Επίσημη Εφημερίδα
της Ευρωπαϊκής Ένωσης

EL
Σειρά L

2024/2860

18.11.2024

ΑΠΟΦΑΣΗ (ΕΕ) 2024/2860 ΤΗΣ ΕΠΙΤΡΟΠΗΣ

της 24ης Νοεμβρίου 2023

σχετικά με την SA.32953 (2014/C) — Μέτρα κρατικής ενίσχυσης υπέρ της Trenitalia SpA — Ιταλία

[κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό C(2023) 8017]

(Το κείμενο στην αγγλική γλώσσα είναι το μόνο αυθεντικό)

(Κείμενο που παρουσιάζει ενδιαφέρον για τον ΕΟΧ)

Η ΕΥΡΩΠΑΪΚΗ ΕΠΙΤΡΟΠΗ,

Έχοντας υπόψη τη Συνθήκη για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης, και ιδίως το άρθρο 108 παράγραφος 2 πρώτο εδάφιο,

Έχοντας υπόψη τη συμφωνία για τον Ευρωπαϊκό Οικονομικό Χώρο, και ιδίως το άρθρο 62 παράγραφος 1 στοιχείο α),

Αφού κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σύμφωνα με τις προαναφερθείσες διατάξεις ([1]) και έχοντας υπόψη τις παρατηρήσεις αυτές,

Εκτιμώντας τα ακόλουθα:

1. ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑ

(1) Στις 18 Απριλίου 2011 η Επιτροπή έλαβε καταγγελία η οποία αφορούσε την ενδεχόμενη χορήγηση κρατικής ενίσχυσης από την Ιταλία στην Trenitalia S.p.A. (στο εξής: **Trenitalia**), εταιρεία που ανήκει στον όμιλο Ferrovie dello Stato (στο εξής: **όμιλος FS**), υπό μορφή αντιστάθμισης για την εκτέλεση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, η οποία χορηγήθηκε στο πλαίσιο τριών συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (στο εξής: **μέτρα**). Η εν λόγω καταγγελία καταχωρίστηκε με τον αριθμό αναφοράς SA.32953 (2014/NN — ex 2011/CP). Στις 26 Σεπτεμβρίου 2011 ο καταγγέλλων παρείχε συμπληρωματικές πληροφορίες.

(2) Με επιστολή της 18ης Οκτωβρίου 2011 η Επιτροπή διαβίβασε την εν λόγω καταγγελία στις ιταλικές αρχές και ζήτησε πληροφορίες σχετικά με τα μέτρα.

(3) Στις 16 Νοεμβρίου 2011 η Ιταλία ζήτησε παράταση της προθεσμίας απάντησης στο αίτημα παροχής πληροφοριών, την οποία η Επιτροπή ενέκρινε στις 24 Νοεμβρίου 2011. Στις 14 Δεκεμβρίου 2011 η Ιταλία ζήτησε διευκρινίσεις σχετικά με το αίτημα παροχής πληροφοριών της Επιτροπής, τις οποίες η Επιτροπή παρείχε την ίδια ημέρα. Στις 15 Δεκεμβρίου 2011 η Ιταλία ζήτησε περαιτέρω παράταση της προθεσμίας για την παροχή των απαιτούμενων πληροφοριών, η οποία εγκρίθηκε στις 20 Δεκεμβρίου 2011.

(4) Στις 31 Ιανουαρίου 2012 και στις 17 Φεβρουαρίου 2012 η Ιταλία απάντησε εν μέρει στο αίτημα παροχής πληροφοριών της 18ης Οκτωβρίου 2011. Στις 22 Φεβρουαρίου 2012 η Επιτροπή απέστειλε υπενθύμιση στην Ιταλία, ζητώντας τις πληροφορίες που δεν είχε παράσχει. Στις 11 Απριλίου 2012 η Ιταλία, σε απάντηση στο αίτημα παροχής πληροφοριών της Επιτροπής της 18ης Οκτωβρίου 2011, παρείχε περαιτέρω πληροφορίες.

(5) Στις 4 Απριλίου 2012 ο καταγγέλλων συμπλήρωσε την καταγγελία του με περαιτέρω ισχυρισμούς.

(6) Στις 29 Οκτωβρίου 2012 η Επιτροπή ζήτησε από την Ιταλία περαιτέρω πληροφορίες. Η Ιταλία απέστειλε τις ζητούμενες πληροφορίες στις 8 Ιανουαρίου 2013, στις 11 Ιανουαρίου 2013 και στις 17 Ιανουαρίου 2013.

(7) Στις 29 Οκτωβρίου 2013 η Επιτροπή έλαβε πρόσθετους ισχυρισμούς από τον καταγγέλλοντα.

([1]) ΕΕ C 156 της 23.5.2014, σ. 77.

(8) Με επιστολή της 28ης Μαρτίου 2014 η Επιτροπή ενημέρωσε την Ιταλία ότι αποφάσισε να κινήσει τη διαδικασία που ορίζεται στο άρθρο 108 παράγραφος 2 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (**ΣΛΕΕ**) σχετικά με τα προαναφερθέντα μέτρα (στο εξής: **απόφαση κίνησης της διαδικασίας**).

(9) Η απόφαση κίνησης της διαδικασίας αφορούσε επίσης την ενδεχόμενη χορήγηση κρατικής ενίσχυσης υπό μορφή δωρεάν μεταβιβάσεων περιουσιακών στοιχείων σιδηροδρομικών υποδομών από τη Rete Ferroviaria Italiana S.p.A στην Trenitalia και στην FS Logistica (υπόθεση SA.32179). Η Επιτροπή θα αξιολογήσει τα εν λόγω μέτρα σε χωριστή απόφαση. Η παρούσα απόφαση αφορά αποκλειστικά την αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στην Trenitalia στο πλαίσιο τριών συμβάσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (στο εξής: **ΣΠΔΥ**) για την εκτέλεση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (στο εξής: **ΥΠΔΥ**) στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

(10) Στις 22 Απριλίου 2014 η Ιταλία ζήτησε παράταση της προθεσμίας εντός της οποίας θα έπρεπε να υποβάλει τις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, την οποία η Επιτροπή ενέκρινε στις 28 Απριλίου 2014. Στις 21 Μαΐου 2014 η Ιταλία ζήτησε νέα παράταση της προθεσμίας για την υποβολή παρατηρήσεων σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, την οποία η Επιτροπή ενέκρινε την επόμενη ημέρα.

(11) Η απόφαση κίνησης της διαδικασίας δημοσιεύθηκε στην *Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Ένωσης* στις 23 Μαΐου 2014 ([2]). Η Επιτροπή κάλεσε τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν τις παρατηρήσεις τους σχετικά με τα μέτρα.

(12) Στις 24 Ιουνίου 2014 η Ιταλία διαβίβασε τις παρατηρήσεις της σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας. Η Επιτροπή έλαβε παρατηρήσεις σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας από τρία ενδιαφερόμενα μέρη: την Κοινότητα Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων και Διαχειριστών Υποδομών (στο εξής: **CER**) η οποία υπέβαλε παρατηρήσεις στις 19 Ιουνίου 2014· τη FerCargo, ένωση ιδιωτικών επιχειρήσεων σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, η οποία υπέβαλε παρατηρήσεις στις 8 Ιουλίου 2014 ([3])· και τον όμιλο FS που υπέβαλε παρατηρήσεις στις 23 Ιουλίου 2014 ([4]).

(13) Η Επιτροπή διαβίβασε τις παρατηρήσεις των ενδιαφερόμενων μερών στην Ιταλία. Στις 20 Νοεμβρίου 2014 η Ιταλία απέστειλε τις παρατηρήσεις της επί των παρατηρήσεων των ενδιαφερόμενων μερών. Στις 4 Νοεμβρίου 2015 η Ιταλία συμπλήρωσε τις παρατηρήσεις της με πρόσθετες πληροφορίες.

(14) Στις 22 Δεκεμβρίου 2017 η Επιτροπή απέστειλε στην Ιταλία αίτημα παροχής πληροφοριών, στο οποίο η Ιταλία απάντησε εν μέρει στις 5 και στις 15 Φεβρουαρίου 2018. Στις 21 Μαρτίου 2018 πραγματοποιήθηκε συνάντηση μεταξύ των υπηρεσιών της Επιτροπής και των ιταλικών αρχών. Στις 3 Απριλίου 2018 η Επιτροπή απέστειλε στην Ιταλία πρόσθετο αίτημα παροχής πληροφοριών, στο οποίο η Ιταλία απάντησε στις 23 Μαΐου 2018. Στις 18 Δεκεμβρίου 2018 πραγματοποιήθηκε συνάντηση μεταξύ των υπηρεσιών της Επιτροπής και των ιταλικών αρχών. Μετά τη συνεδρίαση αυτήν, η Ιταλία υπέβαλε συμπληρωματικές πληροφορίες στις 18 και 19 Φεβρουαρίου 2019.

(15) Στις αρχές του 2020 ξέσπασε η πανδημία COVID-19, η οποία προκάλεσε σοβαρό κλυδωνισμό στις οικονομίες της Ένωσης και για την οποία απαιτήθηκε συντονισμένη οικονομική αντίδραση των κρατών μελών και των θεσμικών οργάνων της Ένωσης προκειμένου να μετριαστούν οι αρνητικές επιπτώσεις της στην οικονομία της Ένωσης. Υπό αυτές τις εξαιρετικές περιστάσεις, η Επιτροπή κατέβαλε κάθε προσπάθεια ώστε να ανταποκριθεί επειγόντως στις κοινοποιήσεις μέτρων κρατικής ενίσχυσης που ελήφθησαν στο πλαίσιο της έξαρσης της νόσου COVID-19 και θέσπισε όλες τις απαραίτητες διαδικαστικές διευκολύνσεις προκειμένου να καταστεί δυνατή η ταχεία διαδικασία έγκρισης από την Επιτροπή ([5]). Κατά την περίοδο της κρίσης λόγω της νόσου COVID-19, η Επιτροπή έπρεπε να δώσει προτεραιότητα στη λήψη μέτρων κρατικής ενίσχυσης λόγω της νόσου COVID-19 ([6])· κατά συνέπεια, καθυστέρησε η ολοκλήρωση της επίσημης διαδικασίας έρευνας σχετικά με τα επίμαχα μέτρα, καθώς και η ολοκλήρωση των άλλων διαδικασιών.

([2]) Πρβλ. υποσημείωση 1.

([3]) Στις 13 Ιουνίου 2014 η FerCargo ζήτησε από την Επιτροπή παράταση της προθεσμίας για την υποβολή παρατηρήσεων σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας. Ως αιτιολογία του αιτήματος προέβαλε την ανάγκη συλλογής επαρκών πληροφοριών από όλα τα μέλη της ένωσης. Στις 17 Ιουνίου 2014 η Επιτροπή χορήγησε στη FerCargo παράταση της προθεσμίας.

([4]) Στις 16 Ιουνίου 2014 ο όμιλος FS απέστειλε στην Επιτροπή αιτιολογημένο αίτημα παράτασης της προθεσμίας για την υποβολή παρατηρήσεων σχετικά με την απόφαση κίνησης της διαδικασίας. Στις 17 Ιουνίου 2014 η Επιτροπή χορήγησε στον όμιλο FS προθεσμία έως τις 23 Ιουλίου 2014 για να υποβάλει παρατηρήσεις.

([5]) Ανακοίνωση της Επιτροπής προς το Ευρωπαϊκό Κοινοβούλιο, το Ευρωπαϊκό Συμβούλιο, το Συμβούλιο, την Ευρωπαϊκή Κεντρική Τράπεζα, την Ευρωπαϊκή Τράπεζα Επενδύσεων και την Ευρωομάδα με τίτλο «Συντονισμένη οικονομική αντίδραση στην έξαρση της νόσου COVID-19» [COM(2020) 112 final της 13. 3.2020], σημείο 5.

([6]) Κατάλογος όλων των αποφάσεων που εξέδωσε η Επιτροπή κατά τη διάρκεια της πανδημίας COVID-19 δυνάμει του άρθρου 107 παράγραφος 2 στοιχείο β) και παράγραφος 3 στοιχείο β) της ΣΛΕΕ και της ανακοίνωσης της Επιτροπής με τίτλο «Προσωρινό πλαίσιο για τη λήψη μέτρων κρατικής ενίσχυσης με σκοπό να στηριχθεί η οικονομία κατά τη διάρκεια της τρέχουσας έξαρσης της νόσου COVID-19» (ΕΕ C 91 I της 20.3.2020, σ. 1) είναι διαθέσιμος στον ακόλουθο ιστότοπο: https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/coronavirus_en?prefLang=el (τελευταία επίσκεψη στις 15.11.2023).

(16) Επιπλέον, στις 24 Φεβρουαρίου 2022 η Ρωσία εξαπέλυσε στρατιωτική επίθεση κατά της Ουκρανίας. Οι άμεσες και έμμεσες επιπτώσεις της ρωσικής στρατιωτικής επίθεσης είχαν οικονομικές συνέπειες για ολόκληρη την εσωτερική αγορά. Για να αντιμετωπιστεί η κατάσταση αυτή, η Επιτροπή χρειάστηκε να αντιδράσει ταχέως προκειμένου να μετριαστούν οι άμεσες κοινωνικές και οικονομικές αρνητικές επιπτώσεις στην Ένωση. Υπό τις εξαιρετικές αυτές περιστάσεις, η Επιτροπή κλήθηκε να ανταποκριθεί επειγόντως στις κοινοποιήσεις μέτρων κρατικής ενίσχυσης που ελήφθησαν στο πλαίσιο της ουκρανικής κρίσης ([7]). Κατά τη διάρκεια των ετών 2022 και 2023 η Επιτροπή έπρεπε να δώσει προτεραιότητα στην εξέταση των εν λόγω μέτρων κρατικής ενίσχυσης ([8]), με αποτέλεσμα να καθυστερήσει περαιτέρω η ολοκλήρωση της επίσημης διαδικασίας έρευνας σχετικά με τα υπό έρευνα μέτρα.

(17) Στις 19 Ιανουαρίου 2023 η Επιτροπή απέστειλε στις ιταλικές αρχές νέο αίτημα παροχής πληροφοριών, στο οποίο απάντησαν στις 11 Απριλίου 2023, αφού είχαν ζητήσει και είχαν λάβει παράταση της αρχικής προθεσμίας για την υποβολή των απαντήσεών τους. Το εν λόγω αίτημα αποσκοπούσε, μεταξύ άλλων, στην αποσαφήνιση της δομής του ομίλου FS μετά τη διαδικασία αναδιάρθρωσης των δραστηριοτήτων εμπορευματικών μεταφορών της Trenitalia.

(18) Στις 17 Οκτωβρίου 2023 η Ιταλία συμφώνησε κατ' εξαίρεση να παραιτηθεί από τα δικαιώματά της που απορρέουν από το άρθρο 342 της ΣΛΕΕ, σε συνδυασμό με το άρθρο 3 του κανονισμού αριθ. 1/1958 ([9]), και δέχθηκε η παρούσα απόφαση να εκδοθεί και να κοινοποιηθεί στην αγγλική γλώσσα.

2. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΟΥ ΝΟΜΙΚΟΥ ΠΛΑΙΣΙΟΥ ΠΟΥ ΔΙΕΠΕΙ ΤΗΝ ΠΑΡΟΧΗ ΥΠΗΡΕΣΙΩΝ ΣΙΔΗΡΟΔΡΟΜΙΚΩΝ ΕΜΠΟΡΕΥΜΑΤΙΚΩΝ ΜΕΤΑΦΟΡΩΝ

2.1. **Η ελευθέρωση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ένωση και στην Ιταλία**

2.1.1. *Στην Ένωση*

(19) Η Ένωση ελευθέρωσε τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών σε τρία κύματα.

(20) Η πρώτη νομοθετική πρωτοβουλία των αρχών της δεκαετίας του 1990 οδήγησε στην έκδοση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου ([10]), την οποία τα κράτη μέλη όφειλαν να μεταφέρουν στο εθνικό τους δίκαιο έως την 1η Ιανουαρίου 1993. Με το κείμενο αυτό κινήθηκε η διαδικασία ελευθέρωσης των σιδηροδρομικών μεταφορών με τη θέσπιση δικαιώματος πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή για τις διεθνείς ενώσεις και τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που παρέχουν υπηρεσίες συνδυασμένων ([11]) διεθνών εμπορευματικών μεταφορών, σε συνδυασμό με την αρχή του διαχωρισμού της διαχείρισης της υποδομής από τη μεταφορική δραστηριότητα. Η εν λόγω αρχή του διαχωρισμού δεν αφορούσε τις δομές, αλλά τα καθήκοντα, και ιδίως τη λογιστική διαδικασία. Η οδηγία αυτή προέβλεπε απλώς (ως δυνατότητα) ότι ο διαχωρισμός μπορούσε να πραγματοποιηθεί με τη δημιουργία χωριστών οργανικών τμημάτων στο πλαίσιο της ίδιας επιχείρησης ή με την ανάθεση της διαχείρισης της υποδομής σε χωριστό φορέα.

([7]) Ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Προσωρινό πλαίσιο κρίσης για τη λήψη μέτρων κρατικής ενίσχυσης με σκοπό τη στήριξη της οικονομίας μετά την επίθεση της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας» (ΕΕ C 131 I της 24.3.2022, σ. 1).

([8]) Κατάλογος όλων των αποφάσεων που εξέδωσε η Επιτροπή βάσει του προσωρινού πλαισίου κρίσης για τη λήψη μέτρων κρατικής ενίσχυσης με σκοπό τη στήριξη της οικονομίας μετά την επίθεση της Ρωσίας κατά της Ουκρανίας το 2022 είναι διαθέσιμος στον ακόλουθο ιστότοπο: https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/temporary-crisis-and-transition-framework_en?prefLang=el (τελευταία επίσκεψη στις 15.11.2023).

([9]) Κανονισμός αριθ. 1 περί καθορισμού του γλωσσικού καθεστώτος της Ευρωπαϊκής Οικονομικής Κοινότητος (ΕΕ 17 της 6.10.1958, σ. 385/58).

([10]) Οδηγία 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 29ης Ιουλίου 1991, για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων (ΕΕ L 237 της 24.8.1991, σ. 25).

([11]) Σύμφωνα με το άρθρο 1 της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών (ΕΕ L 368 της 17.12.1992, σ. 38), νοούνται ως «συνδυασμένες μεταφορές» «οι εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ κρατών μελών κατά τις οποίες το φορτηγό, το ρυμουλκούμενο, το ημιρυμουλκούμενο, με ή χωρίς ρυμουλκό, το κινητό αμάξωμα ή το εμπορευματοκιβώτιο 20 ποδών και άνω χρησιμοποιούν το οδικό δίκτυο για το αρχικό ή τελικό τμήμα της διαδρομής και, για το υπόλοιπο τμήμα, το σιδηροδρομικό δίκτυο ή τις εσωτερικές πλωτές οδούς ή μια διαδρομή διά θαλάσσης όταν η διαδρομή αυτή υπερβαίνει τα 100 χιλιόμετρα σε ευθεία γραμμή, και διανύουν την αρχική ή τελική οδική διαδρομή:

— είτε ανάμεσα στο σημείο φόρτωσης του εμπορεύματος και τον πλησιέστερο κατάλληλο σιδηροδρομικό σταθμό εκφόρτωσης και το σημείο εκφόρτωσης του εμπορεύματος για την τελική διαδρομή·

— είτε μέσα σε ακτίνα που δεν υπερβαίνει τα 150 χιλιόμετρα σε ευθεία γραμμή, από τον ποτάμιο ή θαλάσσιο λιμένα φόρτωσης ή εκφόρτωσης».

Με άλλα λόγια, οι συνδυασμένες μεταφορές είναι μια μορφή διατροπικών μεταφορών στο πλαίσιο της οποίας το μεγαλύτερο μέρος της διαδρομής εκτελείται σιδηροδρομικώς, διά των εσωτερικών πλωτών οδών ή θαλασσίως και κάθε αρχικό και/ή τελικό τμήμα της διαδρομής που εκτελείται οδικώς είναι αυστηρά περιορισμένο.

(21) Η οδηγία 91/440/ΕΟΚ τροποποιήθηκε με την οδηγία 2001/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([12]), η οποία αποτελούσε μέρος της λεγόμενης **πρώτης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους** ([13]) και έπρεπε να μεταφερθεί από τα κράτη μέλη στο εθνικό τους δίκαιο έως τις 15 Μαρτίου 2003. Η οδηγία 2001/12/ΕΚ παρείχε στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις δικαίωμα πρόσβασης χωρίς διακρίσεις σε σχέση με τους ακόλουθους τύπους υπηρεσιών:

— διεθνείς υπηρεσίες μεταφοράς φορτίου στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών — ΔΕΔΣΕΜ ([14]) (άρθρο 10 παράγραφος 3)·

— διεθνείς υπηρεσίες μεταφοράς φορτίου σε ολόκληρο το ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο, από τις 15 Μαρτίου 2008 (άρθρο 10 παράγραφος 3 δεύτερη περίοδος).

(22) Προκειμένου να βελτιωθούν η ασφάλεια, η διαλειτουργικότητα και το άνοιγμα της αγοράς σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, η Ένωση εξέδωσε την οδηγία 2004/51/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([15]), στο πλαίσιο της λεγόμενης «**δεύτερης δέσμης μέτρων για τους σιδηροδρόμους**» ([16]). Η εν λόγω οδηγία θέσπισε δικαίωμα πρόσβασης για τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις σε σχέση με τους ακόλουθους τύπους υπηρεσιών:

— υπηρεσίες διεθνών μεταφορών εμπορευμάτων από την 1η Ιανουαρίου 2006 (με τον τρόπο αυτόν επισπεύσθηκε η προθεσμία της 15ης Μαρτίου 2008 που οριζόταν στην οδηγία 2001/12/ΕΚ)·

— παντός τύπου υπηρεσίες μεταφοράς εμπορευμάτων (εθνικές και διεθνείς) από την 1η Ιανουαρίου 2007.

(23) Ως εκ τούτου, η αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών άνοιξε στον ανταγωνισμό από τις 15 Μαρτίου 2003 στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών· από την 1η Ιανουαρίου 2006, για τις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές σε ολόκληρο το δίκτυο της Ένωσης· και από την 1η Ιανουαρίου 2007, για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές ενδομεταφορές. Κατά συνέπεια, θεωρείται ότι οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές ελευθερώθηκαν πλήρως σε επίπεδο Ένωσης από την 1η Ιανουαρίου 2007 τόσο για τις εθνικές όσο και για τις διεθνείς υπηρεσίες.

(24) Η οδηγία 2012/34/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([17]) κατάργησε από τις 17 Ιουνίου 2015 την οδηγία 91/440/ΕΟΚ όπως τροποποιήθηκε με την οδηγία 2001/12/ΕΚ και την οδηγία 2004/51/ΕΚ. Το άρθρο 10 παράγραφος 1 της οδηγίας 2012/34/ΕΚ προβλέπει ότι: «Στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις παρέχεται, υπό δίκαιους, διαφανείς και χωρίς διακρίσεις όρους, δικαίωμα πρόσβασης στη σιδηροδρομική υποδομή όλων των κρατών μελών, με σκοπό την εκτέλεση παντός τύπου σιδηροδρομικών μεταφορών εμπορευμάτων».

([12]) Οδηγία 2001/12/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, για τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων (ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 1).

([13]) Η εν λόγω δέσμη μέτρων περιλάμβανε επίσης την οδηγία 2001/13/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, για τροποποίηση της οδηγίας 95/18/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με την παροχή αδειών σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 26) και την οδηγία 2001/14/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 26ης Φεβρουαρίου 2001, σχετικά με την κατανομή της χωρητικότητας των σιδηροδρομικών υποδομών και τις χρεώσεις για τη χρήση της σιδηροδρομικής υποδομής (ΕΕ L 75 της 15.3.2001, σ. 29).

([14]) Σιδηροδρομικό δίκτυο μήκους περίπου 50 000 χιλιομέτρων, όπως ορίζεται στο άρθρο 10α και στο παράρτημα Ι της οδηγίας 2001/12/ΕΚ, το οποίο καλύπτει στην Ιταλία τους λιμένες με σιδηροδρομική σύνδεση Ancona, Bari, Brindisi, Civitavecchia, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Piombino, Ravenna, Salerno, Savona, Taranto, Trieste, Venezia.

([15]) Οδηγία 2004/51/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την τροποποίηση της οδηγίας 91/440/ΕΟΚ του Συμβουλίου για την ανάπτυξη των κοινοτικών σιδηροδρόμων (ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 164).

([16]) Η δέσμη αυτή περιλάμβανε επίσης την οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων (ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 44)· την οδηγία 2004/50/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την τροποποίηση της οδηγίας 96/48/ΕΚ του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού σιδηροδρομικού συστήματος μεγάλης ταχύτητας και της οδηγίας 2001/16/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου σχετικά με τη διαλειτουργικότητα του διευρωπαϊκού συμβατικού σιδηροδρομικού συστήματος (ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 114)· και τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 881/2004 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, σχετικά με τη σύσταση Ευρωπαϊκού Οργανισμού Σιδηροδρόμων (ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 1).

([17]) Οδηγία 2012/34/ΕΕ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 21ης Νοεμβρίου 2012, για τη δημιουργία ενιαίου ευρωπαϊκού σιδηροδρομικού χώρου (ΕΕ L 343 της 14.12.2012, σ. 32).

2.1.2. *Στην Ιταλία*

(25) Η Ιταλία ελευθέρωσε για πρώτη φορά τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών από τις 22 Οκτωβρίου 2003, με την έναρξη ισχύος του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 188/2003 της 8ης Ιουλίου 2003 (στο εξής: **διάταγμα του 2003**) ([18]), με το οποίο μεταφέρθηκε στο εθνικό δίκαιο η πρώτη δέσμη μέτρων για τους σιδηροδρόμους. Όσον αφορά τις υπηρεσίες εθνικών εμπορευματικών μεταφορών και τις υπηρεσίες εθνικών και διεθνών επιβατικών μεταφορών που παρέχονταν στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή, το άρθρο 6 του διατάγματος του 2003 χορηγούσε διάφορα δικαιώματα πρόσβασης, υπό την επιφύλαξη της τήρησης ορισμένων απαιτήσεων ([19]), στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που χρησιμοποιούσαν το εθνικό σιδηροδρομικό δίκτυο —με την επιφύλαξη της αμοιβαιότητας στην περίπτωση σιδηροδρομικών επιχειρήσεων εγκατεστημένων στο εξωτερικό.

(26) Η Ιταλία μετέφερε την οδηγία 2004/51/ΕΚ με το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 162/2007 της 10ης Αυγούστου 2007 (σε ισχύ από τις 23 Οκτωβρίου 2007). Το διάταγμα αυτό τροποποίησε το διάταγμα του 2003, παρέχοντας στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, από τις 23 Οκτωβρίου 2007, πρόσβαση στο σύνολο του ιταλικού σιδηροδρομικού δικτύου υπό δίκαιους, αμερόληπτους και διαφανείς όρους για την εκτέλεση υπηρεσιών διεθνών εμπορευματικών μεταφορών και, το αργότερο από την 1η Ιανουαρίου 2007, πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή για την εκτέλεση παντός τύπου υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών ([20]).

(27) Τέλος, η Ιταλία μετέφερε την οδηγία 2012/34/ΕΕ με το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 112/2015 της 15ης Ιουλίου 2015 (σε ισχύ από τις 27 Ιουλίου 2015). Το διάταγμα αυτό επιβεβαίωσε εκ νέου το δικαίωμα πρόσβασης των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων στην αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών υπό δίκαιους, αμερόληπτους και διαφανείς όρους, προκειμένου να διασφαλίζεται ο ανταγωνισμός στον σιδηροδρομικό τομέα ([21]).

2.2. **Νομικό πλαίσιο που διέπει τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών**

2.2.1. *Ενωσιακή νομοθεσία*

(28) Σύμφωνα με το άρθρο 93 της ΣΛΕΕ, «οι ενισχύσεις που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών ή που αντιστοιχούν στην αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας, είναι συμβιβάσιμες με τις Συνθήκες».

(29) Με βάση το άρθρο 93 της ΣΛΕΕ, το Συμβούλιο εξέδωσε τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, της 26ης Ιουνίου 1969, περί των ενεργειών των Κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών [στο εξής: **κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69**] ([22]). Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 θέσπισε τους εφαρμοστέους κανόνες στις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας (στο εξής: **ΥΠΔΥ**) στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών από την 1η Ιουλίου 1969 έως τις 2 Δεκεμβρίου 2009 για τις υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών και έως τις 3 Δεκεμβρίου 2012 για τις υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών (βλ. αιτιολογική σκέψη 34).

([18]) Νομοθετικό διάταγμα αριθ. 188/2003 της 8ης Ιουλίου 2003 (Gazzetta Ufficiale n 170), το οποίο αντικατέστησε τα προεδρικά διατάγματα 277/98 της 8ης Ιουλίου 1998 (Gazzetta Ufficiale n 187), και 146/99 της 16ης Μαρτίου 1999 (Gazzetta Ufficiale n 119), με τα οποία μεταφέρθηκαν στο εθνικό δίκαιο οι οδηγίες 91/440/ΕΚ, 95/18/ΕΚ και 95/19/ΕΚ.

([19]) Οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που σκόπευαν να παρέχουν υπηρεσίες εθνικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ιταλία έπρεπε να διαθέτουν, εκτός από την άδεια εκμετάλλευσης σιδηροδρομικών μεταφορών που απαιτούνταν βάσει του άρθρου 6 παράγραφος 1 του διατάγματος του 2003, ειδική άδεια από το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών (άρθρο 6 παράγραφος 2 του διατάγματος του 2003), όπως ορίζεται στο άρθρο 131 παράγραφος 1 του νόμου αριθ. 388 της 23ης Δεκεμβρίου 2000. Ο εν λόγω νόμος δικαιολογούσε την ανάγκη χορήγησης τέτοιας άδειας προκειμένου το Υπουργείο Υποδομών και Μεταφορών να περιορίσει την αύξηση των σιδηροδρομικών κομίστρων και/ή να διασφαλίσει την οικονομική βιωσιμότητα των δραστηριοτήτων σιδηροδρομικών μεταφορών στην Ιταλία.

([20]) Άρθρο 25 παράγραφος 1 του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 162/2007 για την τροποποίηση του άρθρου 12 παράγραφος 1 του διατάγματος του 2003. Από την 1η Ιανουαρίου 2007 η Ιταλία δεν απαιτούσε πλέον από τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις να διαθέτουν την ειδική άδεια του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών που αναφέρεται στην υποσημείωση [19].

([21]) Άρθρο 2 παράγραφος 1 στοιχείο γ) του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 112/2015.

([22]) Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 1969, περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (ΕΕ L 156 της 28.6.1969, σ. 1), όπως τροποποιήθηκε με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1893/91 του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 1991.

(30) Το άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 όριζε τις ΥΠΔΥ ως «υποχρεώσεις, τις οποίες οι επιχειρήσεις μεταφορών αν ελάμβανον αποκλειστικά υπόψη τα δικά τους συμφέροντα δεν θα ανελάμβαναν ή δεν θα ανελάμβαναν στην ίδια έκταση ή με τους αυτούς όρους». Οι ΥΠΔΥ κατά την έννοια του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 περιλάμβαναν τις υποχρεώσεις λειτουργίας ([23]), τις υποχρεώσεις μεταφοράς ([24]) και την υποχρεωτική τιμολόγηση ([25]). Οι παράμετροι που έπρεπε να λαμβάνονται υπόψη για τον καθορισμό των οικονομικών μειονεκτημάτων που προκαλούσε η επιβολή ΥΠΔΥ και οι μέθοδοι αντιστάθμισης ορίζονταν στα άρθρα 5 και 10 έως 13 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69. Όταν μια επιχείρηση μεταφορών εκμεταλλευόταν ταυτόχρονα και υπηρεσίες που υπόκειντο σε ΥΠΔΥ και άλλες δραστηριότητες, το άρθρο 1 παράγραφος 5 του εν λόγω κανονισμού απαιτούσε χωριστούς λογαριασμούς, καθώς και τη θέσπιση μηχανισμών ικανών να αποτρέπουν κάθε διεπιδότηση μεταξύ της μονάδας παροχής δημόσιας υπηρεσίας και της μονάδας που ήταν επιφορτισμένη με άλλες δραστηριότητες.

