a) grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste vor dem 15.3.2003; b) inländische Schienengüterverkehrsdienste vor dem 22.10.2003. **Bestehende Beihilfe:** Ausgleich für inländische Schienengüterverkehrsdienste ab dem 22.10.2003. **Neue Beihilfen:** Ausgleich für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste im transeuropäischen Schienengüternetz ab 15.3.2003.
Zweiter Vertrag	**Neue Beihilfen**
Dritter Vertrag	**Neue Beihilfen**

8.3. **Rechtmäßigkeit der Beihilfe**

(295) Gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV müssen die Mitgliedstaaten die Kommission von jeder beabsichtigten Einführung oder Umgestaltung von Beihilfen unterrichten und dürfen die beabsichtigten Maßnahmen nicht durchführen, bevor die Kommission einen abschließenden Beschluss erlassen hat, außer wenn die in Rede stehende Beihilfe von der Anmeldepflicht ausgenommen ist. Nach Artikel 1 Buchstabe f der Verfahrensverordnung stellen neue Beihilfen, die unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV durchgeführt werden, eine rechtswidrige Beihilfe dar.

(296) Italien hat der Kommission keine dieser Maßnahmen mitgeteilt. Die Kommission wird daher prüfen, ob die Maßnahmen, die als neue Beihilfen im Sinne des Artikels 107 Absatz 1 AEUV (siehe Erwägungsgründe 288 bis 294) einzustufen sind, nach den geltenden Beihilfevorschriften von der Anmeldepflicht freigestellt waren. Dies setzt voraus, dass im vorliegenden Fall zunächst die für eine solche Ausnahme geltenden Vorschriften für staatliche Beihilfen ermittelt werden.

8.3.1. *Relevanter Rechtsrahmen*

(297) Wie in den Erwägungsgründen 30 bis 33 erläutert, wurden in der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 die anwendbaren Regeln für die mit dem Konzept des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen im Eisenbahnverkehr (sowohl für den Personen- als auch den Güterverkehr) festgelegt. Die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 regelte ferner die Gewährung von (nicht unter die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 fallenden) Beihilfen für den Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr. Beide Verordnungen wurden durch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 aufgehoben, die am 3. Dezember 2009 in Kraft trat. Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 sah jedoch vor, dass die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 über einen Zeitraum von drei Jahren nach Inkrafttreten der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 auf Güterverkehrsdienste anwendbar blieb. Da Schienengüterverkehrsdienste nicht unter die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 fallen, sollte bei der Prüfung der Vereinbarkeit von Beihilfen, die für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Bereich des Schienengüterverkehrs gewährt werden, Artikel 93 AEUV angewandt werden. Diese Beihilfemaßnahmen werden seit dem 3. Dezember 2012 unmittelbar nach Artikel 93 AEUV geprüft.

(298) In seinem Andersen-Urteil ([190]), das den Personenverkehr betraf, wies der Gerichtshof bei seiner Entscheidung über die zeitliche Anwendung der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 und der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 darauf hin, dass der maßgebliche Zeitpunkt für die Bestimmung der Rechtsvorschriften, die für die Beurteilung der Vereinbarkeit der im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gewährten Ausgleichsleistung im Landverkehrssektor anwendbar sind, der Zeitpunkt ist, an dem die Ausgleichsleistung gezahlt wurde. Der Gerichtshof verwies ebenfalls darauf, dass Beihilfen, die an ein Unternehmen des öffentlichen Verkehrs zu einem Zeitpunkt ausgezahlt wurden, zu dem die Verordnung Nr. 1191/69 noch in Kraft war, und die in dieser Verordnung genannten Voraussetzungen erfüllten, einen vor dem Inkrafttreten der Verordnung Nr. 1370/2007 endgültig abgeschlossenen Sachverhalt betrafen.

(299) Die Kommission stellt fest, dass sowohl im Andersen-Urteil als auch in den anderen bisher ergangenen Urteilen der Gerichte der Europäischen Union zur zeitlichen Anwendung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 auf die Verordnung Nr. 1370/2007 Bezug genommen wird, da die in diesen Rechtssachen geprüften Verträge die Personenbeförderung auf Schiene und Straße betrafen.

(300) Folglich muss die Kommission, wenn eine Beihilfe im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrags gezahlt wird, der zu dem Zeitpunkt geschlossen wurde, zu dem die Verordnung Nr. 1191/69 noch in Kraft war, diese Beihilfe anhand der Voraussetzungen prüfen, die in der Verordnung Nr. 1191/69 für den Ausgleich festgelegt sind, der zu dem Zeitpunkt gezahlt wurde, zu dem die Verordnung Nr. 1191/69 noch in Kraft war, d. h. vor dem Inkrafttreten der Verordnung Nr. 1370/2007 am 3. Dezember 2009 für Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße; und für einen Zeitraum von drei Jahren nach Inkrafttreten der Verordnung Nr. 1370/2007 für Schienengüter- und Straßengüterverkehrsdienste. Bei Maßnahmen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung Nr. 1370/2007 fallen, muss die Kommission jedoch gemäß der Verordnung Nr. 1370/2007 und unter Beachtung der in dieser Verordnung vorgesehenen Regeln sowohl die Rechtmäßigkeit als auch die Vereinbarkeit der ab dem Zeitpunkt des Inkrafttretens dieser Verordnung ausgezahlten Beihilfen mit dem Binnenmarkt prüfen. ([191]) Bei Maßnahmen, die nicht unter die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 fallen, muss die Kommission die Vereinbarkeit der gewährten Ausgleichsleistung auf der Grundlage der zum Zeitpunkt der Zahlung der Ausgleichsleistung geltenden Vorschriften prüfen.

(301) In Bezug auf Güterverkehrsdienste erinnert die Kommission daran, dass gemäß Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 die Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 über einen Zeitraum von drei Jahren nach ihrem Inkrafttreten (d. h. bis zum 3. Dezember 2012) weiterhin für Schienengüterverkehrsdienste galten. Daher ist die Kommission der Auffassung, dass im vorliegenden Fall für die Trenitalia bis zum 3. Dezember 2012 gewährten Beihilfen die Vorschriften der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 gelten. Für Beihilfen, die Trenitalia nach diesem Zeitpunkt ausgezahlt wurden, stellt Artikel 93 AEUV die anwendbare Rechtsgrundlage dar, da es kein anderes anwendbares Sekundärrecht für die Gewährung staatlicher Beihilfen für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Schienengüterverkehr gibt.

(302) Die Kommission muss nun prüfen, ob diese beiden Rechtsgrundlagen (Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und Artikel 93 AEUV) eine Freistellung der Maßnahmen, auf die sie Anwendung finden, von der Anmeldepflicht nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV vorsehen.

([190]) Urteil des Gerichtshofs vom 6. Oktober 2015, Kommission/Andersen, C-303/13P, ECLI:EU:C:2015:647, Rn. 51 bis 55.
([191]) Urteil vom 29. November 2018, Aziende riunite filovie ed autolinee S.r.l. (ARFEA)/Europäische Kommission, T-720/16, ECLI:EU:T:2018:853, Rn. 158.

8.3.2. *Befreiung von der Anmeldepflicht gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 für Beihilfen, die vor dem 3. Dezember 2012 an Trenitalia ausgezahlt wurden*

(303) Artikel 17 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 sieht vor, dass „ein nach Maßgabe dieser Verordnung gezahlter Ausgleich" von der Anmeldepflicht für staatliche Beihilfen ausgenommen ist.

(304) Im Einklang mit den Grundsätzen, die der Gerichtshof im Andersen-Urteil ([192]) aufgestellt hat, ist die Kommission der Auffassung, dass Artikel 17 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 Ausgleichszahlungen abdeckt, die bis zum 3. Dezember 2012 für Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Schienengüterverkehr gezahlt wurden, die den in der genannten Verordnung festgelegten Bedingungen entsprechen.

(305) In Artikel 1 Absatz 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 heißt es: „Die zuständigen Behörden der Mitgliedstaaten können jedoch im Stadt -, Vorort- und Regionalpersonenverkehr Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Sinne des Artikels 2 beibehalten oder auferlegen. Die diesbezüglichen Bedingungen und Einzelheiten, einschließlich der Ausgleichsmethoden, sind in den Abschnitten II, III und IV festgelegt." Auch wenn in Artikel 1 Absatz 5 nur Personenbeförderungsleistungen genannt werden, bezieht sich die Definition der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes in Artikel 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 sowie Artikel 5 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 (der Teil von Abschnitt II ist) sowohl auf den Personen- als auch auf den Güterverkehr. Daher ist die Kommission der Auffassung, dass die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 es den Mitgliedstaaten erlaubte, Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes auch für die Güterverkehrsdienste beizubehalten oder aufzuerlegen und für diese Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes einen Ausgleich zu gewähren. ([193])

(306) Infolgedessen waren Beihilfen, die einem Betreiber für Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes zu einem Zeitpunkt gezahlt wurden, zu dem die Verordnung Nr. 1196/69 noch in Kraft war, und die Bedingungen der genannten Verordnung erfüllten, von der Anmeldepflicht befreit. Dagegen waren Beihilfen, die gezahlt wurden, als die Verordnung Nr. 1191/69 noch in Kraft war, aber nicht die Voraussetzungen dieser Verordnung erfüllten, nicht von der Anmeldepflicht befreit. ([194]) Daher war Italien nicht verpflichtet, die im Rahmen der drei öffentlichen Dienstleistungsaufträge an Trenitalia gezahlten Ausgleichszahlungen gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV anzumelden, solange diese Ausgleichsbeträge mit der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 im Einklang standen. Umgekehrt waren Beihilfen, die Trenitalia bis zum 3. Dezember 2012 gezahlt wurden und die nicht die Voraussetzungen der Verordnung Nr. 1191/69 erfüllten, nicht von der Anmeldepflicht befreit. Da Italien keine der geprüften Maßnahmen angemeldet hat, wird sich die Schlussfolgerung, zu der die Kommission hinsichtlich der Einhaltung der Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 der Trenitalia bis zum 3. Dezember 2012 gezahlten Beihilfen (siehe Erwägungsgründe 401 und 439) kommen wird, auch auf die Rechtmäßigkeit dieser Beihilfe auswirken.

8.3.3. *Ausnahme von der Anmeldepflicht nach Artikel 93 AEUV für Beihilfen, die Trenitalia nach dem 3. Dezember 2012 ausgezahlt wurden*

(307) Artikel 93 AEUV sieht keine Ausnahme von der Pflicht der Mitgliedstaaten zur Anmeldung staatlicher Beihilfen bei der Kommission nach Artikel 108 Absatz 3 AEUV vor. ([195])

(308) Daher müsste Italien die nach dem 3. Dezember 2012 an Trenitalia gezahlten Beihilfen gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV bei der Kommission anmelden, was Italien nicht getan hat.

([192]) Urteil des Gerichtshofs vom 6. Oktober 2015, Kommission/Andersen, C-303/13P, ECLI:EU:C:2015:647, Rn. 52.

([193]) Dieser Auslegung steht nicht entgegen, dass den Mitgliedstaaten mit der Verordnung (EWG) Nr. 1893/91 des Rates vom 20. Juni 1991 zur Änderung der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 über das Vorgehen der Mitgliedstaaten bei mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundenen Verpflichtungen auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs die Möglichkeit eingeräumt wurde, öffentliche Dienstleistungsaufträge für die Erbringung angemessener Verkehrsdienste zu schließen. Nach der Rechtsprechung (Urteil vom 3. April 2014, CTP — Compagnia Trasporti Pubblici S.p.A./Regione Campania und Provincia di Napoli, verbundene Rechtssachen C-516/12 bis C-518/12, ECLI:EU:C:2014:220; und Urteil des Gerichtshofs vom 6. Oktober 2015, Europäische Kommission/Andersen, C-303/13P, ECLI:EU:C:2015:647) sind öffentliche Dienstleistungsaufträge eine weitere Möglichkeit zur Regulierung der zu erbringenden Verkehrsdienstleistungen und können Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes enthalten.

([194]) Siehe Urteil des Gerichts vom 11. Juli 2018, CSTP Azienda della Mobilità S.p.A./ Kommission, T-186/15, ECLI:EU:T:2018:431, Rn. 120; und Urteil des Gerichtshofs vom 4. März 2020, CSTP Azienda della Mobilità S.p.A./ Kommission, C-587/18P, ECLI:EU:C:2020:150, Rn. 51.

([195]) Siehe Urteil des Gerichtshofs vom 24. Juli 2003, Altmark Trans GmbH und Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, Rn. 95 und Urteil des Gerichtshofs vom 7. Mai 2009, Antrop, C-504/07, ECLI:EU:C:2009:290, Rn. 23.

8.3.4. *Schlussfolgerung*

(309) Die Ausgleichszahlungen im Rahmen des ersten Vertrags (sofern die Maßnahmen eine neue Beihilfe darstellten), des zweiten Vertrags und des dritten Vertrags bis zum 3. Dezember 2012 waren von der vorherigen Anmeldung freigestellt, sofern sie den einschlägigen Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 entsprachen. Daher wird sich die Schlussfolgerung, zu der die Kommission in Bezug auf die Einhaltung der Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 der Trenitalia bis zum 3. Dezember 2012 gezahlten Beihilfen kommen wird, auch auf die Rechtmäßigkeit dieser Beihilfe aus den in Erwägungsgrund 306 dargelegten Gründen auswirken.

(310) Die Ausgleichszahlungen, die nach dem 3. Dezember 2012 im Rahmen des dritten Vertrags gezahlt wurden, mussten gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV bei der Kommission angemeldet werden. Da Italien sie nicht angemeldet hatte, stellten diese Ausgleichszahlungen eine rechtswidrige Beihilfe dar.

8.4. **Vereinbarkeit der Beihilfen**

8.4.1. *Rechtsgrundlage der Bewertung*

(311) Artikel 93 AEUV ist unter dem Titel VI „Verkehr" aufgeführt, dessen Bestimmungen ausschließlich für den Schienen-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr gelten. Artikel 93 AEUV lautet: „Mit diesem Vertrag vereinbar sind Beihilfen, die den Erfordernissen der Koordinierung des Verkehrs oder der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen."

(312) Die Maßnahmen bestanden in einem Ausgleich, der Trenitalia für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes für inländische und grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste gewährt wurde.

(313) Artikel 93 AEUV erlaubt die Gewährung von Ausgleichsleistungen für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Bereich des Schienengüterverkehrs. Wie in den Erwägungsgründen 29 bis 33 dargelegt, sahen die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 die geltenden Regeln für die Bewertung der Vereinbarkeit von Ausgleichszahlungen für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes bis zur Aufhebung dieser Verordnungen durch die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 vor. Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 trat am 3. Dezember 2009 in Kraft; sie sah jedoch einen Zeitraum von drei Jahren vor, in dem die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 weiterhin für Güterverkehrsdienste galt (Artikel 10 Absatz 1 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007).

(314) Gemäß Artikel 9 Absatz 2 der Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 konnten die Mitgliedstaaten unbeschadet der Artikel 93, 106, 107 und 108 AEUV weiterhin Ausgleichsleistungen für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes gewähren, die nicht unter die genannte Verordnung fielen.

(315) Entgegen dem Vorbringen Italiens (Erwägungsgrund 139) sind die Gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen ([196]) im vorliegenden Fall nicht anwendbar. In diesen Leitlinien geht es um die Anwendung von Artikel 93 AEUV unter anderem in Bezug auf Beihilfen für die Koordinierung des Verkehrs. Diese Art von Beihilfen verfolgt ein anderes Ziel als die Beihilfen für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, da sie dazu dienen, die Mängel des Schienengüterverkehrs im Vergleich zu verschiedenen Verkehrsträgern (z. B. in Bezug auf externe Kosten) zu beheben. Die Kommission stellt fest, dass das Ziel der öffentlichen Dienstleistungsaufträge im vorliegenden Fall darin bestand, die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten auf italienischem Hoheitsgebiet unabhängig von einem etwaigen Koordinierungsbedarf im Verkehrsbereich zu gewährleisten. Insbesondere deckten die im Rahmen der öffentlichen Dienstleistungsaufträge vereinbarten Ausgleichszahlungen die Nettokosten der Trenitalia übertragenen Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, die unter keine der in den Gemeinschaftlichen Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen festgelegten Definitionen der beihilfefähigen Kosten fielen.

(316) Bei der Bestimmung der anwendbaren Vorschriften für die Beurteilung der Vereinbarkeit von Beihilfen, die von den Mitgliedstaaten zur Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes gemäß Artikel 93 AEUV gewährt wurden, haben die Unionsgerichte entschieden, dass die Vereinbarkeit der Ausgleichszahlungen auf der Grundlage der zum Zeitpunkt der Auszahlung der Beihilfe geltenden Rechtsvorschriften zu beurteilen ist. ([197])

([196]) Mitteilung der Kommission — Gemeinschaftliche Leitlinien für staatliche Beihilfen an Eisenbahnunternehmen (ABl. C 184 vom 22.7.2008, S. 13).

([197]) Urteil vom 6. Oktober 2015, C-303/13P, Jorgen Andersen, ECLI:EU:C:2015:647, Rn. 54; Urteil vom 11. Juli 2018, Buonotourist S.r.l./ Kommission, T-185/15, ECLI:EU:T:2018:430, Rn. 216; Urteil vom 11. Juli 2018, CSTP Azienda della Mobilità S.p.A./ Kommission, T-186/15, ECLI:EU:T:2018:431, Rn. 216; Urteil vom 29. November 2018, Aziende riunite filovie ed autolinee S.r.l. (ARFEA)/Kommission, T-720/16, ECLI:EU:T:2018:853, Rn. 132.

(317) Wie in Erwägungsgrund 313 dargelegt, wurden die Vorschriften für öffentliche Dienstleistungen im Schienengüterverkehr bis zum 3. Dezember 2012 in der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69, bis zum 3. Dezember 2009 in der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 und nach dem 3. Dezember 2012 in Artikel 93 AEUV festgelegt.

(318) Der Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 ist in Artikel 1 Absatz 1 wie folgt bestimmt:

„(1) Diese Verordnung gilt für Verkehrsunternehmen, die Verkehrsdienste auf dem Gebiet des Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehrs betreiben. Die Mitgliedstaaten können die Unternehmen, deren Tätigkeit ausschließlich auf den Betrieb von Stadt-, Vorort- und Regionalverkehrsdiensten beschränkt ist, vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausnehmen."

(319) Artikel 2 Absatz 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 enthält folgende Klarstellung:

„Tarifpflicht im Sinne dieser Verordnung ist die Verpflichtung der Verkehrsunternehmen zur Anwendung von behördlich festgesetzten oder genehmigten, mit dem kaufmännischen Interesse des Unternehmens nicht zu vereinbarenden Entgelten, die sich insbesondere bei bestimmten Gruppen von Reisenden, bestimmten Güterarten oder bestimmten Verkehrswegen aus der Auferlegung oder verweigerten Änderung von besonderen Tarifmaßnahmen ergeben.

Unterabsatz 1 gilt weder für Verpflichtungen, die sich für alle Wirtschaftstätigkeiten aus allgemeinen preispolitischen Maßnahmen ergeben, noch für Verpflichtungen aus Maßnahmen, die auf dem Gebiet der allgemeinen Beförderungsentgelte und -bedingungen im Hinblick auf die Organisation des Verkehrsmarktes oder eines Teils des Verkehrsmarktes beschlossen werden."

(320) Im vorliegenden Fall handelt es sich bei den im Rahmen der drei öffentlichen Dienstleistungsaufträge erbrachten Dienstleistungen (für die Italien Trenitalia einen Ausgleich gewährte) um inländische und grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste, die von Trenitalia, einem Verkehrsunternehmen, das Schienenverkehrsdienste durchführt, erbracht wurden. Der erste, zweite und dritte Vertrag betrafen daher ein Verkehrsunternehmen, das in den Sektoren tätig war, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 fallen.

(321) Was den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 betrifft, so heißt es in Artikel 1 dieser Verordnung, dass sie auf Beihilfen für den Eisenbahn-, Straßen- und Binnenschiffsverkehr anwendbar ist, soweit diese Beihilfen sich speziell auf Tätigkeiten in diesem Sektor beziehen. In Erwägungsgrund 10 dieser Verordnung heißt es: „Es muss daher präzisiert werden, in welchen Fällen und unter welchen Bedingungen die Mitgliedstaaten Koordinierungsmaßnahmen treffen oder mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundene Verpflichtungen auferlegen können, die die Gewährung von nicht unter die vorgenannten Verordnungen [(EWG) Nr. 1191/69] fallenden Beihilfen im Sinne von Artikel 77 des Vertrages [Artikel 93 AEUV] zur Folge haben". Darüber hinaus heißt es in Artikel 3 der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70: „Unbeschadet ... der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 ... treffen die Mitgliedstaaten nur in folgenden Fällen und unter den nachstehenden Voraussetzungen Koordinierungsmaßnahmen oder erlegen mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes verbundene Belastungen auf, die die Gewährung von Beihilfen im Sinne von Artikel [93 AEUV] zur Folge haben"; diese sind in Artikel 3 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 aufgeführt. Dieser Artikel betraf insbesondere den „Ausgleich der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes [der] diesen Unternehmen vom Staat oder von öffentlich-rechtlichen Körperschaften auferlegt werden und - entweder Tarifpflichten, die in Artikel 2 Absatz 5 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 nicht enthalten sind, - oder aber Verkehrsunternehmen oder Verkehrstätigkeiten betreffen, die vom Anwendungsbereich dieser Verordnung ausgeschlossen sind." Daraus folgt, dass die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 nur anwendbar war, wenn die Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 nicht anwendbar war.

(322) Die Kommission stellt ferner fest, dass die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 im Gegensatz zur Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in keiner der einschlägigen Bestimmungen zur Regelung der Verträge genannt wurde.

(323) Schließlich hat Italien nicht erläutert, warum es die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 für auf die Maßnahmen anwendbar hielt.

(324) In Anbetracht der vorstehenden Ausführungen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 im vorliegenden Fall nicht anwendbar war, da die geprüften Maßnahmen in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 fielen. Italien kann sich daher nicht auf die letztgenannte Verordnung als alternative Rechtsgrundlage für die Beurteilung berufen (Erwägungsgründe 139, 158 und 195).

(325) Daher wird die Kommission die Vereinbarkeit der im Rahmen des ersten Vertrags ([198]), des zweiten und des dritten Vertrags bis zum 3. Dezember 2012 gemäß der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 gezahlten Beihilfen und die Vereinbarkeit der im Rahmen des dritten Vertrags nach dem 3. Dezember 2012 gezahlten Beihilfen mit Artikel 93 AEUV prüfen.

8.4.1.1. Vereinbarkeit auf der Grundlage der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69

(326) Nach Artikel 1 Absatz 4 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 können die Mitgliedstaaten öffentliche Dienstleistungsaufträge mit einem Verkehrsunternehmen schließen, „[u]m insbesondere unter Berücksichtigung sozialer, umweltpolitischer und landesplanerischer Faktoren eine ausreichende Verkehrsbedienung sicherzustellen oder um Sondertarife für bestimmte Gruppen von Reisenden anzubieten".

(327) Die für die öffentlichen Dienstleistungsaufträge geltenden Bestimmungen sind in Abschnitt V der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 aufgeführt. Dieser Abschnitt besteht aus einem einzigen Artikel (Artikel 14), in dem es heißt: „Ein Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes ist ein Vertrag, der zwischen den zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats und einem Verkehrsunternehmen abgeschlossen wird, um der Allgemeinheit ausreichende Verkehrsdienste zu bieten", und es wird festgelegt, was dieser Vertrag abdecken kann ([199]) und muss ([200]).

(328) Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 baut auf dem Konzept „ausreichende Verkehrsdienste" auf. ([201]) In diesem Zusammenhang stellt die Kommission fest, dass es den Mitgliedstaaten nach Artikel 1 Absatz 4 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 gestattet ist, mit einem Verkehrsunternehmen öffentliche Dienstleistungsaufträge zu schließen, um ausreichende Verkehrsdienste unter Berücksichtigung u. a. sozialer und ökologischer Faktoren zu gewährleisten.

(329) Der Gerichtshof stellte klar, dass in der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und der Verordnung (EWG) Nr. 1107/70 die Voraussetzungen abschließend aufgeführt sind, zu denen die Behörden der Mitgliedstaaten Beihilfen nach Artikel 93 AEUV gewähren konnten ([202]), und dass die Vereinbarkeit von Ausgleichszahlungen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 fallen, nach den Bestimmungen dieser Verordnung zu beurteilen ist ([203]).

(330) In früheren Beschlüssen ([204]) prüfte die Kommission die Vereinbarkeit von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen auf der Grundlage des genannten Artikels 14 in Verbindung mit den allgemeinen Grundsätzen, die sich aus dem Vertrag, der Rechtsprechung und der Entscheidungspraxis der Kommission in anderen Bereichen ergeben. Diese nach Artikel 106 Absatz 2 AEUV entwickelten Grundsätze setzen im Wesentlichen voraus, dass zum einen ein Betrauungsakt und zum anderen keine Überkompensation vorliegt ([205]).

([198]) Nur der Teil der im Rahmen des ersten Vertrags gezahlten Ausgleichszahlungen, der eine neue Beihilfe darstellt, nämlich a) der grenzüberschreitende Schienengüterverkehr zwischen dem italienischen Hafen Triest und Ungarn, und b) die grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrsdienste über den Hafen Trieste Marittima.

([199]) Siehe Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69: „Ein Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes kann insbesondere folgendes umfassen: — Verkehrsdienste, die bestimmten Anforderungen an die Kontinuität, Regelmäßigkeit, Leistungsfähigkeit und Qualität genügen, — zusätzliche Verkehrsdienste — Verkehrsdienste zu besonderen Tarifen und Bedingungen, vor allem für bestimmte Personengruppen oder auf bestimmten Verkehrsverbindungen — eine Anpassung der Dienste an den tatsächlichen Bedarf".

([200]) Siehe Artikel 14 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 — „In einem Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes werden unter anderem folgende Punkte geregelt: a) die Einzelheiten des Verkehrsdienstes, vor allem die Anforderungen an Kontinuität, Regelmäßigkeit, Leistungsfähigkeit und Qualität; b) der Preis für die vertraglich vereinbarten Dienstleistungen, der die Tarifeinnahmen ergänzt oder die Einnahmen miteinschließt, sowie die Einzelheiten der finanziellen Beziehungen zwischen den beiden Parteien; c) Vertragszusätze und Vertragsänderungen, um insbesondere unvorhersehbare Veränderungen zu berücksichtigen; d) die Geltungsdauer des Vertrages; e) die Sanktionen bei Nichterfüllung des Vertrages."

([201]) Urteil vom 17. September 1998, Kainuun Liikenne Oy, C-412/96, ECLI:EU:C:1998:415, Rn. 33 und 34.

([202]) Urteil des Gerichtshofs vom 24. Juli 2003, Altmark Trans GmbH und Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, Rn. 108.

([203]) Urteil des Gerichtshofs vom 7. Mai 2009, Antrop, C-504/07, ECLI:EU:C:2009:290, Rn. 32.

([204]) Beschlüsse der Kommission in den Sachen N 332/2008, DK, Ausgleichszahlungen für Fernbusbetreiber für Rabatte für bestimmte Arten von Fahrgästen, die Fernbusdienste nutzen (ABl. C 46 vom 25.2.2009, S. 8); N 409/2008, CZ, N 410/2008 und N 411/2008, Erwerb und Modernisierung von Schienenfahrzeugen, Fahrzeugen für den Stadtverkehr und Fahrzeugen für den Regionalverkehr (ABl. C 106 vom 8.5.2009, S. 17); C 3/08, CZ, Ausgleichszahlungen für öffentliche Dienstleistungen für südmährische Busunternehmen (ABl. L 97 vom 16.4.2009, S. 14); C 16/2007, Österreich, Öffentlicher Dienstleistungsauftrag von Postbus im Kreis Lienz (ABl. L 306 vom 20.11.2009, S. 26); N 495/2007, CZ, Programm zur Beschaffung und Modernisierung von Schienenfahrzeugen (ABl. C 152 vom 18.6.2008, S. 21); N 350/2007, CZ, Erwerb von Bussen (ABl. C 140 vom 6.6.2008, S. 2).

([205]) Siehe Mitteilung der Kommission — Rahmen der Europäischen Union für staatliche Beihilfen in Form von Ausgleichsleistungen für die Erbringung öffentlicher Dienstleistungen (im Folgenden „**DAWI-Rahmen**") (ABl. C 8 vom 11.1.2012, S. 15). Auch wenn der DAWI-Rahmen nicht auf den Landverkehr anwendbar ist (siehe Erwägungsgrund 8), kann er doch Hinweise zu einigen Grundsätzen geben, die dem DAWI zugrunde liegen.

(331) Zum Vorliegen eines Betrauungsakts sieht die ständige Rechtsprechung vor, dass Unternehmen, die mit der Erbringung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut sind, diese Aufgabe durch einen oder mehrere hoheitliche Akte übertragen worden sein muss, deren Form von jedem Mitgliedstaat festgelegt werden kann. ([206]) Diese Rechtsakte müssen eine klare und genaue Beschreibung der Tätigkeiten enthalten, die unter den öffentlich Dienstleistungsauftrag fallen, und der Bedingungen, zu denen diese Tätigkeiten ausgeübt werden müssen. Die Betrauung muss vorliegen, bevor ein Ausgleich gezahlt wird.

(332) In Bezug auf das Nichtvorliegen einer Überkompensation darf der Ausgleichsbetrag nicht über das hinausgehen, was erforderlich ist, um die Nettokosten der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns zu decken. ([207]) In früheren Beschlüssen hat die Kommission festgestellt, dass die Behörden durch die vorherige Festlegung einer Obergrenze für Ausgleichsleistungen grundsätzlich sicherstellten, dass künftige Ausgleichszahlungen die Verluste des mit der Erbringung der Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betrauten Betreibers nicht übersteigen konnten ([208]).

(333) Daraus folgt, dass die Kommission hinsichtlich der Anwendung von Artikel 1 Absatz 4 und Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 auf die öffentlichen Dienstleistungsaufträge im Schienengüterverkehr und der allgemeinen Grundsätze, die sich aus dem Vertrag ergeben, prüfen wird, ob

— der öffentliche Verkehrsdienst durch einen oder mehrere hoheitliche Akte einer Behörde betraut wurde;

— der Gegenstand des öffentlichen Dienstleistungsauftrags unter Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 fällt;

— in dem Betrauungsakt a) die Art der zu erbringenden Dienstleistung (d. h. die „ausreichende Verkehrsbedienung", die der Mitgliedstaat in Bezug auf Kontinuität, Regelmäßigkeit, Kapazität und Qualität ermittelt hat), b) der Preis der Dienstleistung und Einzelheiten der finanziellen Beziehungen zwischen den beiden Parteien, c) die Bestimmungen über Vertragszusätze und -änderungen, d) die Gültigkeitsdauer des Vertrags, e) die Sanktionen bei Nichteinhaltung des Vertrags festgehalten wurden,

— der Ausgleichsbetrag nicht über das hinausging, was erforderlich war, um die bei der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes entstandenen Kosten unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns zu decken.

8.4.1.2. Vereinbarkeit der Beihilfe mit Artikel 93 AEUV

(334) Für Güterverkehrsdienste ist nach dem 3. Dezember 2012 Artikel 93 AEUV als Rechtsgrundlage für die Feststellung der Vereinbarkeit von Beihilfen, die nicht unter die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 fallen, unmittelbar anwendbar. ([209]) Diese Bestimmung stellt eine lex specialis im Verhältnis zu den allgemeinen Regeln für staatliche Beihilfen dar. ([210])

([206]) Im Urteil vom 21. März 1974, BRT und Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs (C-127/73, ECLI:EU:C:1974:25, Rn. 22), hat der Gerichtshof nämlich entschieden, dass ein Unternehmen, das sich auf Artikel 106 Absatz 2 AEUV beruft, um eine vom Vertrag abweichende Regelung für sich in Anspruch zu nehmen, von dem Mitgliedstaat tatsächlich mit Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse betraut worden sein muss.

([207]) Siehe analog Urteil vom 11. Juli 2014, DTS Distribuidora de Televisión Digital/Kommission, T-533/10, ECLI:EU:T:2014:629, Rn. 117. Siehe auch C 16/2007, Österreich, Öffentlicher Dienstleistungsvertrag von Postbus im Bezirk Lienz (ABl. L 306 vom 20.11.2009, S. 26).

([208]) Siehe N 495/2007, CZ, Programm zur Beschaffung und Modernisierung von Schienenfahrzeugen (ABl. C 152 vom 18. Juni 2008, S. 21), Erwägungsgründe 80 und 81.

([209]) In der Bekanntmachung der Kommission über Auslegungsleitlinien zur Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 über öffentliche Personenverkehrsdienste auf Schiene und Straße (2023/C 222/01) wies die Kommission auf Folgendes hin „Die Verordnung (EG) Nr. 1370/2007 gilt nicht für Güterverkehrsdienste. Güterverkehrsdienste können nur dann als Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse eingestuft werden, wenn der betreffende Mitgliedstaat nachweist, dass ein echter Bedarf an solchen Dienstleistungen besteht, der vom Markt nicht oder nicht ausreichend gedeckt wird (siehe Abschnitt 2.2.3). Wenn Mitgliedstaaten Unterstützungsmaßnahmen für Schienengüterverkehrsdienste einführen wollen, die die im Altmark-Urteil festgelegten Voraussetzungen nicht erfüllen und staatliche Beihilfen darstellen, müssen sie diese Maßnahmen gemäß Artikel 108 Absatz 3 AEUV der Kommission mitteilen."

([210]) Urteil vom 24. Juli 2003, Altmark, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, Rn. 34.

(335) Staatliche Beihilfen, die die Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes im Schienengüterverkehr zusammenhängender Leistungen darstellen, können gemäß Artikel 93 AEUV als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden. ([211]) Bei der Anwendung von Artikel 93 AEUV prüft die Kommission, ob keine Überkompensation vorliegt und ob die Beihilfe notwendig, angemessen und verhältnismäßig ist. Die Kommission prüft auch, ob die Beihilfe keine ungerechtfertigten Wettbewerbsverzerrungen verursacht.

(336) Für die Zwecke der Bewertung der Ausgleichszahlungen, die Trenitalia im Rahmen des dritten Vertrags nach dem 3. Dezember 2012 gezahlt wurden, wendet die Kommission analog die für die Bewertung von Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse festgelegten Grundsätze an. Zu Artikel 106 Absatz 2 AEUV geht aus der Rechtsprechung ([212]) hervor, dass die folgenden Voraussetzungen erfüllt sein müssen. Erstens sollte es sich bei der in Rede stehenden Dienstleistung um eine echte Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse handeln. Zweitens muss das Unternehmen durch einen oder mehrere hoheitliche Akte mit der Erbringung einer echten Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichen Interesse betraut sein. Drittens muss die Maßnahme verhältnismäßig sein. Schließlich darf die Abweichung von den Vertragsbestimmungen die Entwicklung des Handelsverkehrs nicht in einem Ausmaß beeinträchtigen, das den Interessen der Union zuwiderläuft.

(337) Um die Vereinbarkeit von Beihilfen zur Erfüllung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen zu beurteilen, wird die Kommission daher nach Artikel 93 AEUV prüfen, ob

— die öffentliche Dienstleistung eine echte Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse ist;

— die Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse durch einen oder mehrere hoheitliche Akte übertragen wurde;

— die Höhe des Ausgleichs nicht über das hinausgeht, was erforderlich war, um die bei der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes entstandenen Kosten unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns zu decken;

— die Verpflichtungen und die damit verbundenen Ausgleichszahlungen nicht zu unverhältnismäßigen Wettbewerbsverzerrungen führen.

8.4.2. *Erster und zweiter Vertrag*

(338) Da die im Rahmen des ersten und des zweiten Vertrags gezahlten Ausgleichszahlungen vollständig vor dem 3. Dezember 2012 gezahlt wurden, wird die Vereinbarkeit der im Rahmen dieser Verträge gezahlten Beihilfen nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und den allgemeinen Grundsätzen, die sich aus dem AEUV ergeben (siehe Erwägungsgrund 333), geprüft.

8.4.2.1. Betrauung mit dem öffentlichen Verkehrsdienst

(339) Im Hinblick auf den ersten Vertrag, der am 18. Oktober 2002 unterzeichnet wurde, betrifft die in diesem Abschnitt geprüfte Beihilfe den Ausgleich für die Anwendung von Tarifpflichten im grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr von Trenitalia im transeuropäischen Schienengüternetz vom 15. März 2003 bis zum 31. Dezember 2003.

(340) In Bezug auf den zweiten Vertrag weist die Kommission darauf hin, dass dieser am 27. März 2007 unterzeichnet wurde und sich auf den Zeitraum vom 1. Januar 2004 bis zum 31. Dezember 2006 erstreckte. Die Kommission weist darauf hin, dass Trenitalia vor der Unterzeichnung des zweiten Vertrags mit der Erbringung der im Rahmen dieses Vertrags genannten Dienstleistungen begonnen hat.

([211]) Siehe Urteil des Gerichtshofs vom 12. Oktober 1978, Kommission der Europäischen Gemeinschaften/Königreich Belgien, 156/77, ECLI:EU:C:1978:180, Rn. 10.

([212]) Eine Zusammenfassung der nach Artikel 106 Absatz 2 zu erfüllenden Voraussetzungen findet sich z. B. im Urteil des Gerichts vom 24. September 2015, Viasat Broadcasting UK/Kommission, T-125/12, ECLI:EU:T:2015:687, Rn. 61.

(341) Aus den in Abschnitt 8.3.1 „Relevanter Rechtsrahmen“ erläuterten Gründen ist nach Ansicht der Unionsgerichte der Zeitpunkt für die Bestimmung der Rechtsvorschriften, die für die Prüfung der Vereinbarkeit der im Rahmen eines öffentlichen Dienstleistungsauftrages im Landverkehr gewährten Ausgleichszahlungen anwendbar sind, der Zeitpunkt, an dem der Ausgleich gezahlt wurde. Die Kommission stellt fest, dass die in diesem Abschnitt bewertete Beihilfe vollständig nach Unterzeichnung des entsprechenden öffentlichen Dienstleistungsauftrags ausgezahlt wurde. Der Ausgleich im Rahmen des ersten Vertrags wurde in den Jahren 2003 und 2005 gezahlt (siehe Erwägungsgrund 61), und der Ausgleich im Rahmen des zweiten Vertrags wurde vollständig nach Unterzeichnung dieses Vertrags gezahlt (siehe Erwägungsgrund 75). ([213]) Dies bedeutet, dass zum Zeitpunkt der Zahlung der Ausgleichsleistungen die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes sowie die Bedingungen, zu denen die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes erfüllt werden mussten, und die Methode zur Berechnung des Ausgleichs bereits in einem Betrauungsakt festgelegt waren (der erste Vertrag in Bezug auf den Ausgleich für die Anwendung von Tarifpflichten für internationale Schienengüterverkehrsdienste von Trenitalia im transeuropäischen Schienengüternetz vom 15. März 2003 bis zum 31. Dezember 2003 und der zweite Vertrag in Bezug auf den Ausgleich für die im Rahmen dieses Vertrags festgelegten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes). Daher zahlte Italien die Ausgleichszahlungen für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, die Trenitalia eindeutig genannt und bekannt waren. ([214])

(342) Die Kommission ist daher der Auffassung, dass Italien angesichts der in diesem Abschnitt beschriebenen besonderen Umstände Trenitalia die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes für den Zeitraum des ersten und des zweiten Vertrags übertragen hat.

8.4.2.2. Der Gegenstand der öffentlichen Dienstleistungsaufträge fällt unter Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69.

(343) Nach Artikel 14 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 kann ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag insbesondere Folgendes umfassen:

— Verkehrsdienste, die bestimmten Anforderungen an die Kontinuität, Regelmäßigkeit, Kapazität und Qualität genügen;

— zusätzliche Verkehrsdienste;

— Verkehrsdienste zu besonderen Tarifen und Bedingungen, vor allem für bestimmte Personengruppen oder auf bestimmten Verkehrsverbindungen;

— eine Anpassung der Dienste an den tatsächlichen Bedarf.

(344) Die Kommission stellt fest, dass die in Erwägungsgrund 343 aufgeführte Liste nach Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 nicht erschöpfend ist. Dies bedeutet jedoch nicht, dass der Ermessensspielraum der Mitgliedstaaten bei der Festlegung des Inhalts der öffentlichen Dienstleistungsaufträge nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 unbegrenzt war. Gemäß Artikel 14 Absatz 1 Unterabsatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 ist „[e]in Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes ... ein Vertrag, der zwischen den zuständigen Behörden eines Mitgliedstaats und einem Verkehrsunternehmen abgeschlossen wird, um der Allgemeinheit ausreichende Verkehrsdienste zu bieten.“ Mit den in Artikel 14 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 aufgeführten Elementen soll eine Reihe von Anforderungen ermittelt werden, aufgrund derer Verkehrsdienste als „ausreichend“ eingestuft werden, sofern die öffentlichen Dienstleistungsaufträge auch die zwingenden Voraussetzungen des Artikels 14 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 erfüllen.

([213]) Siehe Artikel 5 Absatz 4 des zweiten Vertrags und die Bilanz von Trenitalia für das Jahr 2007, S. 33. Hinsichtlich der ebenfalls im Jahr 2007 gezahlten Beihilfen für das Jahr 2005 sah Artikel 5 Absatz 5 des zweiten Vertrags die Zahlung an Trenitalia vor, vorbehaltlich der Prüfung des zertifizierten Jahresabschlusses 2005 durch das Ministerium, der dem Ministerium innerhalb von 30 Tagen nach Unterzeichnung des Vertrags zu übermitteln war. Die Genehmigung der Beihilfen für die Jahre 2006 und 2007, die ebenfalls teilweise im Jahr 2007 gezahlt wurden, erfolgte nach Artikel 9 des Gesetzesdekrets Nr. 159 vom 1. Oktober 2007. Diese Bestimmung ermöglichte es dem Ministerium für Wirtschaft und Finanzen, Trenitalia einen Ausgleich für die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes zu gewähren, die im Rahmen öffentlicher Dienstleistungsaufträge erfüllt wurden.

([214]) Dieser Umstand stellt einen Unterschied zu der Rechtssache Fallimento Traghetti del Mediterraneo dar (Urteil des Gerichtshofs vom 10. Juni 2010, Fallimento Traghetti del Mediterraneo S.p.A, C-140/09, ECLI:EU:C:2010:335), in der der Mitgliedstaat dem mit der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes betrauten Unternehmen einen Ausgleich gezahlt hatte, ohne diese Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes de facto oder de jure zu definieren. So bezahlte der Mitgliedstaat das Unternehmen, ohne vorab die Art der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, für die Ausgleichszahlungen gezahlt werden sollten, oder die Parameter für die Berechnung der mit den Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes verbundenen Kosten sowie die entsprechende Höhe der Ausgleichsleistung festgelegt zu haben.

(345) Der erste Vertrag betraf Tarifpflichten, Betriebspflichten und die Verpflichtung zur Planung und Koordinierung von Nebentätigkeiten. Diese Arten von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes fallen unter die in Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 genannten Kategorien. Insbesondere fallen, wie nachstehend erläutert, die Tarifpflichten (siehe Erwägungsgründe 346 bis 352) sowie die Betriebspflichten (siehe Erwägungsgründe 353 bis 357) unter die Kategorie der „Verkehrsdienste zu besonderen Tarifen und Bedingungen, vor allem für bestimmte Personengruppen oder auf bestimmten Verkehrsverbindungen“. Was die Verpflichtung zur Planung und Koordinierung aller Nebentätigkeiten im Zusammenhang mit der Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des zweiten Vertrags betrifft, so ist die Kommission der Auffassung, dass diese Verpflichtung in die Kategorie der „zusätzlichen Verkehrsdienste“ fällt, die durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag gemäß Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 abgedeckt werden können.

(346) Im Hinblick auf die Tarifpflichten betrifft der erste Vertrag für den Teil, der eine neue Beihilfe darstellt, die Verpflichtung von Trenitalia, i) zum einen grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste auf den Strecken zwischen dem Hafen Triest und Ungarn und ii) zum anderen grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste über den Hafen Trieste Marittima zu erbringen. Darüber hinaus umfasst der zweite Vertrag die Verpflichtung von Trenitalia, Schienengüterverkehrsdienste zu bestimmten Preisen auf den inländischen Strecken iii) zwischen dem Festland und Sardinien und iv) über Entfernungen von mehr als 1 000 km zu erbringen.

(347) Die Kommission ist der Auffassung, dass die unter den Ziffern i, iii und iv genannten Verpflichtungen in die Kategorie der „Verkehrsdienste zu besonderen Tarifen und Bedingungen, vor allem ... auf bestimmten Verkehrsverbindungen“, fallen, die durch einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag nach Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 abgedeckt werden können. Diese Verpflichtungen erfüllten alle Voraussetzungen der Begriffe „zu besonderen Tarifen“ und „zu besonderen Bedingungen“, da der anwendbare Tarifnachlass und die davon betroffenen Strecken aufgeführt wurden.

(348) Dagegen fällt die Tarifpflicht für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste über den Hafen Trieste Marittima aus folgenden Gründen unter keine der in Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 aufgeführten Kategorien.

(349) Erstens sind weder im ersten noch im zweiten Vertrag die Bedingungen festgelegt, zu denen die grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrsdienste über den Hafen Trieste Marittima durchgeführt werden mussten. Beide Verträge bezogen sich vage auf grenzüberschreitende Strecken, die diesen Hafen durchqueren, mit Ausnahme derjenigen zwischen Ungarn und Italien, für die im Rahmen beider Verträge bereits unterschiedliche Tarifpflichten galten, ohne Angaben zum Umfang der betreffenden Strecken, zu ihrem Ausgangs- und Bestimmungsort (z. B. ob es sich um Strecken innerhalb oder außerhalb der Union handelte) oder zu der berücksichtigten Entfernung. Die Tarifpflicht umfasste alle „grenzüberschreitenden Strecken“, wobei der einzige Bezugspunkt die Tatsache ist, dass die Strecken über den Hafen Trieste Marittima führen. Wie von Italien erläutert (siehe Erwägungsgrund 125), wurde die Entgeltermäßigung nur für den inländischen Teil der Strecke gewährt, und nach den zertifizierten Jahresabschlüssen von Trenitalia wurde der Ausgleich ausschließlich auf der Grundlage der Anzahl der Wagen berechnet, die für Ein- oder Ausfuhren aus dem benachbarten österreichischen Schienennetz kommend, das vom österreichischen Betreiber Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) betrieben wurde, den Hafen Trieste Marittima passierten. Da weder eine Verbindung zwischen der Tarifpflicht und der tatsächlich von Trenitalia bedienten Strecke bestand noch eine besondere Bedingung neben der Tarifpflicht galt, ist die Kommission der Auffassung, dass die Tarifpflicht für die Beförderung über den Hafen Trieste Marittima nicht dem Begriff der „Verkehrsdienste zu besonderen Tarifen und Bedingungen“ entspricht, die von öffentlichen Dienstleistungsaufträgen nach Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 abgedeckt sein können.

(350) Zweitens kann diese Tarifpflicht durch keinen anderen der in Erwägungsgrund 343 genannten Gedankenstriche des Artikels 14 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 abgedeckt werden. Was den ersten Gedankenstrich „Verkehrsdienste, die bestimmten Anforderungen an die Kontinuität, Regelmäßigkeit, Kapazität und Qualität genügen,“ betrifft, so trug diese Tarifpflicht mangels besonderer Bedingungen für die Erbringung von grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrsdiensten über den Hafen Trieste Marittima nicht zur Erbringung von Verkehrsdiensten bei, die festgelegten Anforderungen hinsichtlich Kontinuität, Regelmäßigkeit, Kapazität und Qualität genügten. Was den zweiten Gedankenstrich betrifft, der die „zusätzlichen Verkehrsdienste“ betrifft, stellt diese Tarifpflicht keine zusätzliche Verkehrsleistung dar, da in den Verträgen nicht angegeben war, welcher Hauptverkehrsdienst die Tarifpflicht ergänzte. Der vierte Gedankenstrich, der die „Anpassung der Dienste an den tatsächlichen Bedarf“ betrifft, stellte keine Anpassung an eine tatsächliche Anforderung dar, da keiner der Verträge den fraglichen Bedarf vorsah.

(351) Schließlich gibt es keinen Hinweis darauf, dass diese Tarifpflicht, auch wenn sie nicht unter die in Artikel 14 Absatz 1 Unterabsatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 genannten Kategorien fiel, in jedem Fall erforderlich gewesen wäre, um „ausreichende Verkehrsdienste“ im Sinne von Artikel 14 Absatz 1 Unterabsatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 zu erbringen. Wie in Erwägungsgrund 326 erwähnt, können die Mitgliedstaaten nach Artikel 1 Absatz 4 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 mit einem Verkehrsunternehmen öffentliche Dienstleistungsaufträge schließen, „[u]m insbesondere unter Berücksichtigung sozialer, umweltpolitischer und landesplanerischer Faktoren eine ausreichende Verkehrsbedienung sicherzustellen“. Soziale oder ökologische Faktoren oder die Raumordnung spielten jedoch keine Rolle bei der Festlegung der Tarifpflichten für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste über den Hafen Trieste Marittima.

(352) Aus diesen Gründen ist die Kommission der Auffassung, dass die Tarifpflicht für die Beförderung über den Hafen Trieste Marittima nicht in den Anwendungsbereich von Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 fällt. Da die Vereinbarkeit von Ausgleichszahlungen, die in den Anwendungsbereich der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 fallen, nach den Bestimmungen der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 zu beurteilen ist, und die Voraussetzungen, unter denen die Mitgliedstaaten Beihilfen nach Artikel 93 AEUV gewähren konnten (siehe Erwägungsgrund 329), in dieser Verordnung erschöpfend aufgeführt sind, können Verpflichtungen, die nicht unter Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 fallen, nicht als mit der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 vereinbar angesehen werden.

(353) Hinsichtlich der unter den zweiten Vertrag fallenden Betriebspflichten, insbesondere der Verpflichtung, Fährüberfahrten und Manövrierdienste für den Güterverkehr zwischen dem Festland und Sardinien/Sizilien durchzuführen, sowie der Verpflichtung, eine bestimmte Anzahl von Bahnhöfen in Sardinien und Sizilien zu betreiben, ist die Kommission der Auffassung, dass diese Verpflichtungen in die Kategorie der „Verkehrsdienste, die bestimmten Anforderungen an die Kontinuität, Regelmäßigkeit, Kapazität und Qualität genügen“ gemäß Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 fallen.

(354) Erstens konnte Trenitalia die Erbringung dieser Dienstleistungen weder unterbrechen noch aussetzen. ([215]) In seinen Antwortschreiben vom 15. Februar 2018 wies Italien darauf hin, dass Trenitalia für alle Kunden, die diese beantragten, Schienengüterverkehrsdienste zu/von den im Vertrag genannten Bahnhöfen erbringen musste. Die Tatsache, dass Trenitalia die ständige Verfügbarkeit von Schienengüterverkehrsdiensten zu/von den genannten Bahnhöfen auf Sardinien und Sizilien gewährleisten musste, stellte die potenzielle Erbringung kontinuierlicher Schienengüterverkehrsdienste zu diesen Inseln sicher.

(355) Was zweitens die Regelmäßigkeit der Dienstleistungen betrifft, stellt die Kommission fest, dass Trenitalia nach dem zweiten Vertrag verpflichtet war, Bahnhöfe auf Sardinien und Sizilien zu betreiben und Schienengüterverkehrsdienste nach den in Anhang 1 des zweiten Vertrags beschriebenen spezifischen Fahrplänen und Merkmalen der Bahnhöfe zu erbringen. Somit musste der Zugang zu dem Dienst allen potenziellen Nutzern regelmäßig garantiert werden.

(356) Drittens war Trenitalia verpflichtet, die vom Vertrag erfassten Dienstleistungen mit den in Anhang 1 des Vertrags beschriebenen Merkmalen zu erbringen ([216]) und das Qualitätsniveau dieser Dienstleistungen aufrechtzuerhalten ([217]). In Anhang 1 sind die zu bedienenden Bahnhöfe auf Sardinien und Sizilien sowie die Betriebszeiten und die Art der zu erbringenden Dienstleistung ([218]) unter Berücksichtigung der Infrastrukturmerkmale der Bahnhöfe aufgeführt. Anhang 2 enthält die allgemeinen Bedingungen für den Schienengüterverkehr, die für alle Nutzer galten. Darüber hinaus musste Trenitalia folgende Anforderungen erfüllen:

a) Planung und Koordinierung aller Nebentätigkeiten zur Erbringung dieser Dienstleistungen, wie z. B. planmäßige und außerplanmäßige Wartung und regelmäßige Fahrzeugüberholungen, optimale Sicherheitsbedingungen, administrative und kommerzielle Tätigkeiten zur Unterstützung der Dienstleistungsverwaltung (Artikel 3 Absatz 1 des zweiten Vertrags);

([215]) Außer in Notfällen oder Umständen, die sich der Kontrolle des Unternehmens entziehen und die mit der üblichen Sorgfalt nicht vermeidbar sind, im Falle höherer Gewalt oder in den von den Behörden aus Gründen der öffentlichen Ordnung und Sicherheit vorgeschriebenen Fällen. In diesem Fall mussten jedoch etwaige Änderungen oder Unterbrechungen des Dienstes dem MIT unverzüglich mitgeteilt und die Dienste so bald wie möglich aufgenommen werden, vgl. Artikel 7 Absätze 1 und 4 des zweiten Vertrags.

([216]) Artikel 2 Absatz 2 des zweiten Vertrags.

([217]) Artikel 2 Absatz 4 des zweiten Vertrags. Trenitalia konnte die in Anhang 1 genannten Dienstleistungen nur mit vorheriger Genehmigung des MIT ändern (siehe Artikel 2 Absatz 5 des zweiten Vertrags). Ab 2006 konnten Trenitalia und das MIT vereinbaren, diejenigen Anlagen von den Dienstleistungsverpflichtungen im Rahmen dieses Vertrags auszunehmen, die 2005 eine Verringerung des Verkehrsaufkommens um 30 % oder mehr gegenüber 2004 oder einen erheblichen Anstieg ihrer mit dem Betrieb verbundenen finanziellen Belastungen verzeichneten (siehe Artikel 2 Absatz 7 des zweiten Vertrags). Die Kommission ist der Auffassung, dass diese Bestimmungen im Wesentlichen darauf abzielten, das wirtschaftliche Gleichgewicht des Vertrags zu wahren, und die Kontinuität der Dienste nicht beeinträchtigten.