(31) Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1893/91 του Συμβουλίου ([26]) για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 κατάργησε τη δυνατότητα των κρατών μελών να διατηρούν ή να επιβάλλουν ΥΠΔΥ στις επιχειρήσεις μεταφορών, εκτός από τις επιχειρήσεις των οποίων η δραστηριότητα περιοριζόταν αποκλειστικά στην εκμετάλλευση παρεχόμενων υπηρεσιών αστικών, προαστικών ή περιφερειακών επιβατικών μεταφορών ([27]). Με την τροποποίηση προστέθηκε στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 νέο τμήμα για τις ΣΠΔΥ, αποτελούμενο από ένα μόνο άρθρο (άρθρο 14), το οποίο παρέχει στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να συνάπτουν ΣΠΔΥ με σκοπό να παρέχονται στο κοινό επαρκείς υπηρεσίες μεταφορών ([28]).

(32) Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 του Συμβουλίου ([29]) ρύθμιζε περαιτέρω τη χορήγηση ενισχύσεων στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Ο εν λόγω κανονισμός προέβλεπε ότι τα κράτη μέλη δεν μπορούσαν να επιβάλουν ΥΠΔΥ που συνεπάγονταν την παροχή ενισχύσεων βάσει του άρθρου 93 της ΣΛΕΕ, εκτός από τις περιπτώσεις που επρόκειτο είτε για υποχρεωτικές τιμολογήσεις που δεν ενέπιπταν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 ([30]) είτε για επιχειρήσεις ή δραστηριότητες μεταφορών εκτός του πεδίου εφαρμογής του ανωτέρω κανονισμού.

(33) Στην απόφαση Altmark ([31]), το Δικαστήριο επισήμανε ότι έγινε δεκτό ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 περιείχαν αποκλειστική απαρίθμηση των προϋποθέσεων υπό τις οποίες οι αρχές των κρατών μελών μπορούσαν να χορηγούν ενισχύσεις δυνάμει του άρθρου 93 της ΣΛΕΕ. Το σημείο αυτό επιβεβαιώθηκε επίσης από το Δικαστήριο με την απόφαση Combus ([32]).

(34) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου ([33]) κατάργησε τόσο τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 όσο και τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70· άρχισε να ισχύει στις 3 Δεκεμβρίου 2009. Ωστόσο, το άρθρο 10 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 προέβλεπε ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 εξακολουθούσε να ισχύει όσον αφορά τις υπηρεσίες σιδηροδρομικής μεταφοράς φορτίου για χρονικό διάστημα τριών ετών από την έναρξη ισχύος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007.

([23]) Βλ. άρθρο 2 παράγραφος 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.
([24]) Βλ. άρθρο 2 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.
([25]) Βλ. άρθρο 2 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.
([26]) Κανονισμός (ΕΟΚ) 1893/91 του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 1991, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (ΕΕ L 169 της 29.6.1991, σ. 1).
([27]) Το άρθρο 1 παράγραφος 5 του τροποποιημένου κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 προέβλεπε τα εξής: «Ωστόσο, οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών μπορούν να διατηρήσουν ή να επιβάλουν τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας οι οποίες αναφέρονται στο άρθρο 2 για τις αστικές, προαστικές και περιφερειακές υπηρεσίες μεταφορών επιβατών. Οι προϋποθέσεις και οι λεπτομέρειες, καθώς και οι μέθοδοι αντιστάθμισης, ορίζονται στα τμήματα II, III και IV.».
([28]) Βλ. άρθρο 14 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.
([29]) Κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 του Συμβουλίου, της 4ης Ιουνίου 1970, περί ενισχύσεων που χορηγούνται στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών (ΕΕ L 130 της 15.6.1970, σ. 1). Ο κανονισμός αυτός δεν θίγει τις διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1192/69 του Συμβουλίου, της 26ης Ιουνίου 1969, περί κοινών κανόνων για τη διευθέτηση των λογαριασμών των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.
([30]) Στο πλαίσιο του ορισμού των υποχρεωτικών τιμολογήσεων που δίνεται στο άρθρο 2 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.
([31]) Απόφαση της 24ης Ιουλίου 2003, Altmark Trans GmbH και Regierungspräsidium Magdeburg κατά Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, υπόθεση C–280/00, ECLI:EU:C:2003:415, σκέψη 108.
([32]) Απόφαση της 16ης Μαρτίου 2004, T–157/01, Danske Busvognmænd κατά Επιτροπής (στο εξής: Combus), ECLI:EU:T:2004:76, σκέψη 100.
([33]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2007, για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές και την κατάργηση των κανονισμών του Συμβουλίου (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 (ΕΕ L 315 της 3.12.2007, σ. 1).

(35) Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 ισχύει μόνο για τις επιβατικές μεταφορές, με σιδηροδρομικά ή άλλα μέσα σταθερής τροχιάς, καθώς και για τις οδικές μεταφορές, εξαιρουμένων των εμπορευματικών μεταφορών (άρθρο 1). Το άρθρο 9 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 ορίζει ότι «*με την επιφύλαξη των άρθρων [93, 106, 107 και 108 της ΣΛΕΕ], τα κράτη μέλη μπορούν να συνεχίζουν να χορηγούν ενισχύσεις στον τομέα των μεταφορών δυνάμει του άρθρου [93 της ΣΛΕΕ], οι οποίες ανταποκρίνονται στην ανάγκη συντονισμού των μεταφορών ή αντιστοιχούν στην αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας, εκτός αυτών που διέπονται από τον παρόντα κανονισμό*». Ως εκ τούτου, στο τέλος της τριετίας (δηλαδή μετά τις 3 Δεκεμβρίου 2012), η συμβατότητα των ενισχύσεων που είχαν χορηγηθεί για την εκπλήρωση ΥΠΔΥ στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών έπρεπε να αξιολογηθεί άμεσα βάσει του άρθρου 93 της ΣΛΕΕ.

2.2.2. *Ιταλική νομοθεσία*

(36) Ο νόμος αριθ. 210 της 17ης Μαΐου 1985 (στο εξής: **νόμος 210/1985**) ([34]) εξουσιοδοτούσε το κράτος να διατηρεί, να καταργεί ή να θεσπίζει ΥΠΔΥ όσον αφορά τον όμιλο FS και να χορηγεί στον όμιλο αντιστάθμιση για τις δαπάνες που συνδέονταν άμεσα με την εκτέλεση των εν λόγω ΥΠΔΥ.

(37) Σύμφωνα με το άρθρο 18 παράγραφοι 1 και 2 του νόμου 210/1985, ο υπουργός Μεταφορών έπρεπε να καθορίσει με διάταγμα τις ΥΠΔΥ που έπρεπε να διατηρηθούν για τον όμιλο FS, ενώ στο μέλλον είχε τη δυνατότητα να καταργεί και/ή να θεσπίζει νέες ΥΠΔΥ ή να επεκτείνει το πεδίο εφαρμογής των ΥΠΔΥ που είχαν ήδη επιβληθεί. Σε περίπτωση θέσπισης ή επέκτασης ΥΠΔΥ, ο όμιλος FS αποκτούσε το δικαίωμα να λάβει οικονομική αντιστάθμιση για τις σχετικές δαπάνες σύμφωνα με τους κανόνες που ορίζονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

(38) Όσον αφορά ειδικότερα τις υποχρεωτικές τιμολογήσεις, το άρθρο 16 του νόμου 210/1985 όριζε ότι, παρότι αναγνωριζόταν ότι τα κόμιστρα εγκρίνονταν από το διοικητικό συμβούλιο του ομίλου FS για τη διασφάλιση της ισόρροπης διαχείρισης, οι δημόσιες αρχές μπορούσαν να καθορίσουν με διάταγμα τα ανώτατα όρια κομίστρων που θα ίσχυαν για τη μεταφορά προσώπων και ορισμένων ειδών εμπορευμάτων. Το εν λόγω άρθρο όριζε ότι οποιαδήποτε διαφορά μεταξύ των κομίστρων που επέβαλλαν οι δημόσιες αρχές και των συνήθων κομίστρων που καθόριζε το διοικητικό συμβούλιο του ομίλου FS μπορούσε να παρέχει δικαίωμα επιστροφής βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

(39) Ο νόμος αριθ. 41 της 28ης Φεβρουαρίου 1986 (στο εξής: **νόμος 41/1986**) ([35]) κατάργησε όλες τις ΥΠΔΥ, συμπεριλαμβανομένων των υποχρεώσεων λειτουργίας και των υποχρεωτικών τιμολογήσεων για τις οποίες είχε αναγνωριστεί στον όμιλο FS δικαίωμα επιστροφής βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 (άρθρο 10 παράγραφος 15). Ωστόσο, σύμφωνα με τα άρθρα 16 και 18 του νόμου 210/1985, το Υπουργείο Μεταφορών μπορούσε με διάταγμα να καταρτίσει κατάλογο των ΥΠΔΥ που έπρεπε να διατηρηθούν λόγω του οικείου δημόσιου συμφέροντος και εντός των ορίων των κονδυλίων που διατίθεντο από τον κρατικό προϋπολογισμό.

(40) Στις 16 Ιανουαρίου 1990 το Υπουργείο Μεταφορών εξέδωσε το διάταγμα 1-Τ (στο εξής: **υπουργικό διάταγμα 1-Τ/1990**). Το άρθρο 2 του εν λόγω διατάγματος περιλάμβανε κατάλογο των υποχρεωτικών τιμολογήσεων που θα επιβάλλονταν στον όμιλο FS για τη μεταφορά ορισμένων κατηγοριών επιβατών και εμπορευμάτων. Ο εν λόγω κατάλογος περιλάμβανε υποχρεωτικές τιμολογήσεις όσον αφορά τα εξής:

— τις εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ της ηπειρωτικής Ιταλίας και της Σαρδηνίας, σύμφωνα με το άρθρο 12 του νόμου αριθ. 588 ([36]) της 11ης Ιουνίου 1962 (στο εξής: **νόμος 588/1962**), για τον καθορισμό των κριτηρίων υπολογισμού των σιδηροδρομικών κομίστρων για τις συνδέσεις με τη Σαρδηνία·

— τις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές μέσω του λιμένα της Τεργέστης· και

— τις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές εντός της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Άνθρακα και Χάλυβα.

(41) Από την 1η Ιουλίου 1992, μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1893/91 για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 (αιτιολογική σκέψη 31), οι ιταλικές αρχές ρύθμισαν την επιβολή ΥΠΔΥ μέσω ΣΠΔΥ, εγκαταλείποντας το σύστημα μονομερούς επιβολής ΥΠΔΥ που είχε θεσπιστεί με διάταγμα.

([34]) Νόμος αριθ. 210/1985, της 17ης Μαΐου 1985, για την ίδρυση της οντότητας «Ferrovie dello Stato».

([35]) Νόμος αριθ. 41, της 28ης Φεβρουαρίου 1986, σχετικά με τις διατάξεις για τον ετήσιο και τον πολυετή προϋπολογισμό του κράτους.

([36]) Το άρθρο 12 του νόμου αριθ. 588/1962, για τη θέσπιση σχεδίου ενθάρρυνσης της οικονομικής και κοινωνικής ανάπτυξης της Σαρδηνίας, προβλέπει τα εξής: «για τα εμπορεύματα που μεταφέρονται με πορθμειακή υπηρεσία, ισχύουν τα σιδηροδρομικά κόμιστρα που υπολογίζονται για εικονική απόσταση 100 χιλιομέτρων» και «η μεταφορά αυτή δεν υπόκειται σε σταθερές τιμές, προσαυξήσεις και ειδικές επιβαρύνσεις ύψους ανώτερου από εκείνο που ισχύει στην Ιταλία για την ίδια απόσταση και για τα ίδια εμπορεύματα, ούτε σε ποσοστώσεις διαμετακόμισης».

(42) Ως εκ τούτου, όσον αφορά τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, η Ιταλία εφάρμοσε τις υποχρεωτικές τιμολογήσεις που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 40 για την περίοδο Ιουλίου-Δεκεμβρίου 1992 σε ΣΠΔΥ που συνάφθηκε στις 23 Ιανουαρίου 1991 μεταξύ του Υπουργείου Μεταφορών και του ομίλου FS. Η Ιταλία διατήρησε τις εν λόγω υποχρεωτικές τιμολογήσεις για το έτος 1993 συνάπτοντας νέα ΣΠΔΥ στις 29 Δεκεμβρίου 1992 με τον όμιλο FS. Στη συνέχεια, η Ιταλία συνήψε με τον όμιλο FS δύο επιπλέον ΣΠΔΥ για τις περιόδους 1994-1996 και 1997-1999. Η σύμβαση για την περίοδο 1997-1999 εισήγε ρήτρα συνέχειας, βάσει της οποίας, κατά τη λήξη της σύμβασης, ο όμιλος FS είχε την υποχρέωση να τηρήσει τις υποχρεωτικές τιμολογήσεις που καθορίζονταν στη σύμβαση μέχρι την υπογραφή των επόμενων ΣΠΔΥ.

(43) Οι ΣΠΔΥ που συνάφθηκαν αντίστοιχα για τις περιόδους 1994-1996 και 1997-1999 επέβαλλαν υποχρεωτικές τιμολογήσεις στις ακόλουθες υπηρεσίες που παρείχε ο όμιλος FS:

— τις εθνικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ της ηπειρωτικής Ιταλίας και της Σαρδηνίας, σύμφωνα με το άρθρο 12 του νόμου 588/1962 σχετικά με τον καθορισμό των κριτηρίων υπολογισμού των σιδηροδρομικών κομίστρων για τις συνδέσεις με τη Σαρδηνία·

— τις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές μέσω του λιμένα της Τεργέστης·

— τις διεθνείς εμπορευματικές μεταφορές εντός της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Άνθρακα και Χάλυβα: η υποχρέωση αυτή απέρρεε από τη συμφωνία μεταξύ των αντιπροσώπων των κυβερνήσεων των κρατών μελών της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Άνθρακα και Χάλυβα, η οποία υπογράφηκε στις 21 Μαρτίου 1955 και προέβλεπε την εφαρμογή μειωμένων κομίστρων για τη μεταφορά άνθρακα και χάλυβα·

— τις εθνικές σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές σε αποστάσεις άνω των 1 000 χλμ.· και

— τις διεθνείς σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ του ιταλικού λιμένα της Τεργέστης και της Ουγγαρίας: σύμφωνα με το άρθρο 5 ([37]) της διμερούς συμφωνίας μεταξύ Ιταλίας και Ουγγαρίας της 19ης Απριλίου 1988, η οποία κυρώθηκε με τον νόμο αριθ. 440 της 30ής Δεκεμβρίου 1989 (στο εξής: **νόμος 440/1989**) ([38]), θεσπίστηκε έκπτωση 15 % επί του συνήθους κομίστρου για τις διαμετακομίσεις μέσω Αυστρίας και μείωση κατά 50 % του συνήθους κομίστρου για τις διαμετακομίσεις μέσω της (πρώην) Γιουγκοσλαβίας.

(44) Η Ιταλία θέσπισε τα υπό έρευνα μέτρα κατά την περίοδο 2000-2014. Τα μέτρα αυτά περιγράφονται στην ενότητα 3 της παρούσας απόφασης.

3. ΠΕΡΙΓΡΑΦΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ

3.1. Δικαιούχος

3.1.1. *Trenitalia*

(45) Η Trenitalia ιδρύθηκε τον Ιούνιο του 2000 ως πλήρως ελεγχόμενη θυγατρική της Ferrovie dello Stato S.p.A., της εταιρείας χαρτοφυλακίου του ομίλου FS, της οποίας μοναδικός μέτοχος είναι το ιταλικό Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών. Η Trenitalia ιδρύθηκε μετά τη μεταρρύθμιση του ομίλου FS, η οποία ξεκίνησε τον Ιούλιο του 1998 με τον οργανικό, νομικό και λογιστικό διαχωρισμό των δραστηριοτήτων του ομίλου FS (υποδομή, υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών, υπηρεσίες περιφερειακών μεταφορών και υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών) και συνεχίστηκε με τη σύσταση χωριστών νομικών οντοτήτων που έλεγχε ο όμιλος FS (Trenitalia τον Ιούνιο του 2000 και Rete Ferroviaria Italiana τον Ιούλιο του 2001). Η Trenitalia, αμέσως μετά τη δημιουργία της, ανέλαβε από τον όμιλο FS την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Η Trenitalia είναι επί του παρόντος η μεγαλύτερη σιδηροδρομική επιχείρηση στην Ιταλία και, έως τις 31 Δεκεμβρίου 2016, δραστηριοποιούνταν τόσο στις επιβατικές όσο και στις εμπορευματικές μεταφορές.

([37]) Προέβλεπε ότι «[γ]ια την εισαγωγή και εξαγωγή εμπορευμάτων από και προς την Ουγγαρία μέσω του ελεύθερου λιμένα της Τεργέστης, τα σιδηροδρομικά κόμιστρα των κρατικών μεθοριακών σταθμών σε σχέση με εκείνα του ελεύθερου λιμένα της Τεργέστης καθορίζονται με την εφαρμογή ευνοϊκότερης μεταχείρισης από εκείνη που προβλέπεται από τους ισχύοντες όρους και τα κόμιστρα των ιταλικών κρατικών σιδηροδρόμων» και ότι «[ό]λα τα ζητήματα που αφορούν τις σιδηροδρομικές υπηρεσίες, συμπεριλαμβανομένων των κομίστρων, θα αποτελέσουν αντικείμενο χωριστής συμφωνίας που θα συναφθεί μεταξύ της ιταλικής κρατικής επιχείρησης σιδηροδρόμων και του ουγγρικού διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής, κατόπιν διαβούλευσης με τις άλλες σιδηροδρομικές διοικήσεις των κρατών διέλευσης».

([38]) Το άρθρο 11 του νόμου 440/1989 περιόρισε την ισχύ της διμερούς συμφωνίας σε αυτόματα ανανεούμενη περίοδο πέντε ετών, ενώ προέβλεπε τη δυνατότητα κάθε μέρους να την καταγγείλει έξι μήνες πριν από την έναρξη κάθε περιόδου.

3.1.2. *Η αναδιοργάνωση των δραστηριοτήτων εμπορευματικών μεταφορών του ομίλου FS του 2017*

(46) Την 1η Ιανουαρίου 2017 ο όμιλος FS αποφάσισε να αναδιοργανώσει τις δραστηριότητές του στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών συγκεντρώνοντας σε μία ενιαία οντότητα, τον όμιλο Mercitalia ([39]), όλες τις δραστηριότητες του ομίλου FS που αφορούσαν την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών ([40]). Κατά συνέπεια, ο όμιλος FS μεταβίβασε τη δραστηριότητα εμπορευματικών μεταφορών της Trenitalia (το λεγόμενο «τμήμα εμπορευματικών μεταφορών») σε μια νεοσυσταθείσα εταιρεία, τη Mercitalia Rail S.r.l. (στο εξής: **Mercitalia Rail**) ([41]), που ελέγχεται πλήρως από τη Mercitalia Logistics S.p.A. (στο εξής: **Mercitalia Logistics**) ([42]), η οποία τελεί υπό τον αποκλειστικό έλεγχο του ομίλου FS. Μέσω της Mercitalia Logistics, ο όμιλος FS παρέχει υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών στην Ιταλία και στο εξωτερικό χρησιμοποιώντας τεχνικές τόσο συμβατικών όσο και συνδυασμένων μεταφορών ([43]).

(47) Η μεταβίβαση πραγματοποιήθηκε μετά την απόκτηση των σχετικών πιστοποιητικών ασφάλειας από τη Mercitalia Rail που της επέτρεπαν να λειτουργεί ως σιδηροδρομική επιχείρηση στην αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. ([44]) Η πράξη έλαβε τη μορφή αναλογικής μεταβίβασης όλων των στοιχείων ενεργητικού και παθητικού του τμήματος εμπορευματικών μεταφορών της Trenitalia στη Mercitalia Rail ([45]), συμπεριλαμβανομένων των εργαζομένων, του τροχαίου υλικού, των εγκαταστάσεων συντήρησης, των εμπορικών συμβάσεων, καθώς και των επενδύσεων που διακρατούσε η Trenitalia σε εταιρείες που δραστηριοποιούνταν στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών και/ή της εφοδιαστικής ([46]). Δεδομένου του είδους της πράξης, η οποία εντασσόταν στο πλαίσιο της εσωτερικής αναδιάρθρωσης εντός του ομίλου FS, η Mercitalia Rail δεν κατέβαλε καμία αντιστάθμιση στην Trenitalia για τις μεταβιβασθείσες δραστηριότητες.

(48) Από την 1η Ιανουαρίου 2017 η Mercitalia Rail έγινε η νέα ιδιοκτήτρια του τμήματος εμπορευματικών μεταφορών της Trenitalia.

([39]) Στην ετήσια οικονομική έκθεση του ομίλου FS για το 2017 (διαθέσιμη στη διεύθυνση https://www.fsitaliane.it/content/dam/fsitaliane/en/Documents/investor-relations/financial-statements/2017_Annual_report_FS.pdf, τελευταία επίσκεψη στις 15.11.2023) αναφέρεται ότι «το 2017 ήταν ένα ιστορικό έτος για [τον όμιλο FS, με την έναρξη λειτουργίας της Mercitalia Rail, της εταιρείας spin-off της Trenitalia στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών. Επιπροσθέτως, ιδρύθηκε η Mercitalia Logistics μέσω του μετασχηματισμού της FS Logistica, η οποία λειτουργεί ως ελεγχόμενη εταιρεία χαρτοφυλακίου επιφορτισμένη με τον συντονισμό όλων των εταιρειών εφοδιαστικής και εμπορευματικών μεταφορών του ομίλου που αποτελούν από κοινού τον [όμιλο] Mercitalia» (σ. 3). Οι ιταλικές αρχές, στις απαντήσεις που υπέβαλαν στις 11 Απριλίου 2023, εξήγησαν ότι ο όμιλος Mercitalia αποτελείται επί του παρόντος από τη Mercitalia Logistics και τις έξι θυγατρικές της: τη Mercitalia Rail, τη Mercitalia Intermodal SpA, τη Mercitalia Shunting & Terminal Srl, την TX Logistik και την TerAlp.

([40]) Βλ. https://www.mercitaliarail.it/content/mercitalia_rail/it/chi-siamo/il-business-merci-del-gruppo-fs-italiane.html (τελευταία επίσκεψη στις 15.11.2023). Όπως εξήγησαν οι ιταλικές αρχές στις απαντήσεις που υπέβαλαν στις 11 Απριλίου 2023, η εν λόγω αναδιοργάνωση αφορούσε τις δραστηριότητες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών της Trenitalia, καθώς και όλων των άλλων εταιρειών του ομίλου FS που δραστηριοποιούνται στην αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

([41]) Η υφιστάμενη εταιρεία FS Telco Srl μετονομάστηκε σε Mercitalia Rail Srl και ανέλαβε νέο τομέα δραστηριότητας, συγκεκριμένα την παροχή και την εμπορία υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των μεταφορών επικίνδυνων εμπορευμάτων και αποβλήτων, στην Ιταλία και στο εξωτερικό.

([42]) Το 2017 η εταιρεία FS Logistica SpA, η οποία ιδρύθηκε το 2007 ως αποτέλεσμα της απόφασης της Ferrovie dello Stato να ομαδοποιήσει σε έναν ενιαίο φορέα όλες τις δραστηριότητες εφοδιαστικής που διεξάγονταν στο πλαίσιο του ομίλου FS, μετονομάστηκε σε Mercitalia Logistics SpA.

([43]) Στην ετήσια οικονομική του έκθεση για το 2017 (βλ. υποσημείωση [39]), ο όμιλος FS ανέφερε ότι «όσον αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές, ο [όμιλος FS] δημιούργησε και ακολουθεί, με τη δημιουργία του [ομίλου] Mercitalia του οποίου ηγείται η ελεγχόμενη εταιρεία χαρτοφυλακίου Mercitalia Logistics S.p.A., ένα νέο επιχειρηματικό μοντέλο που συνίσταται στην ανάπτυξη ολοκληρωμένων λύσεων εμπορευματικών μεταφορών και μεταφορών εφοδιαστικής υπό τις καλύτερες συνθήκες της αγοράς. Εντός του [ομίλου], ο τομέας των υπηρεσιών σιδηροδρομικών μεταφορών, ο οποίος επωφελείται από την εμπειρογνωσία και την επαγγελματική πείρα της επιχειρηματικής μονάδας εμπορευματικών μεταφορών της θυγατρικής Trenitalia S.p.A., είχε καλές επιδόσεις κατά το πρώτο αυτό έτος, εν μέρει λόγω της ενοποίησης με άλλες εταιρείες του ομίλου» (βλ. σ. 62).

([44]) Πρόσβαση στη σιδηροδρομική υποδομή χορηγείται μόνο σε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που διαθέτουν έγκυρο πιστοποιητικό ασφάλειας. Το πιστοποιητικό ασφάλειας αποδεικνύει ότι η σιδηροδρομική επιχείρηση έχει καθιερώσει σύστημα διαχείρισης της ασφάλειας και είναι σε θέση να συμμορφωθεί με τις νομικές υποχρεώσεις της. Την εποχή εκείνη, το νομοθετικό πλαίσιο καθοριζόταν από την οδηγία 2004/49/ΕΚ του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 29ης Απριλίου 2004, για την ασφάλεια των κοινοτικών σιδηροδρόμων (ΕΕ L 164 της 30.4.2004, σ. 44), η οποία ίσχυε έως (και) τις 30 Οκτωβρίου 2020. Από τις 31 Οκτωβρίου 2020 καταργήθηκε με την οδηγία (ΕΕ) 2016/798 του Ευρωπαϊκού Κοινοβουλίου και του Συμβουλίου, της 11ης Μαΐου 2016, για την ασφάλεια των σιδηροδρόμων (ΕΕ L 138 της 26.5.2016, σ. 102).

([45]) Οι ιταλικές αρχές, στις απαντήσεις που υπέβαλαν στις 11 Απριλίου 2023, διαβίβασαν στην Επιτροπή την πράξη της απόσχισης, η οποία υπογράφηκε από τους νόμιμους εκπροσώπους της Trenitalia και της Mercitalia Rail στις 21 Δεκεμβρίου 2016, με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2017. Η απόσχιση οδήγησε στη μείωση του μετοχικού κεφαλαίου της Trenitalia και σε αναλογική αύξηση της αξίας του κεφαλαίου της Mercitalia Rail, κατά ποσό ισοδύναμο με τη λογιστική αξία του τμήματος εμπορευματικών μεταφορών της Trenitalia που μεταβιβάστηκε.

([46]) Βλ. την ετήσια οικονομική έκθεση του ομίλου FS για το 2017 (πρβλ. υποσημείωση [39]), σ. 174.

3.2. **Τα μέτρα**

(49) Μεταξύ του 2000 και του 2014 η Trenitalia έλαβε από το κράτος χρηματική αντιστάθμιση συνολικού ύψους 1,6 δισ. EUR για την εκτέλεση ΥΠΔΥ στον τομέα των υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών σε ολόκληρη την ιταλική επικράτεια, μεταξύ άλλων προς/από τη Σαρδηνία και τη Σικελία. Οι εν λόγω ΥΠΔΥ παρέχονταν βάσει των ακόλουθων τριών ΣΠΔΥ που συνάφθηκαν μεταξύ του Υπουργείου Υποδομών και Μεταφορών (στο εξής: **MIT**) και της Trenitalia δυνάμει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

— Η πρώτη σύμβαση, η οποία υπογράφηκε στις 18 Οκτωβρίου 2002, κάλυπτε αρχικά την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2000 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2001 και ίσχυε για τις υπηρεσίες επιβατικών ([47]) και εμπορευματικών μεταφορών. Η σύμβαση αυτή παρατάθηκε αυτόματα κατά την ημερομηνία λήξης της για δύο έτη έως το τέλος του 2003, δυνάμει ρήτρας συνέχειας (στο εξής: **πρώτη σύμβαση**).

— Η δεύτερη σύμβαση, η οποία υπογράφηκε στις 27 Μαρτίου 2007, κάλυπτε αρχικά την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2004 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2006 και ίσχυε μόνο για τις υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών. Η σύμβαση αυτή παρατάθηκε αυτόματα κατά την ημερομηνία λήξης της για δύο έτη έως το τέλος του 2008, δυνάμει ρήτρας συνέχειας (στο εξής: **δεύτερη σύμβαση**).

— Η τρίτη σύμβαση, η οποία υπογράφηκε στις 3 Δεκεμβρίου 2012, κάλυπτε την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2014 και ίσχυε μόνο για τις υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών (στο εξής: **τρίτη σύμβαση**). Η ισχύς της σύμβασης αυτής έληξε στις 31 Δεκεμβρίου 2014, χωρίς παράταση.

(50) Η πρώτη και η δεύτερη σύμβαση προβλέπουν ότι, εάν δεν είχαν συναφθεί, η Trenitalia δεν θα είχε παράσχει εμπορικά τις σχετικές υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών υπό τους ίδιους όρους και προϋποθέσεις ([48]). Η τρίτη σύμβαση αναφέρεται στην υποχρέωση των κρατών μελών βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 να χορηγούν αντιστάθμιση στην επιχείρηση στην οποία επιβάλλεται «*υποχρέωση παροχής δημόσιας υπηρεσίας*». Ως ΥΠΔΥ νοούνται οι υποχρεώσεις, τις οποίες οι επιχειρήσεις μεταφορών αν ελάμβανον αποκλειστικά υπόψη τα δικά τους συμφέροντα δεν θα ανελάμβαναν ή δεν θα ανελάμβαναν στην ίδια έκταση ή με τους αυτούς όρους.

Πίνακας 1

Κατάλογος ΣΠΔΥ που καλύπτονται από την επίσημη διαδικασία έρευνας

ΣΠΔΥ	Περίοδος εφαρμογής	Υπογραφή	Πρώτη πληρωμή	Συνολική αντιστάθμιση
I	1.1.2000-31.12.2003	18.10.2002	2003	404,6 εκατ. EUR
II	1.1.2004-31.12.2008	27.3.2007	2007	613,7 εκατ. EUR
III	1.1.2009-31.12.2014	3.12.2012	2010	612,1 εκατ. EUR

([47]) Δεδομένου ότι η απόφαση κίνησης της διαδικασίας αφορούσε μόνο τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, οι υπηρεσίες επιβατικών μεταφορών δεν καλύπτονται από την παρούσα απόφαση.

([48]) Το άρθρο 5 παράγραφος 1 της πρώτης σύμβασης ορίζει τα εξής: «Το Υπουργείο αναγνωρίζει ότι οι υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών που αναφέρονται στο σημείο 2 κατωτέρω παρασχέθηκαν σύμφωνα με τις διατάξεις των συμβάσεων παροχής υπηρεσιών της περιόδου 1994-1996 και της περιόδου 1997-1999, με τις διεθνείς υποχρεώσεις του κράτους, με το διάταγμα του Υπουργείου Μεταφορών αριθ. 1-Τ του 1990 και με τις σχετικές νομικές υποχρεώσεις που αναφέρονται σ' αυτό και, παράλληλα, αναγνωρίζει ότι, εάν οι υπηρεσίες αυτές είχαν παρασχεθεί από την εταιρεία σε καθαρά εμπορική βάση, θα είχαν παρασχεθεί σε διαφορετική κλίμακα ή υπό όρους διαφορετικούς από εκείνους που πράγματι παρασχέθηκαν». Το άρθρο 2 παράγραφος 3 της δεύτερης σύμβασης ορίζει τα εξής: «εάν οι ίδιες αυτές υπηρεσίες είχαν παρασχεθεί από την εταιρεία σε καθαρά εμπορική βάση, θα είχαν παρασχεθεί σε διαφορετικό βαθμό ή υπό όρους διαφορετικούς από εκείνους που πράγματι παρασχέθηκαν. Ειδικότερα, η μεταφορά εμπορευμάτων προς και από τα δύο μεγαλύτερα νησιά εγγυάται συνεχείς συνδέσεις με την ηπειρωτική χώρα και κινητικότητα για την εμπορευματική κυκλοφορία μεγάλων και πολύ μεγάλων αποστάσεων και συμβάλλει στην αποκατάσταση της εδαφικής ισορροπίας».

3.2.1. *Πρώτη σύμβαση*

3.2.1.1. Ιστορικό της σύναψης της πρώτης σύμβασης

(51) Σύμφωνα με τη ρήτρα συνέχειας την οποία περιλάμβανε η ΣΠΔΥ που συνάφθηκε για την περίοδο 1997-1999 (βλ. αιτιολογική σκέψη 42), ο όμιλος FS συνέχισε να εφαρμόζει υποχρεωτικές τιμολογήσεις στις υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που παρείχε και μετά την ημερομηνία λήξης της τελευταίας αυτής σύμβασης, δηλαδή μετά τις 31 Δεκεμβρίου 1999.

(52) Στις 18 Μαρτίου 1999 ([49]) οδηγία που εκδόθηκε από τον πρωθυπουργό επέβαλε στον όμιλο FS την υποχρέωση να καταρτίσει επιχειρηματικό σχέδιο με σκοπό την επικαιροποίηση των υποχρεώσεων οι οποίες περιλαμβάνονταν στη ΣΠΔΥ που κάλυπτε την περίοδο 1997-1999. Ο όμιλος FS παρουσίασε το επιχειρηματικό του σχέδιο 1999-2003 στο ΜΙΤ το 1999. Στο εν λόγω επιχειρηματικό σχέδιο περιγράφονταν επίσης λεπτομερώς οι υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που παρείχε η εταιρεία υπό συνθήκες που δεν θα ήταν βιώσιμες με εμπορικούς όρους χωρίς αντιστάθμιση. Το ΜΙΤ ενέκρινε το επιχειρηματικό σχέδιο τον Ιούλιο του 2000, προσδιορίζοντας τις υπηρεσίες που θεωρούσε απαραίτητο να διατηρηθούν για λόγους δημόσιου συμφέροντος ([50]).

(53) Η Trenitalia ([51]) και το ΜΙΤ σύναψαν την πρώτη σύμβαση στις 18 Οκτωβρίου 2002.

3.2.1.2. Περιεχόμενο της πρώτης σύμβασης

(54) Σύμφωνα με την πρώτη σύμβαση, η Trenitalia όφειλε να συμμορφωθεί με ορισμένες υποχρεωτικές τιμολογήσεις (δηλαδή την υποχρέωση να χρεώνει για συγκεκριμένες υπηρεσίες τιμή χαμηλότερη από την κατά τα άλλα αγοραία τιμή σύμφωνα με την κλίμακα τιμών της Trenitalia ελλείψει υποχρεωτικών τιμολογήσεων) και με υποχρεώσεις λειτουργίας έναντι καταβολής αντιστάθμισης υπολογιζόμενης με τη μεθοδολογία που καθοριζόταν στη σύμβαση.

(55) Η πρώτη σύμβαση διατηρούσε τις υφιστάμενες υποχρεωτικές τιμολογήσεις που είχαν καθοριστεί στη ΣΠΔΥ για την περίοδο 1997-1999 (βλ. αιτιολογική σκέψη 43) για τις ακόλουθες υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που εκτελούσε η Trenitalia, χωρίς τροποποίηση των παραμέτρων για τον καθορισμό της σχετικής αντιστάθμισης:

— *σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και της Σαρδηνίας*: σύμφωνα με το άρθρο 12 του νόμου 588/1962, η πρώτη σύμβαση προέβλεπε αντιστάθμιση υπολογιζόμενη ως η διαφορά μεταξύ του σιδηροδρομικού κομίστρου το οποίο υπολογιζόταν επί της πραγματικής διανυθείσας απόστασης μεταξύ Civitavecchia και Golfo Aranci (250 χλμ.) και του κομίστρου που υπολογιζόταν για εικονική απόσταση 100 χλμ.·

— *σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές σε αποστάσεις άνω των 1 000 χλμ.* ([52]): η υποχρέωση αυτή αποσκοπούσε στη διατήρηση φθίνουσας χιλιομετρικής τιμολόγησης πάνω από το όριο των 1 000 χλμ. Ελλείψει αυτής της υποχρέωσης, τα κόμιστρα που θα εφάρμοζε η Trenitalia για τις εμπορευματικές μεταφορές δεν θα μειώνονταν πλέον πέραν του χιλιοστού χιλιομέτρου (δηλαδή του επιπέδου πλήρους ανάκτησης των πάγιων εξόδων). ([53]) Η πρώτη σύμβαση προέβλεπε αντιστάθμιση υπολογιζόμενη ως η διαφορά μεταξύ των ποσών που θα είχαν προκύψει από την εφαρμογή του θεωρητικού χιλιομετρικού κομίστρου (το οποίο παύει να μειώνεται μετά το σημείο πλήρους ανάκτησης των πάγιων εξόδων, που ισοδυναμεί με το χιλιοστό χιλιόμετρο) και των ποσών που πράγματι εισπράχθηκαν με την εφαρμογή του χιλιομετρικού κομίστρου που προβλεπόταν στη σύμβαση με την Trenitalia, το οποίο εξακολουθεί να μειώνεται ακόμα και πέραν των 1 000 χλμ.·

([49]) Οδηγία του πρωθυπουργού της 18ης Μαρτίου 1999, που δημοσιεύθηκε στην ιταλική Επίσημη Εφημερίδα αριθ. 113 της 17ης Μαΐου 1999.
([50]) Οι υπηρεσίες αυτές παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 55.
([51]) Η Trenitalia ανέλαβε την εκμετάλλευση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών από τον όμιλο FS από τη σύστασή της τον Ιούνιο του 2000.
([52]) Η υποχρέωση αυτή κάλυπτε μόνο την εθνική κυκλοφορία.
([53]) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική έκθεση του Φεβρουαρίου 2002 (παράρτημα 9.1 της απάντησης της Ιταλίας της 29ης Οκτωβρίου 2012) «[η] τιμή που εφαρμόζεται στις εμπορευματικές μεταφορές αυξάνεται όσο αυξάνεται ο αριθμός των χιλιομέτρων, αλλά όχι αναλογικά· υπάρχει μια φθίνουσα κλίμακα που είναι πιο έντονη στις αρχικές χιλιομετρικές ζώνες και η οποία, στη συνέχεια, σταθεροποιείται σταδιακά έως ότου γίνει σχεδόν ασυμπτωτική. Ωστόσο, μετά το χιλιοστό χιλιόμετρο, η τιμή ακολουθεί πιο φθίνουσα πορεία, αντικατοπτρίζοντας τις υποχρεωτικές τιμολογήσεις που θεσπίστηκαν με τις προηγούμενες συμβάσεις παροχής υπηρεσιών».

— *σιδηροδρομικές μεταφορές άνθρακα και χάλυβα εντός της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Άνθρακα και Χάλυβα*: η πρώτη σύμβαση προέβλεπε αντιστάθμιση υπολογιζόμενη ως η διαφορά μεταξύ των εσόδων που προέρχονταν από την εφαρμογή των υποχρεωτικών τιμολογήσεων και των εσόδων που θα εισέπραττε η Trenitalia από την εφαρμογή του συνήθους κομίστρου της. Η υποχρέωση αυτή εξακολούθησε να ισχύει μέχρι την 1η Μαΐου 2002 ([54])·

— *υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ του ιταλικού λιμένα της Τεργέστης και της Ουγγαρίας*: η πρώτη σύμβαση προέβλεπε αντιστάθμιση υπολογιζόμενη βάσει έκπτωσης 15 % επί του συνήθους κομίστρου για τις διαμετακομίσεις μέσω Αυστρίας και μείωση κατά 50 % του συνήθους κομίστρου για τις διαμετακομίσεις μέσω των χωρών της πρώην Γιουγκοσλαβίας (Σλοβενία και Κροατία) που είχε καθοριστεί σύμφωνα με το άρθρο 5 του νόμου 440/1989. Το άρθρο 11 του νόμου 440/1989 περιόρισε την ισχύ της διμερούς συμφωνίας μεταξύ της Ιταλίας και της Ουγγαρίας σε αυτόματα ανανεούμενες περιόδους πέντε ετών, ενώ προέβλεπε τη δυνατότητα κάθε μέρους να την καταγγείλει έξι μήνες πριν από την έναρξη κάθε περιόδου. Η σύμβαση προέβλεπε αντιστάθμιση υπολογιζόμενη ως η διαφορά μεταξύ των εσόδων που προέρχονταν από την εφαρμογή των υποχρεωτικών τιμολογήσεων και των εσόδων που θα εισέπραττε η Trenitalia από την εφαρμογή του συνήθους κομίστρου της·

— *υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μέσω του λιμένα Trieste Marittima*: σύμφωνα με τις διατάξεις του υπουργικού διατάγματος 1-T/1990, η πρώτη σύμβαση προέβλεπε υποχρεωτικές τιμολογήσεις για τις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που διέρχονταν από τον λιμένα Trieste Marittima ([55]) εκτός από εκείνες που εκτελούνταν μεταξύ του λιμένα της Τεργέστης και της Ουγγαρίας βάσει του νόμου 440/1989 ([56]). Η αντιστάθμιση ισούνταν με τη διαφορά μεταξύ των εσόδων που προέρχονταν από την εφαρμογή των υποχρεωτικών τιμολογήσεων και των εσόδων που θα είχε εισπράξει η Trenitalia από την εφαρμογή του συνήθους κομίστρου της, πολλαπλασιαζόμενη επί τον συνολικό αριθμό διερχόμενων φορταμαξών κατά την εισαγωγή/εξαγωγή από τον λιμένα Trieste Marittima.

(56) Η πρώτη σύμβαση θέσπιζε επίσης νέες υποχρεωτικές τιμολογήσεις όσον αφορά τις ακόλουθες υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που εκτελούσε η Trenitalia:

— *υπηρεσίες διατροπικών μεταφορών στη διαδρομή Λυών – Τορίνου*: στις 15 Ιουλίου 1999 ο όμιλος FS και η εταιρεία Société Nationale des Chemins de fer Français (στο εξής: **SNCF**) συμφώνησαν συμβατικά να εφαρμόσουν έκπτωση 30 % επί της συνήθους τιμής για τις υπηρεσίες διατροπικών μεταφορών στη διαδρομή Lyon Venissieux – Torino Orbassano. Η έκπτωση αποφασίστηκε με σκοπό την αντιμετώπιση της συμφόρησης των οδικών διαβάσεων μεταξύ Ιταλίας και Γαλλίας, την οποία προκάλεσε το κλείσιμο της σήραγγας Mont Blanc για τρία έτη μετά από ατύχημα που συνέβη τον Μάρτιο του 1999. Οι υπηρεσίες αυτές επέτρεψαν την απρόσκοπτη διέλευση των εμπορευμάτων που μεταφέρονταν οδικώς στα ιταλογαλλικά σύνορα, ανεξαρτήτως του μήκους του οδικού σκέλους της διαδρομής. ([57]) Η πρώτη σύμβαση προέβλεπε αντιστάθμιση υπολογιζόμενη ως η διαφορά μεταξύ των εσόδων που προέρχονταν από την εφαρμογή των υποχρεωτικών τιμολογήσεων και των εσόδων που θα είχε εισπράξει η Trenitalia εάν εφάρμοζε τις συνήθεις τιμές της. Η υποχρέωση αυτή ίσχυε από την 1η Ιανουαρίου 2000 έως το τέλος του 2001·

— *υπηρεσίες συνδυασμένων χερσαίων σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών*: η υποχρέωση αυτή κάλυπτε μόνο τις εθνικές υπηρεσίες. Στόχος της ήταν να ενθαρρύνει την επανεξισορρόπηση των ρυπογόνων τρόπων μεταφοράς (όπως οι οδικές μεταφορές) με πιο βιώσιμους τρόπους μεταφοράς (όπως οι σιδηρόδρομοι). Παρέμεινε σε ισχύ μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2003. Η πρώτη σύμβαση προέβλεπε αντιστάθμιση υπολογιζόμενη ως η διαφορά μεταξύ της μέσης τιμής των συμβατικών σιδηροδρομικών μεταφορών ([58]) και της τιμής των συνδυασμένων μεταφορών, εφαρμοζόμενη στον συνολικό όγκο των συνδυασμένων μεταφορών.

([54]) Δηλαδή έξι μήνες μετά τη δημοσίευση στην Επίσημη Εφημερίδα της Ευρωπαϊκής Κοινότητας της απόφασης των αντιπροσώπων των κυβερνήσεων των κρατών μελών συνελθόντων στο πλαίσιο του Συμβουλίου, της 23ης Οκτωβρίου 2001, για τη λήξη της συμφωνίας της 21ης Μαρτίου 1955 σχετικά με τον καθορισμό άμεσων διεθνών σιδηροδρομικών τιμολογίων για τη μεταφορά άνθρακα και χάλυβα, η οποία οδήγησε στην παύση ισχύος της συμφωνίας της 21ης Μαρτίου 1955.

([55]) Ο λιμένας Trieste Marittima είναι ένα μόνο μέρος του λιμένα της Τεργέστης· αποτελείται από τη λιμενολεκάνη που βρίσκεται κοντά στις λιμενικές αποβάθρες φόρτωσης και εκφόρτωσης (προβλήτες V, VI και VII). Ως Trieste Marittima νοείται ο σιδηροδρομικός σταθμός της Τεργέστης «Campo Marzio», ο οποίος αποτελεί την κύρια υποδομή που εξυπηρετεί τις εν λόγω αποβάθρες.

([56]) Το υπουργικό διάταγμα αριθ. 239/T, της 13ης Απριλίου 1992, διευκρίνιζε ότι οι εν λόγω υποχρεωτικές τιμολογήσεις δεν μπορούν να προστεθούν σε εκείνες που προβλέπει ο νόμος 440/1989.

([57]) Με άλλα λόγια, το τμήμα της διαδρομής που εκτελούνταν με οδικές μεταφορές δεν είχε όριο μήκους και μπορούσε να υπερβεί το τμήμα της σιδηροδρομικής διαδρομής (βλ. υποσημείωση [11]).

([58]) Ως συμβατικές σιδηροδρομικές μεταφορές νοούνται οι υπηρεσίες μεταφορών που εκτελούνται από το σημείο προέλευσης έως το σημείο προορισμού αποκλειστικά σιδηροδρομικώς.

(57) Επιπλέον, η πρώτη σύμβαση θέσπιζε για την Trenitalia υποχρεώσεις να εκτελεί *διελεύσεις με οχηματαγωγά πλοία και ελιγμούς για τις εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών Σαρδηνίας/Σικελίας*. Οι υποχρεώσεις αυτές επέτρεψαν την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και καθενός από τα δύο νησιά, κατά τις οποίες οι αμαξοστοιχίες φορτώνονταν σε οχηματαγωγά πλοία στο θαλάσσιο τμήμα της διαδρομής. Η αντιστάθμιση κάλυπτε τα τέλη που κατέβαλλε η Trenitalia στον διαχειριστή υποδομής για την παροχή υπηρεσιών διέλευσης με οχηματαγωγά πλοία και ελιγμών, τα οποία υπολογίζονταν με βάση την τιμή διεκπεραίωσης για τις επιβιβάσεις και τις αποβιβάσεις και μια τιμή μονάδας για το κόστος των πορθμείων, πολλαπλασιαζόμενες επί τον αριθμό των εκτελούμενων διαδρομών.

(58) Σύμφωνα με το άρθρο 8 της πρώτης σύμβασης, η Trenitalia ήταν υποχρεωμένη να διαβιβάσει στο ΜΙΤ τους πιστοποιημένους χρηματοοικονομικούς λογαριασμούς σχετικά με την εκτέλεση των ΥΠΔΥ για το έτος 2001.

(59) Το άρθρο 10 της πρώτης σύμβασης υποχρέωνε την Trenitalia να συνεχίσει να παρέχει, και μετά τη λήξη της πρώτης σύμβασης, τις υπηρεσίες που αποτελούσαν αντικείμενο της πρώτης σύμβασης μέχρι νεωτέρας από το ΜΙΤ ([59]). Η αντιστάθμιση για κάθε επιπλέον μήνα παροχής υπηρεσιών δεν μπορούσε να υπερβαίνει το ένα δωδέκατο της ετήσιας αντιστάθμισης που είχε καθοριστεί για το 2001. Εάν θεσπίζονταν νομικές διατάξεις ασυμβίβαστες με την υποχρέωση συνέχισης της παροχής υπηρεσιών, η Trenitalia είχε το δικαίωμα να αναστείλει την εκτέλεση των υπηρεσιών που παρέχονταν βάσει της ρήτρας συνέχειας, με την επιφύλαξη της οφειλόμενης αντιστάθμισης για τις υπηρεσίες που είχαν παρασχεθεί μέχρι την ημερομηνία αυτή, σύμφωνα με τις διαδικασίες που προβλέπονται στα άρθρα 4 και 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

(60) Το άρθρο 11 της πρώτης σύμβασης προέβλεπε κύρωση έως 250 000 EUR για κάθε περίπτωση μη συμμόρφωσης με οποιαδήποτε από τις ΥΠΔΥ που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 55 έως 57.

(61) Η αντιστάθμιση για τα έτη 2000-2003 (356,4 εκατ. EUR) καταβλήθηκε από την Ιταλία το 2003 (237,6 εκατ. EUR) και το 2005 (118,8 εκατ. EUR).

3.2.2. *Δεύτερη σύμβαση*

3.2.2.1. Ιστορικό της σύναψης της δεύτερης σύμβασης

(62) Κατά τη λήξη της πρώτης σύμβασης (31 Δεκεμβρίου 2001), η Trenitalia συνέχισε να εκτελεί τις ΥΠΔΥ που είχαν επιβληθεί στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης, σύμφωνα με τη ρήτρα συνέχειας (βλ. αιτιολογική σκέψη 59). Ωστόσο, οι ΥΠΔΥ που προβλέπονταν στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης στις ακόλουθες υπηρεσίες δεν ίσχυαν πλέον από:

— την 1η Ιανουαρίου 2002 για τις υπηρεσίες διατροπικών μεταφορών στη διαδρομή Λυών – Τορίνου (βλ. αιτιολογική σκέψη 56)·

— την 1η Μαΐου 2002 για τις σιδηροδρομικές μεταφορές άνθρακα και χάλυβα εντός της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Άνθρακα και Χάλυβα μετά τη λήξη της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Άνθρακα και Χάλυβα (βλ. αιτιολογική σκέψη 55)·

— την 1η Ιανουαρίου 2004 για τις υπηρεσίες συνδυασμένων χερσαίων σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών (βλ. αιτιολογική σκέψη 56).

(63) Η έκθεση που υπέβαλε η Trenitalia στο ΜΙΤ σχετικά με τις οικονομικές δαπάνες για το 2005 με τις οποίες επιβαρύνθηκε η Trenitalia για την εκτέλεση των ΥΠΔΥ στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης αποκάλυψε ότι η πρώτη σύμβαση, όσον αφορά τις εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών Σαρδηνίας/Σικελίας, κάλυπτε μόνο τις δαπάνες διέλευσης με οχηματαγωγά πλοία και ελιγμών και δεν λάμβανε υπόψη τις πρόσθετες δαπάνες που βάρυναν την Trenitalia για την εκτέλεση των ΥΠΔΥ μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών Σαρδηνίας/Σικελίας. Η Trenitalia, προκειμένου να συμμορφωθεί με τις ΥΠΔΥ στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης, έπρεπε να διαχειρίζεται και να συντηρεί αρκετούς σιδηροδρομικούς σταθμούς και υποδομές στη Σαρδηνία και στη Σικελία για την οργάνωση της φόρτωσης και της εκφόρτωσης των εμπορευμάτων. Οι εν λόγω δαπάνες δεν είχαν ληφθεί υπόψη στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης, παρότι πράγματι βάρυναν την Trenitalia και συνδέονταν άμεσα με την παροχή των ΥΠΔΥ που είχαν επιβληθεί με την πρώτη σύμβαση.

([59]) Το άρθρο 10 της πρώτης σύμβασης προέβλεπε επίσης ρητώς ότι το ΜΙΤ έπρεπε να επαναφέρει τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας και τα κριτήρια για τον καθορισμό της σχετικής αντιστάθμισης, λαμβάνοντας υπόψη την ισχύουσα διαδικασία απορρύθμισης και βάσει μελετών και εμπεριστατωμένων αναλύσεων που έπρεπε να πραγματοποιηθούν.

(64) Ως εκ τούτου, κατά τη διάρκεια του 2006 το ΜΙΤ κατάρτισε νέα ΣΠΔΥ. Η Trenitalia και το ΜΙΤ σύναψαν τη δεύτερη σύμβαση στις 27 Μαρτίου 2007 για την περίοδο 2004-2006, αναγνωρίζοντας τις ΥΠΔΥ που εκτελούσε η Trenitalia βάσει της ρήτρας συνέχειας που περιλαμβανόταν στην πρώτη σύμβαση.

3.2.2.2. Περιεχόμενο της δεύτερης σύμβασης

(65) Η δεύτερη σύμβαση συνέχισε να επιβάλλει τις ίδιες υποχρεωτικές τιμολογήσεις (με τις ίδιες παραμέτρους για τον καθορισμό του ύψους της αντιστάθμισης) που περιλαμβάνονταν ήδη στην πρώτη σύμβαση ([60]):

— τη φθίνουσα υποχρεωτική τιμολόγηση για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές σε αποστάσεις άνω των 1 000 χλμ.·

— την υποχρεωτική τιμολόγηση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ του λιμένα της Τεργέστης και της Ουγγαρίας·

— την υποχρεωτική τιμολόγηση για τις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μέσω του λιμένα Trieste Marittima·

— την υποχρεωτική τιμολόγηση για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και της Σαρδηνίας.

(66) Η δεύτερη σύμβαση συνέχισε επίσης να επιβάλλει στην Trenitalia την υποχρέωση να εκτελεί διελεύσεις με οχηματαγωγά πλοία και ελιγμούς (για μεταφορές προς/από τη Σαρδηνία και τη Σικελία), όπως και η πρώτη σύμβαση (βλ. αιτιολογική σκέψη 57).

(67) Σε αντίθεση με την πρώτη σύμβαση, η δεύτερη σύμβαση επέβαλε στην Trenitalia την πρόσθετη υποχρέωση να εξυπηρετεί ορισμένο αριθμό σιδηροδρομικών σταθμών που απαριθμούνταν στο παράρτημα 1 της δεύτερης σύμβασης για την παροχή υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών προς/από τη Σαρδηνία και τη Σικελία προκειμένου να διατηρηθεί, το 2004, ο ίδιος αριθμός παρεχόμενων υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών προς/από τα νησιά αυτά.

(68) Κατά συνέπεια, η δεύτερη σύμβαση καθιέρωνε επίσης μια νέα μεθοδολογία αντιστάθμισης για τις ΥΠΔΥ που παρέχονταν προς/από τη Σαρδηνία και τη Σικελία. Οι εν λόγω ΥΠΔΥ αντιπροσώπευαν πάνω από το 70 % της αντιστάθμισης στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης. Σε αντίθεση με την πρώτη σύμβαση (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 55 έως 57), η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στην Trenitalia στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης κάλυπτε τη διαφορά μεταξύ των δαπανών που συνδέονταν με την οργάνωση των υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών Σικελίας/Σαρδηνίας (συμπεριλαμβανομένης της διαχείρισης των σιδηροδρομικών σταθμών) και των εσόδων που προέρχονταν από τις εν λόγω υπηρεσίες (συμπεριλαμβανομένης της αντιστάθμισης που χορηγούνταν για την κάλυψη των υποχρεωτικών τιμολογήσεων και των τελών που καταβάλλονταν στον διαχειριστή της σιδηροδρομικής υποδομής).

(69) Ως εκ τούτου, η συνολική αντιστάθμιση για την εκτέλεση των ΥΠΔΥ που επιβλήθηκαν στις υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών Σικελίας/Σαρδηνίας υπολογίστηκε με βάση την κατάσταση κερδών και ζημιών της Trenitalia που καταχωρίστηκε για τις εν λόγω υπηρεσίες. Ειδικότερα, στην εν λόγω κατάσταση κερδών και ζημιών ελήφθησαν υπόψη τα έσοδα που προέρχονταν από τη μεταφορά εμπορευμάτων (συμπεριλαμβανομένης της αντιστάθμισης για την κάλυψη των διαφυγόντων εσόδων που προέκυπταν από την εφαρμογή των υποχρεωτικών τιμολογήσεων), καθώς και τα παρεπόμενα έσοδα ([61]). Όσον αφορά τις δαπάνες, στην κατάσταση κερδών και ζημιών ελήφθησαν υπόψη όλες οι δαπάνες που σχετίζονταν με την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών Σαρδηνίας/Σικελίας (υπολογιζόμενες ως μοναδιαίο κόστος ανά συρμοχιλιόμετρο), καθώς και οι δαπάνες που συνδέονταν με τη θαλάσσια διέλευση και τους ελιγμούς των φορταμαξών και τη διαχείριση των σιδηροδρομικών σταθμών και των εγκαταστάσεών τους. Η αντιστάθμιση περιλάμβανε κέρδος, το οποίο καθορίστηκε ως το γινόμενο του μέσου σταθμισμένου κόστους κεφαλαίου και του απασχολούμενου κεφαλαίου της Trenitalia.

(70) Τέλος, η δεύτερη σύμβαση επέβαλε επίσης την υποχρέωση προγραμματισμού και συντονισμού όλων των δραστηριοτήτων που ήταν παρεπόμενες της παροχής του συνόλου των υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που αποτελούσαν αντικείμενο της δεύτερης σύμβασης (ειδικότερα, συντήρηση και επισκευή του τροχαίου υλικού, βέλτιστο επίπεδο συνθηκών ασφαλείας, διοικητικές και εμπορικές δραστηριότητες για την υποστήριξη της διαχείρισης των υπηρεσιών).

([60]) Στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης, η Ιταλία δεν επέβαλλε πλέον υποχρεωτικές τιμολογήσεις στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές άνθρακα και χάλυβα εντός της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Άνθρακα και Χάλυβα (βλ. αιτιολογική σκέψη 55), στις υπηρεσίες διατροπικών μεταφορών στη διαδρομή Λυών-Τορίνου (βλ. αιτιολογική σκέψη 56) και στις υπηρεσίες συνδυασμένων εμπορευματικών μεταφορών που δεν εκτελούνταν πλέον εκ των πραγμάτων από την 1η Ιανουαρίου 2004 (βλ. αιτιολογική σκέψη 55).

([61]) Παρεπόμενα έσοδα είναι τα έσοδα που προέρχονται από εμπορεύματα ή υπηρεσίες εκτός της κύριας επιχειρηματικής δραστηριότητας μιας εταιρείας (στην προκειμένη περίπτωση υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών).

(71) Η δεύτερη σύμβαση προέβλεπε την καταβολή ολόκληρου του ποσού της αντιστάθμισης υπό μορφή συνολικού ετήσιου τέλους καταβλητέου σε δύο δόσεις (80 % του ποσού καταβαλλόταν ετησίως μετά την υποβολή από την Trenitalia των ετήσιων οικονομικών της προβλέψεων έως τις 30 Ιουνίου του έτους που επόταν του έτους αναφοράς και το υπόλοιπο 20 % του ποσού μετά την υποβολή των πιστοποιημένων ετήσιων λογαριασμών από την Trenitalia). Σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 2 της δεύτερης σύμβασης, η Trenitalia όφειλε να διαβιβάζει στο ΜΙΤ τους ετήσιους λογαριασμούς της —πιστοποιημένους από ελεγκτές και καταρτισμένους σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 του διατάγματος του 2003— προς έλεγχο έως τις 30 Σεπτεμβρίου του έτους που επόταν του έτους αναφοράς. Εντός 45 ημερών από την παραλαβή των εν λόγω λογαριασμών, το ΜΙΤ όφειλε να τους επαληθεύσει, καθώς και να επαληθεύσει τον αριθμό των υπηρεσιών που πράγματι παρείχε η Trenitalia.

(72) Η δεύτερη σύμβαση καθόριζε το μέγιστο ποσό της συνολικής ετήσιας αντιστάθμισης που επρόκειτο να χορηγηθεί για την εκτέλεση όλων των ΥΠΔΥ που προβλέπονταν στη δεύτερη σύμβαση για τα έτη 2004-2006 με βάση τις προβλέψεις του προϋπολογισμού του Υπουργείου Οικονομίας και Οικονομικών για το αντίστοιχο έτος. Η συνολική ετήσια χορηγούμενη αντιστάθμιση δεν μπορούσε σε καμία περίπτωση να υπερβαίνει την πραγματική οικονομική επιβάρυνση της Trenitalia για κάθε έτος της τριετίας 2004-2006, όπως προέκυπτε από τους πιστοποιημένους ετήσιους λογαριασμούς. Όταν η καταβληθείσα αντιστάθμιση υπερέβαινε την πραγματική οικονομική επιβάρυνση της Trenitalia, το ΜΙΤ, μετά την υποβολή των ετήσιων λογαριασμών από την Trenitalia στις 30 Σεπτεμβρίου κάθε έτους, αφαιρούσε το αντίστοιχο υπερβάλλον ποσό από την καταβλητέα αντιστάθμιση ([62]).

(73) Το άρθρο 9 της δεύτερης σύμβασης προέβλεπε την επιβολή κύρωσης ύψους 50 000 EUR για τη μη τήρηση οποιασδήποτε από τις ΥΠΔΥ που είχαν επιβληθεί στην Trenitalia στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης, η οποία έπρεπε να αφαιρεθεί από την καταβλητέα αντιστάθμιση ([63]).

(74) Το άρθρο 12 της δεύτερης σύμβασης παρέτεινε την ισχύ της δεύτερης σύμβασης μέχρι νεωτέρας απόφασης από το ΜΙΤ. Η εν λόγω ειδοποίηση έπρεπε να παρέχεται τουλάχιστον 90 ημέρες νωρίτερα και μπορούσε να αφορά την κατάργηση ορισμένων ή όλων των ΥΠΔΥ που αποτελούσαν αντικείμενο της σύμβασης. Σύμφωνα με το άρθρο αυτό, η Trenitalia θα συνέχιζε να παρέχει τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που αποτελούσαν αντικείμενο της δεύτερης σύμβασης και μετά τη λήξη της, μέχρι νεωτέρας από το ΜΙΤ. Η αντιστάθμιση για κάθε επιπλέον μήνα παροχής υπηρεσιών δεν μπορούσε να υπερβαίνει το ένα δωδέκατο της ετήσιας αντιστάθμισης που είχε καθοριστεί για το 2004. Εάν θεσπίζονταν νομικές διατάξεις ασυμβίβαστες με την υποχρέωση συνέχισης της παροχής υπηρεσιών, η Trenitalia είχε το δικαίωμα να αναστείλει την εκτέλεση των υπηρεσιών που παρέχονταν βάσει της ρήτρας συνέχειας, με την επιφύλαξη της οφειλόμενης αντιστάθμισης για τις υπηρεσίες που είχαν παρασχεθεί μέχρι την ημερομηνία αυτή, σύμφωνα με τις διαδικασίες που περιγράφονται στα άρθρα 4 και 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

(75) Η συνολική αντιστάθμιση που έλαβε η Trenitalia στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης ανερχόταν σε 613,7 εκατ. EUR. Η αντιστάθμιση για το έτος 2004 (118,8 εκατ. EUR) καταβλήθηκε το 2007, μετά την υπογραφή της σύμβασης ([64]). Όσον αφορά την αντιστάθμιση για τις υπηρεσίες που παρασχέθηκαν κατά τα επόμενα έτη (δηλαδή τα έτη 2005, 2006, 2007 και 2008), οι πληρωμές πραγματοποιήθηκαν μεταξύ του 2007 και του 2009 σε δύο δόσεις:

— το 80 % του ποσού καταβαλλόταν κατόπιν αιτήματος που υπέβαλλε η Trenitalia στο ΜΙΤ, συνοδευόμενου από την υποβολή της ετήσιας εξέλιξης των οικονομικών παραμέτρων που χρησιμοποιούνταν για την παρακολούθηση της ακρίβειας της εκτιμώμενης αντιστάθμισης·

— το 20 % του ποσού καταβαλλόταν με την υποβολή των πιστοποιημένων λογαριασμών.