([218]) Z. B. Handhabung von Gefahrgütern, Transport lebender Tiere, Transport von Fahrzeugen.

b) Erstellung eines Berichts über die Quantität und Qualität dieser Dienstleistungen, in dem unter anderem auf die Pünktlichkeit der Züge, die Dienstzuverlässigkeit, die Kundenrückmeldungen (Artikel 6 Absatz 1 des zweiten Vertrags) Bezug genommen wird, und die Verbesserung der Qualität der Dienstleistung für die Kunden, indem zumindest die in Artikel 6 Absatz 2 des zweiten Vertrags genannten Elemente (z. B. Verkehrsüberwachungsdienste, elektronischer Frachtbrief, Verkehrsstatistik, Kundendienstunterstützung) bereitgestellt werden.

(357) Was schließlich die festgelegten Kapazitätsstandards des Dienstes betrifft, so ist die Kommission der Auffassung, dass Trenitalia zur Erfüllung der oben genannten Verpflichtungen die ständige Verfügbarkeit einer der Nachfrage der potenziellen Nutzer entsprechenden Schienengüterverkehrskapazität sicherstellen musste. Italien erklärte, dass Trenitalia durch den Vertrag nicht die Bereitstellung einer vorab festgelegten Mindest- oder Höchstkapazität vorgeschrieben wurde, um das System flexibel genug für Anpassungen an Nachfrageschwankungen zu halten.

(358) Vor diesem Hintergrund ist die Kommission der Auffassung, dass die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes aus dem ersten Vertrag für den Teil, der eine neue Beihilfe darstellt, sowie aus dem zweiten Vertrag, unter Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 fallen, mit Ausnahme der Tarifpflichten für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr über den Hafen Trieste Marittima.

(359) Zusammenfassend ist festzustellen, dass der erste und der zweite Vertrag in Bezug auf die Tarifpflichten für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr über den Hafen Trieste Marittima nicht mit Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 vereinbar waren. Daher stellt der im Rahmen des ersten und des zweiten Vertrags im Zusammenhang mit der genannten Tarifpflicht gezahlte Ausgleich eine mit dem Gemeinsamen Markt unvereinbare Beihilfe dar.

8.4.2.3. Im Betrauungsakt angegebene Elemente

(360) Artikel 14 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 lautet: „In einem Vertrag über Verkehrsdienste aufgrund von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes werden unter anderem folgende Punkte geregelt: a) die Einzelheiten des Verkehrsdienstes, vor allem die Anforderungen an Kontinuität, Regelmäßigkeit, Leistungsfähigkeit und Qualität; b) der Preis für die vertraglich vereinbarten Dienstleistungen, der die Tarifeinnahmen ergänzt oder die Einnahmen miteinschließt, sowie die Einzelheiten der finanziellen Beziehungen zwischen den beiden Parteien; c) Vertragszusätze und Vertragsänderungen, um insbesondere unvorhersehbare Veränderungen zu berücksichtigen; d) die Geltungsdauer des Vertrages; e) die Sanktionen bei Nichterfüllung des Vertrages."

a) Art der zu erbringenden Dienstleistung (Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69)

(361) Sowohl im ersten als auch im zweiten Vertrag waren die von Trenitalia zu erbringenden Schienengüterverkehrsdienste aufgeführt und die Bedingungen für diese Dienstleistungen ausführlich beschrieben. ([219])

(362) In Bezug auf die Tarifpflicht vertritt die Kommission die Auffassung, dass die Art der Tarifpflicht im Fall der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem italienischen Hafen Triest und Ungarn und für Schienengüterverkehrsdienste auf den inländischen Strecken zwischen dem Festland und Sardinien und mit einer Entfernung von mehr als 1 000 km ordnungsgemäß ermittelt wurde. Sowohl nach dem ersten als auch nach dem zweiten Vertrag war Trenitalia nämlich verpflichtet, die auf bestimmten Strecken beförderten Güter zu den in diesem Vertrag festgelegten Preisen zu befördern. Diese ermäßigten Tarife waren für alle Nutzer der Dienstleistung gleich und mussten kontinuierlich und regelmäßig angewandt werden, unabhängig von der Menge der beförderten Güter oder etwaigen Effizienzvorteilen. In Bezug auf die Qualität der Dienste wurde Trenitalia in beiden Verträgen verpflichtet, die Standards im Hinblick auf die Sicherheit, die Pünktlichkeit der Züge, die Zuverlässigkeit der Dienstleistungen und das Feedback der Kunden aus dem Bericht zu erfüllen, der gemäß Artikel 7 des ersten Vertrags und gemäß Artikel 6 des zweiten Vertrags vorgeschrieben war.

([219]) Anhang 4 des ersten Vertrags und Anhang 1 des zweiten Vertrags.

(363) Dagegen gelten die gleichen Erwägungen nicht für die Tarifpflicht für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste über den Hafen Trieste Marittima, da die von der Tarifpflicht betroffenen Strecken nicht vorab definiert wurden, auch nicht im Hinblick auf den Ausgangs-/Bestimmungsort. Die Kommission stellt fest, dass die erbrachte Dienstleistung in Bezug auf die Anzahl der Güterwagen ermittelt wurde, die bei Ein- oder Ausfuhren über den Hafen Trieste Marittima fuhren, unabhängig von ihrem Ausgangs-/Bestimmungsort. Die Anzahl der in einem Hafen umgeschlagenen Güterwagen liefert für sich genommen keine Angaben zur Art der zu erbringenden Dienstleistung in Bezug auf Kontinuität, Regelmäßigkeit, Kapazität und Qualität. Dabei handelt es sich um Merkmale, die nur in Bezug auf vergleichbare Verkehrsdienste sinnvoll bewertet werden können, was nicht der Fall ist, wenn die Schienengüterverkehrsdienste keiner besonderen Bedingung unterliegen, z. B. in Bezug auf Ausgangs-/Bestimmungsorte, die sie vergleichbar machen könnten.

(364) Für die unter den zweiten Vertrag fallenden Betriebspflichten gelten dieselben Überlegungen wie in den Erwägungsgründen 354 bis 357. Dies gilt insbesondere in Bezug auf die Verpflichtung, Fährüberfahrten und Manövrierdienste für den Güterverkehr zwischen dem Festland und Sardinien/Sizilien durchzuführen, und die Verpflichtung, eine bestimmte Anzahl von Bahnhöfen auf Sardinien und Sizilien zu betreiben. Der zweite Vertrag enthielt alle erforderlichen Elemente, die Aufschluss über die Art der zu erbringenden Dienstleistungen in Bezug auf Kontinuität, Regelmäßigkeit, Kapazität und Qualität gaben. Gleiches gilt für die Verpflichtung zur Planung und Koordinierung aller Nebentätigkeiten im Zusammenhang mit der Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes nach dem zweiten Vertrag. Diese Nebenpflicht unterlag nämlich denselben Bedingungen in Bezug auf Kontinuität, Regelmäßigkeit, Kapazität und Qualität, die für die zugrunde liegenden Hauptverkehrsdienste galten.

(365) Daraus ergibt sich Folgendes:

— Was die Tarifpflicht für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr über den Hafen Trieste Marittima betrifft, so wurde im ersten und im zweiten Vertrag die Art der Verkehrsdienste in Bezug auf Kontinuität, Regelmäßigkeit, Kapazität und Qualität nicht genannt; somit waren die Verträge nicht mit Artikel 14 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 vereinbar.

— Was die Tarifpflichten für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem italienischen Hafen Triest und Ungarn, die unter den ersten und den zweiten Vertrag fallen, die Tarifpflichten für Schienengüterverkehrsdienste auf den inländischen Strecken zwischen dem Festland und Sardinien und den inländischen Strecken über 1 000 km, die unter den zweiten Vertrag fallen, sowie die Betriebspflichten im Rahmen des zweiten Vertrags angeht, so war die Art der Verkehrsdienste in beiden Verträgen im Hinblick auf Kontinuität, Regelmäßigkeit, Kapazität und Qualität hinreichend festgelegt. Diese Elemente waren geeignet, die Bereitstellung angemessener Schienengüterverkehrsdienste für die Öffentlichkeit sicherzustellen. Daher entsprachen der erste und der zweite Vertrag in Bezug auf diese Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes Artikel 14 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69.

(366) Da im ersten und zweiten Vertrag die Art der Dienstleistung, die im Rahmen der Tarifpflicht für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr über den Hafen Trieste Marittima zu erbringen war, nicht ordnungsgemäß bestimmt war, entsprachen die im Rahmen des ersten und des zweiten Vertrags für diese Tarifpflicht gezahlten Ausgleichszahlungen nicht Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und stellen daher eine unvereinbare Beihilfe dar, ohne dass geprüft werden müsste, ob die übrigen Voraussetzungen des Artikels 14 Absatz 2 der genannten Verordnung erfüllt sind. Diese Schlussfolgerung greift der Feststellung nicht vor, dass der erste und der zweite Vertrag die übrigen Voraussetzungen des Artikels 14 Absatz 2 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 erfüllten, wie in den Erwägungsgründen 367 bis 381 erläutert.

b) Preis der unter den Vertrag fallenden Dienstleistungen (Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69)

(367) Im ersten und zweiten Vertrag wurde die Höhe des Ausgleichs festgelegt, der Trenitalia für die Erbringung der Dienstleistungen zu zahlen war, d. h. der Preis der Dienstleistungen und die Berechnungsmethode. ([220])

([220]) Siehe Anhang 4 des ersten Vertrags sowie Artikel 2 und Anhang 1 des zweiten Vertrags.

(368) Was die Tarifpflichten betrifft, so deckte der an Trenitalia zu zahlende Ausgleich die Differenz zwischen den erwarteten Einnahmen aus der Anwendung des Normaltarifs und dem vom Staat auferlegten Tarif ab (siehe Erwägungsgründe 54 bis 56).

(369) Die Kommission stellt im Einzelnen Folgendes fest:

— Für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr zwischen dem Hafen Triest und Ungarn sahen der erste und der zweite Vertrag einen Preis vor, der der Differenz zwischen den tatsächlichen Einnahmen aus der Anwendung der Tarifpflicht (d. h. einem Rabatt von 15 % für Transitfahrten durch Österreich und von 50 % für Transitfahrten durch das ehemalige Jugoslawien (Slowenien und Kroatien)) und dem erwarteten Gewinn aus der Anwendung des Normaltarifs entsprach.

— Für den Schienengüterverkehr über eine Entfernung von mehr als 1 000 km sah der zweite Vertrag einen Preis vor, der der Differenz zwischen den Beträgen, die sich aus der Anwendung des theoretischen Kilometerpreises und den tatsächlich erhaltenden Beträgen nach Anwendung des Kilometerpreises, der nach 1 000 km weiter sinkt, ergibt.

— Was den Schienengüterverkehr zwischen dem Festland und Sardinien anbelangt, so war im Rahmen des zweiten Vertrags die Differenz zwischen den erwarteten Einnahmen aus der Anwendung des Normaltarifs und dem im Vertrag für den Verkehr nach/von Sardinien angegebenen Tarif einer der Faktoren, die bei der Quantifizierung des Ausgleichs berücksichtigt wurden, der auf der Grundlage der Gewinn- und Verlustrechnungen von Trenitalia berechnet wurde.

(370) Was die Betriebspflichten im Rahmen des zweiten Vertrags betrifft (d. h. die Verpflichtung, den Schienengüterverkehr zwischen dem Festland und Sardinien/Sizilien durchzuführen, die Verpflichtung, eine bestimmte Anzahl von Bahnhöfen auf Sardinien/Sizilien zu betreiben, und die Verpflichtung, Nebentätigkeiten für die Erbringung der Schienengüterverkehrsdienste auszuüben) so wurde der Ausgleich auf der Grundlage der Gewinn- und Verlustrechnungen von Trenitalia berechnet.

(371) Wie in den Erwägungsgründen 71 und 72 dargelegt, enthielt der zweite Vertrag besondere Bestimmungen über a) die Zahlung des Ausgleichs und b) die Rückzahlung von Beträgen, die über die jährliche tatsächliche Belastung von Trenitalia hinausgingen, die in der vom MIT geprüften zertifizierten Jahresabschlüssen angegeben war. Der Ausgleich durfte die in Artikel 4 Absatz 1 des Vertrags ([221]) genannten Höchstbeträge nicht überschreiten, mit der in Artikel 4 Absatz 2 des Vertrags vorgesehenen zusätzlichen Garantie, wonach „[d]er gewährte jährliche Gesamtausgleich in keinem Fall die tatsächliche finanzielle Belastung des Unternehmens für jedes Jahr des Dreijahreszeitraums 2004–2006 übersteigen [darf]". Darüber hinaus gab es spezielle Bestimmungen für die Bezahlung der von Trenitalia nach Ablauf des Vertrags erbrachten Dienstleistungen (siehe Erwägungsgrund 74).

(372) Die Kommission ist der Auffassung, dass der erste und der zweite Vertrag mit Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 im Einklang stehen, wonach in dem Vertrag der Preis der unter den Vertrag fallenden Dienstleistungen und die Einzelheiten der finanziellen Beziehungen zwischen den beiden Parteien anzugeben sind.

c) Vorschriften für Vertragszusätze und Vertragsänderungen (Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69)

(373) Nach dem ersten Vertrag hatte das MIT das Recht, die in diesem Vertrag vorgesehenen Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes und die entsprechende Methode zur Berechnung des Ausgleichs zu ergänzen oder zu ändern. ([222]) Dagegen war Trenitalia berechtigt, die Erbringung der Dienstleistungen auszusetzen, wenn die genannten Zusätze/Änderungen oder erlassenen Rechtsvorschriften nicht mit der Verpflichtung zur Weiterführung der Dienste vereinbar waren. ([223]) In jedem Fall war Trenitalia verpflichtet, dem MIT jede Änderung des Dienstes vorab mitzuteilen ([224]) und konnte die Erbringung einiger oder aller im Rahmen des ersten Vertrags erbrachten Dienstleistungen mit einer Kündigungsfrist von mindestens 30 Tagen beenden ([225]).

([221]) D. h. 142 828 104 EUR für 2004 (einschließlich Mehrwertsteuer); 142 828 104 EUR für 2005 (einschließlich Mehrwertsteuer); 117 521 500 EUR für 2006 (einschließlich Mehrwertsteuer).

([222]) Nach Artikel 10 Absatz 1 des ersten Vertrags mussten solche Zusätze/Änderungen auf der Grundlage von Studien und Untersuchungen, unter Berücksichtigung des Liberalisierungsprozesses des Schienengüterverkehrsmarktes sowie auf der Grundlage von Studien und eingehenden Untersuchungen erfolgen.

([223]) Artikel 10 Absatz 4 des ersten Vertrags.

([224]) Artikel 10 Absatz 5 des ersten Vertrags.

([225]) Artikel 10 Absatz 2 des ersten Vertrags.

(374) Was den zweiten Vertrag betrifft, so konnten Zusätze und Änderungen des Vertrags nur im Einvernehmen mit dem MIT erfolgen. Die in Anhang 1 des zweiten Vertrags genannten Dienstleistungen konnten von Trenitalia geändert werden, sofern das Ministerium dies mindestens 60 Tage im Voraus genehmigte ([226]); darüber hinaus konnte die Zahl der ab 2006 zu bedienenden Bahnhöfe im Einvernehmen zwischen den Parteien unter bestimmten Bedingungen verringert werden. ([227]) Zusätzlich konnten die Bedingungen und Mengen der den Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes unterliegenden Dienstleistungen von den Parteien überprüft werden, wenn die tatsächlich zur Verfügung stehenden Ausgleichsleistungen letztlich niedriger waren als die im Staatshaushalt zugewiesenen Beträge. ([228]) Was schließlich die von Trenitalia über den Ablauf des Vertrags hinaus erbrachten Dienstleistungen angeht, war Trenitalia berechtigt, die Erfüllung der Verpflichtungen aus dem zweiten Vertrag auszusetzen, wenn Rechtsvorschriften erlassen wurden, die mit der Verpflichtung zur Weiterführung der Dienstleistungen unvereinbar waren. ([229])

(375) Auf dieser Grundlage ist die Kommission der Auffassung, dass der erste und der zweite Vertrag die Anforderung des Artikels 14 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 erfüllten, wonach in den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen Vorschriften für Zusätze und Änderungen des Vertrags aufgenommen werden mussten.

d) Laufzeit des Vertrags (Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe d der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69)

(376) Der erste Vertrag deckte den Zeitraum vom 1. Januar 2000 bis zum 31. Dezember 2001 ab und enthielt eine Kontinuitätsklausel (Artikel 10), mit der seine Gültigkeit bis zum Abschluss eines neuen öffentlichen Dienstleistungsauftrags oder bis zur Mitteilung der Kündigung des ersten Vertrags durch das MIT an Trenitalia verlängert wurde.

(377) Der zweite Vertrag deckte den Zeitraum vom 1. Januar 2004 bis zum 31. Dezember 2006 ab und enthielt eine Kontinuitätsklausel (Artikel 12), mit der die Laufzeit bis zu einer Kündigung durch das MIT verlängert wurde. Eine solche Kündigung musste mindestens 90 Tage im Voraus erfolgen und konnte die Beendigung einiger oder aller Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, die Gegenstand des Vertrags waren, betreffen.

(378) Die Kommission ist der Auffassung, dass der erste und der zweite Vertrag mit Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe d der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 im Einklang standen, wonach die Bestimmungen über die Laufzeit des Vertrags in den öffentlichen Dienstleistungsauftrag aufgenommen werden mussten.

e) Strafen (Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe e der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69)

(379) Im Falle der Nichteinhaltung des ersten Vertrags wurde Trenitalia für jeden Verstoß gegen eine Verpflichtung, die Trenitalia durch den Vertrag auferlegt wurde, mit einer Vertragsstrafe von bis zu 250 000 EUR belegt (siehe Erwägungsgrund 60).

(380) Im Falle der Nichteinhaltung des zweiten Vertrags unterlag Trenitalia einem System von Sanktionen, die von dem zu zahlenden Ausgleich abzuziehen waren (siehe Erwägungsgrund 73). Erstens sah der zweite Vertrag eine spezifische Vertragsstrafe in Höhe von 50 000 EUR für die Nichteinhaltung jeder der folgenden Verpflichtungen vor: Verpflichtungen zur Qualität der Dienste, Verbindungsfrequenzen oder Zuweisung einer Mindestpersonaldecke für die Bahnhöfe, für die Dienstleistungsverpflichtungen galten ([230]), einschließlich Verzögerungen bei der Übermittlung von Berichten über das Qualitätsniveau der unter den Vertrag fallenden Verkehrsdienste ([231]). Zweitens sah der zweite Vertrag eine allgemeine Vertragsstrafe in Höhe von 50 000 EUR für jede Nichterfüllung oder Unzulänglichkeit von Trenitalia in Bezug auf die übrigen vertraglichen Verpflichtungen vor. ([232]) Darüber hinaus hatte das MIT die Möglichkeit, den Vertrag bei besonders schwerwiegenden Mängeln oder Unzulänglichkeiten zu kündigen.

(381) Die Kommission ist der Auffassung, dass der erste und der zweite Vertrag mit Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe e der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 im Einklang standen, wonach die öffentlichen Dienstleistungsaufträge die Sanktionen bei Nichterfüllung des Vertrags abdecken müssen.

([226]) Artikel 2 Absatz 5 des zweiten Vertrags.
([227]) Artikel 2 Absatz 7 des zweiten Vertrags: Im Falle einer erheblichen Erhöhung oder Verringerung des Verkehrsaufkommens um mindestens 30 % zwischen 2004 und 2005 auf einer Strecke, für die eine Tarifpflicht gilt, konnten die Parteien beschließen, die Strecke aus den öffentlichen Dienstleistungen im Schienengüterverkehr herauszunehmen.
([228]) Artikel 4 Absatz 4 des zweiten Vertrags.
([229]) Artikel 12 Absatz 3 des zweiten Vertrags.
([230]) Artikel 9 Absätze 3 und 4 des zweiten Vertrags.
([231]) Artikel 9 Absatz 2 des zweiten Vertrags.
([232]) Artikel 9 Absatz 5 des zweiten Vertrags.

8.4.2.4. Verhältnismäßigkeit des Ausgleichs

(382) Hinsichtlich der Höhe des Ausgleichs prüft die Kommission anhand der allgemeinen Grundsätze, die sich aus dem Vertrag ergeben, unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns, ob der Ausgleich nicht über das hinausgeht, was erforderlich war, um die Kosten der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes zu decken.

Erster Vertrag

(383) Gemäß dem ersten Vertrag wurden die Kosten für jede durch den Vertrag auferlegte Verpflichtung des öffentlichen Dienstes berechnet. Der Ausgleich deckte nur die Kosten ab, die bei der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes entstanden sind, ohne eine Gewinnspanne zu berücksichtigen. Anhang 4 des ersten Vertrags enthielt eine detaillierte Methode zur Berechnung der durch die einzelnen Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes verursachten Kosten, und diese Kosten wurden für das erste Vertragsjahr (2000) quantifiziert.

(384) Insbesondere im Hinblick auf die Tarifpflicht für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr zwischen dem Hafen Triest und Ungarn, wie in Erwägungsgrund 55 erläutert, entsprachen die Kosten den entgangenen Tarifeinnahmen. Sie wurden als Differenz zwischen den Normaltarifen, die Trenitalia ohne den Vertrag angewandt hätte, und den von Trenitalia tatsächlich angewandten niedrigeren Tarifen auf der Grundlage des Vertrags ermittelt. So wurden beispielsweise die von Trenitalia im Jahr 2000 aufgrund der genannten Tarifpflicht getragenen Kosten im ersten Vertrag wie folgt beziffert (Wert in italienischen Lire — ITL und Gegenwert in EUR): ([233])

Tabelle 7

Methode zur Bestimmung des Ausgleichs im Rahmen des ersten Vertrags für die Beförderung zwischen dem Hafen Triest und Ungarn

	Hafen Triest–Ungarn (über Österreich)			Hafen Triest–Ungarn (über das ehemalige Jugoslawien)			**C + F Gesamt-betrag der ent-gangenen Tarif-einnah-men**
	A — Einnahmen aus ange-wandten Tarifen	B — Theoretische Einnahmen durch die Tarife	C =B-A Gesamt-betrag der entgangenen Tarif-einnahmen	D — Einnahmen aus angewandten Tarifen	E — Theoretische Einnahmen durch die Tarife	F = E-D Gesamt-betrag der entgangenen Tarif-einnahmen	
Italieni-sche Lire — ITL	908 061 000	1 068 307 000	160 246 000	822 460 065	1 644 920 130	822 460 065	**982 706 065**
Gegen-wert in EUR	468 974,37	551 734,52	82 760,15	424 765,17	849 530,35	424 765,17	**507 525,33**

(385) Die Kommission ist der Auffassung, dass die in den Erwägungsgründen 383 und 384 dargelegte Methode sicherstellte, dass sich der im Rahmen des ersten Vertrags an Trenitalia gezahlte Ausgleich auf die tatsächliche finanzielle Belastung beschränkte, die Trenitalia während der gesamten Vertragslaufzeit tatsächlich zu tragen hatte. Die Auferlegung von Tarifpflichten führte in der Tat zu einer Verringerung der Einnahmen von Trenitalia. Italien wandte daher die korrekte Methode an, indem es den Ausgleich als Differenz zwischen den Einnahmen aus den nach dem ersten Vertrag vorgeschriebenen Beförderungspreisen und den Einnahmen aus den Beförderungspreisen, die Trenitalia ohne diesen Vertrag verlangt hätte, festgelegt hat. Darüber hinaus verpflichteten die italienischen Behörden Trenitalia, die von einem unabhängigen Wirtschaftsprüfer zertifizierten Finanzkonten für die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Jahr 2001 vorzulegen (siehe Erwägungsgrund 58). Der Ausgleich für weitere Dienstmonate durfte ein Zwölftel des für 2001 festgesetzten jährlichen Ausgleichs nicht übersteigen (siehe Randnummer 59).

(386) Daraus folgt, dass der im Rahmen des ersten Vertrags gezahlte Ausgleich die Kosten im Zusammenhang mit der Erfüllung der in diesem Vertrag vorgesehenen Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes nicht überstieg.

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

Der zweite Vertrag

(387) Im zweiten Vertrag wurde weitgehend die im Rahmen des ersten Vertrags angewandte Methode für die Bestimmung des Ausgleichs beibehalten, der Trenitalia für die Tarifpflichten für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem Hafen Triest und Ungarn und für inländische Schienengüterverkehrsdienste über eine Entfernung von mehr als 1 000 km gewährt wurde. In Anhang 1 des zweiten Vertrags wurde die Methode zur Berechnung der durch die einzelnen Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes verursachten Kosten beschrieben und diese Kosten anhand des ersten Vertragsjahres (2004) quantifiziert. Der Ausgleich deckte nur die Kosten ab, die bei der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes entstanden sind, ohne eine Gewinnspanne zu berücksichtigen.

(388) Die Tabellen 8 und 9 zeigen die Methode zur Ermittlung des Ausgleichs im Rahmen des zweiten Vertrags für die Tarifpflichten für a) den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr zwischen dem Hafen Triest und Ungarn und b) den Schienengüterverkehr über eine Entfernung von mehr als 1 000 km, insbesondere die von Trenitalia im Jahr 2004 getragenen Kosten.

Tabelle 8

Methode zur Bestimmung des Ausgleichs im Rahmen des zweiten Vertrags für die Beförderung zwischen dem Hafen Triest und Ungarn

Volle Wagen			Leere Wagen			**C + F Gesamt-betrag der ent-gangenen Tarif-einnahmen (in EUR)**
A — Einnahmen aus ange-wandten Tarifen (EUR)	B — Theoretische Einnahmen durch die Tarife (EUR)	C =B-A Gesamt-betrag der entgangenen Tarif-einnah-men (EUR)	D — Einnahmen aus angewandten Tarifen (EUR)	E — Theoretische Einnahmen durch die Tarife (EUR)	F = E-D Gesamt-betrag der entgangenen Tarif-einnah-men (EUR)	
73 318	146 637	73 318	28	56	28	73 346

Tabelle 9

Methode zur Ermittlung des Ausgleichs im Rahmen des zweiten Vertrags für Strecken über 1 000 km

A — Ange-wandter Durch-schnittsta-rif (EUR pro Tonnen-kilometer)	B — Durch-schnitt theoretischer Tarif (EUR pro Tonnen-kilome-ter)	C — Durch-schnittli-che Entfernung (km)	D — Beförderte Tonnen	E = A*C*D Einnahmen aus angewandten Tarifen (in Mio. EUR)	F = B*C*D Theoretische Einnahmen durch die Tarife (in Mio. EUR)	G = F-E Gesamt-betrag der entgangenen Tarif-einnahmen (in Mio. EUR)
0,0619	0,0716	1 322	2 342 104	191,7	221,6	29,9

(389) Wie beim ersten Vertrag ist die Kommission der Auffassung, dass diese Methode gewährleistete, dass sich der im Rahmen des zweiten Vertrags an Trenitalia gezahlte Ausgleich auf die tatsächliche finanzielle Belastung beschränkte, die Trenitalia während der gesamten Vertragslaufzeit aus denselben Gründen wie in Erwägungsgrund 385 dargelegt zu tragen hatte. Darüber hinaus zahlte Italien einen Ausgleich, der niedriger war als die Gesamtkosten, die sich aus der Anwendung dieser Tarifpflichten ergaben.