([62]) Βλ. άρθρο 4 παράγραφος 2 της δεύτερης σύμβασης.

([63]) Επιβάλλονταν κυρώσεις ad hoc στις εξής περιπτώσεις: μη υποβολή λογιστικών στοιχείων στο ΜΙΤ· μη τήρηση των δεσμεύσεων ποιότητας των υπηρεσιών που προβλέπονταν στο άρθρο 6 παράγραφος 2 της δεύτερης σύμβασης· μη συμμόρφωση με τις υποχρεώσεις παροχής υπηρεσιών όσον αφορά την τήρηση ειδικού καταλόγου εγκαταστάσεων ανοικτών στο κοινό για την υπηρεσία εμπορευματικών μεταφορών από και προς τη Σαρδηνία και τη Σικελία.

([64]) Η καταβολή της αντιστάθμισης για το 2004 προβλεπόταν στο άρθρο 5 παράγραφος 4 της δεύτερης σύμβασης, στο οποίο αναγνωριζόταν ότι για το 2004 η Trenitalia είχε τηρήσει τις ΥΠΔΥ που καθορίζονταν στο άρθρο 2 παράγραφος 1, όπως οριζόταν στο παράρτημα 1, και ότι οι υποχρεώσεις του άρθρου 3 είχαν εκπληρωθεί. «Ως εκ τούτου, η αντιστάθμιση καταβάλλεται στην εταιρεία χωρίς περαιτέρω εκπλήρωση των υποχρεώσεων».

3.2.3. *Τρίτη σύμβαση*

3.2.3.1. Ιστορικό της σύναψης της τρίτης σύμβασης

3.2.3.1.1. Σταδιακή κατάργηση των ΥΠΔΥ που είχαν επιβληθεί με τη δεύτερη σύμβαση

(76) Κατά τη λήξη της δεύτερης σύμβασης (31 Δεκεμβρίου 2006), η Trenitalia συνέχισε να εκτελεί τις ΥΠΔΥ βάσει του άρθρου 12 της δεύτερης σύμβασης.

(77) Ωστόσο, στις 17 Ιανουαρίου 2008 η Trenitalia προειδοποίησε το ΜΙΤ ότι οι προβλεπόμενες δαπάνες για την εκτέλεση των ΥΠΔΥ στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης υπερέβαιναν κατά πολύ το ποσό της αντιστάθμισης που έπρεπε να καταβάλει η Ιταλία για το έτος 2008 ([65]). Λαμβάνοντας υπόψη τους σημαντικούς κινδύνους μη αντιστάθμισης των ζημιών, η Trenitalia επισήμανε στο ΜΙΤ ότι θα έπρεπε να μειώσει τις ΥΠΔΥ που παρείχε στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης, και ειδικότερα να αναστείλει τις υπηρεσίες που παρείχε προς/από τη Σαρδηνία και τη Σικελία, καθώς ήταν οι πλέον ζημιογόνες βάσει της δεύτερης σύμβασης.

(78) Στις 18 Ιανουαρίου 2008 το ΜΙΤ έλαβε γνώση των σημαντικών ζημιών που υπέστη η Trenitalia και συμφώνησε να επανεξετάσει το αντικείμενο των ΥΠΔΥ προκειμένου να μετριαστούν οι κίνδυνοι υποαντιστάθμισης στους οποίους υποβλήθηκε η Trenitalia για το έτος 2008, ιδίως όσον αφορά τις υπηρεσίες μεταφορών προς/από τη Σαρδηνία.

(79) Στις 28 Μαΐου 2008 το ΜΙΤ ζήτησε από την Trenitalia να παράσχει στοιχεία σχετικά με την εκτέλεση των ΥΠΔΥ στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης, και κυρίως οικονομικά στοιχεία (δαπάνες και έσοδα που καταγράφηκαν) και στοιχεία σχετικά με τις μεταφορές (αριθμός τόνων μεταφερόμενων εμπορευμάτων, διανυθέντα συρμοχιλιόμετρα, μέση απόσταση κ.λπ.). Οι ιταλικές αρχές σκόπευαν να επανεξετάσουν την ανάγκη παροχής ΥΠΔΥ, ιδίως εν συνεχεία της εξέλιξης της αγοράς σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μετά την πλήρη ελευθέρωσή της από την 1η Ιανουαρίου 2007 (βλ. αιτιολογική σκέψη 23).

(80) Με επιστολή της 27ης Οκτωβρίου 2008, το ΜΙΤ ενημέρωσε την Trenitalia για την πρόθεσή του να επανεξετάσει το πεδίο εφαρμογής των ΥΠΔΥ που επιβάλλονταν στην Trenitalia όσον αφορά τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές προς τη Σαρδηνία και ότι ήταν αναγκαίο να συναφθεί νέα ΣΠΔΥ με ισχύ από την 1η Ιανουαρίου 2009 προκειμένου να ληφθεί υπόψη η τροποποίηση του πεδίου εφαρμογής των ΥΠΔΥ. Στην εν λόγω επιστολή, το ΜΙΤ ανέφερε ότι είχε αποφασίσει, από κοινού με την περιφέρεια της Σαρδηνίας, να αναδιοργανώσει τη μεταφορά εμπορευμάτων μεταξύ της Σαρδηνίας και της ηπειρωτικής χώρας, εγκαταλείποντας τις σιδηροδρομικές μεταφορές στη Σαρδηνία και χρησιμοποιώντας μόνο οδικές μεταφορές εμπορευμάτων στο νησί αυτό ([66]). Επιπροσθέτως, το ΜΙΤ αναγνώριζε ότι οι υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών προς τη Σαρδηνία που εκτελούσε η Trenitalia υπό τους όρους της δεύτερης σύμβασης συνεπάγονταν σημαντικές δαπάνες.

(81) Στις 19 Δεκεμβρίου 2008 η Trenitalia διαβίβασε τα στοιχεία που είχαν ζητήσει οι ιταλικές αρχές. Με βάση τα στοιχεία αυτά, οι ιταλικές αρχές απέδειξαν ότι οι μεταφερόμενες ποσότητες είχαν μειωθεί σημαντικά μεταξύ 2004 και 2007 (– 84 % μεταφερόμενων τόνων) για τις διεθνείς υπηρεσίες που υπόκειντο στις υποχρεωτικές τιμολογήσεις βάσει της δεύτερης σύμβασης ([67]). Ως εκ τούτου, στη βάση αυτήν, η Ιταλία θεώρησε ότι οι υποχρεωτικές τιμολογήσεις που προβλέπονταν στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης και επιβάλλονταν στις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ του λιμένα της Τεργέστης και της Ουγγαρίας, καθώς και σε εκείνες μέσω του λιμένα Trieste Marittima, δεν ήταν πλέον απαραίτητες, καθώς η ζήτηση για τις εν λόγω υπηρεσίες είχε μειωθεί δραστικά μεταξύ του 2004 και του 2007.

([65]) Η Trenitalia, στην επιστολή που απηύθυνε στο ΜΙΤ στις 17 Ιανουαρίου 2008, επισήμανε ότι η εταιρεία είχε προβλέψει συνολικό κόστος 149 εκατ. EUR για το έτος 2008, ενώ οι ιταλικές αρχές είχαν προβλέψει να καταβάλουν για το 2008 αντιστάθμιση ύψους 92 εκατ. EUR. Η Trenitalia αναφέρθηκε επίσης στους πιστοποιημένους λογαριασμούς για το 2006 που είχε διαβιβάσει στο ΜΙΤ, από τους οποίους προέκυπτε ότι η Trenitalia πραγματοποίησε δαπάνες ύψους 179 εκατ. EUR για την εκτέλεση των ΥΠΔΥ στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης για το έτος 2006.

([66]) Βάσει της δεύτερης σύμβασης, για τη μεταφορά εμπορευμάτων προς/από τη Σαρδηνία, η Trenitalia θα εκτελούσε σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές στην ηπειρωτική χώρα προς διάφορους λιμένες της ηπειρωτικής χώρας· στη συνέχεια, οι φορτάμαξες θα επιβιβάζονταν στα πλοία και θα αποβιβάζονταν στη Σαρδηνία για να συνεχίσουν τη διαδρομή τους σιδηροδρομικώς μέσω των διαφόρων σιδηροδρομικών σταθμών της Σαρδηνίας (και αντιστρόφως). Ωστόσο, οι ιταλικές αρχές είχαν αποφασίσει ότι η Trenitalia δεν χρειαζόταν πλέον να επιβιβάζει αμαξοστοιχίες στα πλοία, δεδομένου ότι τα εμπορεύματα θα αποβιβάζονταν απευθείας στους λιμένες της ηπειρωτικής χώρας και θα μεταφέρονταν διά θαλάσσης στη Σαρδηνία, όπου οι οδικοί μεταφορείς θα τα παραλάμβαναν και θα τα διένειμαν σε ολόκληρο το νησί.

([67]) Δηλαδή διεθνείς σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ του λιμένα της Τεργέστης και της Ουγγαρίας και διεθνείς σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μέσω του λιμένα Trieste Marittima.

(82) Επιπλέον, όσον αφορά τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές σε αποστάσεις άνω των 1 000 χλμ., οι ιταλικές αρχές επισήμαναν ότι οι υπηρεσίες αυτές συγκεντρώνονταν εν γένει σε τμήματα των βόρειων περιοχών της Ιταλίας, δεδομένου ότι τα τμήματα αυτά απέφεραν πολύ υψηλότερα κέρδη για την Trenitalia. Η τελευταία είχε προγραμματίσει στο επιχειρηματικό της σχέδιο για την περίοδο 2007-2011 να αναδιοργανώσει τις οικείες υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών προς τα τμήματα που ήταν τα πλέον επικερδή, ιδίως μετά το άνοιγμα των υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στον ανταγωνισμό σε εθνικό επίπεδο από την 1η Ιανουαρίου 2007. Κατά συνέπεια, η εν λόγω αναδιοργάνωση των δραστηριοτήτων σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών της Trenitalia οδήγησε σε σημαντική μείωση των υπηρεσιών που παρέχονταν στη Νότια Ιταλία και στα μεγάλα νησιά (Σικελία/Σαρδηνία), ιδίως από το 2007. Ως εκ τούτου, οι ιταλικές αρχές έκριναν ότι οι υποχρεωτικές τιμολογήσεις για αποστάσεις άνω των 1 000 χλμ. δεν ήταν πλέον σκόπιμες για την προώθηση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών προς τη Νότια Ιταλία.

(83) Επομένως, το ΜΙΤ αποφάσισε να μην επιβάλλει πλέον στην Trenitalia, από την 1η Ιανουαρίου 2009, την υποχρέωση τήρησης των υποχρεωτικών τιμολογήσεων που προέβλεπε η δεύτερη σύμβαση.

(84) Επιπλέον, μετά την αναδιοργάνωση της μεταφοράς εμπορευμάτων μεταξύ της Σαρδηνίας και της ηπειρωτικής χώρας, οι ΥΠΔΥ που παρέχονταν στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ της Σαρδηνίας και της ηπειρωτικής χώρας δεν ίσχυαν πλέον από την 1η Ιανουαρίου 2009.

(85) Ως εκ τούτου, από την 1η Ιανουαρίου 2009 η Trenitalia εξακολουθούσε να υπόκειται μόνο στις ΥΠΔΥ που παρέχονταν στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης σχετικά με την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών από και προς τη Σικελία, δυνάμει της ρήτρας συνέχειας που περιλάμβανε το άρθρο 12 της δεύτερης σύμβασης (δηλαδή υποχρέωση εκτέλεσης ελιγμών και διελεύσεων).

3.2.3.1.2. Σχέδιο τρίτης σύμβασης της 4ης Μαρτίου 2009

(86) Τον Νοέμβριο του 2008 το ΜΙΤ και η Trenitalia ξεκίνησαν διαπραγματεύσεις για τη σύναψη νέας ΣΠΔΥ.

(87) Με επιστολή της 26ης Φεβρουαρίου 2009, το ΜΙΤ ζήτησε από την Trenitalia να διατηρήσει τις δημόσιες υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ Νότιας και Βόρειας Ιταλίας έως ότου το ΜΙΤ και η Trenitalia καθορίσουν το αντικείμενο της τρίτης σύμβασης. Κατά την Ιταλία, η συνέχιση παροχής των υπηρεσιών αυτών ήταν απαραίτητη για τη διασφάλιση της συνεχούς ροής των εμπορευμάτων μεταξύ της Νότιας και της Βόρειας Ιταλίας και, κατ' επέκταση, για τη διατήρηση της οικονομικής ισορροπίας μεταξύ των περιφερειών της Ιταλίας.

(88) Σύμφωνα με την Ιταλία, στις 4 Μαρτίου 2009, όταν η Trenitalia και το ΜΙΤ αντάλλαξαν σχέδιο της τρίτης σύμβασης, τα μέρη είχαν καταλήξει σε συμφωνία ως προς τους περισσότερους όρους και προϋποθέσεις της σύμβασης αυτής. Το εν λόγω σχέδιο προέβλεπε ότι η Trenitalia έπρεπε να παρέχει υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών από και προς τις περιφέρειες του Αμπρούτσο, των Βασιλικάτων, της Καλαβρίας, της Καμπανίας, του Μολίζε, της Απουλίας και της Σικελίας (άρθρο 4 του σχεδίου σύμβασης και παράρτημα 1 του εν λόγω σχεδίου σύμβασης) και επέβαλλε στην Trenitalia την υποχρέωση να εξασφαλίζει ορισμένο αριθμό υπηρεσιών ετησίως (12,8 εκατομμύρια συρμοχιλιόμετρα) ([68]). Οι υπηρεσίες αυτές έπρεπε να παρέχονται κατά παραγγελία οποιουδήποτε πελάτη εγκατεστημένου στην Ιταλία (εκτός εάν τα έσοδα ανά συρμοχιλιόμετρο ήταν χαμηλότερα από 5,1 EUR και/ή η διαφορά μεταξύ δαπανών και εσόδων ανά συρμοχιλιόμετρο υπερέβαινε τα 16 EUR ανά συρμοχιλιόμετρο) και με την τήρηση ορισμένων επιπέδων ποιότητας που καθορίζονταν στο παράρτημα 2 του σχεδίου σύμβασης. Το σχέδιο σύμβασης προέβλεπε περίοδο ισχύος από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2013.

(89) Η αντιστάθμιση κάλυπτε τη διαφορά μεταξύ των εσόδων από τις μεταφορές και των παρεπόμενων εξόδων που σχετίζονταν με την παροχή των ΥΠΔΥ στο πλαίσιο του σχεδίου σύμβασης ([69]). Η Trenitalia δικαιούνταν συνολικό ετήσιο τέλος (άρθρο 6 παράγραφος 6 του σχεδίου σύμβασης) καταβλητέο σε δύο δόσεις (90 % του ποσού θα καταβαλλόταν μετά την υποβολή των σχετικών αποδείξεων στο ΜΙΤ και το υπόλοιπο 10 % του ποσού μετά την υποβολή της ετήσιας έκθεσης σχετικά με τις ποσοτικές και ποιοτικές υπηρεσίες μεταφορών που παρείχε η Trenitalia). Η αντιστάθμιση υπολογιζόταν με βάση το βιομηχανικό σχέδιο του ομίλου FS για την περίοδο 2007-2011 (άρθρο 6 παράγραφος 3 του σχεδίου σύμβασης). Η Trenitalia έπρεπε να υποβάλλει τόσο στο ΜΙΤ όσο και στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών σε ετήσια βάση τους πιστοποιημένους λογαριασμούς με επιβεβαίωση του ποσού των εσόδων, των δαπανών και των χρεώσεων με τα οποία είχε επιβαρυνθεί η εταιρεία για την εκτέλεση των υποχρεώσεων παροχής υπηρεσιών που αναφέρονταν στο σχέδιο σύμβασης (άρθρο 6 παράγραφος 7 του σχεδίου σύμβασης).

([68]) Το σχέδιο σύμβασης (άρθρο 5) προέβλεπε επίσης την επιβολή στην Trenitalia υποχρέωσης να προγραμματίζει και να συντονίζει όλες τις δραστηριότητες που ήταν αναγκαίες για την εκτέλεση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (συντήρηση του τροχαίου υλικού, συνθήκες ασφάλειας, διοικητικές και εμπορικές δραστηριότητες υποστήριξης). Απαιτούσε επίσης από την Trenitalia να εγγυάται την ακριβή καταγραφή δεδομένων και πληροφοριών σχετικά με τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προβλέπονταν στο σχέδιο σύμβασης (άρθρο 6 του σχεδίου σύμβασης).

([69]) Η αντιστάθμιση για το έτος 2009 καθορίστηκε σε 93 εκατ. EUR και για τα έτη 2010 και 2011 σε 107 εκατ. EUR (χωρίς ΦΠΑ).

(90) Το σχέδιο σύμβασης προέβλεπε κυρώσεις σε περίπτωση μη τήρησης από την Trenitalia των προδιαγραφών ποιότητας που απαιτούσε το σχέδιο σύμβασης. Επιπλέον, προβλεπόταν ότι, σε περίπτωση διακοπών και αλλαγών στις υπηρεσίες λόγω εξαιρετικών περιστατικών ή περιστατικών μη δυνάμενων να καταλογιστούν στην Trenitalia, η αντιστάθμιση που θα χορηγούνταν στην Trenitalia θα μειωνόταν ανάλογα με τον συνολικό αριθμό των συρμοχιλιομέτρων που δεν παρασχέθηκαν.

(91) Οι όροι και οι προϋποθέσεις του σχεδίου της τρίτης σύμβασης συζητήθηκαν περαιτέρω και αποτέλεσαν αντικείμενο διαπραγμάτευσης κατά τους επόμενους μήνες. Σύμφωνα με την Ιταλία, τα εκκρεμή ζητήματα υπό διαπραγμάτευση αφορούσαν τον ακριβή αριθμό συρμοχιλιομέτρων που έπρεπε να παρέχει η Trenitalia ετησίως ([70]). Στο μεταξύ, η Trenitalia εκτελούσε τις ΥΠΔΥ που είχαν αποτελέσει αντικείμενο διαπραγμάτευσης με το ΜΙΤ, όπως οριζόταν στο σχέδιο σύμβασης της 4ης Μαρτίου 2009, και παρείχε συνολικά 14 εκατομμύρια συρμοχιλιόμετρα για το έτος 2009.

3.2.3.1.3. Σχέδιο τρίτης σύμβασης της 29ης Οκτωβρίου 2010

(92) Στις 29 Οκτωβρίου 2010 η Trenitalia και το ΜΙΤ οριστικοποίησαν το σχέδιο τρίτης σύμβασης, το οποίο κατ' ουσίαν επαναλάμβανε τις διατάξεις του σχεδίου σύμβασης της 4ης Μαρτίου 2009 και παράλληλα επέφερε ορισμένες αναθεωρήσεις. Οι αναθεωρήσεις αυτές αφορούσαν τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης ([71]), τον αριθμό συρμοχιλιομέτρων που έπρεπε να παρέχει η Trenitalia ([72]), τις παραμέτρους για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης ([73]) και το σύστημα κυρώσεων ([74]).

(93) Το περιεχόμενο του σχεδίου τρίτης σύμβασης της 29ης Οκτωβρίου 2010 παρέμεινε αμετάβλητο μέχρι την υπογραφή της τρίτης σύμβασης από το ΜΙΤ στις 3 Δεκεμβρίου 2012. Το περιεχόμενο αυτό περιγράφεται στην ενότητα 3.2.3.2.

(94) Στις 29 Οκτωβρίου 2010 ο γενικός διευθυντής του ΜΙΤ απέστειλε το οριστικοποιημένο σχέδιο τρίτης σύμβασης στο ιδιαίτερο γραφείο του υπουργού Υποδομών και Μεταφορών, μαζί με συνοδευτικό σημείωμα στο οποίο επισήμαινε ότι η Trenitalia είχε παράσχει τις υπηρεσίες από την 1η Ιανουαρίου 2009 σύμφωνα με τους όρους που καθορίζονταν στο οριστικοποιημένο σχέδιο τρίτης σύμβασης.

(95) Μετά τη συμφωνία επί του σχεδίου τρίτης σύμβασης της 29ης Οκτωβρίου 2010, οι ιταλικές αρχές εξέδωσαν το νομοθετικό διάταγμα αριθ. 225 της 29ης Δεκεμβρίου 2010 (που κυρώθηκε με τον νόμο αριθ. 11 της 26ης Φεβρουαρίου 2011), το οποίο εξουσιοδοτούσε το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών να χορηγήσει στην Trenitalia την αντιστάθμιση που είχε καθοριστεί από τον ετήσιο δημοσιονομικό νόμο για την παροχή ΥΠΔΥ για το 2009, υπολογιζόμενη σύμφωνα με τις παραμέτρους που ορίζονταν στο σχέδιο τρίτης σύμβασης.

3.2.3.2. Περιεχόμενο της τρίτης σύμβασης

(96) Η τρίτη σύμβαση (η οποία συνάφθηκε στις 3 Δεκεμβρίου 2012 βάσει του σχεδίου που είχε συμφωνηθεί μεταξύ του ΜΙΤ και της Trenitalia στις 29 Οκτωβρίου 2010) αφορούσε τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών προς/από τη Νότια Ιταλία, όπως αναφέρεται στην πρώτη περίπτωση της αιτιολογικής σκέψης 97. Η τρίτη σύμβαση επέβαλλε στην Trenitalia την υποχρέωση να εξασφαλίζει ορισμένο αριθμό υπηρεσιών ετησίως, χρηματοδοτούμενων από το κράτος εντός των ορίων των διαθέσιμων δημόσιων πόρων ([75]). Οι υπηρεσίες αυτές έπρεπε να παρέχονται κατά παραγγελία οποιουδήποτε πελάτη και με την τήρηση ορισμένων επιπέδων ποιότητας και αποδοτικότητας που καθορίζονταν στα παραρτήματα 1 και 3 της τρίτης σύμβασης ([76]). Σε αντίθεση με την πρώτη και τη δεύτερη σύμβαση, η τρίτη σύμβαση δεν κάλυπτε τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών από και προς τη Σαρδηνία και δεν περιλάμβανε υποχρεωτικές τιμολογήσεις, συνεπώς η Trenitalia ήταν ελεύθερη να εφαρμόζει τις τιμές της αγοράς ([77]).

([70]) Η Ιταλία διαβίβασε επιστολή της 22ας Απριλίου 2009 που απέστειλε η Trenitalia στο ΜΙΤ, στην οποία η εταιρεία λάμβανε γνώση του προχωρημένου σταδίου των διαπραγματεύσεων για το σχέδιο σύμβασης και του ότι τα μέρη όφειλαν να καθορίσουν τον οριστικό αριθμό συρμοχιλιομέτρων (εύρους μεταξύ 9,4 και 13 εκατομμυρίων συρμοχιλιομέτρων) που έπρεπε να παρασχεθούν σύμφωνα με τα διαθέσιμα κονδύλια του προϋπολογισμού για την περίοδο 2009-2011.

([71]) Το σχέδιο της 29ης Οκτωβρίου 2010 προέβλεπε διάρκεια ισχύος από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2014 (δηλαδή μεγαλύτερη διάρκεια σε σύγκριση με το σχέδιο της 4ης Μαρτίου 2009, το οποίο κάλυπτε την περίοδο μόνο έως τις 31 Δεκεμβρίου 2013).

([72]) Το σχέδιο της 29ης Οκτωβρίου 2010 προέβλεπε την εκτέλεση 11,9 εκατομμυρίων συρμοχιλιομέτρων αντί 12,8 εκατομμυρίων συρμοχιλιομέτρων.

([73]) Το σχέδιο της 29ης Οκτωβρίου 2010 προέβλεπε ότι οι παράμετροι για τον καθορισμό της σύμβασης προσδιορίζονταν στο οικονομικό και χρηματοδοτικό σχέδιο της Trenitalia.

([74]) Το σύστημα κυρώσεων περιγράφεται λεπτομερέστερα στο σχέδιο της 29ης Οκτωβρίου 2010 σε σύγκριση με το σχέδιο της 4ης Μαρτίου 2009.

([75]) Σύμφωνα με το άρθρο 4.4 της τρίτης σύμβασης, η Trenitalia όφειλε να διασφαλίζει τις εμπορευματικές μεταφορές εντός των ορίων των ετήσιων κονδυλίων που καθορίζονταν από τον κρατικό προϋπολογισμό και απαριθμούνταν στο εκ των προτέρων οικονομικό και χρηματοδοτικό σχέδιο που περιλαμβανόταν στο παράρτημα 2 της τρίτης σύμβασης.

([76]) Το επίπεδο ποιότητας περιλάμβανε ουσιαστικά την υποχρέωση ακριβούς εκτέλεσης δρομολογίων.

([77]) Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 5 της τρίτης σύμβασης, η Trenitalia όφειλε να χρεώνει στους πελάτες της «υποχρεωτικές τιμολογήσεις αυστηρά ανάλογες προς τους όρους της αγοράς, οι οποίες μπορούν να διαρθρωθούν σε σχέση με τις συμβατικώς προβλεπόμενες ποσότητες και θα πρέπει, σε κάθε περίπτωση, να εφαρμόζονται κατά τρόπο που δεν εισάγει διακρίσεις».

(97) Σύμφωνα με το άρθρο 4 της τρίτης σύμβασης, η Trenitalia ανέλαβε:

— να παρέχει 11,9 εκατομμύρια συρμοχιλιόμετρα ([78]) υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, με συμβατική πλήρη σιδηροδρομική αποστολή ([79]) ή με τρόπους συνδυασμένων μεταφορών ([80]), προς/από τη Νότια Ιταλία ([81]), συμπεριλαμβανομένης της Σικελίας, σύμφωνα με τις γεωγραφικές περιοχές της Αδριατικής και της Τυρρηνικής θάλασσας, σε κάθε φορέα που τις ζητούσε, με ελάχιστο επίπεδο αποδοτικότητας, εντός των ορίων των κονδυλίων που διατίθεντο στον δημόσιο προϋπολογισμό που αναφερόταν στο επιχειρηματικό σχέδιο·

— να προγραμματίζει και να συντονίζει όλες τις δραστηριότητες που ήταν αναγκαίες για την παροχή των ΥΠΔΥ που επέβαλλε η τρίτη σύμβαση (συντήρηση του τροχαίου υλικού, συνθήκες ασφάλειας, διοικητικές και εμπορικές δραστηριότητες υποστήριξης)·

— να διασφαλίζει την ακριβή καταγραφή δεδομένων και πληροφοριών σχετικά με τις ΥΠΔΥ που παρέχονταν στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης (τα κριτήρια για την κατάρτιση των αναλυτικών ρυθμιστικών λογαριασμών ρυθμίζονται λεπτομερώς στο παράρτημα 2 της τρίτης σύμβασης).

(98) Η τρίτη σύμβαση προέβλεπε ελάχιστο επίπεδο αποδοτικότητας, κάτω από το οποίο η Trenitalia μπορούσε να αρνηθεί την παροχή της ζητούμενης υπηρεσίας. Το παράρτημα 1 της τρίτης σύμβασης όριζε ότι η Trenitalia είχε την υποχρέωση να παρέχει την υπηρεσία σε όλες τις περιπτώσεις, εκτός εάν υπήρχε διαφορά μεταξύ δαπανών και εσόδων ανά συρμοχιλιόμετρο μεγαλύτερη των 19 EUR ανά συρμοχιλιόμετρο και η διαφορά αυτή υπερέβαινε το 73 % των συνολικών δαπανών.

(99) Η αντιστάθμιση κάλυπτε τη διαφορά μεταξύ των εσόδων από την κυκλοφορία και των παρεπόμενων εξόδων που σχετίζονταν με την παροχή των ΥΠΔΥ στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης. Η Trenitalia δικαιούνταν συνολικό ετήσιο τέλος. Η αντιστάθμιση υπολογιζόταν με βάση το εκ των προτέρων οικονομικό και χρηματοδοτικό σχέδιο της Trenitalia που επισυναπτόταν στην τρίτη σύμβαση (παράρτημα 2) ([82]). Σύμφωνα με τις διατάξεις του παραρτήματος 2 της τρίτης σύμβασης, η υποαντιστάθμιση για τα πρώτα έτη που κάλυπτε η τρίτη σύμβαση θα έπρεπε να είχε συμψηφιστεί τα επόμενα έτη, ώστε να επιτευχθεί κατάσταση ισορροπίας καθ' όλη την περίοδο 2009-2014. Η Trenitalia έπρεπε να υποβάλλει σε ετήσια βάση τόσο στο ΜΙΤ όσο και στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών τους πιστοποιημένους λογαριασμούς, με επιβεβαίωση του ποσού των εσόδων, των δαπανών και των χρεώσεων με τα οποία είχε επιβαρυνθεί η εταιρεία για την παροχή των ΥΠΔΥ που αναφέρονταν στην τρίτη σύμβαση ([83]).

([78]) Σύμφωνα με το άρθρο 10 της τρίτης σύμβασης, ήταν δυνατή η αναθεώρηση της προσφοράς που είχε υποβληθεί στον πελάτη σε απάντηση στο αίτημά του που αναφέρεται στο παράρτημα 1 της τρίτης σύμβασης, σε περίπτωση μεταβολής των οικονομικών παραγόντων και των παραγόντων όγκου που προβλέπονταν στο επιχειρηματικό σχέδιο της Trenitalia (το οποίο αποτελούσε τη βάση των οικονομικών παραμέτρων και των παραμέτρων παροχής υπηρεσιών που αναφέρονταν στη σύμβαση).

([79]) Το παράρτημα 1 της τρίτης σύμβασης διευκρινίζει ότι ως «συμβατική πλήρης σιδηροδρομική αποστολή» νοούνται οι σιδηροδρομικές μεταφορές που εκτελούνται κατόπιν αποκλειστικού αιτήματος πελάτη ή ομάδων πελατών με βάση προκαθορισμένες τεχνικές παραμέτρους χρόνου, συχνότητας, μεταφορικής ικανότητας και μέγιστου μήκους, οι οποίες έχουν συμφωνηθεί μεταξύ του μεταφορέα και του πελάτη και υπόκεινται σε συμφωνία με τον πελάτη.

([80]) Το παράρτημα 1 της τρίτης σύμβασης διευκρινίζει ότι ως «συνδυασμένες μεταφορές» νοούνται οι μεταφορές εμπορευμάτων κατά τις οποίες το φορτηγό, το ρυμουλκούμενο ή το ημιρυμουλκούμενο, με ή χωρίς ρυμουλκό όχημα, κινητό αμάξωμα ή εμπορευματοκιβώτιο, εκτελεί το αρχικό ή το τελικό τμήμα της διαδρομής οδικώς και το άλλο τμήμα σιδηροδρομικώς, χωρίς ενδιάμεση επαναφόρτωση.