(390) Die Kosten im Zusammenhang mit den Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Schienengüterverkehr zwischen dem Festland und Sardinien (sowohl die Tarifpflicht als auch die Dienstleistungsverpflichtung) ([234]) wurden auf der Grundlage der Gewinn- und Verlustrechnungen von Trenitalia entschädigt.

([234]) Es handelt sich um die folgenden Verpflichtungen: a) Durchführung von Fährüberfahrten und Manövrierdienste für den Güterverkehr zwischen dem Festland und Sardinien; b) Instandhaltung einer spezifischen Liste von Bahnhöfen und ihrer Einrichtungen für den Güterverkehr auf Sardinien; c) Planung und Koordinierung aller Nebentätigkeiten im Zusammenhang mit der Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten nach/von Sardinien.

(391) Dieselbe Methode zur Berechnung des Ausgleichs auf der Grundlage der Gewinn- und Verlustrechnung von Trenitalia galt auch für die Verpflichtungen in Bezug auf den Verkehr von und nach Sizilien.

(392) Der nach dieser Methode berechnete Ausgleich umfasste einen Gewinn, der sich aus den gewichteten durchschnittlichen Kapitalkosten und dem aufgewendeten Kapital von Trenitalia ergab.

(393) Italien schätzte den Ausgleich für die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Schienengüterverkehr nach/von Sardinien und Sizilien, der im Rahmen des zweiten Vertrags zu zahlen war (siehe nachstehende Tabelle), auf der Grundlage der von Trenitalia im Jahr 2004 getragenen Kosten.

Tabelle 10

Methode zur Ermittlung des Ausgleichs im Rahmen des zweiten Vertrags für die Beförderung nach/von Sardinien und Sizilien

(in EUR)

Gewinn- und Verlustrechnung von Trenitalia	Sardinien	Sizilien
A — Gesamteinnahmen	7 674 289	89 236 087
B — Gesamtkosten	35 481 686	179 404 951
A-B	[27 807 397]	[90 168 864]
C — Verzinsung des eingesetzten Kapitals	2 733 433	11 729 022
D — Steuer auf die Arbeitskosten	—	1 003 737
Gesamteinnahmen/Verlust (A-B-C-D)	[30 540 830]	[102 901 623]

(394) Die Kommission stellt zunächst fest, dass die Kosten im Zusammenhang mit den Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes für Schienengüterverkehrsdienste von/nach Sardinien/Sizilien als Stückkosten pro Wagenkilometer berechnet wurden. Die Kommission ist der Auffassung, dass diese Messgröße im Schienengüterverkehr geeignet ist, um die Kosten des Gütertransports auf der Schiene zu schätzen, da sie es ermöglicht, die Kosten eines Wagens je gefahrenen Kilometer unabhängig von der Menge der beförderten Güter zu erfassen. ([235]) Daher ermöglicht die Methode eine Schätzung der Durchschnittskosten der von Trenitalia für den Schienengüterverkehr nach/von Sardinien und Sizilien eingesetzten Güterwagen.

(395) Zweitens konnten die italienischen Behörden die Mehrkosten im Zusammenhang mit der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes zwischen dem Festland und Sizilien/Sardinien auf der Grundlage einer spezifischen Gewinn- und Verlustrechnung schätzen, die alle Einnahmen und Kosten enthielt, die speziell diesen Diensten zugewiesen wurden. Ein unabhängiger Wirtschaftsprüfer überprüfte die Kostenverteilungsfaktoren sowie die Konten und Dienstleistungen, die Trenitalia tatsächlich erbrachte. Diese Elemente wurden auch von den italienischen Behörden und der Kommission überprüft (siehe Erwägungsgrund 71).

(396) Schließlich geht aus den der Kommission von den italienischen Behörden vorgelegten Zertifizierungen hervor, dass der an Trenitalia für diese Dienstleistungen gezahlte Ausgleich die Kosten, die Trenitalia für die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes zwischen dem Festland und Sizilien/Sardinien getragen hat, nicht überstieg. Italien zahlte einen Ausgleich, der niedriger war als die Gesamtkosten, die sich aus der Anwendung dieser Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes ergaben. Aus diesem Grund muss nicht geprüft werden, ob der von den italienischen Behörden berechnete angemessene Gewinn angemessen war oder nicht, da Trenitalia bei der Erfüllung dieser Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes in jedem Fall keine Gewinne verzeichnete.

([235]) Der zweite Vertrag sah keine Verpflichtung zur Beförderung eines Mindestvolumens an Gütern oder bestimmten Arten von Gütern vor.

(397) Was den Gesamtausgleich betrifft, der Trenitalia im Rahmen des zweiten Vertrags gezahlt wurde, so bestätigen die von Italien vorgelegten Daten, dass dieser Ausgleich die tatsächliche finanzielle Belastung von Trenitalia während der gesamten Vertragslaufzeit nicht überstieg. In Tabelle 3 ist der Gesamtbetrag der Nettokosten von Trenitalia im Rahmen des zweiten Vertrags und der Gesamtbetrag des Ausgleichs aufgeführt, der Trenitalia im Rahmen dieses Vertrags gewährt und gezahlt wurde. Aus diesen Daten geht hervor, dass Trenitalia nur für die tatsächlich erbrachten Dienstleistungen entschädigt wurde, die von einem unabhängigen Wirtschaftsprüfer zertifiziert und von den italienischen Behörden überprüft wurden (insbesondere lagen die in den Jahren 2004, 2005, 2006 und 2008 gezahlten Ausgleichszahlungen unter den in den Verträgen angegebenen Beträgen), und dass die Ausgleichszahlungen nicht die gesamten Nettokosten von Trenitalia decken konnten.

(398) Der Umstand, dass die Kosten von Trenitalia pro Zugkilometer höher waren als die anderer Wettbewerber bzw. sogar höher als die durchschnittlichen Kosten pro Zugkilometer in Italien ([236]), hat keinen Einfluss auf diese Schlussfolgerung. Erstens ist das Effizienzniveau eines Unternehmens kein relevantes Element, das bei der Beurteilung der Frage zu berücksichtigen ist, ob Italien Trenitalia für die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des zweiten Vertrags überkompensiert hat. Zweitens bezogen sich die Kosten pro Zugkilometer nicht auf die fraglichen Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, sondern die Gesamtkosten pro Zugkilometer von Trenitalia (sowohl kommerzielle Dienste als auch Dienste im Rahmen von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes). Das Gleiche gilt für die Durchschnittskosten pro in Italien geleisteten Zugkilometer, die den gesamten in Italien erbrachten Schienengüterverkehr betreffen. Daher bieten die von FerCargo vorgelegten Daten (siehe Erwägungsgrund 210) kein relevantes Vergleichselement für die Schätzung der Kosten für die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des zweiten Vertrags und zeigen nicht, dass Trenitalia für die Erfüllung dieser Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes zu hoch entschädigt wurde.

(399) Darüber hinaus sah der zweite Vertrag ausdrücklich einen Rückforderungsmechanismus für den Fall einer Überkompensation vor. Nach Artikel 4 Absatz 3 des zweiten Vertrags war, wenn der gewährte Ausgleich die Kosten überstieg, die Trenitalia für die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des zweiten Vertrags tatsächlich getragen hatte, der entsprechende Betrag von dem zu zahlenden Ausgleich abzuziehen.

(400) Vor diesem Hintergrund ist die Kommission der Auffassung, dass der Gesamtausgleich, den Trenitalia im Rahmen des ersten und des zweiten Vertrags erhalten hat, nicht über das zur Deckung der Nettokosten der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes erforderliche Maß hinausgeht und daher verhältnismäßig war.

8.4.2.5. Schlussfolgerung

(401) Aus den oben genannten Gründen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass alle Verpflichtungen des ersten Vertrags (für den Teil, der eine neue Beihilfe darstellt) und des zweiten Vertrags (mit Ausnahme der Tarifpflicht für den grenzüberschreitenden Verkehr über den Hafen Trieste Marittima, siehe Erwägungsgründe 352 und 366) mit Artikel 1 Absatz 4 und Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 sowie den allgemeinen Grundsätzen des Vertrags im Einklang stehen. Daher stellt der Ausgleich, der Trenitalia im Rahmen des ersten und zweiten Vertrags gezahlt wurde, eine mit dem Binnenmarkt vereinbare staatliche Beihilfe dar (mit Ausnahme der Zahlungen im Zusammenhang mit der Tarifpflicht für den grenzüberschreitenden Verkehr über den Hafen Trieste Marittima, die als unvereinbare staatliche Beihilfe einzustufen sind).

8.4.3. *Dritter Vertrag*

(402) Die Kommission stellt fest, dass die Bedingungen des dritten Vertrags am 29. Oktober 2010 vereinbart wurden (siehe Erwägungsgrund 95) und der Vertrag am 3. Dezember 2012 unterzeichnet wurde. Daher wurde der dritte Vertrag geschlossen, als die Verordnung Nr. 1191/69 noch anwendbar war (siehe Erwägungsgründe 300 und 301). Die Kommission stellt ferner fest, dass der Ausgleich im Rahmen des dritten Vertrags zwischen 2010 und 2016 gezahlt wurde. Vor dem Hintergrund der von den Unionsgerichten festgelegten Grundsätze (siehe Erwägungsgrund 316) wird die Vereinbarkeit der im Rahmen des dritten Vertrags gezahlten Beihilfen bis zum 3. Dezember 2012 auf der Grundlage der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und der allgemeinen Grundsätze, die sich aus dem Vertrag ergeben, und nach dem 3. Dezember 2012 gemäß Artikel 93 AEUV geprüft.

([236]) Siehe Erwägungsgrund 39 von SA.32603 (2011/N), Subventionsregelung „Ferrobonus“ für den kombinierten Verkehr (ABl. C 88 vom 24.3.2012, S. 1).

8.4.3.1. Vereinbarkeit der bis zum 3. Dezember 2012 geleisteten Zahlungen auf der Grundlage der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und der allgemeinen Grundsätze, die sich aus dem Vertrag ergeben

8.4.3.1.1. Betrauung mit dem öffentlichen Verkehrsdienst

(403) Aus den vorgelegten Nachweisen ergibt sich, dass die italienischen Behörden und Trenitalia die Bedingungen des dritten Vertrags am 29. Oktober 2010 vereinbart haben und der Vertrag am 3. Dezember 2012 unterzeichnet wurde (Erwägungsgrund 95). Dieser Vertrag bezog sich auf den Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis 31. Dezember 2014.

(404) Die Kommission stellt fest, dass Trenitalia am 1. Januar 2009, vor Unterzeichnung des dritten Vertrags (3. Dezember 2012), mit der Erbringung der in diesem Vertrag genannten Dienstleistungen begonnen hatte und dass Italien am 21. Dezember 2010 die ersten Ausgleichszahlungen vorgenommen hat (siehe Erwägungsgrund 102), also vor der Unterzeichnung des dritten Vertrags

(405) Die Kommission stellt jedoch fest, dass Italien Nachweise dafür vorgelegt hat, dass alle wesentlichen Elemente des dritten Vertrags am 29. Oktober 2010 von Trenitalia und dem MIT vereinbart worden waren.

(406) Wie in Erwägungsgrund 92 erläutert, sind der endgültige Entwurf des dritten Vertrags, der am 29. Oktober 2010 vom Generaldirektor des MIT zur Unterzeichnung durch den zuständigen Minister übermittelt wurde, und der dritte Vertrag, der am 3. Dezember 2012 unterzeichnet wurde, im Wesentlichen identisch. Sie enthalten identische Bestimmungen über die Art der zu erbringenden Dienstleistungen ([237]), den Preis der Dienstleistungen ([238]), die Regeln für Vertragszusätze und Vertragsänderungen ([239]), die Gültigkeitsdauer des Vertrags (2009–2014) ([240]) und Vertragsstrafen ([241]). Im Übrigen enthielt dieser Entwurf bereits alle Elemente, die sich auf die Berechnung des Ausgleichs beziehen. ([242]) Zudem hat gerade dieser endgültige Entwurf des dritten Vertrags zur Annahme des Haushaltsgesetzes geführt, mit dem die italienischen Behörden ermächtigt wurden, Trenitalia am 21. Dezember 2010 Ausgleichszahlungen für die im Rahmen des dritten Vertrags erbrachten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes für das Jahr 2009 zu zahlen (siehe Erwägungsgrund 95).

(407) Darüber hinaus wurden in dem von den Parteien am 29. Oktober 2010 vereinbarten Entwurf des dritten Vertrags klar und präzise die Art der zu erfüllenden Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes sowie die Bedingungen festgelegt, zu denen Trenitalia diese vor einer Zahlung zu erbringen hatte.

(408) Darüber hinaus stellt die Kommission fest, dass Trenitalia zwischen dem 1. Januar 2009 und dem 29. Oktober 2010 die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes auf der Grundlage der Verhandlungen über den dritten Vertrag gemäß den Angaben der Behörden zur Art der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes und zu den Bedingungen für ihre Erfüllung durchgeführt hat. Auf der Grundlage der in Abschnitt 3.2.3.1 beschriebenen Fakten kann der Schluss gezogen werden, dass Trenitalia und das MIT bereits ab November 2008 den Umfang und die Art der zu erbringenden Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes intensiv erörtert haben. In dem zwischen den Parteien am 4. März 2009 ausgetauschten Vertragsentwurf (der zu diesem Zeitpunkt die sechste Fassung darstellte) wurden bereits die Kernelemente in Bezug auf den Umfang und die Art der zu erfüllenden Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes sowie die Bedingungen festgelegt, zu denen Trenitalia diese erfüllen würde (siehe Erwägungsgrund 88). ([243])

([237]) Artikel 4, 5 und Anhang 1 des Entwurfs, später Artikel 4, 5 und Anhang 1 des dritten Vertrags.
([238]) Artikel 9 und Anhang 2 des Entwurfs, später Artikel 9 und Anhang 2 des dritten Vertrags.
([239]) Artikel 7, 8, Artikel 10 Absatz 2, Artikel 11 und Anhang 5 des Entwurfs, später Artikel 7, Artikel 8, Artikel 10 Absatz 2, Artikel 11 und Anhang 5 des dritten Vertrags.
([240]) Artikel 6 Absatz 1 des Entwurfs, später Artikel 6 Absatz 1 des dritten Vertrags.
([241]) Artikel 13 und Anhang 3 des Entwurfs, später Artikel 13 und Anhang 3 des dritten Vertrags.
([242]) Insbesondere enthielt Anhang 2 des Entwurfs des dritten Vertrags in Verbindung mit den Vorschriften über die Methode zur Berechnung des Ausgleichs den Wirtschafts- und Finanzplan von Trenitalia, in dem der auf den Vertrag angewandte interne Erlössatz, die Betriebskosten, die Einnahmen und die Höhe der im Staatshaushalt zugewiesenen Mittel, die als Obergrenze für den Ausgleich verwendet wurden, aufgeführt waren; der Inhalt der endgültigen Fassung des Entwurfs des dritten Vertrags änderte sich vor dem förmlichen Abschluss dieses Vertrags am 3. Dezember 2012 nicht mehr.
([243]) Der Umfang des öffentlichen Dienstes umfasste eine Verpflichtung für Trenitalia, Schienengüterverkehrsdienste nach bestimmten Qualitätsstandards (insbesondere Pünktlichkeit) und auf Nachfrage aller Kunden von/nach Süditalien zu erbringen. Nur die genaue Anzahl der bereitzustellenden Zugkilometer und die minimale finanzielle Effizienz, die für die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes erforderlich waren, wichen von der endgültigen Fassung des dritten Vertragsentwurfs ab.

(409) Daher war Trenitalia sowohl 2009 als auch 2010 nicht ohne ein Mandat in Bezug auf den Umfang und die Art der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes tätig. Zwischen dem Entwurf des dritten Vertrags vom 4. März 2009 und dem Entwurf des dritten Vertrags vom 29. Oktober 2010 änderten sich nur die Mindestanzahl der zu bedienenden Zugkilometer und die für die Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes erforderliche minimale finanzielle Effizienz. In diesem Zusammenhang weist die Kommission darauf hin, dass der Umfang dieser Bedingungen im Vertragsentwurf vom 29. Oktober 2010 gegenüber dem Vertragsentwurf vom 4. März 2009 eingeschränkt worden ist. ([244]) Dies bedeutet, dass Trenitalia im Laufe des Jahres 2009 mehr Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes erfüllte, als die Parteien am 29. Oktober 2010 letztlich vereinbart hatten (siehe Erwägungsgrund 91). Darüber hinaus zahlte Italien nur einen Ausgleichsbetrag in Höhe der am 29. Oktober 2010 vereinbarten Zugkilometer (d. h. 11,9 Mio. Zugkilometer) und gemäß den im Entwurf des dritten Vertrags vom 29. Oktober 2010 festgelegten finanziellen Parametern, wobei die zusätzlichen Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, die Trenitalia im Jahr 2009 durchgeführt hatte, nicht berücksichtigt wurden. ([245]) Zudem ist anzumerken, dass das MIT der Auffassung war, dass Trenitalia 2009 alle Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes gemäß den Anforderungen des am 29. Oktober 2010 vereinbarten Entwurfs des dritten Vertrags erfüllte, was bestätigt, dass Umfang und Art der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes für Trenitalia bereits 2009 de facto hinreichend klar und genau waren (siehe Erwägungsgrund 94).

(410) Die Kommission ist daher der Auffassung, dass Italien Trenitalia mit der Durchführung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes für den Zeitraum betraut hat, der unter den dritten Vertrag mit Trenitalia fällt.

8.4.3.1.2. Gegenstand des öffentlichen Dienstleistungsauftrags

(411) Mit dem dritten Vertrag wurde Trenitalia mit der Verpflichtung zur Durchführung von Schienengüterverkehrsdiensten nach und aus den südlichen Regionen Italiens (einschließlich Sizilien, aber nicht Sardinien) betraut. Insbesondere war Trenitalia verpflichtet, Schienengüterverkehrsdienste im konventionellen Vollzugverkehr oder im kombinierten Verkehr anzubieten, je nach Nachfrage der Nutzer in dem im Vertrag festgelegten geografischen Gebiet in Bezug auf die interregionalen Verbindungen.

(412) Trenitalia war verpflichtet, diese Dienstleistungen für alle Marktteilnehmer zu erbringen, die sie nach den in Anhang 1 dieses Vertrags genannten Kriterien ([246]) und innerhalb der jährlichen Zugkilometer (11,9 Mio.) — dem „geplanten Angebot“ — gemäß Artikel 4 Absatz 1 und Anhang 1 des dritten Vertrags für die Jahre 2009–2014 in Anspruch nahmen. ([247]) Gemäß Artikel 11 des dritten Vertrags konnte das geplante Angebot von den Parteien für den Zeitraum 2012–2014 geändert werden; von dieser Klausel haben die Parteien jedoch keinen Gebrauch gemacht.

(413) Mit dem dritten Vertrag wurden Trenitalia spezifische Qualitätsziele (in Bezug auf die Pünktlichkeit) auferlegt, die in Anhang 3 des Vertrags aufgeführt sind. ([248]) Die Werte für die Qualitätsindikatoren aus Anhang 3 beruhten auf Methoden und Kriterien, die mit dem MIT vereinbart worden waren. ([249]) Trenitalia musste dem MIT einen Jahresbericht über die erbrachte Dienstleistung und deren Qualität vorlegen, dem geeignete und vollständige Unterlagen über die tatsächlich erbrachten Leistungen und alle Informationen beigefügt waren, die für die Überprüfung der Einhaltung der vertraglichen Verpflichtungen, einschließlich der Qualitätsziele, erforderlich waren. ([250])

(414) Darüber hinaus war Trenitalia verpflichtet, alle mit der Erbringung dieser Dienstleistungen verbundenen Nebentätigkeiten zu planen und zu koordinieren, (z. B. planmäßige und außerplanmäßige Wartung sowie regelmäßige Inspektionen der Fahrzeuge, optimale Sicherheitsbedingungen sowie administrative und kommerzielle Tätigkeiten zur Unterstützung der Dienstleistungsverwaltung). ([251])

([244]) Nach dem Entwurf vom 4. März 2009 musste Trenitalia mindestens 12,8 Mio. Zugkilometer bereitstellen, während diese Zahl im Vertragsentwurf vom 29. Oktober 2010 auf 11,9 Mio. Zugkilometer reduziert wurde.

([245]) 14 Mio. Zugkilometer, die 2009 tatsächlich erbracht wurden, abzüglich 11,9 Mio. Zugkilometer, vereinbart am 29. Oktober 2010 = 2,1 Mio. Zugkilometer, die von Trenitalia im Jahr 2009 bereitgestellt und nicht entschädigt wurden.

([246]) Insbesondere für alle Marktteilnehmer, die die unter Anhang 1 fallenden interregionalen Verbindungen der Schienengüterverkehrsdienste beantragten, mussten diese mit einem „Mindesteffizienzniveau“ erbracht werden, d. h. einen Unterschied zwischen den Kosten und Einnahmen pro Zugkilometer für den beantragten Dienst von mehr als 19 EUR pro Zugkilometer und von mehr als 73 % der Gesamtkosten. Diese Bestimmungen dienten im Wesentlichen der Wahrung des wirtschaftlichen Gleichgewichts des Vertrags und beeinträchtigten die Kontinuität der Dienstleistung nicht.

([247]) In Artikel 7 Absatz 3 des dritten Vertrags wird klargestellt, dass die Parteien gegenseitig anerkannt haben, dass das für die Jahre 2009-2014 geplante Angebot dem Anhang 1 des dritten Vertrags entspricht.

([248]) Artikel 4 Absatz 6 des dritten Vertrags.

([249]) Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe a des dritten Vertrages.

([250]) Artikel 5 Absatz 1 Buchstabe c des dritten Vertrages.

([251]) Artikel 4 Absatz 2 des dritten Vertrags.

(415) Die Kommission stellt fest, dass der dritte Vertrag darauf abzielte, ein Mindestnetz von Dienstleistungen und nicht einzelne Verbindungen, d. h. eine minimale Präsenz eines über Süditalien verteilten Netzes von Linien und Verbindungen mit ihren Ausgangs-/Bestimmungsorten, sicherzustellen. Durch diese Verpflichtung, Dienste „auf Nachfrage" zu erbringen, wurde sichergestellt, dass das Angebot an Schienengüterverkehrsdiensten die Nachfrage der Nutzer in Bezug auf Regelmäßigkeit und Kapazität widerspiegelte. Darüber hinaus sah der Vertrag besondere Qualitätsstandards für die Dienstleistung vor. ([252])

(416) Vor diesem Hintergrund ist die Kommission der Auffassung, dass die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes, die Gegenstand des dritten Vertrags sind, gemäß Artikel 14 Absatz 1 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in die Kategorie „Verkehrsdienste, die bestimmten Anforderungen an die Kontinuität, Regelmäßigkeit, Kapazität und Qualität genügen", fallen.

8.4.3.1.3. Im Betrauungsakt spezifizierte Elemente

a) Art der zu erbringenden öffentlichen Dienstleistung (Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69)

(417) Wie in den Erwägungsgründen 411 bis 416 erläutert, wurden im dritten Vertrag die Standards für Kontinuität, Regelmäßigkeit, Kapazität und Qualität der Trenitalia übertragenen Schienengüterverkehrsdienste festgelegt.

(418) Die Kommission stellt fest, dass bei diesen Diensten unter anderem soziale und ökologische Faktoren berücksichtigt wurden. Wie in Erwägungsgrund 326 erwähnt, können die Mitgliedstaaten nach Artikel 1 Absatz 4 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 mit einem Verkehrsunternehmen öffentliche Dienstleistungsaufträge schließen, „[u]m insbesondere unter Berücksichtigung sozialer, umweltpolitischer und landesplanerischer Faktoren eine ausreichende Verkehrsbedienung sicherzustellen". Wie Italien erläuterte (Erwägungsgrund 165), sollte mit dem dritten Vertrag sichergestellt werden, dass unter wirtschaftlich tragfähigen Bedingungen eine Alternative für den Schienenverkehr im Vergleich zum vorherrschenden Straßenverkehr angeboten wurde. Mit dem Vertrag wurde nicht nur ein verkehrspolitisches Ziel, sondern auch Ziele der Umwelt- und Raumordnungspolitik sowie des wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts verfolgt. Er sollte den regionalen Zusammenhalt und das territoriale Gleichgewicht zwischen Nord- und Süditalien stärken und gleichzeitig eine nachhaltige Alternative zum Straßenverkehr bieten. Im dritten Vertrag wurden die von Trenitalia zu bedienenden Ausgangs- und Bestimmungsregionen im Rahmen der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes eindeutig genannt, was ausreicht, um davon auszugehen, dass die Anforderungen von Artikel 1 Absatz 4 und Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 erfüllt sind.

(419) Aus diesen Gründen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Art der im Rahmen des dritten Vertrags zu erbringenden öffentlichen Verkehrsdienste im Einklang mit Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe a der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 in Verbindung mit Artikel 1 Absatz 4 derselben Verordnung hinreichend definiert war.

b) Preis der unter den Vertrag fallenden Dienstleistungen (Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69)

(420) Im dritten Vertrag wurde die Höhe des Ausgleichs festgelegt, der Trenitalia für die Erbringung der Dienstleistungen gewährt wurde, d. h. der Preis der zu erbringenden Dienstleistungen und die Berechnungsmethode.

(421) Der Höchstbetrag der jährlichen Ausgleichsleistung wurde unter Berücksichtigung der verfügbaren öffentlichen Mittel und der erwarteten Entwicklung der Kosten und Einnahmen Trenitalias während der Laufzeit des Vertrags festgelegt, die im Wirtschafts- und Finanzplan von Trenitalia (Anhang 2 des Vertrags) ausgewiesen sind. Der tatsächlich an Trenitalia gezahlte Ausgleich deckte die Differenz zwischen den Einnahmen aus dem Verkehr und den Kosten im Zusammenhang mit der Erfüllung der Verpflichtung des öffentlichen Dienstes ab, die im Nachhinein überprüft wurde (siehe Erwägungsgründe 99 und 100).

([252]) Anhang 3 des dritten Vertrags.

(422) Der dritte Vertrag enthielt spezifische Vorschriften für die Zahlung des Ausgleichs (siehe Erwägungsgrund 99) und die Rückzahlung von Beträgen, die über die jährliche tatsächliche Belastung von Trenitalia hinausgingen und in den dem MIT übermittelten zertifizierten Abschlüssen ausgewiesen waren. In jedem Fall durfte der Ausgleich die in Artikel 9 Absatz 1 des Vertrags (für die Jahre 2009–2011) genannten oder gemäß Artikel 11 des Vertrags (für die Jahre 2012–2014) festgesetzten Höchstbeträge nicht überschreiten und sollte innerhalb der Grenzen der im öffentlichen Haushalt zugewiesenen Mittel gemäß Anhang 2 des Vertrags liegen. Die Kommission stellt fest, dass Trenitalia am 21. Dezember 2010 einen Ausgleich für die in den Jahren 2009 und 2010 erbrachten Dienstleistungen und nur bis zu der im Oktober 2010 vereinbarten Obergrenze von 11,9 Mio. Zugkilometer erhalten hat. ([253])

(423) Die Kommission ist daher der Auffassung, dass der dritte Vertrag die in Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe b der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 geforderten Elemente enthielt, wonach in dem Vertrag der Preis der von ihm abgedeckten Dienstleistungen und die Einzelheiten zu den finanziellen Beziehungen zwischen den beiden Parteien anzugeben sind.

c) Vorschriften für Vertragszusätze und Vertragsänderungen (Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69)

(424) Vertragszusätze und Vertragsänderungen konnten nur im Einvernehmen zwischen den Parteien erfolgen.