([81]) Το παράρτημα 1 της τρίτης σύμβασης, με τίτλο «Προγραμματισμένη προσφορά», απαριθμούσε τις ακόλουθες 42 συνδέσεις μονής κατεύθυνσης περιφέρειας (προέλευσης) / περιφέρειας (προορισμού): 1) Αμπρούτσο/Αμπρούτσο, 2) Αμπρούτσο/Καμπανίας, 3) Αμπρούτσο / Βόρειας Ιταλίας, 4) Αμπρούτσο/Απουλίας, 5) Βασιλικάτων/Καλαβρίας, 6) Βασιλικάτων / Βόρειας Ιταλίας, 7) Βασιλικάτων/Απουλίας, 8) Βασιλικάτων/Σικελίας, 9) Καλαβρίας/Βασιλικάτων, 10) Καλαβρίας/Καλαβρίας, 11) Καλαβρίας/Καμπανίας, 12) Καλαβρίας / Βόρειας Ιταλίας, 13) Καλαβρίας/Απουλίας, 14) Καλαβρίας/Σικελίας, 15) Καμπανίας/Βασιλικάτων, 16) Καμπανίας/Καλαβρίας, 17) Καμπανίας/Καμπανίας, 18) Καμπανίας / Βόρειας Ιταλίας, 19) Καμπανίας/Απουλίας, 20) Καμπανίας/Σικελίας, 21) Μολίζε/Απουλίας, 22) Βόρειας Ιταλίας / Αμπρούτσο, 23) Βόρειας Ιταλίας / Βασιλικάτων, 24) Βόρειας Ιταλίας / Καλαβρίας, 25) Βόρειας Ιταλίας / Καμπανίας, 26) Βόρειας Ιταλίας / Απουλίας, 27) Βόρειας Ιταλίας / Σικελίας, 28) Βόρειας Ιταλίας / Βόρειας Ιταλίας, 29) Απουλίας/Αμπρούτσο, 30) Απουλίας/Βασιλικάτων, 31) Απουλίας/Καλαβρίας, 32) Απουλίας/Καμπανίας, 33) Απουλίας/Μολίζε, 34) Απουλίας / Βόρειας Ιταλίας, 35) Απουλίας/Απουλίας, 36) Απουλίας/Σικελίας, 37) Σικελίας/Βασιλικάτων, 38) Σικελίας/Καλαβρίας, 39) Σικελίας/Καμπανίας, 40) Σικελίας / Βόρειας Ιταλίας, 41) Σικελίας/Απουλίας, 42) Σικελίας/Σικελίας. Όσον αφορά τις συνδέσεις Βόρειας Ιταλίας / Βόρειας Ιταλίας, το παράρτημα 2 όριζε ότι: «Οι γραμμές Βορρά-Βορρά είναι οι "εισροές" (Αδριατική και Τυρρηνική θάλασσα αντίστοιχα) στην κυκλοφορία καθολικής εμβέλειας, ή το ποσοστό των αμαξοστοιχιών που απαιτούνται για την εκτέλεση της υπηρεσίας που αποτελεί αντικείμενο της σύμβασης, σύμφωνα με την οργάνωση του δικτύου παραγωγής φορτίου».

([82]) Επιπλέον της καταγραφής δεδομένων και πληροφοριών, το παράρτημα 2 περιλάμβανε το επιχειρηματικό σχέδιο, τις ρυθμιστικές αναλυτικές λογιστικές διαδικασίες και τα κριτήρια που θα χρησιμοποιούνταν για τα έτη 2009-2010 και 2011-2014.

([83]) Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο ε) της τρίτης σύμβασης.

(100) Σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο ε) της τρίτης σύμβασης, η Trenitalia όφειλε να διαβιβάζει προς εξέταση στο ΜΙΤ τους ετήσιους λογαριασμούς της —πιστοποιημένους από ελεγκτές και καταρτισμένους σύμφωνα με το άρθρο 5 παράγραφος 3 του διατάγματος του 2003— εντός 90 ημερών από την έγκριση των οικονομικών καταστάσεων της Trenitalia.

(101) Στη σύμβαση περιλαμβανόταν λεπτομερές σύστημα υποχρεώσεων, ελέγχων και κυρώσεων ([84]). Επιπλέον, προβλεπόταν ότι, σε περίπτωση διακοπών και αλλαγών στις υπηρεσίες λόγω εξαιρετικών περιστατικών ή περιστατικών μη δυνάμενων να καταλογιστούν στην Trenitalia, η αντιστάθμιση που θα χορηγούνταν στην Trenitalia θα μειωνόταν ανάλογα με τον συνολικό αριθμό των συρμοχιλιομέτρων που δεν παρασχέθηκαν ([85]).

(102) Η συνολική αντιστάθμιση που έλαβε η Trenitalia στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης ανερχόταν σε 612,1 εκατ. EUR. Η αντιστάθμιση για τα έτη 2009 και 2010 καταβλήθηκε στην Trenitalia στις 21 Δεκεμβρίου 2010· ενώ η αντιστάθμιση για τα επόμενα έτη (από το 2011 έως το 2014) καταβαλλόταν στην Trenitalia ετησίως σε δύο δόσεις: i) το 90 % καταβαλλόταν εκ των υστέρων κάθε μήνα κατ' αναλογία· ii) το 10 % τιμολογούνταν από τον Απρίλιο του έτους που επόταν του έτους αναφοράς, μετά την αφαίρεση των κυρώσεων ([86]).

4. **ΛΟΓΟΙ ΠΟΥ ΟΔΗΓΗΣΑΝ ΣΤΗΝ ΚΙΝΗΣΗ ΤΗΣ ΔΙΑΔΙΚΑΣΙΑΣ**

4.1.1. *Ύπαρξη ενίσχυσης*

(103) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή έκρινε ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας για την εκτέλεση ΥΠΔΥ σε σχέση με σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές συνιστά κρατική ενίσχυση υπέρ της Trenitalia κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

(104) Η Επιτροπή διατύπωσε την προκαταρκτική άποψη ότι η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στην Trenitalia στο πλαίσιο των τριών ΣΠΔΥ χρηματοδοτήθηκε άμεσα από τον κρατικό προϋπολογισμό και μπορούσε να καταλογιστεί άμεσα στο ιταλικό κράτος, δεδομένου ότι οι συμβάσεις υπογράφηκαν από το ΜΙΤ ([87]).

(105) Όσον αφορά την ύπαρξη πλεονεκτήματος υπέρ της οικείας επιχείρησης, η Επιτροπή είχε αμφιβολίες για το αν πληρούνταν οι τέσσερις προϋποθέσεις που καθορίζονται στην απόφαση Altmark.

(106) Όσον αφορά την πρώτη προϋπόθεση Altmark σχετικά με την ανάθεση ΥΠΔΥ, η Επιτροπή είχε αμφιβολίες σχετικά με την ύπαρξη ανεπάρκειας της αγοράς όσον αφορά τις τρεις ΣΠΔΥ λόγω της παρουσίας ιδιωτικών επιχειρήσεων στη Νότια Ιταλία και των τύπων υπηρεσιών που εκτελούσε η Trenitalia.

(107) Η Επιτροπή είχε επίσης αμφιβολίες ως προς τη συμμόρφωση με τη δεύτερη προϋπόθεση Altmark, όσον αφορά τον εκ των προτέρων προσδιορισμό των παραμέτρων βάσει των οποίων υπολογίστηκε η αντιστάθμιση, δεδομένου ότι η Trenitalia άρχισε να εκτελεί τις υπηρεσίες που υπόκειντο σε ΥΠΔΥ πριν από τη σύναψη των ΣΠΔΥ.

(108) Όσον αφορά την τρίτη προϋπόθεση Altmark, σύμφωνα με την οποία η αντιστάθμιση δεν πρέπει να υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη των δαπανών που πραγματοποιούνται για την εκπλήρωση ΥΠΔΥ, η Επιτροπή δεν διέθετε επαρκή στοιχεία για να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι δεν υπήρχε υπεραντιστάθμιση.

([84]) Άρθρα 8, 11 και 12 της τρίτης σύμβασης.
([85]) Άρθρο 8 παράγραφος 3 της τρίτης σύμβασης.
([86]) Βλ. άρθρο 9 παράγραφος 3 της τρίτης σύμβασης: «Ποσοστό 90 % του ετήσιου τέλους μπορεί να τιμολογείται εκ των υστέρων κάθε μήνα κατ' αναλογία. Το υπόλοιπο ποσό μπορεί να τιμολογηθεί από τον Απρίλιο του επόμενου έτους, μετά την αφαίρεση των κυρώσεων που αναφέρονται στο άρθρο 13».
([87]) Σύμφωνα με το άρθρο 38 παράγραφος 2 του νόμου αριθ. 166/2002 της 1ης Αυγούστου 2002, όπως τροποποιήθηκε με τον νόμο αριθ. 222/2007 της 29ης Νοεμβρίου 2007, η ανάθεση των ΣΠΔΥ εθνικού ενδιαφέροντος εμπίπτει στα καθήκοντα του ΜΙΤ.

(109) Τέλος, όσον αφορά την τέταρτη προϋπόθεση ([88]) Altmark, η Επιτροπή έκρινε ότι η προϋπόθεση αυτή δεν τηρήθηκε, διότι η επιλογή της Trenitalia για την παροχή των υπηρεσιών δεν πραγματοποιήθηκε στο πλαίσιο διαδικασίας δημόσιου διαγωνισμού για καμία από τις τρεις ΣΠΔΥ και το επίπεδο της αντιστάθμισης δεν καθορίστηκε βάσει ανάλυσης των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια επιχείρηση με χρηστή διαχείριση. Όσον αφορά ειδικότερα την τρίτη σύμβαση, σε σχέση με τη μελέτη που υπέβαλε η Ιταλία ([89]), η Επιτροπή επισήμανε ότι η μελέτη όριζε σαφώς ότι η Trenitalia λειτουργούσε σε διαφορετικό επιχειρησιακό και τεχνικό πλαίσιο, ιδίως στη Νότια Ιταλία, σε σύγκριση με άλλες ευρωπαϊκές επιχειρήσεις σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η Trenitalia δεν μπορούσε να θεωρηθεί αποδοτική σε σχέση με τους κυριότερους Ευρωπαίους ανταγωνιστές της.

(110) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή διατύπωσε την προκαταρκτική άποψη ότι οι τρεις ΣΠΔΥ παρείχαν στην Trenitalia πλεονέκτημα το οποίο η εταιρεία δεν θα μπορούσε να είχε αποκομίσει υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς. Επιπλέον, το εν λόγω πλεονέκτημα ήταν επιλεκτικό, δεδομένου ότι τα μέτρα ωφέλησαν μόνο την Trenitalia.

(111) Η Επιτροπή διατύπωσε επίσης την προκαταρκτική άποψη ότι τα μέτρα μπορούσαν να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό στην ιταλική αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, όπου η Trenitalia ανταγωνιζόταν σε εθνικό και ενωσιακό επίπεδο με άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, και να επηρεάσουν τις ενδοενωσιακές συναλλαγές, δεδομένου ότι οι κύριοι φορείς παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στην ιταλική αγορά δραστηριοποιούνταν επίσης σε διεθνές επίπεδο.

4.1.2. *Νομιμότητα των μέτρων*

(112) Η Επιτροπή έκρινε ότι οι ιταλικές αρχές δεν μπορούσαν να βασιστούν στην εξαίρεση από την υποχρέωση της εκ των προτέρων ενημέρωσης που προβλέπεται στο άρθρο 17 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, δεδομένου ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας ήταν απόρροια των τριών ΣΠΔΥ και όχι της μονομερούς επιβολής ΥΠΔΥ. Δεδομένου ότι οι ΣΠΔΥ δεν είχαν κοινοποιηθεί στην Επιτροπή πριν από την εφαρμογή τους, η αντιστάθμιση μπορούσε να χαρακτηριστεί ως παράνομη ενίσχυση.

4.1.3. *Συμβατότητα*

(113) Στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας, η Επιτροπή είχε αμφιβολίες σχετικά με τη συμβατότητα της αντιστάθμισης που καταβλήθηκε στο πλαίσιο των τριών ΣΠΔΥ με την εσωτερική αγορά βάσει τόσο του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 όσο και του άρθρου 93 της ΣΛΕΕ.

(114) Η Επιτροπή αμφισβήτησε την τήρηση των απαιτήσεων του άρθρου 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, διότι η Trenitalia είχε αρχίσει να παρέχει τις υπηρεσίες που αποτελούσαν αντικείμενο των τριών ΣΠΔΥ πριν από την επισημοποίηση οποιασδήποτε συμφωνίας με το ΜΙΤ.

(115) Η Επιτροπή δεν διέθετε επαρκή στοιχεία για να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι οι παρεχόμενες υπηρεσίες μπορούσαν να χαρακτηριστούν γνήσιες και ορθώς προσδιοριζόμενες υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος (στο εξής: **ΥΓΟΣ**). Η Επιτροπή έκρινε ότι η Ιταλία υπερέβη τα όρια της διακριτικής ευχέρειας για τον καθορισμό ΥΠΔΥ. Ειδικότερα, οι ιταλικές αρχές δεν είχαν αποδείξει ότι υπήρχε ανεπάρκεια της αγοράς σε όλες τις διαδρομές που προσδιορίζονταν στην τρίτη σύμβαση στις οποίες η Trenitalia έπρεπε να παρέχει τις ΥΠΔΥ. Η Επιτροπή παρατήρησε ότι οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές ελευθερώθηκαν στην Ιταλία από το 2003 και ότι περισσότερες από είκοσι εταιρείες, συμπεριλαμβανομένων αρκετών μεγάλων ευρωπαϊκών επιχειρήσεων σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, δραστηριοποιούνταν στην ιταλική αγορά και σε τμήματα των διαδρομών που κάλυπτε η τρίτη σύμβαση. Επιπροσθέτως, οι ιταλικές αρχές δεν είχαν αποδείξει ότι οι ιδιαιτερότητες της Νότιας Ιταλίας, τις οποίες επικαλούνταν οι ιταλικές αρχές, θα εμπόδιζαν τις εν λόγω επιχειρήσεις να παρέχουν την υπηρεσία αυτή σε εμπορική βάση.

([88]) Η προϋπόθεση αυτή θεωρείται ότι πληρούται εάν οι δικαιούχοι της αντιστάθμισης έχουν επιλεγεί στο πλαίσιο διαδικασίας διαγωνισμού που παρέχει τη δυνατότητα επιλογής του υποψηφίου που είναι σε θέση να παράσχει τις υπηρεσίες με το μικρότερο κόστος ή, σε αντίθετη περίπτωση, εάν η αντιστάθμιση έχει υπολογιστεί με βάση τις δαπάνες στις οποίες θα προέβαινε μια αποδοτική επιχείρηση.

([89]) Μελέτη της 9ης Οκτωβρίου 2012, «Analisi del Contratto di Servizio Trenitalia alla luce delle disposizioni europee in materia di compensazione degli Oneri di Servizio Pubblico», η οποία ανατέθηκε στην Price Waterhouse Coopers Advisory S.p.A.

(116) Επιπλέον, η Επιτροπή έκρινε ότι και οι τρεις ΣΠΔΥ συνάφθηκαν και υπογράφηκαν μετά την έναρξη της παροχής των ΥΠΔΥ από την Trenitalia. Ως εκ τούτου, είχε αμφιβολίες σχετικά με τον εκ των προτέρων καθορισμό των παραμέτρων βάσει των οποίων υπολογίστηκαν τα ποσά της αντιστάθμισης. Όσον αφορά την απουσία υπεραντιστάθμισης, η Επιτροπή έκρινε ότι δεν μπορούσε να αποκλειστεί το ενδεχόμενο υπεραντιστάθμισης στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης (καθώς η Ιταλία δεν είχε παράσχει πληροφορίες), ενώ για τη δεύτερη σύμβαση, η Επιτροπή αμφιβάλλει για το αν η Trenitalia παρείχε πράγματι το σύνολο των ΥΠΔΥ στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης, με αποτέλεσμα η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στην Trenitalia να υπερέβη τις δαπάνες με τις οποίες πράγματι επιβαρύνθηκε η Trenitalia.

(117) Τέλος, όσον αφορά την τρίτη σύμβαση, η Επιτροπή επισήμανε ότι οι ΥΠΔΥ δεν περιορίζονταν αυστηρά στη Νότια Ιταλία, αλλά κάλυπταν επίσης γραμμές προς τον Βορρά, στις οποίες δραστηριοποιούνταν και ανταγωνίστριες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις. Οι ιταλικές αρχές δεν απέδειξαν την ύπαρξη ανεπάρκειας της αγοράς όσον αφορά την ΥΠΔΥ στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, οπότε οποιαδήποτε αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στην Trenitalia για την παροχή μιας τόσο ευρείας υπηρεσίας θα μπορούσε να νοθεύσει τον ανταγωνισμό σε βαθμό που θα αντέκειτο προς το κοινό συμφέρον. Η Επιτροπή είχε παρόμοιες αμφιβολίες όσον αφορά την πρώτη και τη δεύτερη σύμβαση, δεδομένου ότι οι εν λόγω συμβάσεις περιλάμβαναν ΥΠΔΥ σε διεθνείς διαδρομές, ιδίως προς και από την Τεργέστη και προς και από την Ουγγαρία, οι οποίες εκτελούνταν επίσης από εγχώριες και διεθνείς σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

(118) Επομένως, η Επιτροπή κάλεσε την Ιταλία και τα ενδιαφερόμενα μέρη να υποβάλουν όλες τις παρατηρήσεις και τις απαραίτητες πληροφορίες ώστε να μπορέσει να αξιολογήσει αν τα μέτρα μπορούσαν να θεωρηθούν συμβατά με την εσωτερική αγορά.

5. ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ

5.1. Πρώτη σύμβαση

(119) Η Ιταλία, στις παρατηρήσεις που υπέβαλε στις 24 Ιουνίου 2014, εξέφρασε την άποψη ότι η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση, λόγω της απουσίας νόθευσης του ανταγωνισμού και των συναλλαγών, καθώς και λόγω της απουσίας οποιουδήποτε πλεονεκτήματος υπέρ της Trenitalia. Η Ιταλία παρείχε πρόσθετες διευκρινίσεις στις παρατηρήσεις που υπέβαλε στις 5-15 Φεβρουαρίου 2018 και στις 23 Μαΐου 2018.

5.1.1. *Νόθευση του ανταγωνισμού και επιπτώσεις στις ενωσιακές συναλλαγές*

(120) Όσον αφορά την απουσία νόθευσης του ανταγωνισμού, η Ιταλία υποστήριξε ότι τα μέτρα δεν μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως ενίσχυση, δεδομένου ότι αφορούσαν υποχρεώσεις που ήταν σχεδόν απολύτως συνεπείς με τις προϋπάρχουσες υποχρεώσεις που είχαν επιβληθεί όταν η αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών δεν είχε ακόμη ελευθερωθεί σε εθνικό επίπεδο (δηλαδή πριν από τις 22 Οκτωβρίου 2003). Για την περίοδο μεταξύ της ελευθέρωσης σε εθνικό επίπεδο (22 Οκτωβρίου 2003) και της λήξης της σύμβασης (31 Δεκεμβρίου 2003), η Ιταλία θεώρησε ότι η αντιστάθμιση δεν είχε αντίκτυπο στον ανταγωνισμό σε επίπεδο Ένωσης, διότι οι υποχρεώσεις σχετικά με τις διεθνείς μεταφορές δεν αφορούσαν άλλα κράτη μέλη ([90]). Σε κάθε περίπτωση, η Ιταλία έκρινε ότι οι εν λόγω υποχρεώσεις ήταν τόσο οριακές ώστε δεν μπορούσαν να επιτρέψουν οικονομικά στην Trenitalia να επεκταθεί σε ξένες αγορές. Διαφορετικά, σύμφωνα με την Ιταλία, εάν η αντιστάθμιση θεωρούνταν ενίσχυση, θα συνιστούσε υφιστάμενη ενίσχυση, σύμφωνα με το άρθρο 1 στοιχείο β) σημείο v) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999, έως την ελευθέρωση σε επίπεδο Ένωσης (1η Ιανουαρίου 2007) ([91]).

(121) Επιπλέον, η Ιταλία παρατήρησε ότι η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης δεν είχε επιπτώσεις στις ενωσιακές συναλλαγές, δεδομένου ότι δεν επαρκούσε για να καλύψει το έλλειμμα εκμετάλλευσης που είχε καταγράψει η Trenitalia για την παροχή υπηρεσιών στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης. Επιπροσθέτως, η Ιταλία ανέφερε ότι η Trenitalia ήταν νομική οντότητα αυτόνομη από τον όμιλο FS. Διέθετε λογιστικό σύστημα χωριστό από εκείνο των άλλων εταιρειών του ομίλου FS και τηρούσε χωριστούς λογαριασμούς για τις διάφορες δραστηριότητές της (υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και υπηρεσίες σιδηροδρομικών επιβατικών μεταφορών). Η Ιταλία διευκρίνιζε στην παρατήρηση που υπέβαλε στις 23 Μαΐου 2018 ότι, μεταξύ του 2000 και του 2002, η Trenitalia δραστηριοποιούνταν αποκλειστικά σε τομείς κλειστούς στον ανταγωνισμό (δηλαδή σιδηροδρομικές επιβατικές και σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές). Πρόσθετε ότι οι θυγατρικές της Trenitalia που δραστηριοποιούνταν στις ελευθερωμένες αγορές (π.χ. η εταιρεία Passaggi SpA που δραστηριοποιούνταν στην αγορά των γραφείων ταξιδίων) τηρούσαν χωριστά λογιστικά βιβλία και ότι όλες οι πράξεις που είχαν πραγματοποιηθεί μεταξύ των εν λόγω εταιρειών και της Trenitalia ήταν σύμφωνες με τους όρους της αγοράς.

([90]) Η Ουγγαρία δεν ήταν μέλος της Ένωσης έως την 1η Μαΐου 2004 και η κυκλοφορία μέσω του λιμένα της Τεργέστης θα μπορούσε επίσης να είχε πραγματοποιηθεί προς/από περιοχές εκτός της Ένωσης.

([91]) Η Ιταλία υποστήριξε στην παρατήρηση που υπέβαλε στις 23 Μαΐου 2018 ότι δεν υπήρχε ενίσχυση, δεδομένου ότι, από τις 15 Μαρτίου 2003, μόνο οι διεθνείς συνδυασμένες μεταφορές και οι διεθνείς σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές στο διευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο (και όχι οι διεθνείς σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές) ελευθερώθηκαν σε επίπεδο Ένωσης με την οδηγία 2001/12/ΕΚ.

5.1.2. *Πλεονέκτημα*

(122) Όσον αφορά την απουσία πλεονεκτήματος υπέρ της Trenitalia, η Ιταλία έκρινε ότι η πρώτη σύμβαση πληρούσε και τις τέσσερις προϋποθέσεις Altmark.

5.1.2.1. Ύπαρξη γνήσιας ΥΓΟΣ (πρώτη προϋπόθεση Altmark)

(123) Σύμφωνα με την Ιταλία, όσον αφορά την ύπαρξη γνήσιων ΥΓΟΣ, όλες οι υποχρεώσεις που κάλυπτε η πρώτη σύμβαση μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως γνήσιες ΥΓΟΣ, ακόμα και όταν αφορούσαν διεθνείς συνδέσεις.

(124) Αφενός, η πρώτη σύμβαση επιδίωκε διάφορους στόχους δημόσιου συμφέροντος, οι οποίοι κάλυπταν τις πολιτικές για τις μεταφορές ([92]), το περιβάλλον ([93]), την ασφάλεια ([94]) και την οικονομική και κοινωνική συνοχή ([95]). Η Ιταλία έκρινε ότι η αξιολόγηση των οικονομικών και κοινωνικών λόγων στους οποίους βασίζεται η σύσταση ΥΓΟΣ ανήκει στη διακριτική ευχέρεια των αρχών των κρατών μελών και ότι η σχετική αξιολόγηση της Επιτροπής περιορίζεται στο πρόδηλο σφάλμα.

(125) Αφετέρου, από κανένα στοιχείο της πρακτικής της Επιτροπής δεν προέκυπτε το συμπέρασμα ότι δεν μπορούσαν να υπάρχουν ΥΓΟΣ στις διεθνείς διαδρομές ([96]). Επιπλέον, η υποχρεωτική τιμολόγηση που αφορούσε τις διεθνείς διαδρομές κάλυπτε μόνο τις μεταφορές που πραγματοποιούνταν εντός της εθνικής επικράτειας, δεδομένου ότι η μείωση των τιμών προβλεπόταν μόνο για τις εθνικές διαδρομές. Σε κάθε περίπτωση, η υποχρεωτική τιμολόγηση αντιστοιχούσε σε πολύ μικρό ποσοστό του συνόλου των υποχρεώσεων που είχαν ανατεθεί στην Trenitalia.

(126) Η Ιταλία, στις παρατηρήσεις που υπέβαλε στις 5-15 Φεβρουαρίου 2018, έκρινε ότι οι υποχρεώσεις που κάλυπτε η πρώτη σύμβαση ενέπιπταν στον ορισμό του άρθρου 2 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, δεδομένου ότι επρόκειτο για υποχρεώσεις τις οποίες η Trenitalia, εάν λάμβανε αποκλειστικά υπόψη τα δικά της εμπορικά συμφέροντα, δεν θα είχε αναλάβει ή τουλάχιστον δεν θα είχε αναλάβει στην ίδια έκταση ή με τους όρους αυτούς.

(127) Όσον αφορά την ανάθεση της υπηρεσίας, η Ιταλία έκρινε ότι οι υποχρεώσεις που επιβλήθηκαν στην Trenitalia είχαν προσδιοριστεί σαφώς από την έναρξη ισχύος της πρώτης σύμβασης. Πράγματι, η νομική βάση των υποχρεώσεων που επιβλήθηκαν στην Trenitalia βάσει της πρώτης σύμβασης περιλαμβανόταν στην προϋπάρχουσα νομοθεσία, σε διεθνείς συμφωνίες ή σε προηγούμενες ΣΠΔΥ (που κάλυπταν τις περιόδους 1992-1993, 1994-1996 και 1997-1999).

5.1.2.2. Οι παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίζεται η αντιστάθμιση προσδιορίζονται προηγουμένως αντικειμενικά και με διαφάνεια (δεύτερη προϋπόθεση Altmark)

(128) Η Ιταλία ισχυρίστηκε ότι υπήρχε εξαρχής απόλυτη βεβαιότητα ως προς τον τρόπο με τον οποίο θα καθοριζόταν η αντιστάθμιση, δεδομένου ότι αυτό είχε συμφωνηθεί μεταξύ των μερών πριν από την υπογραφή της σύμβασης. Σύμφωνα με την Ιταλία, η επακόλουθη υπογραφή της σύμβασης επισημοποιούσε απλώς τα στοιχεία που είχαν συμφωνηθεί προηγουμένως μεταξύ των μερών και ουσιαστικά τα πιστοποιούσε. Εν είδει αποδεικτικών στοιχείων, επικαλέστηκε το γεγονός ότι η συμπεριφορά των μερών ήταν πάντοτε σύμφωνη με τους όρους και τις προϋποθέσεις της σύμβασης, ακόμα και αν η σύμβαση είχε υπογραφεί επισήμως σε μεταγενέστερο στάδιο.

([92]) Αποτροπή της σχεδόν ολοκληρωτικής εγκατάλειψης της δραστηριότητας των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στη Νότια Ιταλία, ώστε να αποφευχθεί η ακόμα εντονότερη και, στην πραγματικότητα, σχεδόν ολοκληρωτική συγκέντρωση στις οδικές εμπορευματικές μεταφορές στις εν λόγω περιφέρειες.

([93]) Παροχή βιώσιμης εναλλακτικής λύσης στις σιδηροδρομικές μεταφορές, ώστε να αποφευχθεί η περαιτέρω αύξηση της ρύπανσης και της κυκλοφοριακής συμφόρησης, οι οποίες είναι ήδη υπερβολικά υψηλές στη Νότια Ιταλία και δεν συμβιβάζονται με τον τουριστικό προσανατολισμό των περισσότερων οικείων περιοχών.

([94]) Μείωση του επιπέδου τροχαίων ατυχημάτων.

([95]) Εξασφάλιση του συνδετικού ιστού των σιδηροδρομικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών υποδομών, στις οικείες ιταλικές περιφέρειες, οι οποίες, παρότι διαθέτουν ελάχιστη δομή, θα πρέπει να παραμείνουν όσο το δυνατόν πιο ομοιογενείς σε σχέση με εκείνες που υπάρχουν στην υπόλοιπη χερσόνησο.

([96]) Η Ιταλία υποστήριξε ότι η πρακτική της Επιτροπής στον σιδηροδρομικό τομέα αναγνωρίζει πως «το γεγονός ότι η υπηρεσία μεταφορών αφορά διασυνοριακή ή διεθνή σύνδεση δεν θέτει υπό αμφισβήτηση τη δυνατότητα εκμετάλλευσής της στο πλαίσιο αποστολής παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Η Επιτροπή επισημαίνει σχετικά ότι ακόμα και στους τομείς που είναι πλήρως ανοιχτοί στον ανταγωνισμό, υπάρχουν υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος για τις διεθνείς συνδέσεις». Παρέπεμψε ειδικότερα στην απόφαση της Επιτροπής, της 24ης Φεβρουαρίου 2010, σχετικά με τις συμβάσεις παροχής υπηρεσίας δημοσίων μεταφορών μεταξύ του υπουργείου μεταφορών της Δανίας και της Danske Statsbaner — κρατική ενίσχυση C 41/08 (πρώην NN 35/08), κοινοποιηθείσα υπό τον αριθμό Ε(2010) 975 (ΕΕ L 7 της 11.1.2011, σ. 1), σημείο 265.

(129) Η Ιταλία επισήμανε ότι οι νόμοι για τον ετήσιο κρατικό προϋπολογισμό καθόριζαν ετησίως τα ποσά της αντιστάθμισης που έπρεπε να καταβληθούν στην Trenitalia για τις υπηρεσίες που παρείχε στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης, ακόμα και πριν από την υπογραφή της εν λόγω σύμβασης, βάσει της παραδοχής ότι η σύμβαση ήταν ουσιαστικά σε ισχύ. Η Ιταλία, στις παρατηρήσεις που υπέβαλε στις 5-15 Φεβρουαρίου 2018, διευκρίνισε ότι η νομική βάση της αντιστάθμισης που καταβλήθηκε στην Trenitalia στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης ήταν: το άρθρο 12 παράγραφος 5 του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 299/2001 για το έτος 2000· το άρθρο 38 παράγραφος 1 του νόμου αριθ. 166/2002 για το έτος 2001· το παράρτημα IV της πρώτης σύμβασης για το έτος 2002 και το άρθρο 10 παράγραφος 3 της πρώτης σύμβασης για τα έτη 2003-2004.

5.1.2.3. Απουσία υπεραντιστάθμισης (τρίτη προϋπόθεση Altmark)

(130) Σύμφωνα με την Ιταλία, η πρώτη σύμβαση σχεδιάστηκε κατά τρόπο που να αποκλείεται κάθε κίνδυνος υπεραντιστάθμισης, με τον προσδιορισμό των ζητούμενων υπηρεσιών και των παραμέτρων για τον υπολογισμό της αντίστοιχης αντιστάθμισης. Η Ιταλία έκρινε ότι στις καταστάσεις λογαριασμών της Trenitalia είχαν καταγραφεί σημαντικά περιθώρια υποαντιστάθμισης και ότι δεν υπήρξε ποτέ υπεραντιστάθμιση των υπηρεσιών.

(131) Η Ιταλία, στις παρατηρήσεις που υπέβαλε στις 23 Μαΐου 2018, παρείχε το ποσό της αντιστάθμισης που καταβλήθηκε στην Trenitalia και τα καθαρά έξοδα της Trenitalia στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης, όπως συνοψίζονται στον πίνακα 2.