(425) Trenitalia musste dem MIT jede Änderung des geplanten Angebots aufgrund einer Verringerung oder einer Überschreitung von mehr als 1 % des Gesamtbetrags der im dritten Vertrag bereitgestellten Zugkilometer vorschlagen. ([254]) Das geplante Angebot konnte von den Parteien auch bei Abweichungen zwischen den geplanten und den angefallenen Betriebskosten von mehr als 10 % (Über- oder Unterschreitung) der in Anhang 2 genannten Gesamtkosten geändert werden, sofern diese Abweichung nicht auf das Verhalten von Trenitalia zurückzuführen war. ([255]) Unterbrechungen und Änderungen der Verkehrsdienste aufgrund von Ereignissen, die Trenitalia zuzurechnen waren, führten zu einer Kürzung des Ausgleichs im Verhältnis zu den nicht bereitgestellten Zugkilometern. ([256]) Falls erforderlich, konnten die Parteien innerhalb von sechs Monaten nach Registrierung des Vertrags beschließen, das geplante Angebot und die Bedingungen des wirtschaftlichen und finanziellen Gleichgewichts des Vertrags für den Zeitraum 2012–2014 zu aktualisieren; diese Aktualisierung musste der Formel in Anhang 5 des dritten Vertrags entsprechen. ([257]) Von dieser Klausel wurde nie Gebrauch gemacht.

(426) Die Kommission ist der Auffassung, dass der dritte Vertrag mit Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe c der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 im Einklang steht, der die Aufnahme von Regeln für Vertragszusätze oder Vertragsänderungen in den öffentlichen Dienstleistungsaufträgen erforderte.

d) Laufzeit des Vertrags (Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe d der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69)

(427) Der dritte Vertrag deckte den Zeitraum vom 1. Januar 2009 bis zum 31. Dezember 2014 ab und enthielt eine Klausel (Artikel 6 Absatz 2) zur Verlängerung seiner Gültigkeit (unter denselben Bedingungen) um höchstens zwölf Monate, wenn das MIT dies spätestens sechs Monate vor Ablauf des Vertrags verlangte.

(428) Die Kommission ist der Auffassung, dass die Gültigkeitsdauer des Vertrags gemäß Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe d der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 eindeutig festgelegt wurde.

e) Strafen (Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe e der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69)

(429) Im Falle der Nichteinhaltung des dritten Vertrags unterlag Trenitalia einem System von Sanktionen, die von dem zu zahlenden Ausgleich abzuziehen waren (siehe Erwägungsgrund 101).

([253]) Trenitalia erhielt keinen Ausgleich für die 2009 erbrachten Leistungen, die über diesen Schwellenwert hinaus erbracht wurden (14 Mio. Zugkilometer statt 11,9 Mio. Zugkilometer).
([254]) Artikel 7 Absätze 1 und 2 des dritten Vertrags.
([255]) Artikel 10 Absatz 2 des dritten Vertrags.
([256]) Artikel 8 Absatz 4 des dritten Vertrags.
([257]) Artikel 11 des dritten Vertrags. Anhang 5 enthielt eine spezifische Formel für die mögliche Änderung des wirtschaftlichen Gleichgewichts des Vertrags, um sicherzustellen, dass der Ausgleich in angemessenem Verhältnis zu den von Trenitalia getragenen Kosten stand.

(430) Für den Fall eines Verstoßes gegen die vertraglichen Verpflichtungen sah Artikel 13 des dritten Vertrags je nach Schwere des Verstoßes unterschiedliche Sanktionen vor. In Artikel 13 Absätze 7 bis 14 sind die unterschiedlichen Sanktionsbeträge für bestimmte Verstöße festgelegt. Für jeden in den genannten Klauseln nicht ausdrücklich genannten Verstoß sah Artikel 13 Absatz 15 eine Sanktion in Höhe von höchstens 50 000 EUR vor. In Anhang 3 war eine spezifische Sanktion für die Nichteinhaltung der Qualitätsziele vorgesehen.

(431) Die Kommission ist der Auffassung, dass die oben genannten Bestimmungen mit Artikel 14 Absatz 2 Buchstabe e der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 im Einklang stehen, wonach die öffentlichen Dienstleistungsaufträge die Sanktionen bei Nichteinhaltung des Vertrags abdecken müssen.

8.4.3.1.4. Verhältnismäßigkeit des Ausgleichs

(432) In Bezug auf die Höhe des Ausgleichs muss die Kommission prüfen, ob der Ausgleich nicht über das hinausgeht, was erforderlich war, um die bei der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes entstandenen Kosten unter Berücksichtigung der dabei erzielten Einnahmen und eines angemessenen Gewinns zu decken (siehe Erwägungsgrund 382).

(433) Die Kommission stellt fest, dass Anhang 2 des dritten Vertrags detaillierte Tabellen über die von Trenitalia bei der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes getragenen Mehrkosten enthielt. Im Wirtschafts- und Finanzplan in Anhang 2 wurde der geplante Betrag für jede Art von Mehrkosten für jedes Jahr der Laufzeit des dritten Vertrags sowie ein Gesamthöchstbetrag des Ausgleichs für jedes Jahr der Laufzeit des dritten Vertrags angegeben.

Tabelle 11

Methode zur Berechnung des Ausgleichs im Rahmen des dritten Vertrags — Auszug aus dem Wirtschafts- und Finanzplan von Trenitalia in Anhang 2 des dritten Vertrags

(Mio. EUR)

		2009	2010	2011	2012	2013	2014
A1	Beihilfefähige Kapitalerstattungs- und Vergütungskosten	38,9	39,2	39,4	39,6	40,0	40,3
A2	Kapitalerstattung und Vergütungskosten	38,9	39,2	39,4	39,6	40,0	40,3
b1.1	Maut	32,9	32,9	32,9	32,9	32,9	32,9
b1.2	Zugverkehr	22,6	19,1	17,1	16,2	16,2	16,2
b1.3	Flottenmanagement	14,0	11,3	10,0	9,3	9,3	9,3
b1.4	Zugführung	58,1	47,0	39,8	36,7	36,7	36,7
b1.5	Rangieren und Zugbildung	56,6	42,1	36,5	33,8	33,8	33,8
b1.6	Wartung	32,7	26,4	22,8	21,1	21,1	21,1
b1.7	Vertriebskosten	6,1	4,9	4,2	3,9	3,9	3,9
b1.8	Personal (Industrie, Vertrieb und Support)	26,0	21,1	18,2	16,8	16,8	16,8

(Mio. EUR)

		2009	2010	2011	2012	2013	2014
b1.9	Nicht berücksichtigte Kosten	*	21,1	10,9	10,4	10,4	10,4
b1.10	Zinskosten für Abfindungen	*	*	3,7	3,7	3,7	3,7
b1.11	Steuer auf die Arbeitskosten	2,0	1,9	1,8	1,8	1,8	1,8
B1	Beihilfefähige Betriebskosten	251,1	227,9	197,9	186,5	186,5	186,5
b2	Nicht beihilfefähige Betriebskosten (wirtschaftlicher Grundsatz)	*	*	*	*	*	*
b3	Rückstellungen für Umstrukturierungskosten	*	*	*	*	*	*
b4	Abschreibungen von Vermögenswerten	*	*	*	*	*	*
B2	Einschließlich Betriebskosten	251,1	227,9	197,9	186,5	186,5	186,5
C1	**BEIHILFEFÄHIGE KOSTEN INSGESAMT**	**290,0**	**267,0**	**237,3**	**226,2**	**226,5**	**226,8**
C2	**IN DIE VERGÜTUNG EINBEZOGENE GESAMTKOSTEN**	**290,0**	**267,0**	**237,3**	**226,2**	**226,5**	**226,8**
d1	Einnahmen aus dem Verkehr	116,4	124,2	131,8	140,1	140,1	140,1
d2	Nebeneinnahmen						
d2	Vom Staat zu tragende Gebühren für Dienstleistungsaufträge	92,4	107,0	107,0	107,0	107,0	107,0
d4	Anreize für den kombinierten Verkehr	*	*	*	*	*	*
d5	Gebühren (Einbeziehung der Zuweisungen, ohne MwSt.)	*	*	*	*	*	*
d6	Von den Regionen zu tragende Gebühren für Dienstleistungsaufträge	*	*	*	*	*	*
d3	„C-Quote“ aus Vorjahren	5,9	0,6	*	*	*	*
D	**GESAMTBETRAG DER EINNAHMEN**	**214,8**	**231,8**	**238,8**	**247,1**	**247,1**	**247,1**

(434) Zunächst geht aus Tabelle 11 hervor, dass alle darin *aufgeführten Kostenpositionen* unmittelbar mit der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des dritten Vertrags in Zusammenhang standen. Italien berücksichtigte alle beihilfefähigen Betriebskosten, die sich auf den direkten Betrieb der von Trenitalia erbrachten Schienengüterverkehrsdienste zur Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des dritten Vertrags beziehen. Italien berücksichtigte auch die von Trenitalia getragenen Kapitalkosten, insbesondere in Bezug auf die Amortisierung und Abschreibung der Vermögenswerte, die zur Erfüllung dieser Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes verwendet wurden. Darüber hinaus wurde in den jährlichen Zertifizierungen des unabhängigen Wirtschaftsprüfers festgestellt, dass Trenitalia die korrekten Parameter für die Zuweisung der Kosten verwendet hat, die unmittelbar mit den im Rahmen des dritten Vertrags erbrachten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes in Verbindung standen, und der Kosten, die im Zusammenhang mit dem Betrieb der gewerblichen Schienengüterverkehrstätigkeit des Frachtgeschäfts von Trenitalia standen (siehe Erwägungsgrund 100). Die Kommission überprüfte diese Zertifizierungen.

(435) In Bezug auf die *Einnahmen* ist die Kommission der Auffassung, dass im Wirtschafts- und Finanzplan von Trenitalia alle relevanten Einnahmen berücksichtigt wurden, mit Ausnahme möglicher Nebeneinnahmen. ([258]) Trenitalia verzeichnete während der Ausführung des dritten Vertrags tatsächlich Nebeneinnahmen, und diese Einnahmen hätten daher bei den Mehreinnahmen berücksichtigt werden müssen. Dennoch stellt die Kommission fest, dass selbst bei Berücksichtigung der Nebeneinnahmen, die während der Ausführung des dritten Vertrags tatsächlich verzeichnet wurden (ca. 6 Mio. EUR pro Jahr, d. h. 30 Mio. EUR während der Laufzeit des dritten Vertrags), die gesamten Mehreinnahmen im Wirtschafts- und Finanzplan von Trenitalia immer noch weit unter den projizierten Mehrkosten liegen würden (siehe Zeilen d1 und C2 in Tabelle 11). Die nicht erfolgte Berücksichtigung von Nebeneinnahmen in die Parameter zur Bestimmung der Höhe des Ausgleichs hat daher keinen Einfluss auf die Beurteilung der Verhältnismäßigkeit des Ausgleichs (in Tabelle 11 und Tabelle 12 als „Vom Staat zu tragende Gebühren für Dienstleistungsaufträge“ gekennzeichnet) gemäß dem dritten Vertrag, da dieser Ausgleich die Gesamtkosten nicht überstieg, die Trenitalia für die Erfüllung der im Rahmen des dritten Vertrags erbrachten Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes zu tragen hatte. Aus Tabelle 12 geht hervor, dass Italien unter Berücksichtigung der entsprechenden Ausgleichszahlungen den Nettogesamtverlust für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Rahmen des dritten Vertrags im Wirtschafts- und Finanzplan von Trenitalia auf 47,53 Mio. EUR geschätzt hat.

Tabelle 12

Prognostizierte Nettoergebnisse von Trenitalia im Rahmen des dritten Vertrags (Mio. EUR)

(Mio. EUR)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Insgesamt
Beihilfefähige Kosten	290,0	267,0	237,3	226,2	226,5	226,8	1 473,80
Vom Staat zu tragende Gebühren für Dienstleistungsaufträge	92,4	107,0	107,0	107,0	107,0	107,0	627,40
Einnahmen aus dem Verkehr	116,4	124,2	131,8	140,1	140,1	140,1	799,20
Gesamteinnahmen	214,8	231,8	238,8	247,1	247,1	247,1	1 426,27
Nettoergebnis	**[75,30]**	**[35,53]**	**1,50**	**20,90**	**20,60**	**20,30**	**[47,53]**

(436) Zweitens stellt die Kommission fest, dass die nachträgliche Quantifizierung des an Trenitalia gezahlten Ausgleichs auf den tatsächlich von Trenitalia getragenen Kosten und der Höhe des eingesetzten Kapitals beruhte und auf den Betrag der im Staatshaushalt zugewiesenen Mittel begrenzt war. Wie aus Tabelle 13 hervorgeht, lag der Gesamtbetrag der im Rahmen des dritten Vertrags an Trenitalia gezahlten Beihilfen nicht über: a) dem Gesamtbetrag des im Wirtschafts- und Finanzplan veranschlagten und schließlich gewährten Ausgleichs; b) den im Wirtschafts- und Finanzplan veranschlagten Nettogesamtkosten von Trenitalia und den tatsächlich getragenen Kosten.

([258]) Nebeneinnahmen sind Erträge aus anderen Gütern oder Dienstleistungen als dem Kerngeschäft eines Unternehmens (in diesem Fall Schienengüterverkehrsdienste).

Tabelle 13

Ausgleich im Rahmen des dritten Vertrags

(Mio. EUR)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Insgesamt
Geschätzter Ausgleich	92,4	107,0	107,0	107,0	107,0	107,0	**627,40**
Gewährter Ausgleich	92,4	106,7	107,0	106,1	106,1	105,2	**623,50**
Gezahlte Ausgleichsleistung	92,4	106,6	102,5	106,0	103,6	101,0	**612,10**
Prognostizierte Nettokosten Trenitalias	290,0	267,0	237,3	226,2	226,5	226,8	**1 473,80**
Tatsächlich getragene Nettokosten Trenitalias	200,0	179,6	138,0	131,0	113,7	92,9	**855,20**

(437) Vor diesem Hintergrund ist die Kommission der Auffassung, dass der Gesamtausgleich, den Trenitalia im Rahmen des dritten Vertrags erhalten hat, nicht über das zur Deckung der Nettokosten der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes erforderliche Maß hinausgeht und daher verhältnismäßig war. Dies bedeutet, dass auch der bis zum 3. Dezember 2012 gezahlte Ausgleich verhältnismäßig war.

(438) Die Schlussfolgerung zur Verhältnismäßigkeit des Gesamtausgleichs, der im Rahmen des dritten Vertrags an Trenitalia gezahlt wurde, lässt die Beurteilung der anderen Voraussetzungen unberührt, die nach Artikel 93 AEUV erfüllt sein müssen, um die nach dem 3. Dezember 2012 gezahlten Ausgleichszahlungen für mit dem Binnenmarkt vereinbar zu erklären.

8.4.3.2. Schlussfolgerung

(439) Aus diesen Gründen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass alle im dritten Vertrag enthaltenen Verpflichtungen mit Artikel 1 Absatz 4 und Artikel 14 der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 sowie mit den allgemeinen Grundsätzen des Vertrags im Einklang stehen. Daher stellt der Ausgleich, der Trenitalia bis zum 3. Dezember 2012 im Rahmen des dritten Vertrags gezahlt wurde, eine mit dem Binnenmarkt vereinbare staatliche Beihilfe dar.

8.4.3.3. Vereinbarkeit der nach dem 3. Dezember 2012 gemäß Artikel 93 AEUV geleisteten Zahlungen

8.4.3.3.1. Vorliegen einer echten DAWI

(440) Für die Beurteilung des Vorliegens einer echten Dienstleistung von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse im Sinne von Artikel 93 AEUV ist zu prüfen, ob Italien bei der Definition der vom dritten Vertrag erfassten DAWI einen offensichtlichen Fehler begangen hat.

(441) Diese Bewertung erfolgt unter Berücksichtigung der Urteile des Gerichts in den Rechtssachen Andersen ([259]) und SNCM ([260]), wobei jedoch die Besonderheiten des sektorspezifischen Rechtsrahmens berücksichtigt werden. In diesem Zusammenhang stellt die Kommission fest, dass der Ermessensspielraum der Mitgliedstaaten in Bezug auf die Festlegung von Inhalt und Umfang der Dienstleistungen von allgemeinem wirtschaftlichem Interesse im Schienengüterverkehr nicht durch Sekundärrecht auf Unionsebene eingeschränkt ist. Es wird auf Artikel 93 AEUV verwiesen, wonach Beihilfemaßnahmen mit dem Binnenmarkt vereinbar sind, wenn sie „der Abgeltung bestimmter, mit dem Begriff des öffentlichen Dienstes zusammenhängender Leistungen entsprechen".

([259]) Urteil vom 18. Januar 2017, Andersen/Kommission, T-92/11, RENV, ECLI:EU:T:2017:14, Rn. 69 und 70.
([260]) Urteil vom 1. März 2017, SNCM/Kommission T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, Rn. 134 und 135.

(442) Daraus wird die Kommission eine kumulative Bewertung folgender Faktoren vornehmen:

1. der betreffende Verkehrsbedarf im Hinblick auf das legitime Ziel des Allgemeininteresses, das der betreffende Mitgliedstaat verfolgt (d. h. das Bestehen eines tatsächlichen Bedarfs an öffentlichen Dienstleistungen);

2. inwieweit könnten die Marktkräfte allein diesen Bedarf decken (d. h. das Vorliegen eines Marktversagens, das die Beihilfe zur Erfüllung des oben genannten Bedarfs an Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes erforderlich macht);

3. waren die öffentlichen Dienstleistungsaufträge im Hinblick auf das von dem betreffenden Mitgliedstaat verfolgte öffentliche Ziel die am wenigsten wettbewerbsverzerrenden Maßnahmen, um diesen Mangel zu beheben (d. h. die Geeignetheit der Beihilfe).

8.4.3.3.1.1. Tatsächlicher Bedarf an öffentlichen Dienstleistungen

(443) Italien zufolge zielte der dritte Vertrag darauf ab, den Schienengüterverkehr sicherzustellen, um den regionalen Zusammenhalt zwischen Nord- und Süditalien zu stärken. Italien argumentierte, dass die Beibehaltung einer zumindest minimalen Verkehrsträgeralternative für den Schienengüterverkehr in Süditalien von grundlegender Bedeutung für die Endnutzer und die gesamte Gemeinschaft sei, auch um eine massive Verlagerung des Verkehrs auf die Straße zu vermeiden (Erwägungsgrund 165).

(444) Das Hauptziel, das Italien im vorliegenden Fall verfolgte, war der territoriale wirtschaftliche und soziale Zusammenhalt zwischen Nord- und Süditalien durch die Organisation eines interregionalen Schienengüterverkehrsdienstes. Zu diesem Zweck stellte Italien fest, dass in Süditalien ein Mindestnetz von Schienengüterverkehrsdiensten anstelle individueller Verbindungen sichergestellt werden musste. Dieses Netz sollte die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten nach/von Süditalien ermöglichen. Darüber hinaus sollte es einem umwelt- und raumordnungspolitischen Ziel dienen, indem ein sichereres und umweltfreundlicheres Güterverkehrssystem gefördert wurde.

(445) Die Kommission ist der Auffassung, dass die von Italien festgelegten Ziele des territorialen wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts sowie der Umwelt- und Raumordnungspolitik legitim und nicht mit offensichtlichen Fehlern behaftet sind, da die Organisation interregionaler Schienengüterverkehrsdienste eine wichtige Rolle bei der Stärkung des regionalen Zusammenhalts spielen und gleichzeitig eine nachhaltige Alternative zum Straßenverkehr bieten kann.

(446) Im Jahr 2008, zwei Jahre nachdem Trenitalias Wettbewerber ihre Tätigkeit in Süditalien aufgenommen hatten, war das Warenvolumen zwischen Nord- und Süditalien im Vergleich zum Verkehr in Norditalien relativ gering. ([261]) Wie von Italien angegeben, wurde dieses Volumen von den Behörden der Regionen Süditaliens als unzureichend angesehen (Erwägungsgrund 229) und würde angesichts des von Trenitalia angekündigten Plans, ihre defizitären Schienengüterverkehrsdienste ohne öffentliche Ausgleichsleistungen zu reduzieren, noch weiter zurückgehen (Erwägungsgrund 216).

(447) Italien war der Ansicht, dass die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten in Süditalien mangels angemessener Unterstützungsmaßnahmen wahrscheinlich nicht mehr angeboten würde. Dies hätte sich negativ auf den regionalen Zusammenhalt ausgewirkt, da das Ungleichgewicht im Güterverkehr zwischen Nord- und Süditalien auch im Straßen- ([262]) und Luftverkehr ([263]) bestand. Aus diesen Gründen ist die Kommission der Auffassung, dass es selbst ohne eine öffentliche Konsultation genügend Anhaltspunkte dafür gibt, dass eine öffentliche Förderung des Schienengüterverkehrs erforderlich war. Diese Auffassung wurde auch dadurch bestätigt, dass intermodale Terminals und Plattformen hauptsächlich in Norditalien und nur wenige Anlagen in Süditalien vorhanden waren.

([261]) Italien wies insbesondere nach, dass der Schienengüterverkehr in den Regionen Süditaliens 2008 nur 10 % des gesamten in Italien beförderten Güteraufkommens ausmachte, wobei sich 60 % davon auf die vier Regionen Norditaliens (Emilia Romagna, Lombardei, Piemont und Venetien) konzentrierten. Wie die FS-Gruppe in ihrer Stellungnahme (Erwägungsgrund 214) aufführte, stellten die Wettbewerber von Trenitalia nur einen sehr geringen Teil der ohnehin sehr begrenzten Schienengüterverkehrsdienste in Süditalien bereit.

([262]) Ohne den Schienenverkehr konnte der Straßenverkehr den Güterverkehrsbedarf Süditaliens nicht decken. Im Jahr 2007 machte der Straßengüterverkehr von Nord- nach Süditalien und umgekehrt nur weniger als 2,5 % des gesamten Güterkraftverkehrs aus. Im Jahr 2008 machte der Straßengüterverkehr 90 % des gesamten nationalen Güterverkehrs aus. Siehe Bericht über den Zustand der Verkehrsinfrastruktur in Italien, Uniontrasporti, Februar 2011.

([263]) Ohne den Schienenverkehr wäre der Luftverkehr nicht in der Lage, den Frachtbedarf Süditaliens zu decken. Der Luftfrachtverkehr konzentrierte sich im Wesentlichen auf die Regionen Norditaliens, wobei das Verkehrsaufkommen von den Flughäfen in Süditalien aus sehr gering war. Güter, die von Flughäfen in Süditalien aus befördert wurden, machten 2010 nur 3 % des nationalen Luftfrachtverkehrs aus.

(448) Darüber hinaus vertrat Italien die Auffassung, dass der Schienengüterverkehr eine Verkehrsverlagerung auf den Straßenverkehr verhindern könnte, was Unfälle und Staus, insbesondere im Straßennetz in Süditalien, erhöhen könnte. In diesem Zusammenhang nimmt die Kommission die besonderen Umstände zur Kenntnis, die sich insbesondere aus der Inselverbindung zwischen Sizilien und dem Festland sowie aus dem Zustand von Teilen des Straßennetzes in einigen Regionen Süditaliens (z. B. in Kalabrien) ergeben, wie in der PWC-Studie hervorgehoben wurde (siehe Erwägungsgründe 235 bis 237). Eine Zunahme des Straßengüterverkehrs zwischen Nord- und Süditalien hätte möglicherweise nicht nur zu einer Zunahme der Umweltverschmutzung, sondern auch zu einer Erhöhung der Risiken für die Straßenverkehrssicherheit geführt. ([264])

(449) Die Tatsache, dass sich der dritte Vertrag auf interregionale Verbindungen und nicht auf einzelne Streckenverbindungen konzentrierte, führt nicht dazu, dass der Umfang der DAWI mit dem Ziel des regionalen Zusammenhalts unvereinbar ist. Aus den nachstehend dargelegten Gründen (Erwägungsgründe 450 bis 452) ist die Kommission der Auffassung, dass der Ansatz der interregionalen Verbindungen aufgrund der Merkmale des Schienengüterverkehrs gerechtfertigt war und dem Ziel des regionalen Zusammenhalts nicht zuwiderlief.

(450) Erstens ist der Eisenbahnverkehr netzgebunden organisiert und bedient mehrere Bahnhöfe auf derselben Strecke sowie mehrere Strecken auf derselben interregionalen Verbindung.

(451) Zweitens handelt es sich bei den Endnutzern, insbesondere beim Güterverkehr, nicht nur um industrielle Marktteilnehmer, sondern auch um Speditionsunternehmen, die entsprechend dem Bedarf der Kunden Punkt-zu-Punkt-Verkehrsdienste anbieten. Daher hält es die Kommission im Interesse des territorialen Zusammenhalts für angemessen, sich auf die Schienengüterverkehrsdienste zu konzentrieren, die auf der Ebene der interregionalen Verbindungen und nicht auf einer niedrigeren Ebene erbracht werden.

(452) Schließlich stellt die Kommission fest, dass mit den 11,9 Mio. Zugkilometern pro Jahr, die dem Umfang des Vertrags entsprechen, ein Gleichgewicht zwischen dem in den Erwägungsgründen 443 bis 445 ermittelten Transportbedarf und den Haushaltszwängen Italiens hergestellt werden sollte. Diese Zugkilometer bezogen sich auf das gesamte Hoheitsgebiet Italiens (unabhängig von den zu bedienenden Strecken), um das System flexibel genug zu halten, den größtmöglichen Güterverkehrsbedarf zu decken und eine möglichst große Reichweite zu gewährleisten. Italien zufolge war eine solche Flexibilität erforderlich, da sich die Nachfrage nach Schienengüterverkehr nicht nur von Region zu Region, sondern auch jährlich je nach Industrieproduktion unterscheidet.

(453) In Anbetracht der vorstehenden Umstände kommt die Kommission zu dem Schluss, dass Italien ohne offensichtlichen Fehler die Notwendigkeit von Schienengüterverkehrsdiensten auf bestimmten interregionalen Verbindungen zur Verbesserung des territorialen Zusammenhalts definiert hat.

8.4.3.3.1.2. Fehlendes kommerzielles Angebot an Schienengüterverkehrsdiensten auf dem Markt

(454) FerCargo brachte vor, dass ihre Mitglieder in Bezug auf Kontinuität, Regelmäßigkeit und Häufigkeit, Kapazität und Entgelte Dienstleistungen hätten gewährleisten können, die mit denen von Trenitalia vergleichbar seien (Erwägungsgrund 206). Im Gegensatz dazu argumentierte Italien, dass die Marktkräfte allein im Zeitraum 2008–2009 zum Zeitpunkt der Festlegung des geografischen Geltungsbereichs und des Umfangs des dritten Vertrags kein ausreichendes Volumen an Schienengüterverkehrsdiensten nach/aus den Regionen Süditaliens erbracht hätten.

(455) Tabelle 14 enthält auf der Grundlage der von Italien vorgelegten Daten ([265]) das Angebot (Zugkilometer) der Wettbewerber von Trenitalia für die interregionalen Verbindungen, die 2008 und 2009 unter den dritten Vertrag fielen.

([264]) Das Straßennetz in Süditalien wies eine unausgewogene Dichte an Autobahnen auf, und einige dieser Autobahnen wurden zum Zeitpunkt der Vergabe des dritten Vertrags in großem Umfang modernisiert (Autobahn A3 zwischen Salerno und Reggio Calabria). In einigen Regionen (Molise, Basilikata und einem großen Teil Apuliens) gab es keine Autobahnen, sodass der Güterverkehr intensiver auf Nationalstraßen betrieben werden musste, wodurch sich das Risiko von Verkehrsüberlastung und Unfällen erhöhte (siehe Bericht über den Zustand der Verkehrsinfrastruktur in Italien, Uniontrasporti, Februar 2011).

([265]) Seite 44 und 58 der PWC-Studie 3.

Tabelle 14

	Verbindungen		2008		2009	
	Von	Nach	Wettbewerber	Angebot	Wettbewerber	Angebot
1.	**Abruzzen**	Abruzzen	*Linea, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana*	3 800	*Ferrovia Adriatico Sangritana*	4 200
2.	**Kalabrien**	Kalabrien	*Rail Traction Company*	250	*Rail Traction Company*	300
3.	**Kampanien**	Kampanien	*NordCargo, Rail Traction Company*	900	*Rail Italia, Rail Traction Company*	6 300
4.	**Molise**	Molise	—	—	—	—
5.	**Apulien**	Apulien	*Linea, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana*	1 000	*Ferrotramviaria, Ferrovia Adriatico Sangritana, GTS Rail, Linea, NordCargo*	7 100
6.	**Sizilien**	Sizilien	—	—	—	—
7.	**Abruzzen**	Basilikata	—	—	—	—
	Basilikata	Abruzzen	—	—	—	—
8.	**Abruzzen**	Kampanien	—	—	—	—
	Kampanien	Abruzzen	—	—	—	—
9.	**Abruzzen**	Kalabrien	—	—	—	—
	Kalabrien	Abruzzen	—	—	—	—
10.	**Abruzzen**	Molise	*Ferrovia Adriatico Sangritana*	350	—	—
	Molise	Abruzzen	*Ferrovia Adriatico Sangritana*	350	—	—
11.	**Abruzzen**	Apulien	*Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana*	810	*Ferrotramviaria, Ferrovia Adriatico Sangritana, NordCargo*	34 000
	Apulien	Abruzzen	*Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana,*	940	*Ferrotramviaria, Ferrovia Adriatico Sangritana, NordCargo*	34 100
12.	**Abruzzen**	Sizilien	—	—	—	—
	Sizilien	Abruzzen	—	—	—	—
13.	**Basilikata**	Kalabrien	—	—	—	—
	Kalabrien	Basilikata	—	—	—	—

	Verbindungen		2008		2009	
	Von	Nach	Wettbewerber	Angebot	Wettbewerber	Angebot
14.	**Basilikata**	Kampanien	—	—	—	—
	Kampanien	Basilikata	—	—	—	—
15.	**Basilikata**	Apulien	—	—	Linea	1 000
	Apulien	Basilikata	—	—	Linea	2 300
16.	**Basilikata**	Sizilien	—	—	—	—
	Sizilien	Basilikata	—	—	—	—
17.	**Kalabrien**	Kampanien	*Rail Traction Company*	90 900	*Rail Italia, Rail Traction Company*	89 600
	Kampanien	Kalabrien	*Rail Traction Company*	91 600	*Rail Italia, Rail Traction Company*	89 500
18.	**Kalabrien**	Apulien	—	—	—	—
	Apulien	Kalabrien	—	—	—	—
19.	**Kalabrien**	Sizilien	—	—	—	—
	Sizilien	Kalabrien	—	—	—	—
20.	**Kampanien**	Molise	—	—	—	—
	Molise	Kampanien	—	—	—	—
21.	**Kampanien**	Apulien	—	—	—	—
	Apulien	Kampanien	—	—	—	—
22.	**Kampanien**	Sizilien	—	—	—	—
	Sizilien	Kampanien	—	—	—	—
23.	**Molise**	Kalabrien	—	—	—	—
	Kalabrien	Molise	—	—	—	—
24.	**Molise**	Apulien	*Rail One*	200	*Ferrotramviaria*	400
	Apulien	Molise	—	—	*Ferrotramviaria*	400
25.	**Molise**	Sizilien	—	—	—	—
	Sizilien	Molise	—	—	—	—
26.	**Apulien**	Sizilien	—	—	—	—
	Sizilien	Apulien	—	—	—	—

	Verbindungen		2008		2009	
	Von	Nach	Wettbewerber	Angebot	Wettbewerber	Angebot
27.	**Sizilien**	Norden	—	—	—	—
	Norden	Sizilien	—	—	—	—
28.	**Molise**	Norden	—	—	—	—
	Norden	Molise	*Rail One*	700	—	—
29.	**Apulien**	Norden	*Rail One, Linea*	49 000	*Linea, NordCargo*	90 700
	Norden	Apulien	*Rail One, Linea*	51 500	*Linea, NordCargo*	108 000
30.	**Kampanien**	Norden	*NordCargo, Rail Traction Company*	187 100	*Compagnia Ferroviaria Italiana, NordCargo, Rail Italia, Rail Traction Company*	193 500
	Norden	Kampanien	*NordCargo, Rail Traction Company*	175 600	*Compagnia Ferroviaria Italiana, NordCargo, Rail Italia, Rail Traction Company*	185 100
31.	**Kalabrien**	Norden	—	—	—	—
	Norden	Kalabrien	—	—	—	—
32.	**Basilikata**	Norden	—	—	*Linea*	105 900
	Norden	Basilikata	—	—	*Linea*	92 000
33.	**Abruzzen**	Norden	*NordCargo, Linea, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana,*	113 800	*Ferrovia Adriatico Sangritana, NordCargo, Rail Traction Company*	179 800
	Norden	Abruzzen	*NordCargo, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana,*	116 400	*Ferrovia Adriatico Sangritana, Nordcargo*	178 100

(456) Die Kommission stellt fest, dass in den Jahren 2008-2009 auf 19 der 33 interregionalen Verbindungen (Hin- und Rückfahrt), die von Trenitalia im Rahmen des dritten Vertrags bedient werden sollten, keine Marktteilnehmer tätig waren. Die 19 Verbindungen, die weder 2008 noch 2009 von Wettbewerbern bedient wurden, waren: Molise/Molise, Sizilien/Sizilien, Abruzzen/Basilikata, Abruzzen/Kampanien, Abruzzen/Kalabrien, Abruzzen/Sizilien, Basilikata/Kalabrien, Basilikata/Kampanien, Basilikata/Sizilien, Kalabrien/Apulien, Kalabrien/Sizilien, Kampanien/Molise, Kampanien/Apulien, Kampanien/Sizilien, Molise/Kalabrien, Molise/Sizilien, Apulien/Sizilien, Sizilien/Norditalien und Kalabrien/Norditalien.

(457) Zu den übrigen 14 interregionalen Verbindungen (Hin- und Rückfahrt), auf denen die Wettbewerber von Trenitalia bereits in den Jahren 2008-2009 tätig waren, gehörten dagegen: Abruzzen/Abruzzen; Kalabrien/Kalabrien; Kampanien/Kampanien; Apulien/Apulien; Abruzzen/Molise; Abruzzen/Apulien; Basilikata/Apulien; Kalabrien/Kampanien; Molise/Apulien; Molise/Norditalien; Apulien/Norditalien; Kampanien/Norditalien; Basilikata/Norditalien; und Abruzzen/Norditalien.

Die 19 interregionalen Verbindungen, die 2008 und 2009 nur von Trenitalia bedient wurden

(458) Bei den 19 interregionalen Verbindungen, die weder 2008 noch 2009 von Wettbewerbern bedient wurden, konnte nicht von einem raschen Markteintritt der Wettbewerber ausgegangen werden.

(459) Zum einen verfügten die Wettbewerber damals nicht über die entsprechenden Sicherheitsbescheinigungen für den Betrieb dieser 19 interregionalen Verbindungen — mit Ausnahme der Verbindung Basilikata/Kalabrien (für die GTS ab dem 10. Dezember 2009 eine Bescheinigung besaß) ([266]) und der Verbindung Kampanien/Apulien (für die Compagnia Ferroviaria Italiana ab dem 29. Dezember 2009 eine Bescheinigung besaß) ([267]). Die genannten Bescheinigungen waren jedoch auf bestimmte Arten von Fracht beschränkt. ([268]) Da der vorherige Erwerb solcher Bescheinigungen für den Betrieb der Verbindung erforderlich war ([269]), musste jedes Eisenbahnunternehmen, das bereit war, seine Tätigkeit auf eine „neue" Verbindung auszuweiten, einen konkreten Antrag bei der zuständigen nationalen Stelle stellen, die entsprechenden Kosten tragen und die Freigabe der Sicherheitsbescheinigung abwarten, bevor es den Betrieb aufnehmen konnte. ([270])

(460) Zweitens garantierte der bloße Besitz der betreffenden Sicherheitsbescheinigung nicht die Erbringung der Dienstleistungen auf der Verbindung, da der Inhaber der Bescheinigung frei entscheiden konnte, welche Verbindungen er wann bedienen wollte. Wie die vorgelegten Daten in Tabelle 14 zeigen, waren die Wettbewerber, die auf einer interregionalen Verbindung tätig waren, in den Jahren 2008 und 2009 nicht unbedingt dieselben, und einige Verbindungen, die 2008 von Wettbewerbern bedient wurden, wurden 2009 nicht bedient (insbesondere Abruzzen/Molise und Norditalien/Molise). Darüber hinaus gibt es auf der Grundlage der von den Beteiligten und Italien vorgelegten Informationen keine Beweise (wie Interessenerklärungen, Geschäftspläne oder Pressemitteilungen), aus denen hervorgeht, dass die Wettbewerber von Trenitalia ohne den dritten Vertrag neue Schienengüterverkehrsdienste auf den 19 interregionalen Verbindungen eingeführt (oder bestehende Dienste erweitert) hätten.

(461) Letztendlich schließt die Kommission aus, dass die Fähigkeit der Wettbewerber, Dienstleistungen auf den genannten 19 interregionalen Verbindungen zu erbringen, durch den zweiten Vertrag, der bis Ende 2008 in Kraft war, hätte beeinträchtigt werden können. Der zweite Vertrag sah lediglich Tarifpflichten und Betriebspflichten für den Schienengüterverkehr von/nach Sizilien und Sardinien vor. Erstens stellt die Kommission fest, dass Italien der Auffassung war, dass der dritte Vertrag geschlossen werden musste, da der zweite Vertrag ungeeignet war, um eine ausreichende Abdeckung Süditaliens und Verbindungen nach Norditalien zu gewährleisten (siehe Erwägungsgründe 80 bis 83). Zweitens waren bei Ablauf des zweiten Vertrags die Wettbewerber von Trenitalia auf den genannten Verbindungen mit Ausnahme der Verbindungen Kampanien/Apulien und Basilikata/Kalabrien nicht tätig. Der zweite Vertrag konnte sich jedoch nicht auf den kommerziellen Betrieb dieser beiden Verbindungen auswirken, da sie nicht in den Anwendungsbereich des zweiten Vertrags fielen. Die einzige Verpflichtung des öffentlichen Dienstes, die Trenitalia für Verbindungen nach/aus Süditalien auferlegt wurde, waren die Tarifpflichten für den Schienengüterverkehr über eine Entfernung von mehr als 1 000 km. Der Verkehr auf den Verbindungen zwischen Kampanien/Apulien sowie Apulien/Basilikata liegt jedoch deutlich unter diesem Schwellenwert.

(462) Vor diesem Hintergrund und angesichts der besonderen Umstände und Merkmale dieser 19 interregionalen Verbindungen ist die Kommission der Auffassung, dass im Zeitraum 2008–2009, als der Geltungsbereich des dritten Vertrags festgelegt wurde, die 19 Verbindungen zwischen Regionen, die nicht von Wettbewerbern bedient wurden, von einem Marktversagen betroffen waren. Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Marktkräfte auf diesen 19 interregionalen Verbindungen allein nicht in der Lage waren, den Bedarf an öffentlichen Schienengüterverkehrsdiensten zu decken, die dem von Italien festgelegten Ziel von öffentlichem Interesse entsprachen, und dass die Beihilfe daher erforderlich war, um dieses Ziel zu erreichen.

([266]) GTS Rail hatte die Sicherheitsbescheinigung am 8. April 2008 beantragt. Informationen abrufbar unter www.ansf.gov.it (zuletzt abgerufen am 15.11.2023).

([267]) Compagnia Ferroviaria Italiana hatte die Sicherheitsbescheinigung am 31. Oktober 2008 beantragt. Informationen abrufbar unter www.ansf.gov.it (zuletzt abgerufen am 15.11.2023).

([268]) GTS Rail durfte keine Gefahrgüter auf der Verbindung Basilikata/Kalabrien befördern. Compagnia Ferroviaria Italiana durfte auf der Verbindung Kampanien/Apulien einige Gefahrgüter (z. B. Sprengstoffe und radioaktives Material) nicht befördern. Quelle: www.ansf.gov.it (zuletzt abgerufen am 15.11.2023).

([269]) Vgl. Artikel 10 des Dekrets von 2003 und Artikel 14 Absatz 1 des Gesetzesdekrets Nr. 162/2007.

([270]) Um die Sicherheitsbescheinigung zu erhalten, muss das Eisenbahnunternehmen die Einhaltung der spezifischen Anforderungen an den sicheren Verkehr auf der nationalen Eisenbahninfrastruktur nachweisen, die sich aus den zum Zeitpunkt der Ausstellung der Bescheinigung geltenden Sicherheitsvorschriften, technischen Normen und nationalen Normen ergeben. Laut einer von Confcommercio veröffentlichten Studie („Analisi e previsioni per il trasporto merci in Italia", Oktober 2017, S. 27) dauerte die Erteilung der Bescheinigung in der Regel zwischen sechs Monaten und einem Jahr.

(463) An dieser Schlussfolgerung ändert auch der schrittweise Markteintritt von Wettbewerbern auf diesen 19 interregionalen Verbindungen nichts, da die Beurteilung des Vorliegens eines Marktversagens zum Zeitpunkt der Betrauung mit den Dienstleistungen erfolgen muss. In jedem Fall haben sich die kommerziellen Tätigkeiten auf diesen Verbindungen während der gesamten Laufzeit des dritten Vertrags als äußerst marginal erwiesen, wie die PWC-Studie 3 bestätigt. Wie Italien erläuterte, musste im Rahmen der Schienengüterverkehrsdienste auf den 19 interregionalen Verbindungen Folgendes bewältigt werden:

a) objektive Mängel der verfügbaren Eisenbahninfrastruktur in den betreffenden Gebieten, die den Einsatz spezifischer Schienenfahrzeuge erforderten;

b) höhere Manövrierkosten, die in der Regel mit dem konventionellen Transport verbunden sind, aufgrund der Kopplung/Entkopplung von Wagen; und

c) hohe Nachfragevolatilität und daraus resultierende Unmöglichkeit, sich auf konstante Verkehrsströme und Einnahmen zu verlassen. ([271])

(464) Insbesondere in Bezug auf Sizilien ist es auch wichtig, die zusätzlichen Infrastrukturgebühren, die für die Fährüberfahrt und die Manövrierdienste zu entrichten waren, sowie die Merkmale des Schienennetzes in Sizilien zu erwähnen, das nur mit einer sehr alten und spezifischen Art von Güterlokomotiven kompatibel war.

Die 14 interregionalen Verbindungen, auf denen die Wettbewerber von Trenitalia bereits in den Jahren 2008 und 2009 tätig waren

(465) In Bezug auf die verbleibenden 14 interregionalen Verbindungen, auf denen die Wettbewerber von Trenitalia bereits in den Jahren 2008–2009 tätig waren ([272]), machten Italien und die FS-Gruppe geltend, dass das Angebot der Wettbewerber von Trenitalia nicht angemessen gewesen sei, weil es (in Bezug auf bediente Strecken, Richtung und Art des Dienstes) zu begrenzt und/oder instabil gewesen sei (Erwägungsgründe 214 und 230 bis 238). Trenitalias Wettbewerber hätten sich die besten Strecken herausgesucht, da sich ihr Angebot auf die rentabelsten Strecken konzentriert und hauptsächlich aus kombinierten Verkehrsdiensten bestanden habe. ([273])

(466) Aus der PWC-Studie 3 geht hervor, dass das Angebot der Wettbewerber auf diesen Verbindungen nicht ausreichte, um die gesamte Nachfrage nach Diensten auf der interregionalen Verbindung in dem betreffenden Jahr zu decken. ([274]) Darüber hinaus boten Wettbewerber auf einigen interregionalen Verbindungen Schienengüterverkehrsdienste nur in eine Richtung ([275]) bzw. nur in eine Richtung in Bezug auf eine bestimmte Verkehrsart an ([276]), während Trenitalia Dienstleistungen in beide Richtungen erbringen musste. Ebenso war das Angebot der Wettbewerber von Trenitalia auf den Verbindungen Kampanien/Norditalien, Abruzzen/Norditalien, Kalabrien/Kampanien und Basilikata/Norditalien ausschließlich im Hinblick auf den kombinierten Schienenverkehr größer als das Angebot von Trenitalia, während Trenitalia auch konventionelle Verkehrsdienste anbieten musste. Schließlich waren die Wettbewerber auf einigen interregionalen Verbindungen nur auf einigen Strecken tätig ([277]), während Trenitalia alle Strecken bedienen musste, die auf der betreffenden interregionalen Verbindung verfügbar waren.

(467) Die Kommission ist jedoch der Auffassung, dass diese Elemente nicht ausreichen, um ein Marktversagen auf den genannten 14 interregionalen Verbindungen nachzuweisen.

([271]) Die Nachfrage der Nutzer nach Schienengüterverkehrsdiensten (berechnet als Summe aus dem Angebot von Trenitalia und dem Angebot der Wettbewerber) war nicht homogen, und diese interregionalen Verbindungen verzeichneten mehrere Jahre lang entweder keinen Verkehr oder Verkehr über Entfernungen von weniger als 1 000 Zugkilometern.

([272]) D. h. Abruzzen/Abruzzen; Kalabrien/Kalabrien; Kampanien/Kampanien; Apulien/Apulien; Abruzzen/Molise; Abruzzen/Apulien; Basilikata/Apulien; Kalabrien/Kampanien; Molise/Apulien; Molise/Norditalien; Apulien/Norditalien; Kampanien/Norditalien; Basilikata/Norditalien und Abruzzen/Norditalien.

([273]) Mit Ausnahme des Angebots aus den Abruzzen, wo die Wettbewerber auch einen sinnvollen Umfang an konventionellen Verkehrsdiensten anboten (die zum Großteil für die Automobilindustrie bestimmt waren).

([274]) Dies galt auch für Verbindungen wie Kampanien/Norditalien, Apulien/Norditalien, Abruzzen/Apulien und Abruzzen/Norditalien, wo der Anteil der Wettbewerber von Trenitalia zwischen 2008 und 2010 einen ansteigenden Trend aufwies.

([275]) So boten die Wettbewerber Trenitalias 2008 nur Dienstleistungen von Molise nach Apulien auf der Verbindung Molise/Apulien und nur von Norditalien nach Molise auf der Verbindung Molise/Norditalien an.

([276]) Dies war der Fall beim Verkehr von den Abruzzen nach Apulien auf der Verbindung Abruzzen/Apulien, bei dem es sich ausschließlich um konventionelle Transporte, hauptsächlich der Automobilindustrie, handelte.

([277]) Dies war eindeutig der Fall bei den Verbindungen Kampanien/Norditalien und Apulien/Norditalien.

(468) Um das Vorliegen eines Marktversagens nachzuweisen, das die Aufnahme dieser 14 interregionalen Verbindungen in den dritten Vertrag rechtfertigte, hätte Italien nachweisen müssen, dass der Transportbedarf von den bereits auf dem Markt tätigen Betreibern ohne eine entsprechende Verpflichtung durch die Behörden nicht gedeckt werden konnte. Tatsächlich hat Italien zum Zeitpunkt der Betrauung mit dem dritten Vertrag das bestehende Marktangebot für diese Verbindungen nicht ausreichend berücksichtigt, um ein Marktversagen festzustellen.

(469) Erstens zeigen die in der PWC-Studie 3 vorgelegten Daten, dass die Wettbewerber von Trenitalia in den Jahren 2009 und 2010 auf einigen dieser Verbindungen bereits eine höhere Anzahl von Zugkilometern als Trenitalia bedienten und dass die Zahl der angebotenen Dienste rasch zunahm. ([278]) Aus der PWC-Studie 3 geht hervor, dass die privaten Betreiber die Zahl der Zugkilometer zwischen 2007 und 2009 auf den meisten der 14 interregionalen Verbindungen, auf denen sie tätig waren, fast verdoppelt haben. Der Anstieg der Zugkilometer betraf auch einige der Nord-Süd-Verbindungen und trug damit zum Ziel des regionalen Zusammenhalts Italiens bei. ([279]) Italien hat nicht analysiert, ob dieses bestehende Marktangebot ausreichend zum Ziel des territorialen wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts zwischen Nord- und Süditalien beigetragen hat, wie in Erwägungsgrund 444 dargelegt. Darüber hinaus könnte die zunehmende Zahl von Schienengüterverkehrsdiensten, die von kommerziellen Betreibern zwischen 2007 und 2009 erbracht wurden, ein Zeichen für ihre Bereitschaft gewesen sein, ihre Geschäftstätigkeit auf den 14 interregionalen Verbindungen auszuweiten. In den Fällen, in denen sich das 2009 verzeichnete Verkehrsaufkommen der Wettbewerber als ausreichend erwiesen hat, um die im Jahr 2010 verzeichnete gesamte Nachfrage nach Schienengüterverkehrsdiensten zu decken ([280]), hätte Italien außerdem weiter prüfen müssen, ob die Dienste von Trenitalia tatsächlich erforderlich waren, um den Verkehrsbedarf auf diesen Verbindungen zu decken ([281]).

(470) Das Argument, dass private Betreiber nicht über die notwendigen Mittel verfügten, um den gesamten Anwendungsbereich des dritten Vertrags (11,9 Mio. Zugkilometer) abzudecken, ist unerheblich, da die Kapazität der privaten Betreiber für jede der 14 interregionalen Verbindungen hätte bewertet werden müssen, auf denen sie 2008 oder 2009 tätig waren. Der Geltungsbereich des dritten Vertrags hätte nämlich nach Berücksichtigung der Fähigkeit des Marktangebots, den Transportbedarf zu decken, festgelegt werden müssen.

(471) Zweitens bedeutet die Tatsache, dass Wettbewerber nur einige Strecken auf einer interregionalen Verbindung bedienten, nicht zwangsläufig, dass die gesamte Verbindung zwischen Region unter einem Marktversagen litt. Wie in Erwägungsgrund 451 erwähnt, handelt es sich bei den Endnutzern des Schienengüterverkehrs nicht nur um industrielle Marktteilnehmer, sondern auch um Speditionsunternehmen, die entsprechend dem Bedarf der Kunden Punkt-zu-Punkt-Verkehrsdienste anboten. Italien hat nicht erläutert, warum aus der Sicht dieser Transportunternehmen eine oder mehrere Strecken auf derselben interregionalen Verbindung nicht substituierbar waren. Die Kommission ist der Auffassung, dass eine solche Rechtfertigung ein notwendiges Element gewesen wäre, da Italien selbst beschlossen hat, den Bedarf an öffentlichen Verkehrsmitteln auf der Ebene der interregionalen Verbindung und nicht auf der Ebene der einzelnen Strecken zu definieren.

([278]) Insbesondere auf der Verbindung Kampanien/Norditalien stellten die Wettbewerber von Trenitalia im Jahr 2009 für den kombinierten Schienengüterverkehr 374 300 Zugkilometer bereit, gegenüber 281 500 Zugkilometern, die von Trenitalia bereitgestellt wurden, und 621 200 Zugkilometer im Jahr 2010 im kombinierten Schienengüterverkehr gegenüber 253 100 Zugkilometern von Trenitalia. Auf der Verbindung Abruzzen/Norditalien stellten die Wettbewerber von Trenitalia im Jahr 2009 im kombinierten Schienengüterverkehr 57 300 Zugkilometer bereit, während Trenitalia keine Dienstleistungen erbrachte und im Jahr 2010 93 400 Zugkilometer im kombinierten Schienengüterverkehr gegenüber 50 900 Zugkilometern von Trenitalia. Auf der Verbindung Kalabrien/Kampanien stellten die Wettbewerber von Trenitalia im Jahr 2009 für den kombinierten Schienengüterverkehr 179 100 Zugkilometer bereit, gegenüber 46 900 Zugkilometern von Trenitalia. Das Angebot der Wettbewerber fiel 2010 auf 7 200 Zugkilometer gegenüber 20 100 Zugkilometer von Trenitalia. Auf der Verbindung Basilikata/Norditalien stellten die Wettbewerber von Trenitalia im Jahr 2009 im kombinierten Schienengüterverkehr 10 000 Zugkilometer und 1 000 Zugkilometer im Jahr 2010 im kombinierten Schienengüterverkehr bereit, während Trenitalia überhaupt keine Dienstleistungen erbrachte. Auf der Verbindung Abruzzen/Apulien lieferten die Wettbewerber Trenitalias im Jahr 2009 im konventionellen Schienengüterverkehr 30 500 Zugkilometer gegenüber 6 800 Zugkilometern von Trenitalia und 37 600 Zugkilometer im kombinierten Schienengüterverkehr gegenüber 1 200 Zugkilometern von Trenitalia. Im Jahr 2010 stellten die Wettbewerber von Trenitalia 58 600 Zugkilometer im konventionellen Schienengüterverkehr gegenüber 1 100 Zugkilometern von Trenitalia und 59 800 Zugkilometer im kombinierten Schienengüterverkehr bereit, während Trenitalia keinen kombinierten Schienengüterverkehr erbrachte.

([279]) Insbesondere auf den Strecken Kampanien/Norditalien, Apulien/Norditalien und Abruzzen/Norditalien.

([280]) Wie es beispielsweise bei der Verbindung Kalabrien/Kampanien der Fall war.

([281]) Die von Italien vorgelegten Daten lassen nicht den Schluss zu, dass die Dienste von Trenitalia wirklich notwendig waren, um den Verkehrsbedarf auf diesen Verbindungen zu decken, da sie keinen umfassenden Überblick über die Entwicklung des Schienengüterverkehrs auf diesen Verbindungen geben. Insbesondere hat Italien das Verkehrsaufkommen von Trenitalia in den Jahren 2007 und 2008 auf diesen Verbindungen nicht angegeben, sondern nur das Gesamtaufkommen der Wettbewerber (ohne Unterscheidung zwischen konventionellem und kombiniertem Verkehr), vgl. PWC-Studie 3. Diese Daten hätten es ermöglicht, die Entwicklung des Verkehrsaufkommens der Wettbewerber gegenüber dem Verkehr von Trenitalia im Zeitraum 2007–2009 zu überprüfen und zu verstehen, ob dieser Trend Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes auf diesen Verbindungen im Jahr 2010 rechtfertigte.