Πίνακας 2

Αντιστάθμιση των καθαρών εξόδων της Trenitalia στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης

[εκατ. EUR (εξαιρουμένου του ΦΠΑ)]

	2000	2001	2002	2003
Συμβατική διάταξη	48,2	118,8	118,8	118,8
Καταβληθείσα αντιστάθμιση	48,2	118,8	118,8	118,8
Καθαρά έξοδα της Trenitalia	48,2	185,4	166,5	156,5

5.1.2.4. Επίπεδο αντιστάθμισης (τέταρτη προϋπόθεση Altmark)

(132) Σύμφωνα με την Ιταλία, η Trenitalia ήταν επιχείρηση με «χρηστή διαχείριση», η οποία ήταν σε θέση να παρουσιάζει επίπεδα δαπανών ανάλογα με αυτά των ανταγωνιστών της και να παρέχει υπηρεσίες υπό οικονομικούς όρους ουσιαστικά παρόμοιους με εκείνους που θα προέκυπταν από μια ανταγωνιστική διαδικασία. Στο πλαίσιο αυτό, η Ιταλία εκτίμησε τις δαπάνες της Trenitalia ανά συρμοχιλιόμετρο και όχι ανά τονοχιλιόμετρο, διότι, σύμφωνα με την Ιταλία, οι δαπάνες ανά τονοχιλιόμετρο επηρεάζονταν από παράγοντες που έχουν διαρθρωτικό αντίκτυπο στις υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στη Νότια Ιταλία (όπως τα χαρακτηριστικά της ζήτησης και της υποδομής δικτύου), κάτι που εξηγούσε την ανεπάρκεια της αγοράς.

5.1.3. *Νομιμότητα*

(133) Σύμφωνα με την Ιταλία, εάν διαπιστωνόταν ότι οι αντισταθμίσεις συνιστούσαν ενισχύσεις, οι εν λόγω ενισχύσεις εξαιρούνταν σε κάθε περίπτωση από την υποχρέωση της εκ των προτέρων ενημέρωσης βάσει του άρθρου 17 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69. Η Ιταλία υποστήριξε ότι οι εν λόγω υποχρεώσεις, παρότι περιλαμβάνονταν σε ΣΠΔΥ, ήταν αποτέλεσμα παρελθοντικών αποφάσεων των δημόσιων αρχών που της είχαν επιβληθεί για λόγους περιβαλλοντικής πολιτικής, πολιτικής ασφάλειας, πολιτικής μεταφορών και πολιτικής οικονομικής και κοινωνικής συνοχής.

(134) Η Ιταλία ισχυρίστηκε ότι, σε αντίθεση με την υπόθεση που εξέτασε το Δικαστήριο στην απόφαση Combus ([97]), η Trenitalia δραστηριοποιούνταν στην παροχή των υπηρεσιών μεταφοράς που περιλαμβάνονταν στη σύμβαση βάσει της ρητής ρήτρας ότι η Ιταλία έπρεπε να χορηγήσει στην εταιρεία αντιστάθμιση για τις ζημίες που υπέστη κατά την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών. Η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στην περίπτωση αυτήν είχε συμφωνηθεί εξαρχής μεταξύ της Ιταλίας και της Trenitalia και δεν αποτελούσε πρόσθετο ποσό σε σχέση με την αρχική αντιστάθμιση.

(135) Τέλος, οι ιταλικές αρχές παρατήρησαν ότι, κατά τη διάρκεια της παρακολούθησης που διενήργησε η Επιτροπή όσον αφορά την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, η Ιταλία ενημέρωνε τακτικά την Επιτροπή σχετικά με την αντιστάθμιση που χορηγούνταν για την παροχή υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών στο πλαίσιο των ΣΠΔΥ βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69. Κατά την Ιταλία, δεδομένου ότι η Επιτροπή δεν ζήτησε ποτέ διευκρινίσεις σχετικά με την εν λόγω αντιστάθμιση, η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στο πλαίσιο των ΣΠΔΥ για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές καλυπτόταν από το άρθρο 17 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

5.1.4. *Συμβατότητα*

(136) Επικουρικώς, η Ιταλία ισχυρίστηκε ότι, εάν η Επιτροπή κατέληγε στο συμπέρασμα ότι η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης συνιστούσε νέα ενίσχυση υποκείμενη σε υποχρέωση ενημέρωσης, η ενίσχυση ήταν συμβατή με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, το οποίο αποτελούσε τον ουσιαστικό κανόνα που ίσχυε κατά τον χρόνο καταβολής της ενίσχυσης ([98]).

(137) Η Ιταλία υποστήριξε ότι το άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 παρείχε στα κράτη μέλη το δικαίωμα να συνάπτουν ΣΠΔΥ με σκοπό να «*παρέχονται στο κοινό επαρκείς υπηρεσίες μεταφορών*» και να χορηγούν αντιστάθμιση για την παροχή των εν λόγω υπηρεσιών. Στο πλαίσιο αυτό, σύμφωνα με την Ιταλία, η Επιτροπή έχει ήδη αποφανθεί ότι αρκεί να αποδειχθεί ότι το ύψος της αντιστάθμισης, δηλαδή το τίμημα που κατέβαλε το κράτος, δεν υπερβαίνει το ποσό που είναι απολύτως αναγκαίο για να καλυφθούν οι δαπάνες που προκύπτουν από την εκτέλεση της ΥΠΔΥ ([99]).

(138) Υπό το πρίσμα αυτό, η Ιταλία ισχυρίστηκε ότι η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης ήταν συμβατή με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, διότι περιείχε όλα τα στοιχεία που καθορίζονται στο άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και κάλυπτε μόνο ένα μέρος των δαπανών στις οποίες υποβλήθηκε η Trenitalia για την εκτέλεση των υπηρεσιών που περιλαμβάνονταν στη σύμβαση.

(139) Επιπλέον, η Ιταλία δεν απέκλεισε το ότι η αντιστάθμιση θα μπορούσε επίσης να είναι σύμφωνη είτε με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70, ο οποίος εφάρμοζε επίσης τις διατάξεις του άρθρου 93 της ΣΛΕΕ, είτε άμεσα με το άρθρο 93 της ΣΛΕΕ. Η Ιταλία δεν παρείχε καμία αιτιολόγηση όσον αφορά την εικαζόμενη συμμόρφωση με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70. Όσον αφορά το άρθρο 93 της ΣΛΕΕ, η Ιταλία ισχυρίστηκε, αφενός, ότι η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στο πλαίσιο της ΣΠΔΥ αφορούσε γνήσιες ΥΓΟΣ που είχαν καθοριστεί εκ των προτέρων, χορηγήθηκε αποκλειστικά για την κάλυψη των καθαρών πρόσθετων εξόδων που συνδέονταν με τις ΥΓΟΣ και δεν προκάλεσε αδικαιολόγητη νόθευση του ανταγωνισμού αντίθετη προς το κοινό συμφέρον. Η Ιταλία ισχυρίστηκε, αφετέρου, ότι η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης μπορούσε σε κάθε περίπτωση να θεωρηθεί συμβατή με την εσωτερική αγορά βάσει των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ([100]), δεδομένου ότι το μέτρο αποσκοπούσε στη μείωση του εξωτερικού κόστους. Πράγματι, σύμφωνα με την Ιταλία, η πρώτη σύμβαση αποσκοπούσε «στην προώθηση της μεταστροφής του τρόπου μεταφοράς προς τις σιδηροδρομικές μεταφορές, ως τρόπου μεταφοράς που παράγει λιγότερο κόστος από ό,τι οι άλλοι τρόποι μεταφοράς, όπως οι οδικές μεταφορές» ([101]).

([97]) Απόφαση της 16ης Μαρτίου 2004, T–157/01, Danske Busvognmænd κατά Επιτροπής (στο εξής: Combus), ECLI:EU:T:2004:76.

([98]) Η Ιταλία παρέπεμψε στην αιτιολογική σκέψη 40 της απόφασης του Δικαστηρίου στην υπόθεση Andersen (απόφαση της 20ής Μαρτίου 2013, T–92/11, Jorgen Andersen κατά Επιτροπής, ECLI:EU:T:2013:143).

([99]) Βλ. απόφαση, της 26ης Νοεμβρίου 2008, σχετικά με την κρατική ενίσχυση που χορήγησε η Αυστρία στην επιχείρηση Postbus στην περιφέρεια Lienz (ΕΕ L 306 της 20.11.2009, σ. 26).

([100]) Ανακοίνωση της Επιτροπής — Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (ΕΕ C 184 της 22.7.2008, σ. 13).

([101]) Βλ. σημείο 98 στοιχείο β) των κοινοτικών κατευθυντήριων γραμμών σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις της 22ας Ιουλίου 2008. Ειδικότερα, οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές —οι οποίες παρέχουν καθοδήγηση σχετικά με τους κανόνες που εφαρμόζονται στη δημόσια χρηματοδότηση για τη στήριξη επιχειρήσεων αυτού του είδους— διευκρινίζουν ότι επιλέξιμες δαπάνες γι' αυτό το είδος ενίσχυσης είναι «εκείνες που αφορούν το μέρος του εξωτερικού κόστους το οποίο οι σιδηροδρομικές μεταφορές βοηθούν να αποφευχθεί σε σχέση με τους άλλους ανταγωνιστικούς τρόπους μεταφοράς».

5.2. **Δεύτερη σύμβαση**

(140) Η Ιταλία, στις παρατηρήσεις που υπέβαλε στις 24 Ιουνίου 2014, εξέφρασε καταρχάς την άποψη ότι η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση, λόγω της απουσίας οποιουδήποτε πλεονεκτήματος υπέρ της Trenitalia και της απουσίας νόθευσης του ανταγωνισμού. Δεύτερον, η Ιταλία ισχυρίστηκε ότι, ακόμα και αν υποτεθεί ότι η αντιστάθμιση συνιστούσε ενίσχυση, η ενίσχυση έπρεπε να θεωρηθεί υφιστάμενη ενίσχυση βάσει του άρθρου 1 στοιχείο β) σημείο v) του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999. Επικουρικώς, η Ιταλία ισχυρίστηκε ότι η ενίσχυση ήταν συμβατή με την εσωτερική αγορά διότι ήταν σύμφωνη με το άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και εξαιρούνταν από την υποχρέωση ενημέρωσης βάσει του άρθρου 17 παράγραφος 2 του εν λόγω κανονισμού.

5.2.1. *Πλεονέκτημα*

(141) Η Ιταλία έκρινε ότι η δεύτερη σύμβαση πληρούσε και τις τέσσερις προϋποθέσεις Altmark. Ειδικότερα, όσον αφορά την πρώτη σύμβαση, η Ιταλία υποστήριξε ότι οι υποχρεώσεις μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως γνήσιες ΥΓΟΣ και ότι οι εν λόγω υποχρεώσεις είχαν καθοριστεί σαφώς εξαρχής, οι παράμετροι της αντιστάθμισης είχαν προσδιοριστεί προηγουμένως αντικειμενικά και με διαφάνεια και η Trenitalia δεν επωφελήθηκε από καμία υπεραντιστάθμιση.

5.2.1.1. Ύπαρξη γνήσιας ΥΓΟΣ (πρώτη προϋπόθεση Altmark)

(142) Εκτός από τα επιχειρήματα που αναπτύχθηκαν ήδη σχετικά με την πρώτη σύμβαση (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 123-125), η Ιταλία υποστήριξε ότι το πεδίο εφαρμογής των ΥΠΔΥ που είχαν ανατεθεί στην Trenitalia είχε προσδιοριστεί ορθά.

(143) Όσον αφορά τη νέα υποχρέωση εκτέλεσης διελεύσεων με οχηματαγωγά πλοία και ελιγμών, η Ιταλία εξήγησε ότι η υποχρέωση αυτή συνίστατο στον διαχωρισμό και στην ανασυναρμολόγηση αμαξοστοιχιών, στη θαλάσσια διέλευση αμαξοστοιχιών με οχηματαγωγά πλοία, στις εργασίες φόρτωσης και εκφόρτωσης. Παρότι η υποχρέωση εκτέλεσης της εν λόγω υπηρεσίας επιβλήθηκε επισήμως στον διαχειριστή υποδομής (Rete Ferroviaria Italiana – RFI), η αντιστάθμιση καταβλήθηκε στην Trenitalia για την κάλυψη των τελών που χρέωνε η RFI. Η Ιταλία εξήγησε ότι η αντιστάθμιση δεν ήταν ανοικτή σε όλους τους δυνητικούς παρόχους σιδηροδρομικών υπηρεσιών στα νησιά (Σικελία/Σαρδηνία), διότι i) οι εν λόγω επιχειρήσεις δεν ήταν υποχρεωμένες από τον νόμο να παρέχουν την υπηρεσία σε οποιονδήποτε τη ζητούσε και ii) οι εν λόγω επιχειρήσεις μπορούσαν να συνυπολογίζουν τα τέλη στις τιμές τους, ενώ η Trenitalia έπρεπε να εφαρμόζει τα κόμιστρα που καθορίζονταν διά νόμου.

(144) Λαμβανομένης υπόψη της έλλειψης επαρκών υπηρεσιών μεταφορών στη Νότια Ιταλία, η Ιταλία θεώρησε δικαιολογημένη τη μη διενέργεια δημόσιας διαβούλευσης με την αγορά προκειμένου να προσδιοριστούν η ύπαρξη και το εύρος της ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Σε κάθε περίπτωση, η Ιταλία ισχυρίστηκε ότι δεν ήταν υποχρεωμένη να διενεργήσει τέτοιου είδους διαβούλευση που προβλεπόταν από τους κανόνες για τις ΥΓΟΣ ([102]), διότι οι κανόνες αυτοί άρχισαν να ισχύουν μόλις τον Ιανουάριο του 2012 και, σε κάθε περίπτωση, δεν εφαρμόζονται στις σιδηροδρομικές μεταφορές.

(145) Όσον αφορά την ανάθεση της υπηρεσίας, επιπλέον των επιχειρημάτων που αναπτύχθηκαν ήδη για την πρώτη σύμβαση (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 127 και 128), η Ιταλία υποστήριξε ότι η δεύτερη σύμβαση απλώς επισημοποίησε την προϋπάρχουσα σχέση μεταξύ της Ιταλίας και της Trenitalia από το 2004, λειτουργώντας ως μέσο πιστοποίησης που παρείχε ασφάλεια δικαίου για τις προϋπάρχουσες συμφωνίες. Από τη μία πλευρά, η δεύτερη σύμβαση αποτελούσε συνέχεια της πρώτης σύμβασης, διατηρώντας σε μεγάλο βαθμό τις υποχρεώσεις που προβλέπονταν ήδη σ' αυτήν, ορισμένες από τις οποίες απέρρεαν από νομοθετικές πράξεις και διεθνείς συνθήκες. Από την άλλη πλευρά, τα βασικά στοιχεία της σύμβασης (δηλαδή οι υπηρεσίες που έπρεπε να παρέχονται και η αμοιβή) είχαν καθοριστεί και συμφωνηθεί εξαρχής μεταξύ των μερών. Στο πλαίσιο αυτό, η Ιταλία επισήμανε ότι οι νόμοι για τον ετήσιο κρατικό προϋπολογισμό είχαν καθορίσει, πριν από την υπογραφή της σύμβασης, τα ετήσια ποσά της αντιστάθμισης που έπρεπε να καταβληθούν στην Trenitalia για τις δημόσιες υπηρεσίες που εκτελούσε κατά τη διάρκεια της περιόδου που κάλυπτε η δεύτερη σύμβαση.

([102]) Ανακοίνωση της Επιτροπής — Πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας (2011) (ΕΕ C 8 της 11.1.2012, σ. 15).

5.2.1.2. Οι παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίστηκε η αντιστάθμιση προσδιορίστηκαν προηγουμένως αντικειμενικά και με διαφάνεια (δεύτερη προϋπόθεση Altmark)

(146) Όσον αφορά την πρώτη σύμβαση (βλ. αιτιολογική σκέψη 128), η Ιταλία ισχυρίστηκε ότι υπήρχε απόλυτη βεβαιότητα εκ των προτέρων ως προς τον τρόπο με τον οποίο θα καθοριζόταν η αντιστάθμιση βάσει της δεύτερης σύμβασης και ότι η επακόλουθη υπογραφή της σύμβασης επισημοποιούσε απλώς τα στοιχεία αυτά. Εν είδει αποδεικτικών στοιχείων, επικαλέστηκε το γεγονός ότι η συμπεριφορά των μερών ήταν πάντοτε σύμφωνη με τους όρους και τις προϋποθέσεις της σύμβασης, ακόμα και αν η σύμβαση είχε υπογραφεί επισήμως σε μεταγενέστερο στάδιο.

(147) Η Ιταλία επισήμανε ότι οι νόμοι για τον ετήσιο κρατικό προϋπολογισμό καθόριζαν ετησίως τα ποσά της αντιστάθμισης που έπρεπε να καταβληθούν στην Trenitalia για τις υπηρεσίες που παρείχε στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης, ακόμα και πριν από την υπογραφή της εν λόγω σύμβασης, βάσει της παραδοχής ότι η σύμβαση ήταν ουσιαστικά σε ισχύ. Η Ιταλία, στις παρατηρήσεις που υπέβαλε στις 5-15 Φεβρουαρίου 2018, επισήμανε ότι οι νόμοι για τον ετήσιο κρατικό προϋπολογισμό είχαν ήδη καθορίσει, πριν από την επίσημη υπογραφή της δεύτερης σύμβασης, τα ποσά της αντιστάθμισης που έπρεπε να καταβληθούν στην Trenitalia για τις δημόσιες υπηρεσίες που εκτελούσε ([103]).

5.2.1.3. Απουσία υπεραντιστάθμισης (τρίτη προϋπόθεση Altmark)

(148) Η Ιταλία επισήμανε ότι οι δαπάνες που πραγματοποίησε η Trenitalia στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης εκτιμήθηκαν με βάση τις δαπάνες που βάρυναν την Trenitalia το 2004, δηλαδή το πρώτο έτος της περιόδου που κάλυπτε η δεύτερη σύμβαση. Το ΜΙΤ βασίστηκε στις πιστοποιημένες καταστάσεις υποβολής στοιχείων, οι οποίες εξετάστηκαν και εγκρίθηκαν από το ίδιο το υπουργείο και επαληθεύτηκαν από ελεγκτική εταιρεία.

(149) Σύμφωνα με την Ιταλία, η δεύτερη σύμβαση απέκλειε εκ των προτέρων κάθε κίνδυνο υπεραντιστάθμισης, καθώς προσδιόριζε τις ζητούμενες υπηρεσίες και τις παραμέτρους που είχαν καθοριστεί για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης των σχετικών καταστάσεων λογαριασμών. Η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στην Trenitalia για την εκτέλεση των ΥΠΔΥ αποσκοπούσε αποκλειστικά στην επίτευξη οικονομικής ισορροπίας (πλήρης αντιστάθμιση των δαπανών που πραγματοποιήθηκαν για την εκτέλεση της υπηρεσίας), χωρίς καμία υπεραντιστάθμιση.

(150) Η Ιταλία, στις παρατηρήσεις που υπέβαλε στις 23 Μαΐου 2018, παρείχε τα στοιχεία σχετικά με το ποσό της αντιστάθμισης που καταβλήθηκε και το ποσό των καθαρών εξόδων της Trenitalia στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης, όπως συνοψίζονται κατωτέρω:

Πίνακας 3

Αντιστάθμιση των καθαρών εξόδων της Trenitalia στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης

[εκατ. EUR (εξαιρουμένου του ΦΠΑ)]

	2004	2005	2006	2007	2008
Συμβατική διάταξη	119,1	119,1	97,9	142,8	145,7
Καταβληθείσα αντιστάθμιση	118,8	118,8	97,7	142,8	145,5
Καθαρά έξοδα της Trenitalia	163,5	159,0	179,6	150,2	132,1

(151) Επιπλέον, η Ιταλία ισχυρίστηκε ότι η Trenitalia εφάρμοζε αποτελεσματικό χωριστό λογιστικό σύστημα το οποίο διαχώριζε τις πράξεις της που στηρίζονταν στην αγορά από εκείνες που πραγματοποιούσε στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης. Η Trenitalia εκτελούσε υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μέσω του οικείου τμήματος εμπορευματικών μεταφορών, οι οποίες λογιστικοποιούνταν χωριστά στο συνολικό λογιστικό σχέδιο της εταιρείας. Οι υπηρεσίες που παρέχονταν υπό τους όρους της αγοράς αναφέρονταν χωριστά από εκείνες που παρέχονταν στο πλαίσιο της ΣΠΔΥ, μέσω αναλυτικής λογιστικής μεθόδου η οποία: i) κατένειμε τις δαπάνες και τις εισπράξεις στις υπηρεσίες της αγοράς και στις δημόσιες υπηρεσίες μέσω συστήματος για τους παράγοντες κόστους· ii) κατάρτιζε οικονομική έκθεση των δημόσιων υπηρεσιών· iii) πιστοποιούνταν από ανεξάρτητη ελεγκτική εταιρεία.

([103]) Για παράδειγμα, όσον αφορά την αντιστάθμιση για τα έτη 2004, 2005 και 2006, το άρθρο 4 της δεύτερης σύμβασης αναφέρεται στα χορηγούμενα ποσά στα σχετικά κεφάλαια του εθνικού προϋπολογισμού για τα έτη 2004, 2005 και 2006, αντίστοιχα.

5.2.1.4. Επίπεδο αντιστάθμισης (τέταρτη προϋπόθεση Altmark)

(152) Για τους ίδιους λόγους που εκτέθηκαν σε σχέση με την πρώτη σύμβαση (βλ. αιτιολογική σκέψη 132), η Ιταλία υποστήριξε ότι η Trenitalia ήταν επιχείρηση με «χρηστή διαχείριση», η οποία ήταν σε θέση να παρουσιάζει επίπεδα δαπανών ανάλογα με αυτά των ανταγωνιστών της και να παρέχει υπηρεσίες υπό οικονομικούς όρους ουσιαστικά παρόμοιους με εκείνους που θα προέκυπταν από μια ανταγωνιστική διαδικασία.

5.2.2. *Νόθευση του ανταγωνισμού και επιπτώσεις στις ενδοενωσιακές συναλλαγές*

(153) Σύμφωνα με την Ιταλία, η αντιστάθμιση που καθορίστηκε στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης για τις μεταφορές σε διεθνείς διαδρομές (δηλαδή τις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ του λιμένα της Τεργέστης και της Ουγγαρίας και τις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μέσω του λιμένα Trieste Marittima) δεν επηρέασε τον ανταγωνισμό ούτε είχε επιπτώσεις στις συναλλαγές. Αυτό οφειλόταν στο ότι οι υποχρεωτικές τιμολογήσεις (και η επακόλουθη αντιστάθμιση) καθορίστηκαν μόνο για το εθνικό τμήμα των διαδρομών και αποτελούσαν πολύ μικρό ποσοστό των συνολικών υποχρεώσεων που είχαν ανατεθεί στην Trenitalia.

5.2.3. *Υφιστάμενη ενίσχυση*

(154) Επικουρικώς, εάν συναγόταν το συμπέρασμα ότι η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης συνιστούσε κρατική ενίσχυση, η Ιταλία επισήμανε ότι η ενίσχυση έπρεπε να θεωρηθεί υφιστάμενη ενίσχυση έως την πλήρη ελευθέρωση της αγοράς σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών σε επίπεδο Ένωσης (1η Ιανουαρίου 2007). Εν προκειμένω, η Ιταλία ανέφερε ότι η δεύτερη σύμβαση κάλυπτε ορισμένες από τις υποχρεώσεις που περιλαμβάνονταν ήδη στην πρώτη σύμβαση ([104]), οι οποίες παρέμειναν αμετάβλητες ως προς τα ουσιώδη στοιχεία τους. Οι μόνες νέες υποχρεώσεις που θεσπίστηκαν στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης ήταν η τήρηση ειδικού καταλόγου εγκαταστάσεων ανοικτών στο κοινό για την υπηρεσία εμπορευματικών μεταφορών στη Σαρδηνία και στη Σικελία.

5.2.4. *Νομιμότητα*

(155) Σύμφωνα με την Ιταλία, η ενίσχυση δεν έπρεπε να κοινοποιηθεί στην Επιτροπή. Όπως και στην περίπτωση της πρώτης σύμβασης (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 133 έως 135), η Ιταλία έκρινε ότι η ενίσχυση ενέπιπτε στην εξαίρεση από την υποχρέωση της εκ των προτέρων ενημέρωσης που προβλέπεται στο άρθρο 17 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

5.2.5. *Συμβατότητα*

(156) Επικουρικώς, εάν η Επιτροπή καταλήξει στο συμπέρασμα ότι η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης συνιστούσε νέα ενίσχυση υποκείμενη στην υποχρέωση ενημέρωσης, η Ιταλία ισχυρίστηκε ότι η ενίσχυση συμβιβάζεται με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, το οποίο αποτελούσε τον ουσιαστικό κανόνα που ίσχυε κατά τον χρόνο καταβολής της ενίσχυσης.

(157) Όπως και στην περίπτωση της πρώτης σύμβασης (βλ. αιτιολογική σκέψη 138), η Ιταλία υποστήριξε ότι η δεύτερη σύμβαση περιείχε όλα τα στοιχεία που καθορίζονται στο άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και κάλυπτε μόνο εν μέρει τις δαπάνες που πραγματοποίησε η Trenitalia για την εκτέλεση των υπηρεσιών που περιλαμβάνονταν στη σύμβαση.

(158) Τέλος, η Ιταλία επανέλαβε το επιχείρημα, το οποίο είχε ήδη αναπτυχθεί για την πρώτη σύμβαση, ότι η δεύτερη σύμβαση μπορούσε επίσης να θεωρηθεί συμβατή με την εσωτερική αγορά είτε βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 είτε βάσει του άρθρου 93 της ΣΛΕΕ (βλ. αιτιολογική σκέψη 139). Ωστόσο, δεν παρείχε καμία σχετική αιτιολόγηση.

([104]) Ειδικότερα, τις υποχρεωτικές τιμολογήσεις όσον αφορά τα εξής: i) τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές σε αποστάσεις άνω των 1 000 χλμ., ii) τις διεθνείς σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μέσω του λιμένα Trieste Marittima, iii) τις διεθνείς σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές από τον λιμένα της Τεργέστης προς την Ουγγαρία και αντιστρόφως, και iv) τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και της Σαρδηνίας, καθώς και την υποχρέωση εκτέλεσης διελεύσεων με οχηματαγωγά πλοία και ελιγμών για εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και των νησιών Σαρδηνίας/Σικελίας.

5.3. **Τρίτη σύμβαση**

(159) Η Ιταλία, στις παρατηρήσεις που υπέβαλε στις 24 Ιουνίου 2014, εξέφρασε την άποψη ότι η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση, λόγω της απουσίας οποιουδήποτε πλεονεκτήματος υπέρ της Trenitalia, καθώς και της απουσίας νόθευσης του ανταγωνισμού και επιπτώσεων στις συναλλαγές. Επικουρικώς, η Ιταλία υποστήριξε ότι, ακόμα και αν υποτεθεί ότι η αντιστάθμιση συνιστούσε ενίσχυση, η ενίσχυση ήταν συμβατή με την εσωτερική αγορά βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 για την εφαρμογή του άρθρου 93 της ΣΛΕΕ και, κατ' επέκταση, πλήρως σύμφωνη με το άρθρο 93 της ΣΛΕΕ.

5.3.1. *Πλεονέκτημα*

(160) Η Ιταλία έκρινε ότι η τρίτη σύμβαση πληρούσε και τις τέσσερις προϋποθέσεις Altmark. Ειδικότερα, όσον αφορά την πρώτη και τη δεύτερη σύμβαση, η Ιταλία υποστήριξε ότι οι υποχρεώσεις μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως γνήσιες ΥΓΟΣ και ότι οι εν λόγω υποχρεώσεις είχαν καθοριστεί σαφώς εξαρχής, ότι οι παράμετροι της αντιστάθμισης είχαν προσδιοριστεί προηγουμένως αντικειμενικά και με διαφάνεια και ότι η Trenitalia δεν επωφελήθηκε από καμία υπεραντιστάθμιση.

5.3.1.1. Ύπαρξη γνήσιας ΥΓΟΣ (πρώτη προϋπόθεση Altmark)

(161) Επιπλέον των επιχειρημάτων που αναπτύχθηκαν ήδη όσον αφορά την πρώτη σύμβαση (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 123-126) και τη δεύτερη σύμβαση (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 142-144), η Ιταλία έκρινε ότι η τρίτη σύμβαση ήταν αναγκαία για να καλυφθεί η ανεπάρκεια της αγοράς που εξακολουθούσε να επηρεάζει τη Νότια Ιταλία κατά την περίοδο 2008-2009.

(162) Σύμφωνα με την Ιταλία, οι ιδιωτικές επιχειρήσεις δεν παρείχαν στη Νότια Ιταλία υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών συγκρίσιμες με τις υπηρεσίες της Trenitalia. Το περιορισμένο ενδιαφέρον της αγοράς για τις εν λόγω συνδέσεις οφειλόταν στο γεγονός ότι οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές στη Νότια Ιταλία παρουσίαζαν χαρακτηριστικά (όσον αφορά την αστάθεια της ζήτησης και τους περιορισμούς στις υποδομές) που δεν διασφάλιζαν, ούτε καν μακροπρόθεσμα, την επαρκή κερδοφορία της υπηρεσίας.

(163) Από τη μία πλευρά, η υποδομή και η διαμόρφωση του εδάφους στη Νότια Ιταλία καθιστούσαν δαπανηρές τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών λόγω των ανεπαρκών σιδηροδρομικών μονάδων, των κλίσεων των γραμμών, του περιορισμένου εύρους των σιδηροτροχιών και του κόστους των πορθμείων. Σύμφωνα με τους ισχυρισμούς, μετά το άνοιγμα του τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στον ανταγωνισμό, οι νεοεισερχόμενες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις επικεντρώθηκαν στις μεταφορές στη Βόρεια Ιταλία, αμελώντας τις σιδηροδρομικές συνδέσεις με τη Νότια Ιταλία, η κάλυψη των οποίων απαιτούσε σύνθετη βιομηχανική και οργανωτική δομή, με υψηλό κόστος παραγωγής ([105]).

(164) Από την άλλη πλευρά, η ιδιαίτερη ανισορροπία ως προς τη γεωγραφική κατανομή των βιομηχανικών συνεργατικών σχηματισμών στην Ιταλία προκαλούσε ανισορροπία στην κυκλοφορία μεταξύ Βορρά και Νότου. Πρώτον, η Βόρεια Ιταλία προσέλκυε υψηλότερη ζήτηση τόσο ως προς τον όγκο όσο και ως προς την αξία ([106]). Δεύτερον, η παροχή σιδηροδρομικών υπηρεσιών στη Νότια Ιταλία επηρεαζόταν από τη σημαντική ανισορροπία των εμπορικών συναλλαγών μεταξύ των εισερχόμενων και των εξερχόμενων διαδρομών ([107]). Τρίτον, στην περίπτωση των εμπορευματικών μεταφορών στη Νότια Ιταλία, οι οδικές μεταφορές κατείχαν μακράν κυρίαρχη θέση και καθιστούσαν τις σιδηροδρομικές μεταφορές αποδέκτη τιμών για όλα τα είδη εμπορευμάτων έναντι των οποίων οι οδικές μεταφορές αποτελούσαν εναλλακτική λύση ([108]). Ειδικότερα, οι ανταγωνιστές της Trenitalia, ιδίως οι καθετοποιημένες επιχειρήσεις εφοδιαστικής, εξυπηρετούσαν συνήθως τη Νότια Ιταλία μέσω οδικών μεταφορών ([109]).

([105]) Συγκεκριμένα, τα χαρακτηριστικά των διαδρομών προς/από τη Νότια Ιταλία απαιτούσαν τροχαίο υλικό πιο δαπανηρό από εκείνο που χρησιμοποιούνταν για τις υπηρεσίες πλήρους σιδηροδρομικής αποστολής στις τακτικές διαδρομές, όπως οι διεθνείς. Η συντήρηση του απαιτούμενου δικτύου εγκαταστάσεων και η επαρκής κάλυψη της εθνικής επικράτειας συνεπάγονταν επίσης υψηλότερο ποσοστό πάγιων δαπανών.