(472) Drittens kann die Kommission das Argument Italiens nicht akzeptieren, dass das Angebot der Wettbewerber auf einigen interregionalen Verbindungen nicht stabil genug gewesen sei, um eine konstante Erbringung eines Mindestangebots an Diensten zu gewährleisten. ([282]) Zunächst hätte der Zweck der Marktkonsultation gerade darin bestanden, festzustellen, ob Betreiber, die bereits kommerzielle Dienste auf bestimmten Strecken oder Netzen erbrachten, eine Ausweitung, Aufrechterhaltung oder Verringerung dieser Dienste ins Auge gefasst hätten, aber Italien hat die Notwendigkeit einer Marktkonsultation ausgeschlossen (siehe Erwägungsgrund 166). Zudem wurde im dritten Vertrag selbst keine bestimmte Strecke aufgeführt, die Trenitalia bedienen sollte, sondern es wurde Trenitalia allgemein die Verpflichtung auferlegt, interregionale Verbindungen (unabhängig von den innerhalb dieser Regionen betriebenen Strecken) „auf Nachfrage" zu betreiben, die von jedem Endnutzer geäußert werden konnte. Das Argument, Wettbewerber hätten nur bestimmte Strecken bedienen können, ist daher unberücksichtigt zu lassen, da Trenitalia selbst im Rahmen des dritten Vertrags nicht verpflichtet war, alle Strecken innerhalb einer bestimmten Region zu bedienen. In jedem Fall stellt die Kommission fest, dass die angebliche Instabilität des Angebots der Wettbewerber auch mit den inhärenten Merkmalen der Nachfrage auf diesen interregionalen Verbindungen zusammenhängt, was es sehr schwierig machte, ein stabiles Mindestangebot an zu erbringenden Dienstleistungen für jede interregionale Verbindung zu ermitteln ([283]). Schließlich zeichnete sich, wie aus Tabelle 15 hervorgeht, ein ähnlicher Verkehrstrend sowohl für das Angebot von Trenitalia als auch für das seiner Wettbewerber zwischen 2009 und 2010 auf den drei von Italien genannten interregionalen Verbindungen ab.

Tabelle 15

Schienengüterverkehr 2009

(Zugkilometer)

Interregionale Verbindungen	Wettbewerber		Trenitalia	
	Konventionell	Kombiniert	Konventionell	Kombiniert
Apulien/Norditalien	119 200	79 500	1 864 100	1 767 900
Kalabrien/Kampanien	—	179 100	264 800	46 900
Basilikata/Norditalien	187 900	10 000	380 500	—

Schienengüterverkehr 2010

(Zugkilometer)

Interregionale Verbindungen	Wettbewerber		Trenitalia	
	Konventionell	Kombiniert	Konventionell	Kombiniert
Apulien/Norditalien	80 900	497 400	1 439 700	1 279 700
Kalabrien/Kampanien	—	7 200	80 200	20 100
Basilikata/Norditalien	25 600	1 000	340 400	—

(473) Wie aus Tabelle 15 hervorgeht, verzeichnete Trenitalia dort, wo das Verkehrsaufkommen der Wettbewerber zurückging, denselben Abwärtstrend. Daher war die Entwicklung des Angebots der Wettbewerber von Trenitalia eher auf einen Rückgang der Nutzernachfrage als auf eine angebliche Instabilität des Angebots der Wettbewerber zurückzuführen. In jedem Fall ging auch das Angebot von Trenitalia in ähnlicher Weise zurück, sodass kein stabiles Angebot gewährleistet war.

([282]) Insbesondere die Verbindungen Apulien/Norditalien, Kalabrien/Kampanien und Basilikata/Norditalien, siehe Erwägungsgrund 235.

([283]) Diese Schwierigkeit wurde von Italien selbst anerkannt, als es beschloss, die Verpflichtung zur Erbringung von Dienstleistungen „auf Nachfrage" und nicht die Verpflichtung zur Erbringung eines festen Leistungsumfangs aufzuerlegen.

(474) Schließlich weist die Kommission darauf hin, dass Italien nicht nachgewiesen hat, dass die von Trenitalia erbrachten Dienstleistungen (im Vergleich zu den von den kommerziellen Betreibern angebotenen) besondere Merkmale aufwiesen, die ein Marktversagen rechtfertigten. Der dritte Vertrag hatte einen sehr großen Umfang, der nur auf die maximale Anzahl von Zugkilometern begrenzt war, für die Trenitalia Anspruch auf Ausgleich hatte. So waren die Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes aus dem dritten Vertrag nicht auf den Transport bestimmter Güter auf den 14 interregionalen Verbindungen beschränkt, die die gewerblichen Betreiber nicht befördern konnten. Vielmehr konnte Trenitalia nach dem dritten Vertrag potenziell jede Art von Gütern befördern, die von den Kunden benötigt wurden. Nach der PWC-Studie 3 betrafen die von Trenitalia erbrachten Frachtbeförderungsleistungen hauptsächlich Güter, die in Containern befördert werden, was eine Art von Dienstleistung darstellt, die auch gewerbliche Betreiber hätten erbringen können. Im Rahmen des dritten Vertrags wurde nicht verlangt, dass die Waren nach bestimmten Standards befördert werden müssten, die gewerbliche Betreiber nicht erfüllen konnten, oder in bestimmten Zügen, die diese Betreiber nicht besaßen. Im dritten Vertrag wurde der Umfang der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes nicht auf bestimmte Güterverkehrsdienste beschränkt, und Italien hat nicht nachgewiesen, dass Trenitalia durch den dritten Vertrag auf den 14 interregionalen Verbindungen im Vergleich zu kommerziellen Betreibern mit bestimmten Frachtdiensten betraut wurde.

(475) Die Tatsache, dass Trenitalia der Verpflichtung zur Pünktlichkeit ([284]) und zur Gewährleistung eines ausreichenden Sicherheitsniveaus unterlag, ändert nichts an dieser Schlussfolgerung. Pünktlichkeit und Sicherheit sind Qualitätsstandards, die von allen Güterverkehrsunternehmen erwartet werden, und aus den Akten geht nicht hervor, dass die gewerblichen Betreiber nicht in der Lage waren, diese Standards zu erfüllen. Ebenso ist der Umstand, dass Trenitalia für diskriminierungsfreie Preise sorgen musste, im vorliegenden Fall unerheblich, da dieser Aspekt den von Trenitalia im Rahmen des dritten Vertrags angebotenen Dienstleistungen nicht per se ein besonderes Merkmal verleiht.

(476) Aus den Elementen in den Erwägungsgründen 469 bis 475 ergibt sich, dass Italien nicht nachgewiesen hat, dass Trenitalia nur für die Dienstleistungen entschädigt wurde, die zur Behebung eines Mangels an Marktangeboten erbracht wurden. Angesichts des großen Umfangs des dritten Vertrags und der zunehmenden Präsenz kommerzieller Betreiber auf den 14 interregionalen Verbindungen hätte Italien weitere Marktforschungen, öffentliche Konsultationen oder andere geeignete Studien durchführen müssen, um das bestehende und geplante Marktangebot zu analysieren. In Bezug auf die 14 interregionalen Verbindungen kommt die Kommission daher zu dem Schluss, dass in Fällen, in denen Wettbewerber zum Zeitpunkt der Betrauung mit dem dritten Vertrag bereits präsent waren, der dritte Vertrag nicht nur die interregionalen Verbindungen abdeckte, die durch ein Marktversagen gekennzeichnet waren.

(477) In Bezug auf die Verbindungen innerhalb Norditaliens, die unter den dritten Vertrag fallen, nimmt die Kommission die Klarstellung Italiens zur Kenntnis, dass es sich bei diesen Verbindungen lediglich um eine Fortführung der Nord-Süd-Verbindungen handelte, um die Verkehrsströme zu sammeln und zu optimieren (Erwägungsgrund 237). Wie Italien erläuterte, dienten diese Nebenanschlüsse zwei Zwecken:

— Sie ermöglichten Trenitalia die Neuzuweisung der Züge und Wagen oder von anderen erforderlichen Vermögenswerten aus Norditalien (wo der Schwerpunkt ihrer gewerblichen Schienengüterverkehrstätigkeit lag) zu den unter den dritten Vertrag fallenden interregionalen Verbindungen. Da der dritte Vertrag nicht vorsieht, dass Trenitalia feste Strecken bedienen sollte, sondern nach Bedarf Ad-hoc-Strecken auf den interregionalen Verbindungen, wies Trenitalia diesen interregionalen Verbindungen nicht dauerhaft Mittel zu, sondern positionierte je nach Nutzernachfrage die Mittel für diese Verbindungen neu. Diese Neupositionierung erfolgte auf den Verbindungen innerhalb Norditaliens, da sich die erforderlichen Mittel hauptsächlich in Norditalien befanden.

— Darüber hinaus nutzte Trenitalia die Verbindungen innerhalb Norditaliens, um den Güterverkehr auf den anderen interregionalen Verbindungen zu optimieren. Dank dieser Verbindungen konnte Trenitalia alle auf den Verbindungen innerhalb Norditaliens abgeholten Güter zu demselben Endziel in Süditalien (und umgekehrt) befördern. Mit anderen Worten wurden die Verbindungen innerhalb Norditaliens auch als Nebenstrecken zu den 33 interregionalen Verbindungen genutzt, um das Gütervolumen auf diesen Verbindungen zu sammeln und damit den Beladefaktor so weit wie möglich zu optimieren.

([284]) Siehe Anhang 3 des dritten Vertrags.

(478) Das Nichtvorhandensein oder Vorliegen eines Marktversagens auf diesen Verbindungen innerhalb Norditaliens hing daher letztlich davon ab, ob bei der spezifischen Nord-Süd-Verbindung, die mit der Verbindung innerhalb Norditaliens verbunden war, ein Marktversagen vorlag oder nicht.

(479) Zusammenfassend erkennt die Kommission an, dass auf den 19 interregionalen Verbindungen (und den daran angeschlossenen Verbindungen innerhalb Norditaliens) ein deutlicher Mangel an Angeboten für kommerzielle Schienengüterverkehrsdienste vorlag, da keine Wettbewerber auf dem Markt tätig waren. Bei den übrigen 14 interregionalen Verbindungen (und den angeschlossenen Verbindungen innerhalb Norditaliens), die bereits zum Zeitpunkt der Betrauung mit dem dritten Vertrag von Wettbewerbern bedient wurden, hat Italien hingegen keine vollständige Analyse des tatsächlichen und potenziellen Marktangebots durchgeführt und somit nicht vorab das Vorliegen eines Marktversagens festgestellt. Da Italien diese Beurteilung im vorliegenden Fall nicht vorgenommen hat, liegen keine Nachweise dafür vor, dass die Beihilfe erforderlich war, um einen Bedarf an Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes zu decken. Daraus folgt, dass die Ausgleichszahlungen für Dienstleistungen, die auf diesen 14 interregionalen Verbindungen (und den angeschlossenen Verbindungen innerhalb Norditaliens) erbracht wurden, gemäß Artikel 93 AEUV nicht mit dem Binnenmarkt vereinbar sind.

8.4.3.3.1.3. Ein öffentlicher Dienstleistungsauftrag war die am wenigsten wettbewerbsverzerrende Maßnahme zur Behebung des Marktversagens

(480) Schließlich wird die Kommission prüfen, ob der dritte Vertrag die am wenigsten wettbewerbsverzerrende Maßnahme war, um das von Italien festgestellte Marktversagen im Hinblick auf das angestrebte Ziel des territorialen wirtschaftlichen und sozialen Zusammenhalts zu beheben.

(481) Italien argumentierte, dass die Liberalisierung des Marktes im Zeitraum 2008–2010 nicht ausgereift genug gewesen wäre, um ein ausreichendes Maß an Schienengüterverkehrsdiensten nach/aus Süditalien zu gewährleisten, selbst wenn es ein allgemeines Subventionssystem gegeben hätte.

(482) Die Kommission ist der Auffassung, dass eine Beihilferegelung ([285]) im Zeitraum 2008–2010 angesichts des begrenzten Wettbewerbs auf dem Markt nicht ausgereicht hätte, um die Versorgung aller Regionen Süditaliens im Schienengüterverkehr sicherzustellen. Eine solche Regelung, die allen Eisenbahnunternehmen offensteht, die bestimmte Voraussetzungen der Förderfähigkeit sowie die materiellen Voraussetzungen erfüllen, hätte möglicherweise die Kosten gesenkt, die Trenitalias Wettbewerber für die Erbringung der Dienste getragen haben, sie hätte aber nicht die Erbringung von Mindestleistungen auf allen interregionalen Verbindungen gewährleistet und damit das von Italien verfolgte Ziel des territorialen Zusammenhalts nicht erreicht. Das Verkehrsaufkommen der Wettbewerber war auf den 19 interregionalen Verbindungen, die durch ein Marktversagen gekennzeichnet waren, nicht vorhanden, und die Wettbewerber hätten in jedem Fall frei entscheiden können, ob sie auf Verbindungen zwischen Regionen expandieren wollten, die zuvor nicht bedient wurden. ([286])

(483) Darüber hinaus stellt die Kommission in Bezug auf die Möglichkeit, verschiedene Betreiber mit den Dienstleistungen zu betrauen und so ein Netz von Dienstleistungen im Rahmen eines einzigen öffentlichen Dienstleistungsauftrags zu vermeiden, fest, dass der dritte Vertrag 33 interregionale Verbindungen (Hin- und Rückfahrt) betraf, die jeweils mehrere Strecken umfassten. Die Kommission stellt ferner fest, dass der Abschluss der verschiedenen öffentlichen Dienstleistungsaufträge (und die damit verbundenen Verwaltungskosten) sehr aufwendig hätte sein können. Darüber hinaus war Italien nicht verpflichtet, die öffentlichen Dienstleistungsaufträge für Schienengüterverkehrsdienste auszuschreiben, sondern konnte einen öffentlichen Dienstleistungsauftrag direkt an einen einzigen Betreiber vergeben. Aus diesen Gründen hätte der Abschluss getrennter öffentlicher Dienstleistungsaufträge keine weniger wettbewerbsverzerrenden Auswirkungen auf den Markt gehabt.

(484) Aus den vorstehenden Gründen kommt die Kommission zu dem Schluss, dass die Betrauung von Trenitalia mit der Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten auf den 19 von einem Marktversagen betroffenen interregionalen Verbindungen (und den angeschlossenen Verbindungen innerhalb Norditaliens) geeignet war, das von Italien verfolgte Ziel des territorialen Zusammenhalts zwischen Nord- und Süditalien zu gewährleisten.

([285]) Ein solches System steht allen Eisenbahnunternehmen offen, die die darin festgelegten Voraussetzungen der Förderfähigkeit und die materiellen Voraussetzungen erfüllen. Siehe z. B. die von der Kommission in der Sache SA.45482 — Förderregelung für den Schienengüterverkehr — geprüfte Maßnahme.

([286]) Dem steht nicht entgegen, dass Italien 2015 die öffentlichen Dienstleistungsaufträge aufgegeben und eine Regelung zum Ausgleich der Tarife für den Zugang zur Infrastruktur und der externen Kosten im Zusammenhang mit der Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten eingeführt hat (Sache SA.45482 — Förderregelung für den Schienengüterverkehr und Beihilfesache SA.48759 — Verlängerung der Regelung für den Schienengüterverkehr). Diese Regelung beruhte auf einem anderen politischen Ziel, nämlich der Förderung intermodaler Güterverkehrsdienste im gesamten Staatsgebiet und nicht die Gewährleistung eines Mindestumfangs an Schienengüterverkehrsdiensten in Süditalien.

8.4.3.3.2. Betrauung mit dem öffentlichen Verkehrsdienst

(485) Die Kommission stellt fest, dass, wie bereits in Erwägungsgrund 405 erwähnt, alle wesentlichen Elemente des dritten Vertrags bereits am 29. Oktober 2010 zwischen Trenitalia und dem MIT vereinbart worden waren und der Vertrag am 3. Dezember 2012 unterzeichnet wurde. Daher ist die Kommission der Auffassung, dass Italien Trenitalia mit der Durchführung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes für den vom dritten Vertrag abgedeckten Zeitraum betraut hat.

8.4.3.3.3. Ausschluss von Überkompensierung

(486) Die Erwägungen, die bereits in den Erwägungsgründen 432 bis 437 in Bezug auf die Verhältnismäßigkeit der im Rahmen des dritten Vertrags bis zum 3. Dezember 2012 gezahlten Ausgleichszahlungen dargelegt wurden, gelten für die Ausgleichszahlungen, die im Zeitraum vom 4. Dezember 2012 bis zum 31. Dezember 2014 im Rahmen des dritten Vertrags gezahlt wurden, da dieselbe Methode zur Berechnung der Beihilfe angewandt wurde.

(487) Insbesondere stellt die Kommission fest, dass der im Rahmen des dritten Vertrags gezahlte Ausgleich im Nachhinein auf der Grundlage der mit der Erbringung der Dienstleistungen verbundenen Kosten berechnet wurde, wie im Wirtschafts- und Finanzplan von Trenitalia im Anhang des dritten Vertrags vorgesehen (Erwägungsgrund 99). Der im Vertrag vorgesehene Gesamtausgleich war auf die tatsächliche finanzielle Belastung beschränkt, die der Betreiber während der gesamten Vertragslaufzeit getragen hat. Darüber hinaus liegt der im Zeitraum vom 3. Dezember 2012 bis zum 31. Dezember 2014 gezahlte Ausgleich rückblickend unter dem Betrag der Gesamtkosten, die das Unternehmen im selben Zeitraum für die Erbringung von Dienstleistungen verzeichnet hat (siehe Erwägungsgrund 436). Zudem lag er sogar unter dem im Wirtschafts- und Finanzplan von Trenitalia vorgesehenen Betrag.

(488) Vor diesem Hintergrund ist die Kommission der Auffassung, dass der Gesamtausgleich, den Trenitalia im Rahmen des dritten Vertrags erhalten hat, nicht über das zur Deckung der Nettokosten der Erfüllung der Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes erforderliche Maß hinausgeht und daher verhältnismäßig war. Dies bedeutet, dass auch der nach dem 3. Dezember 2012 gezahlte Ausgleich verhältnismäßig war. Die Schlussfolgerung zur Verhältnismäßigkeit des Gesamtausgleichs, der im Rahmen des dritten Vertrags an Trenitalia gezahlt wurde, lässt die Beurteilung der anderen Voraussetzungen unberührt, die erfüllt sein müssen, damit die nach dem 3. Dezember 2012 gezahlten Ausgleichszahlungen als mit dem Binnenmarkt vereinbar angesehen werden können.

8.4.3.3.4. Vermeidung übermäßiger negativer Auswirkungen auf den Wettbewerb

(489) Die Kommission ist der Auffassung, dass der dritte Vertrag nicht geeignet war, den Wettbewerb auf den 19 von einem Marktversagen betroffenen interregionalen Verbindungen zu verfälschen. Erstens verfügten die Wettbewerber von Trenitalia für die meisten dieser Verbindungen nicht über die erforderliche Betriebsgenehmigung (siehe Erwägungsgrund 459). Zweitens stellt die Kommission fest, dass selbst unter der Annahme, dass sie in relativ kurzer Zeit die entsprechende Genehmigung erhalten hätten oder erlangen könnten, der dritte Vertrag sie nicht daran hinderte, in den Markt einzutreten, sondern lediglich eine kontinuierliche Erbringung von Dienstleistungen auf Strecken gewährleistete, die für die Marktteilnehmer nachweislich von geringem Interesse waren (siehe Erwägungsgründe 460 und 461). Schließlich gewährleistete der von Italien verfolgte On-Demand-Ansatz, dass das Angebot von Trenitalia die Nachfrage der Nutzer nicht überstieg.

(490) In Bezug auf die 14 interregionalen Verbindungen, bei denen die Kommission feststellte, dass kein Marktversagen vorlag (siehe Erwägungsgrund 479), war der gezahlte Ausgleich geeignet, den Wettbewerb zu verfälschen, insbesondere angesichts der Tatsache, dass Wettbewerber auf diesen Strecken bereits zu dem Zeitpunkt tätig waren, zu dem Trenitalia und das MIT sich auf alle wesentlichen Elemente des dritten Vertrags geeinigt hatten, und dass die Wettbewerber ohne den dritten Vertrag ihre Dienste auf den bereits bedienten Verbindungen zwischen Regionen hätten erhöhen können.

(491) In Bezug auf die Verbindungen innerhalb Norditaliens, die unter den dritten Vertrag fallen, stellt die Kommission fest, dass sie dazu bestimmt waren, die Verkehrsströme auf den Nord-Süd-Anschlüssen zusammenzuführen und zu optimieren, und somit Nebenverbindungen zu den interregionalen Verbindungen darstellten (Erwägungsgrund 237). Die Kommission ist der Auffassung, dass der dritte Vertrag den Wettbewerb nur im Hinblick auf die Verbindungen innerhalb von Norditalien verfälscht hat, die zu den 14 interregionalen Verbindungen gehören, bei denen Italien im Voraus kein Marktversagen festgestellt hat.

9. **SCHLUSSFOLGERUNGEN**

(492) Der im Rahmen des ersten Vertrags gezahlte Ausgleich stellt keine staatliche Beihilfe dar, mit Ausnahme von: a) den Ausgleichszahlungen, die ab dem 22. Oktober 2003 für inländische Schienengüterverkehrsdienste gewährt wurden und eine bestehende Beihilfe darstellen; und b) den Ausgleichszahlungen, die ab dem 15. März 2003 für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem italienischen Hafen Triest und Ungarn sowie über den Hafen Trieste Marittima gewährt wurden, die eine neue Beihilfe darstellen. Diese neue Beihilfe, die nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und den allgemeinen Grundsätzen des Vertrags geprüft wurde, ist hinsichtlich der Beträge, die für den grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr zwischen dem italienischen Hafen Triest und Ungarn gezahlt wurden, als mit dem Binnenmarkt vereinbar anzusehen; in Bezug auf die Beträge, die im Zusammenhang mit dem grenzüberschreitenden Schienengüterverkehr über den Hafen Trieste Marittima gezahlt wurden, ist die Beihilfe als rechtswidrige und mit dem Binnenmarkt unvereinbare Beihilfe einzustufen.

(493) Die im Rahmen des zweiten Vertrags gezahlten Ausgleichszahlungen, die nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und den allgemeinen Grundsätzen des Vertrags geprüft wurden, sind mit dem Binnenmarkt vereinbar, mit Ausnahme der Beihilfe, die im Zusammenhang mit der Tarifpflicht für den Schienengüterverkehr über den Hafen Trieste Marittima gezahlt wurde und die als rechtswidrige unvereinbare staatliche Beihilfe einzustufen ist.

(494) Was den dritten Vertrag betrifft, so gelten die bis zum 3. Dezember 2012 gezahlten Ausgleichszahlungen, die nach der Verordnung (EWG) Nr. 1191/69 und den allgemeinen Grundsätzen des Vertrags bewertet wurden, als mit dem Binnenmarkt vereinbare staatliche Beihilfen. Die nach dem 3. Dezember 2012 auf der Grundlage des dritten Vertrags gezahlten Ausgleichszahlungen, deren Vereinbarkeit unmittelbar nach Artikel 93 AEUV geprüft wurde, stellen eine rechtswidrige Beihilfe dar, die teilweise als mit dem Binnenmarkt vereinbare Beihilfe und teilweise als unvereinbare Beihilfe einzustufen ist. Der Betrag, den Italien Trenitalia für Schienengüterverkehrsdienste auf den folgenden 19 interregionalen Verbindungen gezahlt hat, stellt eine rechtswidrige, mit dem Binnenmarkt vereinbare Beihilfe dar: Molise/Molise, Sizilien/Sizilien, Abruzzen/Basilikata, Abruzzen/Kampanien, Abruzzen/Kalabrien, Abruzzen/Sizilien, Basilikata/Kalabrien, Basilikata/Kampanien, Basilikata/Sizilien, Kalabrien/Apulien, Kalabrien/Sizilien, Kampanien/Molise, Kampanien/Apulien, Kampanien/Sizilien, Molise/Kalabrien, Molise/Sizilien, Apulien/Sizilien, Sizilien/Norditalien, Kalabrien/Norditalien (und die angeschlossenen Verbindungen innerhalb Norditaliens). Der Betrag, den Italien Trenitalia für Schienengüterverkehrsdienste auf den folgenden 14 interregionalen Verbindungen gezahlt hat, stellt eine rechtswidrige, mit dem Binnenmarkt unvereinbare Beihilfe dar: Abruzzen/Abruzzen; Kalabrien/Kalabrien; Kampanien/Kampanien; Apulien/Apulien; Abruzzen/Molise; Abruzzen/Apulien; Basilikata/Apulien; Kalabrien/Kampanien; Molise/Apulien; Molise/Norditalien; Apulien/Norditalien; Kampanien/Norditalien; Basilikata/Norditalien; Abruzzen/Norditalien (und die angeschlossenen Verbindungen innerhalb Norditaliens). Im Hinblick auf diese 14 interregionalen Verbindungen, die auch von den Wettbewerbern von Trenitalia bedient wurden, hat Italien einen offensichtlichen Beurteilungsfehler begangen, indem es davon ausging, dass der Markt ohne den dritten Vertrag nicht alle oder einen Teil der von Trenitalia im Rahmen des dritten Vertrags erbrachten Dienstleistungen hätte erbringen können.

Tabelle 16

Schlussfolgerungen zu den drei öffentlichen Dienstleistungsaufträgen

Staatliche Beihilfen	Beurteilung der staatlichen Beihilfe
Erster Vertrag	**Keine Beihilfe:** Ausgleich für a) grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste vor dem 15.3.2003; b) inländische Schienengüterverkehrsdienste vor dem 22.10.2003. **Bestehende Beihilfe:** Ausgleich für inländische Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem 22.10.2003 und dem 31.12.2003. **Neue Beihilfen:** Ausgleich für grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste im transeuropäischen Schienengüternetz zwischen dem 15.3.2003 und dem 31.12.2003, davon: — ***mit dem Binnenmarkt vereinbare Beihilfe:*** Ausgleich für die Erbringung grenzüberschreitender Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem italienischen Hafen Triest und Ungarn; — ***mit dem Binnenmarkt unvereinbare rechtswidrige Beihilfe:*** Ausgleich für die Erbringung von grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrsdiensten über den Hafen Trieste Marittima.

Staatliche Beihilfen	Beurteilung der staatlichen Beihilfe
Zweiter Vertrag	**Neue Beihilfen:** Ausgleich für die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten, davon: — ***mit dem Binnenmarkt vereinbare Beihilfe:*** Ausgleich für die Erbringung grenzüberschreitender Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem italienischen Hafen Triest und Ungarn und für die Erbringung nationaler Schienengüterverkehrsdienste (Tarifpflichten und Betriebspflichten); — ***mit dem Binnenmarkt unvereinbare rechtswidrige Beihilfe:*** Ausgleich für die Erbringung von grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrsdiensten über den Hafen Trieste Marittima.
Dritter Vertrag	**Neue Beihilfen:** Ausgleich für die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten, davon: — ***mit dem Binnenmarkt vereinbare Beihilfe:*** Beihilfen, die bis zum 3.12.2012 für die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten gezahlt wurden; — ***mit dem Binnenmarkt vereinbare rechtswidrige Beihilfen:*** Beihilfen, die nach dem 3.12.2012 für die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten auf den 19 in Erwägungsgrund 456 genannten interregionalen Verbindungen und den angeschlossenen Verbindungen innerhalb Norditaliens gezahlt wurden; — ***mit dem Binnenmarkt unvereinbare rechtswidrige Beihilfe:*** Beihilfen, die nach dem 3.12.2012 für die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten auf den 14 in Erwägungsgrund 457 genannten interregionalen Verbindungen und den angeschlossenen Verbindungen innerhalb Norditaliens gezahlt wurden.