([106]) Η Ιταλία επισήμανε ότι η κυκλοφορία στη Νότια Ιταλία παρουσίαζε χαμηλότερο ποσοστό συνδυασμένων μεταφορών απ' ό,τι σε εθνικό επίπεδο (34 % έναντι 39 %) και πολύ μεγαλύτερο μερίδιο γεωργικών προϊόντων και τροφίμων (17 % για την κυκλοφορία προς/από τον Νότο, 9 % συνολικά σε εθνική κλίμακα).

([107]) Συγκεκριμένα, το μεγαλύτερο μέρος των σιδηροδρομικών ροών εμπορευμάτων στην Ιταλία ήταν ροές μονής κατεύθυνσης από τα κέντρα παραγωγής στη Βόρεια Ιταλία προς τα κέντρα κατανάλωσης στη Νότια Ιταλία. Προς την αντίστροφη κατεύθυνση, η συνηθέστερη διαδρομή ήταν τα ταξίδια κενών φορταμαξών με επιστροφή (οι οποίες δεν μπορούσαν να μεταφέρουν εμπορεύματα είτε επειδή δεν υπήρχαν εμπορεύματα προς αποστολή είτε επειδή το φορτίο δεν ήταν συμβατό με τις φορτάμαξες).

([108]) Ως αποτέλεσμα, ο βαθμός προθυμίας πληρωμής για τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών ήταν χαμηλότερος και, κατ' επέκταση, ήταν χαμηλότερες και οι τιμές της αγοράς σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών σε σύγκριση με το σύνολο των εθνικών μεταφορών.

([109]) Η Ιταλία αναφέρθηκε στην περίπτωση των DB Schenker και NordCargo, οι οποίες είχαν τερματικούς σταθμούς στη Βόρεια Ιταλία, τους λεγόμενους «σιδηροδρομικούς λιμένες» για την επίτευξη της στροφής από τις σιδηροδρομικές στις οδικές μεταφορές.

(165) Η Ιταλία επισήμανε ότι η τρίτη σύμβαση αποσκοπούσε στη διασφάλιση ελάχιστου δικτύου υπηρεσιών και όχι μεμονωμένων συνδέσεων. Το σκεπτικό ήταν να διασφαλιστεί η ελάχιστη παρουσία συνόλου γραμμών και συνδέσεων κατανεμημένων σε ολόκληρη τη Νότια Ιταλία, με τα σημεία προέλευσης/τερματισμού τους: με τον τρόπο αυτόν θα μπορούσαν να διατηρηθούν, υπό οικονομικά βιώσιμους όρους, οι σιδηροδρομικές μεταφορές ως εναλλακτική λύση στις κυρίαρχες οδικές μεταφορές. Επομένως, θα ενισχύονταν η περιφερειακή συνοχή και η εδαφική ισορροπία μεταξύ Βόρειας και Νότιας Ιταλίας. Ειδικότερα, η Ιταλία διατύπωσε την άποψη ότι οι υποχρεώσεις που προσδιορίζονταν στην τρίτη σύμβαση επιδίωκαν τους ακόλουθους στόχους δημόσιου συμφέροντος:

— *πολιτική μεταφορών και ασφάλεια*: αποτροπή της σχεδόν ολοκληρωτικής εγκατάλειψης της δραστηριότητας των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στη Νότια Ιταλία και, κατ' επέκταση, αποφυγή της συγκέντρωσης των εμπορευματικών μεταφορών στον οδικό τρόπο στις εν λόγω περιφέρειες και περιορισμός του επιπέδου των τροχαίων ατυχημάτων ([110])·

— *περιβαλλοντική και εδαφική πολιτική*: παροχή βιώσιμης εναλλακτικής λύσης στις οδικές μεταφορές, ώστε να αποφευχθεί η περαιτέρω αύξηση της ρύπανσης και της κυκλοφοριακής συμφόρησης του οδικού δικτύου, οι οποίες είναι ήδη υπερβολικά υψηλές στη Νότια Ιταλία και δεν συμβιβάζονται με τον τουριστικό προσανατολισμό των περισσότερων οικείων περιοχών·

— *οικονομική και κοινωνική συνοχή*: εξασφάλιση του συνδετικού ιστού των σιδηροδρομικών μεταφορών, συμπεριλαμβανομένων των σχετικών υποδομών, στις οικείες ιταλικές περιφέρειες, οι οποίες, παρότι διαθέτουν ελάχιστη δομή, θα πρέπει να παραμείνουν όσο το δυνατόν πιο ομοιογενείς σε σχέση με εκείνες που υπάρχουν στην υπόλοιπη χερσόνησο.

(166) Προκειμένου να διαμορφωθεί μια προσέγγιση που θα μπορούσε να διασφαλίζει την παροχή υπηρεσιών εμπορευματικών μεταφορών επαρκούς επιπέδου εδαφικής κάλυψης, η τρίτη σύμβαση επαναπροσδιόρισε το πεδίο εφαρμογής των υποχρεώσεων που επιβλήθηκαν στην Trenitalia (σε σχέση με τη δεύτερη σύμβαση) με έμφαση στις συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας ([111]). Η Ιταλία έκρινε ότι δεν ήταν αναγκαίο να διεξαχθεί δημόσια διαβούλευση με την αγορά προκειμένου να αποδειχθεί η ύπαρξη απαίτησης παροχής δημόσιας υπηρεσίας και να καθοριστεί σωστά το πεδίο εφαρμογής της.

(167) Όσον αφορά την ανάθεση της υπηρεσίας, η Ιταλία ισχυρίστηκε ότι τα βασικά στοιχεία της σύμβασης (δηλαδή οι υπηρεσίες που έπρεπε να παρασχεθούν και η αμοιβή) καθορίζονταν και ρυθμίζονταν εξαρχής και ότι η σύμβαση συνάφθηκε ουσιαστικά για την πιστοποίηση ήδη υφιστάμενων νομικών και δεσμευτικών σχέσεων και υπηρεσιών.

5.3.1.2. Οι παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίζεται η αντιστάθμιση προσδιορίζονται προηγουμένως αντικειμενικά και με διαφάνεια (δεύτερη προϋπόθεση Altmark)

(168) Όσον αφορά την πρώτη (βλ. αιτιολογική σκέψη 128) και τη δεύτερη σύμβαση (βλ. αιτιολογική σκέψη 146), η Ιταλία ισχυρίστηκε ότι υπήρχε απόλυτη βεβαιότητα εκ των προτέρων ως προς τον τρόπο με τον οποίο θα καθοριζόταν η αντιστάθμιση βάσει της τρίτης σύμβασης και ότι η επακόλουθη υπογραφή της σύμβασης απλώς επισημοποιούσε και ουσιαστικά πιστοποιούσε τα στοιχεία αυτά. Εν είδει αποδεικτικών στοιχείων, επικαλέστηκε το γεγονός ότι η συμπεριφορά των μερών ήταν πάντοτε σύμφωνη με τους όρους και τις προϋποθέσεις της σύμβασης, ακόμα και αν η σύμβαση είχε υπογραφεί επισήμως σε μεταγενέστερο στάδιο.

(169) Όσον αφορά ειδικότερα την τρίτη σύμβαση, η Ιταλία ισχυρίστηκε ότι το νομικό πλαίσιο που ρύθμιζε τις εν λόγω υπηρεσίες (π.χ. όροι λειτουργίας, λογιστική και υποβολή στοιχείων σχετικά με τις υπηρεσίες για τους σκοπούς της αντιστάθμισης, του πεδίου εφαρμογής και του υπολογισμού της αντιστάθμισης) είχε ήδη καθοριστεί και εφαρμοστεί από την έναρξη των περιόδων που κάλυπταν οι συμβάσεις. Σύμφωνα με την Ιταλία, υπήρχε απόλυτη βεβαιότητα εκ των προτέρων όσον αφορά τον τρόπο με τον οποίο καθορίστηκε η αντιστάθμιση, διότι οι παράμετροι (βάσει των οποίων υπολογίστηκε η αντιστάθμιση) είχαν προσδιοριστεί εκ των προτέρων βάσει οικονομικού επιχειρηματικού σχεδίου, το οποίο λάμβανε υπόψη τις αναμενόμενες δαπάνες και τα έσοδα που θα προέκυπταν από την παρεχόμενη υπηρεσία.

([110]) Προς στήριξη του επιχειρήματος αυτού, η Ιταλία αναφέρθηκε στα συμπεράσματα της έρευνας συγκέντρωσης στοιχείων της ένατης κοινοβουλευτικής επιτροπής, σύμφωνα με τα οποία «και για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές υπάρχει δημόσιο συμφέρον να συναφθεί σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας, προκειμένου να ενθαρρυνθεί η χρήση εναλλακτικών τρόπων μεταφοράς αντί των οδικών μεταφορών, με προφανείς θετικές συνέπειες για το περιβάλλον και την ασφάλεια των μεταφορών».

([111]) Κυρίως συνδέσεις Βορρά/Νότου και συνδέσεις Νότου/Νότου. Οι συνδέσεις Βόρειας Ιταλίας / Βόρειας Ιταλίας δεν αποκλείονταν καταρχήν, εφόσον ήταν αναγκαίες για την παροχή της υπηρεσίας στη Νότια Ιταλία με τη μεταφορά ροών κυκλοφορίας των οποίων το μέγεθος ήταν πολύ μικρό.

(170) Όσον αφορά τη δεύτερη σύμβαση, η Ιταλία ανέφερε στις παρατηρήσεις που υπέβαλε στις 5-15 Φεβρουαρίου 2018 ότι οι νόμοι για τον ετήσιο κρατικό προϋπολογισμό είχαν ήδη καθορίσει, πριν από την επίσημη υπογραφή της τρίτης σύμβασης, τα ποσά της αντιστάθμισης που έπρεπε να καταβληθούν στην Trenitalia για τις δημόσιες υπηρεσίες που εκτελούσε ([112]).

5.3.1.3. Απουσία υπεραντιστάθμισης (τρίτη προϋπόθεση Altmark)

(171) Η Ιταλία υποστήριξε ότι η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στην Trenitalia για την εκτέλεση των ΥΠΔΥ αποσκοπούσε αποκλειστικά στην πλήρη αντιστάθμιση των δαπανών που πραγματοποιήθηκαν για την εκτέλεση της υπηρεσίας, χωρίς καμία υπεραντιστάθμιση. Εν προκειμένω, η Ιταλία επισήμανε ότι η σύμβαση απέκλειε εκ των προτέρων κάθε κίνδυνο υπεραντιστάθμισης, καθώς προσδιόριζε τις ζητούμενες υπηρεσίες και τα κριτήρια για την αντιστάθμιση η οποία υπολογιζόταν ανά συρμοχιλιόμετρο σε ετήσια βάση. Στην πραγματικότητα, δεν υπήρξε ποτέ υπεραντιστάθμιση των υπηρεσιών και καταγράφηκαν σημαντικά περιθώρια υποαντιστάθμισης.

(172) Προς επίρρωση των ανωτέρω, η Ιταλία υπέβαλε τα στοιχεία σχετικά με τις δαπάνες και την αντιστάθμιση της Trenitalia για την περίοδο 2009-2014, καθώς και τις αντίστοιχες πιστοποιημένες καταστάσεις υποβολής στοιχείων, οι οποίες εξετάστηκαν και εγκρίθηκαν από το ίδιο το MIT και επαληθεύτηκαν από ελεγκτική εταιρεία. Η Ιταλία επισήμανε ότι η Trenitalia εφάρμοζε αποτελεσματικό χωριστό λογιστικό σύστημα που διαχώριζε τις πράξεις της που στηρίζονταν στην αγορά από εκείνες που πραγματοποιούσε στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης.

(173) Η Ιταλία, στις παρατηρήσεις που υπέβαλε στις 4 Νοεμβρίου 2015 και στις 23 Μαΐου 2018, παρείχε περαιτέρω διευκρινίσεις σχετικά με το ποσό της αντιστάθμισης που καταβλήθηκε στην Trenitalia και τα καθαρά έξοδα της Trenitalia στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης, όπως συνοψίζονται κατωτέρω.

Πίνακας 4

Αντιστάθμιση των καθαρών εξόδων της Trenitalia στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης

[εκατ. EUR (εξαιρουμένου του ΦΠΑ)]

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Συμβατική διάταξη	92,4	106,7	107	106,1	106,1	105,2
Καταβληθείσα αντιστάθμιση	92,4	106,6	102,5	106,0	103,6	101,0
Καθαρά έξοδα της Trenitalia	200,0	179,6	138,0	131,0	113,7	92,9

5.3.1.4. Επίπεδο αντιστάθμισης (τέταρτη προϋπόθεση Altmark)

(174) Όσον αφορά την πρώτη (βλ. αιτιολογική σκέψη 132) και τη δεύτερη σύμβαση (βλ. αιτιολογική σκέψη 152), η Ιταλία διατύπωσε την άποψη ότι η Trenitalia ήταν επιχείρηση με χρηστή διαχείριση, η οποία ήταν σε θέση να παρουσιάζει επίπεδα δαπανών ανάλογα με αυτά των ανταγωνιστών της και να παρέχει υπηρεσίες υπό οικονομικούς όρους ουσιαστικά παρόμοιους με εκείνους που θα προέκυπταν από μια ανταγωνιστική διαδικασία.

(175) Η Ιταλία αναφέρθηκε στη μελέτη της 9ης Οκτωβρίου 2012 σχετικά με την τρίτη σύμβαση, η οποία ανατέθηκε στην εταιρεία παροχής συμβουλών PriceWatersCooper (στο εξής: **PWC**) και υποβλήθηκε στην Επιτροπή πριν από την απόφαση κίνησης της διαδικασίας (στο εξής: **μελέτη 1 της PWC**), προκειμένου να συναχθεί συμπέρασμα για το αν η αντιστάθμιση καθορίστηκε με βάση την ανάλυση των δαπανών της Trenitalia σύμφωνα με τα ευρωπαϊκά κριτήρια αναφοράς. Ειδικότερα, η Ιταλία υποστήριξε ότι το τροχαίο υλικό ήταν επαρκές και οι μέσες λειτουργικές δαπάνες ανά συρμοχιλιόμετρο της Trenitalia συμβάδιζαν με τις δαπάνες που ανέφεραν άλλες ευρωπαϊκές επιχειρήσεις παρόμοιου μεγέθους οι οποίες παρείχαν παρόμοιες υπηρεσίες.

([112]) Η Ιταλία παρέπεμψε στο άρθρο 2 παράγραφος 4 στοιχείο ιγ) του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 225 της 29ης Δεκεμβρίου 2010 (που μετατράπηκε στον νόμο αριθ. 10 της 26ης Φεβρουαρίου 2011), το οποίο εξουσιοδοτούσε το Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών να καταβάλει στην Trenitalia τα κονδύλια που διατίθεντο από τον κρατικό προϋπολογισμό για τα έτη 2009-2010 όσον αφορά τις ΥΠΔΥ που εφαρμόζονταν στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών, εν αναμονή της οριστικής σύναψης της νέας σύμβασης παροχής υπηρεσιών.

(176) Η μελέτη 1 της PWC εντόπισε έξι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ([113]) που δραστηριοποιούνταν στην Ένωση τις οποίες έκρινε κατάλληλες για την κατάρτιση δείγματος επιχειρήσεων με μέγεθος επαρκώς συγκρίσιμο με εκείνο της Trenitalia. Σύμφωνα με τη μελέτη, οι έξι αυτές εταιρείες κατέγραψαν ετήσια κυκλοφορία άνω των 25 εκατομμυρίων συρμοχιλιομέτρων και 10 δισεκατομμυρίων τονοχιλιομέτρων κατά τα έτη 2009 και 2010 ([114]). Επιπλέον, η μελέτη εξηγούσε ότι οι εν λόγω επιχειρήσεις ήταν εξοπλισμένες με επαρκή μέσα μεταφοράς. Προς επίρρωση της διαπίστωσης αυτής, η μελέτη εκτίμησε τον αριθμό των μεταφερόμενων τόνων ανά φορτωμένη φορτάμαξα για να εκτιμηθεί η μέση πραγματική μεταφορική ικανότητα μίας φορτάμαξας· ο όγκος του ετήσιου φορτίου ανά φορτάμαξα, ώστε να αποδειχθεί η αποτελεσματική χρήση του μέσου μεταφοράς· και η μέση απόσταση μεταφοράς ενός τόνου εμπορευμάτων (μεταφερόμενοι τόνοι ανά χιλιόμετρο) προκειμένου να προσδιοριστούν οι ιδιαιτερότητες του σιδηροδρομικού δικτύου στο οποίο δραστηριοποιούνταν οι επιχειρήσεις ([115]). Σύμφωνα με τη μελέτη 1 της PWC, ο αριθμός των μεταφερόμενων τόνων ανά φορτωμένη φορτάμαξα που καταγράφηκε από την Trenitalia το 2009 (41 τόνοι το 2009 και το 2010) συμβαδίζει με τη διάμεση τιμή επιχείρησης που παρέχει τις ίδιες υπηρεσίες (42 το 2009 και 44 το 2010), κάτι που αποδεικνύει ότι η Trenitalia είναι επαρκώς εξοπλισμένη λαμβανομένης υπόψη της κυκλοφορίας που καταγράφηκε, δεδομένου μάλιστα ότι η μέση απόσταση μεταφοράς είναι μεγαλύτερη στην Ιταλία (307 χλμ. το 2009 και 288 χλμ. το 2010) σε σύγκριση με τη διάμεση τιμή του δείγματος (272 χλμ. το 2009 και 264 χλμ. το 2004).

(177) Όσον αφορά το τροχαίο υλικό, η μελέτη 1 της PWC επισήμαινε ότι δεν ήταν δυνατό να συγκεντρωθούν δεδομένα σχετικά με το τροχαίο υλικό που χρησιμοποιούνταν αποκλειστικά για τη μεταφορά εμπορευμάτων. Επομένως, η μελέτη 1 της PWC λάμβανε υπόψη το σύνολο του στόλου τον οποίο χρησιμοποιούσαν οι επιχειρήσεις που περιλαμβάνονταν στο δείγμα τόσο για τη μεταφορά επιβατών όσο και εμπορευμάτων. Κατέληγε στο συμπέρασμα ότι το τροχαίο υλικό της Trenitalia ήταν επαρκές σε σύγκριση με εκείνο που χρησιμοποιούσαν οι εταιρείες που περιλαμβάνονταν στο δείγμα: η Trenitalia παρείχε με μία μηχανή κατά μέσο όρο 69 000 συρμοχιλιόμετρα το 2009 (81 000 το 2010), ενώ οι ανταγωνιστές της παρείχαν κατά μέσο όρο 56 000 συρμοχιλιόμετρα το 2009 και 53 000 συρμοχιλιόμετρα το 2010 ([116]).

(178) Προκειμένου να καταδειχθεί η αποδοτικότητα της λειτουργίας της Trenitalia, η μελέτη 1 της PWC σύγκρινε τις μέσες λειτουργικές δαπάνες ανά συρμοχιλιόμετρο των επιχειρήσεων που περιλαμβάνονταν στο δείγμα με εκείνες της Trenitalia. Σύμφωνα με τη μελέτη, ο εν λόγω δείκτης μέτρησης (κόστος ανά συρμοχιλιόμετρο) είναι ο καταλληλότερος για τον προσδιορισμό της αποδοτικότητας των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων, δεδομένου ότι ο δείκτης μέτρησης των λειτουργικών δαπανών ανά τονοχιλιόμετρο δεν παρέχει επαρκείς ενδείξεις για την αποδοτικότητα της εταιρείας. Η μελέτη 1 της PWC υποστηρίζει ότι ο δείκτης μέτρησης των λειτουργικών δαπανών ανά τονοχιλιόμετρο μπορεί να επηρεαστεί από τα ειδικά χαρακτηριστικά της ζήτησης (έλλειψη ισορροπίας των ροών σε δεδομένη διαδρομή, είδη μεταφερόμενων εμπορευμάτων κ.λπ.) ή του σιδηροδρομικού δικτύου (μέγιστο μήκος των αμαξοστοιχιών, τύποι χρησιμοποιούμενων περιτυπωμάτων κ.λπ.), τα οποία ενδέχεται να επηρεάσουν με τη σειρά τους την προσφορά των σιδηροδρομικών επιχειρήσεων.

(179) Η ανάλυση έλαβε υπόψη τις συνολικές λειτουργικές δαπάνες της Trenitalia και των επιχειρήσεων που περιλαμβάνονταν στο δείγμα (μετά την αφαίρεση του κόστους απόσβεσης και των φόρων), συμπεριλαμβανομένων τόσο των εθνικών όσο και των διεθνών δραστηριοτήτων, καθώς και των δραστηριοτήτων τόσο επιβατικών όσο και εμπορευματικών μεταφορών. Ωστόσο, η μελέτη 1 της PWC απέκλεισε από το δείγμα δύο εταιρείες (την Ceske Drahy με έδρα την Τσεχία και την Polskie Koleje Państwowe με έδρα την Πολωνία), καθώς έκρινε ότι το μέσο κόστος τους ανά εργαζόμενο (κάτω των 20 000 EUR) ήταν πολύ χαμηλότερο στις δύο αυτές εταιρείες απ' ό,τι στις υπόλοιπες επιχειρήσεις του δείγματος (50 000 EUR) και στην Trenitalia.

(180) Η μελέτη 1 της PWC κατέληξε στο εξής συμπέρασμα:

— οι λειτουργικές δαπάνες της Trenitalia ανά συρμοχιλιόμετρο κυμαίνονταν από 22,1 έως 22,5 EUR ανά συρμοχιλιόμετρο και συμβάδιζαν με εκείνες που κατέγραψαν η ÖBB, η DB και η SNCF (οι οποίες κυμαίνονταν από 21,8 EUR ανά συρμοχιλιόμετρο έως 22,6 EUR ανά συρμοχιλιόμετρο) ([117])·

([113]) Το δείγμα που καθορίστηκε από τη μελέτη περιλαμβάνει την εγκατεστημένη στην Αυστρία επιχείρηση Osterreichische Bundesbahnen (ÖBB), την εγκατεστημένη στη Γερμανία Deutsche Bahn AG (DB), την εγκατεστημένη στη Γαλλία SNCF, την εγκατεστημένη στην Τσεχία Ceske Drahy (CD), την εγκατεστημένη στην Πολωνία Polskie Koleje Państwowe (PKP) και την εγκατεστημένη στην Ελβετία Schweizerische Bundesbahnen/Chemins de fers fédéraux suisses/Ferrovie Federali Svizzere (SBB/CFF/FFS).

([114]) Η μελέτη έδειξε ότι και άλλες ενωσιακές επιχειρήσεις [Lietuvos geležinkeliai (LG) στη Λιθουανία, Valtion Rautatiet (VR) στη Φινλανδία και Latvijas dzelzceļš (LDz) στη Λετονία] πέτυχαν παρόμοια επίπεδα όσον αφορά την ετήσια κυκλοφορία, αλλά χαμηλότερα επίπεδα μεταφερόμενων τόνων ανά χιλιόμετρο. Σε κάθε περίπτωση, από τη μελέτη προέκυπτε ότι οι επιχειρήσεις αυτές δραστηριοποιούνταν σε σιδηροδρομικό δίκτυο πολύ μικρότερο και με μεγαλύτερο εύρος σιδηροτροχιών από το ιταλικό σιδηροδρομικό δίκτυο και, ως εκ τούτου, παρουσίαζαν διαφορετικά χαρακτηριστικά. Επομένως, η μελέτη απέκλεισε τις επιχειρήσεις αυτές από το δείγμα.

([115]) Μέση μεγαλύτερη απόσταση δείχνει ευρεία κατανομή της μεταφορικής ικανότητας προϊόντων σε μία περιοχή, με αποτέλεσμα τη μείωση του ετήσιου όγκου των μεταφερόμενων εμπορευμάτων.

([116]) Σελίδα 35 της μελέτης 1 της PWC.

([117]) Σελίδα 36 της μελέτης 1 της PWC. Η μελέτη απέκλεισε τις SBB/CFF/FFS, δεδομένου ότι οι μέσες λειτουργικές δαπάνες ανά συρμοχιλιόμετρο υπερέβαιναν τα 30 EUR ανά συρμοχιλιόμετρο.

— οι μέσες συνολικές εισπράξεις της Trenitalia (έσοδα ανά συρμοχιλιόμετρο) οι οποίες κυμαίνονταν από 14,8 έως 15,7 EUR ανά συρμοχιλιόμετρο ήταν χαμηλότερες από εκείνες που κατέγραψαν η ÖBB, η DB και η SNCF (οι οποίες κυμαίνονταν από 23,2 EUR ανά συρμοχιλιόμετρο έως 18,7 EUR ανά συρμοχιλιόμετρο) ([118]).

(181) Η Ιταλία απέδωσε τις χαμηλότερες εισπράξεις της Trenitalia στην ουσιαστικά διαφορετική κατάσταση της αγοράς στην οποία δραστηριοποιούνταν οι ανταγωνιστές της Trenitalia (όσον αφορά τον ανταγωνισμό με άλλες υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών και το είδος των μεταφερόμενων εμπορευμάτων) ([119]). Επισήμανε ότι η διαφορά οφειλόταν επίσης στον ανομοιογενή όγκο εμπορευμάτων που μεταφέρονταν κατά μέσο όρο ανά αμαξοστοιχία (περιορισμοί στις υποδομές και ανισορροπία στις συναλλαγές μεταξύ των εισερχόμενων και εξερχόμενων διαδρομών στη Νότια Ιταλία, καθώς και ευμετάβλητες τιμές των ειδών μεταφερόμενων εμπορευμάτων).

(182) Σύμφωνα με την Ιταλία, οι παράγοντες που επηρέαζαν το συνολικό κόστος παροχής των υπηρεσιών που αποτελούσαν αντικείμενο της τρίτης σύμβασης ανά τονοχιλιόμετρο ήταν οι εξής: i) η ανάγκη ύπαρξης υπερμεγέθους τροχαίου υλικού, συμπεριλαμβανομένων των μηχανών και των φορταμαξών· ii) η δυσκολία επίτευξης βέλτιστης χρήσης των ανθρώπινων πόρων και των παραγωγικών στοιχείων ενεργητικού, λόγω των αυστηρών ορίων ταχύτητας· iii) οι περιορισμοί όσον αφορά τις υποδομές και την υλικοτεχνική υποστήριξη ([120]).

(183) Επιπροσθέτως, και ειδικά όσον αφορά την κυκλοφορία προς/από τη Σικελία, η Ιταλία επισήμανε τα εξής:

— Το μήκος των αμαξοστοιχιών είναι εξαιρετικά περιορισμένο στη Σικελία και δεν μπορεί να υπερβαίνει τα 400 μέτρα, ώστε να είναι δυνατή η διέλευση των φορτωμένων οχηματαγωγών από το στενό της Μεσσήνης.

— Για τη διέλευση του στενού της Μεσσήνης απαιτούνται ειδικές δομές παραγωγής για τον χειρισμό, τη φόρτωση στα οχηματαγωγά πλοία και τη θαλάσσια μεταφορά των φορταμαξών από και προς τη νήσο και την ηπειρωτική Ιταλία.

— Το εκτιμώμενο κόστος της μεταφοράς με οχηματαγωγά κάθε αμαξοστοιχίας από ακτή σε ακτή (συμπεριλαμβανομένων της επιβίβασης και της αποβίβασης) ανέρχεται περίπου σε 6 000 EUR. Το κόστος αυξάνεται όταν μεταφέρονται επικίνδυνα εμπορεύματα προς/από τη νήσο, καθώς απαιτείται ειδική διαδρομή με οχηματαγωγά, με ανώτατο όριο τις 4 φορτάμαξες ανά διαδρομή.

(184) Με βάση τη μελέτη 1 της PWC, η Ιταλία κατέληξε στο εξής συμπέρασμα:

— η Trenitalia διέθετε επαρκή μέσα μεταφοράς σε σύγκριση με τις επιχειρήσεις της Ένωσης παρόμοιου μεγέθους·

— οι λειτουργικές δαπάνες της Trenitalia ανά συρμοχιλιόμετρο συμβαδίζουν με τις δαπάνες των επιχειρήσεων που παρέχουν τις ίδιες υπηρεσίες·

— οι εισπράξεις της Trenitalia είναι πολύ χαμηλότερες (κατά 25 %) από τις εισπράξεις των επιχειρήσεων που παρέχουν τις ίδιες υπηρεσίες λόγω εξωγενών παραγόντων (διάρθρωση της αγοράς χερσαίων μεταφορών και περιορισμοί στις υποδομές που επηρεάζουν τις τιμές).

([118]) Σελίδες 38-39 της μελέτης 1 της PWC.

([119]) Η μελέτη επισημαίνει ότι οι παράγοντες αυτοί επηρεάζουν την τιμή και τις εισπράξεις. Τα μερίδια αγοράς της σιδηροδρομικής επιχείρησης ήταν 10 % στην Ιταλία το 2009 στο σύνολο των χερσαίων μεταφορών εμπορευμάτων, έναντι 20 % στο δείγμα. Τα μέσα έσοδα ανά 100 τονοχιλιόμετρα της Trenitalia ήταν 3,60 EUR, τα χαμηλότερα του δείγματος (διάμεση τιμή 4,42 EUR).

([120]) Ειδικότερα, η Ιταλία εξήγησε τα εξής:

— Δεδομένου του περιορισμένου ωφέλιμου μήκους γραμμών στους σταθμούς, το επιτρεπόμενο μήκος αμαξοστοιχίας είναι μικρότερο από εκείνο που επιτρέπεται από άλλα κράτη μέλη (όπου, κατά κανόνα, κυμαίνεται από 750 m έως 550 m).

— Δεδομένου του μέγιστου επιτρεπόμενου φορτίου ανά άξονα για τις αμαξοστοιχίες στη Νότια Ιταλία (20 τόνοι ανά άξονα έναντι εθνικών και ενωσιακών προδιαγραφών 22,5 τόνων ανά άξονα), το απόλυτο και το ειδικό βάρος των εμπορευμάτων που μπορούν να μεταφερθούν σιδηροδρομικώς είναι περιορισμένα.

— Δεδομένων των αυστηρότερων ορίων περιτυπωμάτων φόρτωσης από εκείνα που ισχύουν στην υπόλοιπη Ιταλία και στο ευρωπαϊκό σιδηροδρομικό δίκτυο, απαιτούνται πολύ χαμηλές επίπεδες φορτάμαξες και δεν είναι δυνατή η μεταφορά των μεγαλύτερων εμπορευματοκιβωτίων μεγάλου ύψους. Συνεπώς, δεν είναι δυνατή η ανάπτυξη του συστήματος «κυλιόμενης οδού» που απαιτείται για τις διατροπικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές.

— Δεδομένου του υψηλού ποσοστού μη ηλεκτροκίνητων σιδηροδρομικών γραμμών, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις πρέπει να χρησιμοποιούν τόσο ηλεκτρικές όσο και ντιζελοκίνητες μηχανές, κάτι που προκαλεί μειονεκτήματα ως προς την παραγωγή και υποχρησιμοποίηση των μηχανών.

— Δεδομένης της διάρκειας των σιδηροδρομικών διαδρομών, ο μέσος όρος αμαξοστοιχιών που αναχωρούν ημερησίως είναι χαμηλότερος από τον μέσο όρο σε άλλες συνδέσεις (η Ιταλία ανέφερε κατά μέσο όρο 2 αναχωρήσεις αμαξοστοιχιών ημερησίως προς/από τη Νότια Ιταλία σε σύγκριση με τον συνήθη μέσο όρο των 3,5 αναχωρήσεων αμαξοστοιχιών). Κατά συνέπεια, το δίκτυο παραγωγής μη μετακινούμενου προσωπικού για δραστηριότητες εδάφους είναι υπερμέγεθες και υποαξιοποιείται.