10. **RÜCKFORDERUNG**

(495) Nach dem AEUV und der ständigen Rechtsprechung der Unionsgerichte ist die Kommission befugt, zu entscheiden, ob der betroffene Mitgliedstaat eine Beihilfe, deren Unvereinbarkeit mit dem Binnenmarkt durch die Kommission festgestellt wurde, umzugestalten oder aufzuheben hat. ([287]) Ebenfalls aufgrund der ständigen Rechtsprechung der Unionsgerichte dient die einem Mitgliedstaat durch eine Entscheidung der Kommission auferlegte Verpflichtung zur Aufhebung einer mit dem Binnenmarkt unvereinbaren Beihilfe zur Wiederherstellung der früheren Lage. ([288])

(496) Die Gerichte der Europäischen Union stellten in diesem Zusammenhang fest, dass dieses Ziel erreicht ist, wenn der Empfänger den als rechtswidrige Beihilfe gewährten Betrag zurückgezahlt und dadurch den Vorteil, den er auf dem Markt gegenüber seinen Mitbewerbern besaß, verloren hat und die Lage vor der Zahlung der Beihilfe wiederhergestellt ist. ([289])

(497) Im Einklang mit der Rechtsprechung sieht Artikel 16 Absatz 1 der Verordnung (EU) 2015/1589 ([290]) des Rates vor: „In Negativbeschlüssen hinsichtlich rechtswidriger Beihilfen entscheidet die Kommission, dass der betreffende Mitgliedstaat alle notwendigen Maßnahmen ergreift, um die Beihilfe vom Empfänger zurückzufordern."

(498) Da ein Teil des in den Erwägungsgründen 492 bis 494 genannten und an Italien gezahlten Ausgleichs unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV durchgeführt und als rechtswidrige und mit dem Binnenmarkt unvereinbare Beihilfe eingestuft wurde, muss er zurückgefordert werden, um die Situation wiederherzustellen, die vor ihrer Gewährung auf dem Binnenmarkt bestanden hat. Die zurückzufordernden Beträge sind seit dem Datum, an dem sie Trenitalia zur Verfügung gestellt wurden, und bis zur effektiven Wiedergewinnung mit Zinsen belastet.

([287]) Urteil des Gerichtshofs vom 12. Juli 1973, Kommission/Deutschland, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, Rn. 13.
([288]) Urteil des Gerichtshofs vom 21. März 1990, Belgien/Kommission, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, Rn. 66.
([289]) Urteil des Gerichtshofs vom 17. Juni 1999, Belgien/Kommission, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, Rn. 64 und 65.
([290]) Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates vom 13. Juli 2015 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 248 vom 24.9.2015, S. 9).

(499) Keine Bestimmung des Unionsrechts verlangt von der Kommission, bei der Anordnung der Rückzahlung einer mit dem Binnenmarkt unvereinbaren Beihilfe den genauen Betrag der zu erstattenden Beihilfe festzusetzen. Es genügt, wenn der Beschluss der Kommission Angaben enthält, die es ihrem Adressaten ermöglichen, ohne übermäßige Schwierigkeiten diesen Betrag selbst zu bestimmen. ([291])

(500) Die Höhe der Trenitalia gewährten rechtswidrigen und mit dem Binnenmarkt unvereinbaren Beihilfen wird wie folgt berechnet:

(501) Die rechtswidrige und mit dem Binnenmarkt unvereinbare Beihilfe, die Trenitalia im Rahmen des ersten und des zweiten Vertrags in Form von Ausgleichszahlungen für die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten über den Hafen Trieste Marittima zwischen dem 15. März 2003 und dem 31. Dezember 2008 gewährt wurde, wird als Differenz zwischen den tatsächlichen Einnahmen aus der Anwendung der Tarifpflicht und den Einnahmen berechnet, die Trenitalia aus der Anwendung des Normalsatzes erzielt hätte, multipliziert mit der Gesamtzahl der im Hafen Trieste Marittima umgeschlagenen Wagen.

(502) Die rechtswidrige und mit dem Binnenmarkt unvereinbare Beihilfe, die Trenitalia im Rahmen des dritten Vertrags nach dem 3. Dezember 2012 für die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten auf den 14 in Erwägungsgrund 494 genannten interregionalen Verbindungen und den angeschlossenen Verbindungen innerhalb Norditaliens gewährt wurde, wird unter Berücksichtigung des Prozentsatzes der Zugkilometer, die von Trenitalia auf den 14 interregionalen Verbindungen (und den angeschlossenen Verbindungen innerhalb Norditaliens) bedient wurden, im Vergleich zu den Gesamtzugkilometern, die im Rahmen des dritten Vertrags nach dem 3. Dezember 2012 entschädigt wurden, berechnet.

(503) Die Kommission stellt fest, dass die Frachtsparte von Trenitalia nach dem Einleitungsbeschluss einem erheblichen Umstrukturierungsprozess unterzogen wurde (siehe Erwägungsgründe 46 und 47). Im Jahr 2017 übertrug die FS-Gruppe, die alleinige Eigentümerin von Trenitalia ist, ihre gesamten Frachttätigkeiten auf ein neues Unternehmen namens „Mercitalia Group“ unter der ausschließlichen Kontrolle der FS-Gruppe. Dieser Umstrukturierungsprozess umfasste die Ausgliederung des Frachtgeschäfts von Trenitalia zugunsten von Mercitalia Rail.

(504) Hat der Empfänger einer rechtswidrigen und mit dem Binnenmarkt unvereinbaren staatlichen Beihilfe seine Tätigkeiten ganz oder teilweise auf ein anderes Unternehmen übertragen, so kann die Verpflichtung zur Rückzahlung einer rechtswidrigen und mit dem Binnenmarkt unvereinbaren staatlichen Beihilfe auf das Unternehmen ausgedehnt werden, dem der Vorteil nach der Übertragung der Tätigkeiten tatsächlich zugutekommt (Nachfolgeunternehmen). ([292]) Darüber hinaus kann bei Fusionen oder anderen Formen der Unternehmensumstrukturierung die Verpflichtung zur Rückzahlung der Beihilfe an die überlebende Rechtsperson übergehen. ([293])

(505) Die Kommission stellt fest, dass der Übergang des Frachtgeschäfts von Trenitalia auf Mercitalia Logistics im Wesentlichen eine Unternehmensumstrukturierung in Form einer konzerninternen Übertragung des Schienengüterverkehrsgeschäfts von Trenitalia auf Mercitalia Rail innerhalb der FS-Gruppe war, für die kein Preis gezahlt wurde. Die FS-Gruppe selbst stellte die Übertragung als Umstrukturierung ihres Frachtgeschäfts dar (siehe Erwägungsgrund 46). Wie die italienischen Behörden eingeräumt haben, wurde Mercitalia Rail als neue Eigentümerin der Frachtsparte von Trenitalia seit dem 1. Januar 2017 nach italienischem Recht Rechtsnachfolgerin von Trenitalia auf dem Schienengüterverkehrsmarkt.

(506) Nach Randnummer 95 der Rückforderungsmitteilung ist im Falle eines Zusammenschlusses oder einer anderen Form der Unternehmensorganisation der ursprüngliche Empfänger oder, wenn die Beihilfe nicht von diesem zurückgefordert werden kann, sein Rechtsnachfolger das Unternehmen, das verpflichtet ist, mit dem Binnenmarkt unvereinbare und rechtswidrige Beihilfen zurückzuzahlen.

([291]) Urteil vom 18. Oktober 2007, Kommission/Frankreich, C-441/06, ECLI:EU:C:2007:616, Rn. 29 und die dort angeführte Rechtsprechung.

([292]) Urteil des Gerichtshofs vom 21. März 1991, Italien/Kommission, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136, Rn. 57, und Mitteilung der Kommission — Bekanntmachung der Kommission über die Rückforderung rechtswidriger und mit dem Binnenmarkt unvereinbarer staatlicher Beihilfen (ABl. C 247 vom 23.7.2019, S. 1) (im Folgenden „Rückforderungsmitteilung“), Rn. 89. Durch die Rückzahlung der Beihilfe muss der Beihilfeempfänger den Vorteil verlieren, den er zuvor auf dem Markt hatte; dadurch wird die Marktsituation von vor Gewährung der Beihilfe wiederhergestellt.

([293]) Rückforderungsmitteilung, Rn. 95.

(507) Daher kommt die Kommission zu dem Schluss, dass alle nach diesem Beschluss für rechtswidrig und mit dem Binnenmarkt unvereinbar erklärten Beihilfen von Trenitalia als direkter Empfängerin dieser Beihilfe zurückgefordert werden oder, falls Italien nicht in der Lage sein sollte, die rechtswidrige und mit dem Binnenmarkt unvereinbare Beihilfe von Trenitalia zurückzufordern, vom Rechtsnachfolger von Trenitalia, Mercitalia Rail, zurückzufordern sind.

(508) Diese Schlussfolgerung würde sich auch nicht ändern, selbst wenn man davon ausgeht, dass die Rechtsnachfolge, wie von den italienischen Behörden geltend gemacht, nicht zur Übertragung der Verbindlichkeiten auf Mercitalia Rail führte, die mit der rechtswidrigen und mit dem Binnenmarkt unvereinbaren Beihilfe, die Trenitalia vor der Ausgliederung gewährt wurde, verbunden waren (siehe Erwägungsgrund 198). Wie in den Erwägungsgründen 511 bis 517 erläutert, gilt Mercitalia Rail in jedem Fall auch als wirtschaftliche Nachfolgerin von Trenitalia auf dem Schienengüterverkehrsmarkt.

(509) Nach Randnummer 89 der Rückforderungsmitteilung sollte, wenn im Verlauf der Umsetzung des Rückforderungsbeschlusses die Beihilfe nicht vom ursprünglichen Empfänger zurückgefordert werden kann und auf ein anderes Unternehmen übertragen wurde, der Mitgliedstaat die Rückforderung auf das Unternehmen ausdehnen, das nach der Übertragung der Tätigkeiten tatsächlich den Vorteil genießt, und sicherstellen, dass die Pflicht zur Rückzahlung der Beihilfe nicht umgangen wird. Eine solche Übertragung kann in Form des Verkaufs aller oder eines Teils seiner Vermögenswerte durch den Begünstigten erfolgen, wodurch die Tätigkeit nicht mehr von derselben juristischen Person ausgeübt wird.

(510) Nach dem Urteil des Gerichtshofs vom 8. Mai 2003 in der Rechtssache Italien und SIM 2/Kommission ([294]) wird die Beurteilung der wirtschaftlichen Kontinuität zwischen dem Beihilfeempfänger und dem Unternehmen, auf das seine Vermögenswerte übertragen wurden, anhand einer Reihe von Indikatoren vorgenommen. Die folgenden Faktoren können berücksichtigt werden, müssen jedoch nicht kumulativ erfüllt sein, um die wirtschaftliche Kontinuität zwischen zwei Unternehmen zu begründen: ([295]) a) marktübliche Höhe des Verkaufspreises, b) der Gegenstand der Übertragung (Aktiva und Passiva, Belegschaft, gebündelte Vermögenswerte), c) Identität der Erwerber, d) der Zeitpunkt der Übertragung (nach dem Beginn der vorläufigen Beurteilung, nach der Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens oder nach dem abschließenden Beschluss) sowie e) die ökonomische Folgerichtigkeit der Transaktion.

(511) Im vorliegenden Fall ist die Kommission der Auffassung, dass es mehrere Faktoren gibt, die zusammengenommen den Schluss zulassen, dass zwischen Trenitalia und Mercitalia Rail eine wirtschaftliche Kontinuität besteht.

(512) Was erstens die Identität des Käufers betrifft, so blieben die übertragenen Tätigkeiten letztlich bei derselben Eigentümerin (Ferrovie dello Stato S.p.A.). Unstreitig stehen sowohl Trenitalia als auch Mercitalia Rail (letztere indirekt über Mercitalia Logistics) unter der Kontrolle der Ferrovie dello Stato S.p.A., der Holdinggesellschaft der FS-Gruppe.

(513) Was zweitens die ökonomische Folgerichtigkeit und den Zweck des Geschäfts angeht, ist auch klar, dass das gesamte Geschäft als reine Unternehmensumstrukturierung innerhalb der FS-Gruppe konzipiert wurde (Erwägungsgrund 48). Mit dieser Umstrukturierung sollten die Frachtsparte von Trenitalia und die übrigen Schienengüterverkehrsgeschäfte der FS-Gruppe effizienter betrieben werden, indem sie einer einzigen Einheit (der Mercitalia-Gruppe) zugerechnet wurden.

(514) Drittens ist unstreitig (vgl. Erwägungsgrund 47), dass Mercitalia Rail Trenitalia für die Übertragung des Frachtgeschäfts von Trenitalia keinen Preis gezahlt hat und dass die Übertragung in Form einer Herabsetzung des Stammkapitals von Trenitalia und einer proportionalen Erhöhung des Kapitals von Mercitalia in Höhe des Buchwerts des übertragenen Frachtgeschäfts von Trenitalia erfolgte. Daher war das Vorhaben nicht so strukturiert, dass die Übertragung der unvereinbaren Beihilfe von Trenitalia auf Mercitalia Rail verhindert worden wäre.

([294]) Urteil des Gerichtshofs vom 8. Mai 2003, Italien und SIM 2 Multimedia SpA/Kommission, C-328/99 und C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([295]) Diese Indikatoren wurden vom Gerichtshof in seinem Urteil vom 29. April 2021, Fortischem/Kommission, C-890/19P, ECLI:EU:C:2021:345, Rn. 59, bestätigt.

(515) Viertens hat Mercitalia Rail, wie von den italienischen Behörden und der FS-Gruppe selbst in ihrem Jahresfinanzbericht 2017 (siehe Erwägungsgründe 46 und 47) angegeben, alle Vermögenswerte ([296]) und laufenden Verträge des Frachtgeschäfts von Trenitalia übernommen. Mercitalia Rail übernahm insbesondere: a) alle von Trenitalia geschlossenen kommerziellen Verträge über die Güterverkehrstätigkeit sowie den Zugang zu allen Informationen und Einzelheiten der Güterverkehrskunden von Trenitalia; b) die gesamte Belegschaft und das gesamte Management des Frachtgeschäfts von Trenitalia (d. h. 3 117 Mitarbeiter und 15 Direktoren), die dieselben Vertragsbedingungen wie vor der Ausgliederung erhalten haben; c) sämtliche Lizenzen für gewerbliches und geistiges Eigentum im Zusammenhang mit den Güterverkehrstätigkeiten von Trenitalia; d) alle Leasingverträge im Zusammenhang mit Güterverkehrstätigkeiten (Fahrzeuge, Infrastruktur usw.) sowie Eigentumsrechte an zuvor im Eigentum von Trenitalia stehenden Vermögenswerten; und e) die Kapazität und die Zugangsrechte zu Eisenbahninfrastruktur und/oder Serviceeinrichtungen, über die Trenitalia in Italien und anderen Mitgliedstaaten verfügte. Die Übertragung umfasste auch einen relevanten Teil der Verbindlichkeiten von Trenitalia. ([297])

(516) Was schließlich den Zeitpunkt der Übertragung betrifft, so erfolgte die Unternehmensumstrukturierung nach der Einleitung des förmlichen Prüfverfahrens, d. h. nachdem Trenitalia das Risiko einer Rückforderung bereits erkannt hatte.

(517) Alle in den Erwägungsgründen 512 bis 516 genannten Elemente deuten auf eine wirtschaftliche Kontinuität zwischen Trenitalia und Mercitalia Rail in Bezug auf ihre Güterverkehrstätigkeit hin. Die italienischen Behörden haben nichts vorgetragen, was dieser Schlussfolgerung widersprechen könnte. Das Argument, Trenitalia habe nicht die Absicht gehabt, die potenziellen Verbindlichkeiten, die sich aus einer rechtswidrigen und mit dem Binnenmarkt unvereinbaren staatlichen Beihilfe ergäben, auf Mercitalia Rail zu übertragen, und der dritte Vertrag sei bereits abgelaufen, schließt nicht aus, dass Mercitalia Rail den Vorteil aus der rechtswidrigen und mit dem Binnenmarkt unvereinbaren Beihilfe erhält, die die Frachtsparte von Trenitalia erhalten hat. Der Umstand, dass die Sicherheitsbescheinigung von Trenitalia nicht Teil der Übertragung war, schließt für sich allein nicht aus, dass Mercitalia Rail in wirtschaftlicher Kontinuität mit Trenitalia arbeitet, und ist in jedem Fall darauf zurückzuführen, dass die neu gegründete Mercitalia Rail nach den geltenden Rechtsvorschriften ([298]) ihre eigene Bescheinigung erwerben musste, um als Eisenbahnunternehmen auf dem Schienengüterverkehrsmarkt tätig sein zu können.

(518) Angesichts der wirtschaftlichen Kontinuität zwischen Trenitalia und Mercitalia Rail in Bezug auf ihre Güterverkehrstätigkeit ist Letztere als wirtschaftliche Nachfolgerin von Trenitalia zu betrachten.

(519) Wenn die rechtswidrige und mit dem Binnenmarkt unvereinbare Beihilfe von Trenitalia nicht zurückgefordert werden kann, sollte deshalb die Rückforderung auf Mercitalia Rail in ihrer Eigenschaft als Rechtsnachfolgerin oder in jedem Fall in ihrer Eigenschaft als wirtschaftlicher Nachfolgerin von Trenitalia ausgeweitet werden —

HAT FOLGENDEN BESCHLUSS ERLASSEN:

Artikel 1

Die Ausgleichsleistungen, die Trenitalia im Rahmen des ersten Vertrags für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Zusammenhang mit der Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten gewährt wurden, stellen keine staatliche Beihilfe dar, soweit sie Folgendes betrafen: a) grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste im transeuropäischen Schienengüternetz, die vor dem 15. März 2003 erbracht wurden; und b) vor dem 22. Oktober 2003 erbrachte innerstaatliche Schienengüterverkehrsdienste.

([296]) Wie von den italienischen Behörden in ihren Antworten vom 11. April 2023 erläutert, umfassten die Vermögenswerte materielle Vermögenswerte (Gebäude, Anlagen, Ausrüstung, Schienenfahrzeuge), immaterielle Vermögenswerte (hauptsächlich Software im Zusammenhang mit den Managementsystemen der Sparte), Beteiligungen an Tochtergesellschaften, verbundenen Unternehmen und anderen Unternehmen, Lagerbestände (insbesondere Ersatzteile für die Wartung von Schienenfahrzeugen) sowie kurzfristige Forderungen aus Lieferungen und Leistungen.

([297]) Wie von den italienischen Behörden in ihrem Schreiben vom 11. April 2023 erläutert, umfassten die übertragenen Verbindlichkeiten die Verbindlichkeiten der Sparte (im Wesentlichen in Form einer kurzfristigen Finanzierung durch die Muttergesellschaft Ferrovie dello Stato S.p.A.), Rückstellungen für Abfindungen und sonstige Leistungen für das Personal, Rückstellungen für Risiken und Aufwendungen, sonstige kurzfristige Verbindlichkeiten und kurzfristige Verbindlichkeiten aus Lieferungen und Leistungen. Dagegen umfasste die Übertragung, wie in Erwägungsgrund 198 erwähnt, keine Verbindlichkeiten, die sich aus der Feststellung ergeben könnten, dass Trenitalia vor der Ausgliederung rechtswidrige und mit dem Binnenmarkt unvereinbare Beihilfen für die Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten gewährt wurden.

([298]) Siehe Fußnote [44].

Die Ausgleichsleistungen, die Trenitalia im Rahmen des ersten Vertrags für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Zusammenhang mit der Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten bis zum 31. Dezember 2003 gewährt wurden, stellen eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV dar, soweit sie Folgendes betrafen: a) ab dem 15. März 2003 durchgeführte grenzüberschreitende Schienengüterverkehrsdienste im transeuropäischen Schienengüternetz; und b) ab dem 22. Oktober 2003 erbrachte innerstaatliche Schienengüterverkehrsdienste.

Die Ausgleichsleistungen, die Trenitalia im Rahmen des zweiten Vertrags für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Zusammenhang mit der Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten gewährt wurden, stellen eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV dar.

Die Ausgleichsleistungen, die Trenitalia im Rahmen des dritten Vertrags für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Zusammenhang mit der Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten gewährt wurden, stellen eine staatliche Beihilfe im Sinne von Artikel 107 Absatz 1 AEUV dar.

Artikel 2

Die staatliche Beihilfe, die Trenitalia im Rahmen des ersten Vertrags für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Zusammenhang mit der Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten gewährt wurde, stellt eine bestehende Beihilfe dar, soweit sie inländische Schienengüterverkehrsdienste betraf, die zwischen dem 22. Oktober 2003 und dem 31. Dezember 2003 erbracht wurden. Die staatliche Beihilfe, die Trenitalia im Rahmen des ersten Vertrags für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Zusammenhang mit der Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten gewährt wurde, stellt eine neue Beihilfe dar, soweit sie zwischen dem 15. März 2003 und dem 31. Dezember 2003 im transeuropäischen Schienengüternetz erbracht wurden.

Die Trenitalia im Rahmen des zweiten Vertrags für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Zusammenhang mit der Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten gewährte staatliche Beihilfe stellt eine neue Beihilfe dar.

Die Trenitalia im Rahmen des dritten Vertrags für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Zusammenhang mit der Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten gewährte staatliche Beihilfe stellt eine neue Beihilfe dar.

Artikel 3

Die staatliche Beihilfe, die Trenitalia im Rahmen des ersten Vertrags für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Zusammenhang mit der Erbringung grenzüberschreitender Schienengüterverkehrsdienste zwischen dem italienischen Hafen Triest und Ungarn gezahlt wurde, ist mit dem Binnenmarkt vereinbar. Die staatliche Beihilfe, die Trenitalia im Rahmen des ersten Vertrags für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Zusammenhang mit der Erbringung grenzüberschreitender Schienengüterverkehrsdienste über den Hafen Trieste Marittima gezahlt wurde, wurde unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV rechtswidrig gewährt und ist mit dem Binnenmarkt unvereinbar.

Die staatliche Beihilfe, die Trenitalia im Rahmen des zweiten Vertrags für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Zusammenhang mit der Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten gezahlt wurde, ist mit dem Binnenmarkt vereinbar, mit Ausnahme der staatlichen Beihilfe, die Trenitalia für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Zusammenhang mit der Erbringung von grenzüberschreitenden Schienengüterverkehrsdiensten über den Hafen Trieste Marittima gezahlt wurde und die unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV rechtswidrig durchgeführt wurde und mit dem Binnenmarkt unvereinbar ist.

Die staatliche Beihilfe, die Trenitalia im Rahmen des dritten Vertrags für die Erfüllung von Verpflichtungen des öffentlichen Dienstes im Zusammenhang mit der Erbringung von Schienengüterverkehrsdiensten gezahlt wurde, ist hinsichtlich der bis zum 3. Dezember 2012 gezahlten Beihilfen rechtmäßig, während sie in Bezug auf die nach dem 3. Dezember 2012 gezahlten Beihilfen rechtswidrig unter Verstoß gegen Artikel 108 Absatz 3 AEUV durchgeführt wurde. Die Trenitalia im Rahmen des dritten Vertrags gezahlte staatliche Beihilfe ist mit dem Binnenmarkt vereinbar, mit Ausnahme der staatlichen Beihilfen, die nach dem 3. Dezember 2012 für Dienstleistungen auf den folgenden 14 interregionalen Verbindungen (einschließlich aller angeschlossenen Verbindungen innerhalb Norditaliens) gezahlt wurden: Abruzzen/Abruzzen, Kalabrien/Kalabrien, Kampanien/Kampanien, Apulien/Apulien, Abruzzen/Molise, Abruzzen/Apulien, Basilikata/Apulien, Kalabrien/Kampanien, Molise/Apulien, Molise/Norditalien, Apulien/Norditalien, Kampanien/Norditalien, Basilikata/Norditalien sowie Abruzzen/Norditalien, die mit dem Binnenmarkt unvereinbar sind.

Artikel 4

Italien fordert die in Artikel 3 genannten mit dem Binnenmarkt unvereinbaren Beihilfen von Trenitalia zurück oder, wenn sie nicht von Trenitalia zurückgefordert werden können, von der Nachfolgerin von Trenitalia, Mercitalia Rail.

Der Rückforderungsbetrag umfasst Zinsen, die von dem Tag, an dem die Beihilfen dem Empfänger zur Verfügung gestellt wurden, bis zur tatsächlichen Rückzahlung berechnet werden.

Die Zinsen werden gemäß Kapitel V der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 der Kommission ([299]) und Verordnung (EG) Nr. 271/2008 der Kommission ([300]) zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 nach der Zinseszinsformel berechnet.

Artikel 5

Die in Artikel 3 genannten mit dem Binnenmarkt unvereinbaren Beihilfen werden sofort in wirksamer Weise zurückgefordert.

Italien stellt sicher, dass dieser Beschluss innerhalb von vier Monaten nach seiner Bekanntgabe umgesetzt wird.

Artikel 6

Italien übermittelt der Kommission innerhalb von zwei Monaten nach Bekanntgabe dieses Beschlusses die folgenden Informationen:

— Gesamtbetrag der Beihilfen, den der Empfänger erhaltenen hat;

— Gesamtbetrag (Nennforderung und Zinsen), der vom Empfänger zurückzufordern ist;

— ausführliche Beschreibung der Maßnahmen, die getroffen wurden bzw. beabsichtigt sind, um diesem Beschluss nachzukommen;

— Unterlagen, die belegen, dass eine Rückzahlungsanordnung an den Empfänger ergangen ist.

Italien unterrichtet die Kommission über den Fortgang seiner Maßnahmen zur Umsetzung dieses Beschlusses, bis die Rückzahlung der in Artikel 3 genannten Beihilfe abgeschlossen ist. Auf Anfrage der Kommission legt Italien unverzüglich Informationen über die Maßnahmen vor, die getroffen wurden bzw. beabsichtigt sind, um diesem Beschluss nachzukommen. Ferner übermittelt Italien ausführliche Angaben über die Beihilfebeträge und die Zinsen, die vom Empfänger bereits zurückgezahlt wurden.

Artikel 7

Dieser Beschluss ist an die Italienische Republik gerichtet.

([299]) Verordnung (EG) Nr 794/2004 der Kommission vom 21. April 2004 zur Durchführung der Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 140 vom 30.4.2004, S. 1).

([300]) Verordnung (EG) Nr. 271/2008 der Kommission vom 30. Januar 2008 zur Änderung der Verordnung (EG) Nr. 794/2004 zur Durchführung der Verordnung (EG) Nr. 659/1999 des Rates über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 93 des EG-Vertrags (ABl. L 82 vom 25.3.2008, S. 1).

Die Kommission kann die Beihilfebeträge und die Rückforderungszinsen, die gemäß diesem Beschluss zurückzuzahlen sind, unbeschadet von Artikel 30 der Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates ([301]) veröffentlichen.

Brüssel, den 24. November 2023

Für die Kommission
Didier REYNDERS
Mitglied der Kommission

([301]) Verordnung (EU) 2015/1589 des Rates vom 13. Juli 2015 über besondere Vorschriften für die Anwendung von Artikel 108 des Vertrags über die Arbeitsweise der Europäischen Union (ABl. L 248 vom 24.9.2015, S. 9).