— Δεδομένου του υψηλού κόστους μεταφοράς τροχαίου υλικού για τις ειδικές εργασίες συντήρησης που πρέπει να πραγματοποιούνται σε συνεργεία στην Κεντρική και Βόρεια Ιταλία, το δίκτυο συντήρησης έχει εγγενή προβλήματα.

(185) Η διαφορά αυτή μεταξύ των εισπράξεων της Trenitalia και των εισπράξεων των ανταγωνιστών της είναι ακόμα μεγαλύτερη για τις υπηρεσίες για τις οποίες χορηγείται αντιστάθμιση στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης, οι οποίες περιλαμβάνουν υπηρεσίες μεταξύ της Βόρειας και της Νότιας Ιταλίας. Στο πλαίσιο αυτό, η Ιταλία έκρινε ότι οι αμφιβολίες που εξέφρασε η Επιτροπή στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας φαίνεται να οφείλονται σε παρανόηση. Σύμφωνα με τους ισχυρισμούς της, η Επιτροπή αναφέρθηκε στο υψηλότερο κόστος του μεταφερόμενου τόνου ανά χιλιόμετρο για τις συνδέσεις με τη Νότια Ιταλία, καταλήγοντας στο συμπέρασμα ότι αυτό θα μπορούσε να είναι συνέπεια του χαμηλότερου επιπέδου αποδοτικότητας της Trenitalia. Ωστόσο, σύμφωνα με την Ιταλία, αυτό που πρέπει να αποδειχθεί στο πλαίσιο της τέταρτης απαίτησης Altmark είναι ότι ο δικαιούχος της αντιστάθμισης είναι επιχείρηση με χρηστή διαχείριση και, κατ' επέκταση, ότι είναι σε θέση να παρουσιάζει επίπεδα δαπανών ανάλογα με αυτά των ανταγωνιστών της και να παρέχει υπηρεσίες υπό οικονομικούς όρους ουσιαστικά παρόμοιους με εκείνους που θα προέκυπταν από μια ανταγωνιστική διαδικασία. Εν προκειμένω, ο δείκτης που πρέπει να ληφθεί υπόψη είναι ακριβώς οι μέσες λειτουργικές δαπάνες ανά συρμοχιλιόμετρο, οι οποίες αντικατοπτρίζουν ορθά το μοναδιαίο κόστος της οικείας υπηρεσίας.

(186) Όσον αφορά τον δείκτη του κόστους ανά τονοχιλιόμετρο, η Ιταλία ισχυρίζεται ότι είναι άνευ αντικειμένου για τους σκοπούς της εφαρμογής της τέταρτης απαίτησης Altmark στην παρούσα υπόθεση. Ο εν λόγω δείκτης έχει διαφορετικό σκοπό: αποσκοπεί στον εντοπισμό παραγόντων συγκριτικών μειονεκτημάτων που επηρεάζουν διαρθρωτικά τις υπηρεσίες εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών μεταξύ της Βόρειας και της Νότιας Ιταλίας, οι οποίοι αποτελούν ακριβώς την αιτία των ανεπαρκειών της αγοράς και, κατ' επέκταση, της συγκεκριμένης δημόσιας παρέμβασης. Η Ιταλία υποστηρίζει ότι οι παράγοντες αυτοί δεν έχουν καμία σχέση με την αποδοτικότητα της Trenitalia· αντίθετα, πρόκειται για εξωγενείς παράγοντες παντελώς ανεξάρτητους από την Trenitalia, οι οποίοι, όμως, έχουν τον ίδιο αντίκτυπο στην Trenitalia μ' αυτόν που θα είχαν σε κάθε άλλη επιχείρηση.

5.3.2. *Νόθευση του ανταγωνισμού και επιπτώσεις στις ενδοενωσιακές συναλλαγές*

(187) Η Ιταλία αρνήθηκε ότι η τρίτη σύμβαση προκάλεσε νόθευση του ανταγωνισμού και είχε επιπτώσεις στις ενδοενωσιακές συναλλαγές.

(188) Πρώτον, η Ιταλία ισχυρίστηκε ότι, μετά την ελευθέρωση της αγοράς σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών σε εθνικό και ενωσιακό επίπεδο, ο ανταγωνισμός στην αγορά επικεντρώθηκε στις πλέον επικερδείς διαδρομές στη Βόρεια Ιταλία και δεν υπήρχε ενδιαφέρον για την κυκλοφορία στη Νότια Ιταλία.

(189) Επιπλέον, η Ιταλία υποστήριξε ότι το χωριστό λογιστικό σύστημα που υιοθέτησε η Trenitalia απέκλειε κάθε μορφή ροής δημόσιων πόρων προς όφελος των άλλων δραστηριοτήτων της επιχείρησης. Αυτό ίσχυε ακόμα περισσότερο αν ληφθεί υπόψη ότι η αντιστάθμιση δεν επαρκούσε για την κάλυψη του ελλείμματος εκμετάλλευσης που κατέγραψε η Trenitalia σε σχέση με τις υποχρεώσεις που της είχαν επιβληθεί στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης.

5.3.3. *Νομιμότητα*

(190) Η Ιταλία διατύπωσε την άποψη ότι η εξαίρεση από την υποχρέωση της εκ των προτέρων ενημέρωσης που προβλέπεται στο άρθρο 17 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 ίσχυε και για τις αντισταθμίσεις που έλαβε η Trenitalia στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης, διότι οι εν λόγω υποχρεώσεις, παρότι περιλαμβάνονταν σε σύμβαση, ήταν αποτέλεσμα αποφάσεων των δημόσιων αρχών.

5.3.4. *Συμβατότητα*

(191) Επικουρικώς, η Ιταλία ισχυρίστηκε πως, εάν συναχθεί το συμπέρασμα ότι η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης συνιστούσε νέα ενίσχυση υποκείμενη σε υποχρέωση ενημέρωσης, η ενίσχυση θα ήταν συμβατή με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, δεδομένου ότι η συμβατική σχέση η οποία επισημοποιήθηκε με την προαναφερόμενη σύμβαση δημιουργήθηκε το 2009 και, επομένως, ενόσω ήταν ακόμη σε ισχύ ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

(192) Όσον αφορά την ημερομηνία υπογραφής της τρίτης σύμβασης (3 Δεκεμβρίου 2012), η Ιταλία έκρινε ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 ίσχυε έως και τις 3 Δεκεμβρίου 2012. Δεδομένου ότι το άρθρο 10 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, που ισχύει από τις 3 Δεκεμβρίου 2009, προβλέπει ότι «Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 καταργείται. Οι διατάξεις του εξακολουθούν, εντούτοις, να ισχύουν όσον αφορά τις υπηρεσίες μεταφοράς φορτίου για χρονικό διάστημα τριών ετών από την έναρξη ισχύος του παρόντος κανονισμού», η Ιταλία έκρινε ότι η τελική ημερομηνία συνέπιπτε με το τέλος της ίδιας ημέρας του Δεκεμβρίου (δηλαδή της 3ης Δεκεμβρίου) του τρίτου έτους μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, δηλαδή την 3η Δεκεμβρίου 2012 ([121]).

([121]) Η Ιταλία επικαλέστηκε το άρθρο 3 παράγραφος 2 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΟΚ, Ευρατόμ) αριθ. 1182/71 του Συμβουλίου, της 6ης Μαρτίου 1971, περί καθορισμού των κανόνων που εφαρμόζονται στις προθεσμίες, ημερομηνίες και διορίες, σύμφωνα με το οποίο, προθεσμία που προσδιορίζεται κατά έτη, λήγει (dies ad quem) «με την παρέλευση της τελευταίας ώρας της ημέρας της τελευταίας εβδομάδας, του τελευταίου μήνα ή του τελευταίου έτους, που είναι κατά την ονομασία ή τον αριθμό αντίστοιχη με την ημέρα ενάρξεως της προθεσμίας».

(193) Η Ιταλία, στις παρατηρήσεις που υπέβαλε στις 24 Ιουνίου 2014, κατέστησε σαφές ότι το γεγονός ότι η τρίτη σύμβαση συμφωνήθηκε και μάλιστα υπογράφηκε δυνάμει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 διαδραμάτιζε σημαντικό ρόλο στην αξιολόγηση της συμβατότητάς της με την εσωτερική αγορά. Η Ιταλία επισήμανε ότι, στο μέλλον, το MIT σκόπευε να καθορίσει δεόντως τα μέτρα που πρέπει να ληφθούν για τη στήριξη των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και των χρηστών τους.

(194) Όπως και στην περίπτωση της πρώτης (βλ. αιτιολογική σκέψη 138) και της δεύτερης σύμβασης (βλ. αιτιολογική σκέψη 157), η Ιταλία ισχυρίστηκε ότι η τρίτη σύμβαση περιείχε όλα τα στοιχεία που καθορίζονται στο άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και κάλυπτε μόνο εν μέρει τις δαπάνες που πραγματοποίησε η Trenitalia για την εκτέλεση των υπηρεσιών που περιλαμβάνονταν στη σύμβαση.

(195) Τέλος, η Ιταλία επανέλαβε το επιχείρημα, το οποίο είχε ήδη αναπτυχθεί για την πρώτη (βλ. αιτιολογική σκέψη 139) και τη δεύτερη σύμβαση (βλ. αιτιολογική σκέψη 158), ότι η τρίτη σύμβαση μπορούσε επίσης να θεωρηθεί συμβατή με την εσωτερική αγορά βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 ή βάσει του άρθρου 93 της ΣΛΕΕ. Ωστόσο, δεν παρείχε καμία σχετική αιτιολόγηση.

5.4. **Οικονομική συνέχεια**

(196) Από την 1η Ιανουαρίου 2017 η Mercitalia Rail έγινε η νέα ιδιοκτήτρια του τμήματος εμπορευματικών μεταφορών της Trenitalia.

(197) Οι ιταλικές αρχές, στις παρατηρήσεις που υπέβαλαν στις 11 Απριλίου 2023 σχετικά με την οικονομική συνέχεια μεταξύ της Trenitalia και της Mercitalia Rail, εξήγησαν ότι, σύμφωνα με το ιταλικό δίκαιο, η Mercitalia Rail ήταν ο νόμιμος διάδοχος της Trenitalia στην αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών υπό την ιδιότητά της ως νέας ιδιοκτήτριας του τμήματος εμπορευματικών μεταφορών της Trenitalia.

(198) Ωστόσο, οι ιταλικές αρχές εξήγησαν ότι αυτή η νομική διαδοχή δεν συνεπαγόταν τη μεταβίβαση στη Mercitalia Rail των υποχρεώσεων επιστροφής που θα μπορούσαν να προκύψουν από οποιαδήποτε διαπίστωση παράνομης και ασυμβίβαστης ενίσχυσης που χορηγήθηκε στην Trenitalia για την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών πριν από την απόσχιση. Κατά την άποψή τους, οι υποχρεώσεις αυτές εξακολουθούσαν να βαρύνουν την Trenitalia, διότι δεν καταλογίζονταν στο τμήμα εμπορευματικών μεταφορών της Trenitalia ([122]). Στο πλαίσιο αυτό, οι ιταλικές αρχές επισήμαναν στην απάντηση που υπέβαλαν στις 11 Απριλίου 2023 τα εξής: i) αν η Trenitalia είχε την πρόθεση να μεταβιβάσει τις υποχρεώσεις αυτές στη Mercitalia Rail, θα το είχε αναφέρει ρητώς στην πράξη απόσχισης· ii) κατά τον χρόνο της απόσχισης, η ισχύς της τρίτης σύμβασης είχε ήδη λήξει, και iii) σκοπός της απόσχισης ήταν αποκλειστικά η αναδιοργάνωση της επιχείρησης εντός του ομίλου FS.

6. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΩΝ ΕΝΔΙΑΦΕΡΟΜΕΝΩΝ ΜΕΡΩΝ**

6.1. **Κοινότητα Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων και Διαχειριστών Υποδομών**

(199) Η Κοινότητα Ευρωπαϊκών Σιδηροδρόμων και Διαχειριστών Υποδομών (στο εξής: **CER**) εκπροσωπεί 75 σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (μεταξύ των οποίων και τον όμιλο FS) και διαχειριστές υποδομών από την Ένωση, τις υποψήφιες χώρες, καθώς και από τις χώρες των Δυτικών Βαλκανίων, τη Νορβηγία και την Ελβετία.

(200) Η CER, στις παρατηρήσεις που υπέβαλε στις 18 Ιουνίου 2014, έκρινε ότι, σύμφωνα με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, η επιβολή ΥΠΔΥ και/ή η σύναψη ΣΠΔΥ για την παροχή σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μπορούσαν να δικαιολογηθούν για λόγους ανάπτυξης βιώσιμης οικονομίας, επίτευξης περιφερειακής συνοχής και εδαφικής ισορροπίας και, ταυτόχρονα, προώθησης της μεταστροφής του τρόπου μεταφοράς από τις οδικές στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές.

(201) Επισήμανε ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, ο οποίος εφαρμοζόταν στις υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών έως τις 3 Δεκεμβρίου 2012, παρείχε στα κράτη μέλη τη δυνατότητα να χρηματοδοτούν και να προωθούν τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές. Κατέληξε στο συμπέρασμα ότι μια υπηρεσία μπορεί να χαρακτηριστεί ως ΥΓΟΣ όταν υπάρχει κίνδυνος οι ανταγωνιστικές υπηρεσίες να μην καλύπτουν σημαντικό μέρος των αναγκών των πολιτών και των καταναλωτών.

([122]) Σύμφωνα με το άρθρο 2 της πράξης απόσχισης, όλες οι υποχρεώσεις και οι ευθύνες που σχετίζονται με γεγονότα ή περιστάσεις που προέκυψαν πριν από την απόσχιση και δεν μπορούσαν να καταλογιστούν στον επιχειρηματικό κλάδο που μεταβιβάστηκε έπρεπε να παραμείνουν στην Trenitalia.

6.2. **FerCargo**

(202) Η FerCargo αντιπροσωπεύει 17 σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ([123]) (δημόσιες και ιδιωτικές εταιρείες) που παρέχουν υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ιταλία.

(203) Η FerCargo, στις παρατηρήσεις που υπέβαλε στις 8 Ιουλίου 2014, υποστήριξε ότι η αντιστάθμιση που χορήγησε η Ιταλία στην Trenitalia ενίσχυσε τη θέση της τελευταίας στην αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στη Νότια Ιταλία εις βάρος των άλλων επιχειρήσεων σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που μπορούσαν να παρέχουν υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στην εν λόγω αγορά.

(204) Η FerCargo δεν έλαβε θέση όσον αφορά την πρώτη σύμβαση. Όσον αφορά τη δεύτερη και την τρίτη σύμβαση, η FerCargo έκρινε ότι η αντιστάθμιση συνιστούσε κρατική ενίσχυση υπέρ της Trenitalia, δεδομένου ότι δεν πληρούνταν τα τέσσερα κριτήρια Altmark και ότι οι ΣΠΔΥ νόθευαν τον ανταγωνισμό και επηρέαζαν τις συναλλαγές. Επισήμανε ότι οι περισσότερες από τις εταιρείες που δραστηριοποιούνταν στην ιταλική αγορά ανήκαν σε διεθνείς ομίλους, δηλαδή στη Nordcargo (Deutsche Bahn), στη Schweizerische Bundesbahnen Cargo Italia (Schweizerische Bundesbahnen Cargo International), στη Rail Cargo Italia (Rail Cargo Austria), ή ασκούσαν δραστηριότητες σε διάφορα κράτη μέλη (π.χ. Rail Traction Company).

(205) Επιπλέον, η FerCargo αμφισβήτησε τη συμβατότητα της κρατικής ενίσχυσης με την εσωτερική αγορά.

(206) Πρώτον, η FerCargo δεν είχε υπόψη της καμία δημόσια διαβούλευση που να διεξήγαγαν οι ιταλικές αρχές προκειμένου να εξακριβώσουν την ανάγκη παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών με το ίδιο πεδίο εφαρμογής και τα ίδια χαρακτηριστικά με εκείνες που είχαν ανατεθεί στην Trenitalia. Η FerCargo διαμαρτυρήθηκε για το γεγονός ότι οι ιταλικές αρχές δεν έλαβαν υπόψη τον αυξανόμενο αριθμό επιχειρήσεων, αντίστοιχων με τον κατεστημένο φορέα, που ξεκίνησαν να δραστηριοποιούνται στη Νότια Ιταλία από το 2006. Η FerCargo ισχυρίστηκε ότι τα μέλη της θα μπορούσαν να είχαν παράσχει υπηρεσίες συγκρίσιμες με εκείνες που παρείχε η Trenitalia όσον αφορά τη συνέχεια, την τακτική εξυπηρέτηση και τη συχνότητα, τη μεταφορική ικανότητα και τα κόμιστρα, με αποτέλεσμα να είναι περιττή η σύναψη ΣΠΔΥ. Ανέφερε ότι, πριν από τη σύναψη της τρίτης σύμβασης, υπήρχαν ήδη, πέραν της Trenitalia, δύο εταιρείες που δραστηριοποιούνταν στις συνδέσεις Καμπανίας / Βόρειας Ιταλίας ([124]) και Αμπρούτσο / Βόρειας Ιταλίας ([125]), καθώς και πέντε εταιρείες που θα μπορούσαν να είχαν ξεκινήσει να δραστηριοποιούνται στις συνδέσεις Καμπανίας/Καλαβρίας ([126]), Μολίζε/Απουλίας ([127]), Απουλίας/Βασιλικάτων ([128]), Καμπανίας/Απουλίας ([129]), Βασιλικάτων/Καλαβρίας ([130]), καθώς και εντός της Καμπανίας ([131]), της Καλαβρίας ([132]) και της Απουλίας ([133]), δεδομένου ότι διέθεταν την απαραίτητη πιστοποίηση.

([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]) Το 2008 η Rail Traction Company εξυπηρετούσε μία διαδρομή στη σύνδεση Καμπανία – Βόρεια Ιταλία.

([125]) Μεταξύ του 2009 και του 2011 η NordCargo εξυπηρετούσε δύο διαδρομές στη σύνδεση Αμπρούτσο / Βόρειας Ιταλίας.

([126]) Στη σύνδεση Καμπανίας/Καλαβρίας: η Rail Traction Company μπορούσε να εξυπηρετεί 1 διαδρομή από το 2008· η Compagnia Ferroviaria Italiana μπορούσε να εξυπηρετεί 1 διαδρομή από το 2009· η GTS Rail μπορούσε να εξυπηρετεί 1 διαδρομή από το 2009 (η Επιτροπή επισημαίνει, ωστόσο, ότι η τελευταία αυτή πληροφορία δεν επιβεβαιώνεται στο πιστοποιητικό ασφάλειας της GTS Rail για το 2009, το οποίο είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση www.ansf.it, τελευταία επίσκεψη στις 15.11.2023).

([127]) Στη σύνδεση Μολίζε/Απουλίας: η Linea μπορούσε να εξυπηρετεί 1 διαδρομή από το 2009, η GTS Rail μπορούσε να εξυπηρετεί 2 διαδρομές από το 2009, η NordCargo μπορούσε να εξυπηρετεί 1 διαδρομή από το 2009.

([128]) Στη σύνδεση Απουλίας/Βασιλικάτων, η Linea μπορούσε να εξυπηρετεί 1 διαδρομή από το 2009.

([129]) Στη σύνδεση Καμπανίας/Απουλίας: η Compagnia Ferroviaria Italiana μπορούσε να εξυπηρετεί 1 διαδρομή από το 2009· η GTS μπορούσε να εξυπηρετεί 1 διαδρομή από το 2009 (η Επιτροπή επισημαίνει, ωστόσο, ότι η τελευταία αυτή πληροφορία δεν επιβεβαιώνεται στο πιστοποιητικό ασφάλειας της GTS για το 2009, το οποίο είναι διαθέσιμο στη διεύθυνση www.ansf.it, τελευταία επίσκεψη στις 15.11.2023).

([130]) Στη σύνδεση Βασιλικάτων/Καλαβρίας, η GTS Rail μπορούσε να εξυπηρετεί 2 διαδρομές από το 2009.

([131]) Στη σύνδεση Καμπανίας/Καμπανίας: η Rail Traction Company μπορούσε να εξυπηρετεί 6 διαδρομές από το 2008· η Compagnia Ferroviaria Italiana μπορούσε να εξυπηρετεί 10 διαδρομές από το 2009· η GTS μπορούσε να εξυπηρετεί 2 διαδρομές από το 2009· η NordCargo μπορούσε να εξυπηρετεί 4 διαδρομές από το 2009.

([132]) Στη σύνδεση Καλαβρίας/Καλαβρίας, η GTS Rail μπορούσε να εξυπηρετεί 5 διαδρομές από το 2009.

([133]) Στη σύνδεση Απουλίας/Απουλίας: η Linea μπορούσε να εξυπηρετεί 3 διαδρομές από το 2009· η GTS μπορούσε να εξυπηρετεί 10 διαδρομές από το 2009· η NordCargo μπορούσε να εξυπηρετεί 2 διαδρομές από το 2009.

(207) Δεύτερον, ισχυρίστηκε ότι οι υποχρεώσεις που επιβλήθηκαν στην Trenitalia ήταν «ασυμβίβαστες» με τους σκοπούς των ΣΠΔΥ (δηλαδή την περιφερειακή συνοχή και ισορροπία μεταξύ Βόρειας και Νότιας Ιταλίας). Στο πλαίσιο αυτό, έκρινε ότι οι υποχρεωτικές τιμολογήσεις για τις διεθνείς διαδρομές που προβλέπονταν στη δεύτερη σύμβαση χρηματοδότησαν την επέκταση της Trenitalia στις αγορές άλλων κρατών μελών. Επιπλέον, αμφισβήτησε τον τρόπο με τον οποίο η Ιταλία είχε ορίσει τις ΥΠΔΥ στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης και το γεγονός ότι η τρίτη σύμβαση δεν προσδιόριζε τις διαδρομές που θα εξυπηρετούσε η Trenitalia, αλλά μόνο τις περιφέρειες αναχώρησης και άφιξης. Υπενθύμισε ότι, στις 21 Δεκεμβρίου 2012, η ιταλική διυπουργική επιτροπή οικονομικού προγραμματισμού («**CIPE**») είχε διατυπώσει θετικά σχόλια σχετικά με την τρίτη σύμβαση, με την επιφύλαξη διευκρινίσεων σχετικά με το πεδίο εφαρμογής της δημόσιας υπηρεσίας, το αντισταθμιζόμενο κόστος και το ύψος της αμοιβής που θα χορηγούνταν στην Trenitalia. Επιπροσθέτως, επισήμανε ότι, την 1η Ιουνίου 2009, η ιταλική αρχή ανταγωνισμού είχε επίσης ζητήσει σαφέστερο ορισμό των δημόσιων υπηρεσιών που είχαν ανατεθεί στην Trenitalia, λαμβανομένων υπόψη της ύπαρξης ανταγωνισμού στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών και διατροπικού ανταγωνισμού από τις θαλάσσιες και τις οδικές μεταφορές.

(208) Τρίτον, η FerCargo ισχυρίστηκε ότι, κατά το μεγαλύτερο μέρος της περιόδου που κάλυπταν η δεύτερη και η τρίτη σύμβαση, η Trenitalia λειτουργούσε χωρίς πράξη ανάθεσης και χωρίς σαφή καθορισμό των παραμέτρων της αντιστάθμισης. Αρνήθηκε ότι, εν αναμονή της υπογραφής της τρίτης σύμβασης, η Trenitalia μπορούσε να βασίζεται στη ρήτρα συνέχειας που περιλαμβανόταν στη δεύτερη σύμβαση, δεδομένου ότι οι δύο ΣΠΔΥ κάλυπταν διαφορετικές υποχρεώσεις και εφαρμόζονταν διαφορετικές μέθοδοι αντιστάθμισης.

(209) Τέταρτον, η FerCargo δεν απέκλεισε ενδεχόμενη υπεραντιστάθμιση, δεδομένου ότι η δεύτερη και η τρίτη σύμβαση δεν ανέφεραν ότι η αντιστάθμιση έπρεπε να υπολογίζεται με βάση τις δαπάνες στις οποίες θα προέβαινε μια αποδοτική επιχείρηση. Κατά την άποψή της, για να εξακριβωθεί αν οι δαπάνες της Trenitalia ήταν ανάλογες των δαπανών μιας εταιρείας που λειτουργούσε αποδοτικά, το κριτήριο αναφοράς έπρεπε να είναι ο υφιστάμενος ανταγωνισμός και όχι οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνταν σε ξένες αγορές. Όσον αφορά ειδικότερα την τρίτη σύμβαση, η FerCargo υποστήριξε ότι η μόνη ποιοτική παράμετρος που χρησιμοποιήθηκε για την αξιολόγηση της υπηρεσίας ήταν η ακριβής εκτέλεση των δρομολογίων και όχι η αποτελεσματική διαχείριση του κόστους της υπηρεσίας. Επιπλέον, το ύψος της αντιστάθμισης δεν λάμβανε υπόψη τους χαμηλότερους ενεργειακούς φόρους που κατέβαλλε η Trenitalia για την ηλεκτρική ενέργεια που χρησιμοποιούσαν οι αμαξοστοιχίες ([134]).

(210) Τέλος, η FerCargo ισχυρίστηκε ότι η Trenitalia δεν τηρούσε χωριστούς λογαριασμούς και ότι χρησιμοποίησε τα περιθώρια κέρδους που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο των ΣΠΔΥ για να χρηματοδοτήσει μια επιθετική πολιτική τιμών στο εμπορικό τμήμα και να αυξήσει την παρουσία της Trenitalia στην αγορά. Σύμφωνα με τη FerCargo, το μοναδιαίο κόστος που δήλωσε η Trenitalia ήταν υπερβολικό ([135]) σε σύγκριση με τα δεδομένα που είχε στη διάθεσή της η Επιτροπή στην απόφασή της σχετικά με το ιταλικό καθεστώς *Ferrobonus* (SA.32603) ([136]) και τα έξοδα που κατέγραψαν οι ανταγωνιστές της Trenitalia ([137]). Η FerCargo υποστήριξε ότι, την 1η Ιουνίου 2009, η ιταλική αρχή ανταγωνισμού είχε ήδη επισημάνει ότι αντιστάθμιση που καταβάλλεται στο πλαίσιο ΣΠΔΥ, η οποία δεν ανατέθηκε μέσω διαφανούς διαδικασίας διαγωνισμού, εγείρει το ζήτημα της ενδεχόμενης διεπιδότησης μεταξύ των υπηρεσιών της αγοράς και των δημόσιων υπηρεσιών, όταν υπάρχει ακόμα και μερική αλληλεπικάλυψη μεταξύ των δύο ειδών υπηρεσιών.

(211) Η FerCargo κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η κρατική ενίσχυση είναι ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά, διότι, κατά την άποψή της, δεν ήταν σύμφωνη ούτε με το άρθρο 93 της ΣΛΕΕ ούτε με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

6.3. **Ο όμιλος FS**

(212) Ο όμιλος FS υποστήριξε στις παρατηρήσεις που υπέβαλε στις 23 Ιουλίου 2014 ότι η τρίτη σύμβαση δεν μπορούσε να χαρακτηριστεί ως κρατική ενίσχυση, δεδομένου ότι πληρούσε τις προϋποθέσεις Altmark. Στο πλαίσιο αυτό, υπέβαλε συμπληρωματική μελέτη του Ιουλίου 2014 ([138]) (η οποία διενεργήθηκε για να συμπληρώσει τη μελέτη 1 της PWC που είχαν υποβάλει οι ιταλικές αρχές), προκειμένου να αποδειχθεί η συμμόρφωση με το πρώτο και το τέταρτο κριτήριο Altmark.

([134]) Η FerCargo παρέπεμψε στο ιταλικό διάταγμα αριθ. 730 της 22ας Μαΐου 1963, και στο νομοθετικό διάταγμα αριθ. 91 της 14ης Ιουνίου 2014.

([135]) 24 EUR ανά συρμοχιλιόμετρο το 2009, 26,1 EUR ανά συρμοχιλιόμετρο το 2010, 24 EUR ανά συρμοχιλιόμετρο το 2011.

([136]) Απόφαση της 16ης Δεκεμβρίου 2011 (ΕΕ C 88 της 24.3.2012, σ. 1). Στην εν λόγω απόφαση, το μέσο κόστος των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ιταλία εκτιμήθηκε ότι ανέρχεται σε 10 EUR ανά συρμοχιλιόμετρο (βλ. αιτιολογική σκέψη 39 της απόφασης).

([137]) Η FerCargo αναφέρθηκε στα έξοδα δύο εκ των μελών της (Rail Traction Company και NordCargo). Ειδικότερα, όσον αφορά τη Rail Traction Company, τα έξοδα κυμαίνονταν από 9,5 EUR ανά συρμοχιλιόμετρο για την παροχή υπηρεσιών στη σύνδεση Καμπανίας / Βόρειας Ιταλίας έως 9,27 EUR ανά συρμοχιλιόμετρο για τη σύνδεση Καμπανίας/Καλαβρίας. Όσον αφορά τη Nord Cargo, τα έξοδα αντιστοιχούσαν σε 11,7 EUR ανά συρμοχιλιόμετρο για τις αμαξοστοιχίες μεγάλων αποστάσεων, συμπεριλαμβανομένου και του κόστους του τροχαίου υλικού το οποίο, σύμφωνα με τη FerCargo, η Trenitalia θα έπρεπε να είχε ήδη καλύψει πλήρως.

([138]) Μελέτη της PWC του Ιουλίου 2014 — «Contratto di servizio Trenitalia Cargo, Supporto per la risposta alla decisione CE, 27 Μαρτίου 2014».

(213) Όσον αφορά την απουσία πρόδηλου σφάλματος στον ορισμό του πεδίου εφαρμογής της τρίτης σύμβασης, ο όμιλος FS έκρινε ότι η σιδηροδρομική εμπορευματική κυκλοφορία από και προς τη Νότια Ιταλία επηρεαζόταν από ανεπάρκεια της αγοράς.

(214) Στο πλαίσιο αυτό, ο όμιλος FS επισήμανε ότι οι ανταγωνιστές της Trenitalia δεν είχαν σταθερή και ευρεία παρουσία στην αγορά και ότι, κατά την περίοδο 2007-2008, το οικείο μερίδιο αγοράς ήταν κάτω του 3 % ακόμα και στις πλέον επικερδείς συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας, όπως αυτές προς/από την Καμπανία και την Απουλία. Ωστόσο, στις συνδέσεις αυτές, οι ανταγωνιστές της Trenitalia παρείχαν ως επί το πλείστον υπηρεσίες συνδυασμένων μεταφορών (ως εκ τούτου, οι ανταγωνιστές δεν εκτελούσαν μεταφορές ορισμένων εμπορευμάτων που μπορούσαν να μεταφερθούν μόνο μέσω συμβατικών μεταφορών, όπως ο χάλυβας και τα χημικά προϊόντα) και κυρίως προς μία κατεύθυνση (Νότου-Βορρά στην περίπτωση της Απουλίας και Βορρά-Νότου στην περίπτωση της Καμπανίας). Επιπλέον, την εποχή εκείνη, στη Νότια Ιταλία, οι ανταγωνιστές εξυπηρετούσαν περιορισμένο μόνο αριθμό σιδηροδρομικών σταθμών και συνδέσεων περιφέρειας/περιφέρειας σε σύγκριση με τους σταθμούς και τις συνδέσεις που κάλυπτε η τρίτη σύμβαση.

(215) Σύμφωνα με τον όμιλο FS, το περιορισμένο ενδιαφέρον των ανταγωνιστών για τη Νότια Ιταλία οφειλόταν στο ότι η συμβατική σιδηροδρομική εμπορευματική κυκλοφορία στις εν λόγω περιφέρειες χαρακτηριζόταν από ασταθή ζήτηση (η οποία οδηγούσε στην κυκλοφορία άδειων φορταμαξών και σε χαμηλές συχνότητες). Εξάλλου, δεδομένων των διαφορετικών ειδών μεταφερόμενων εμπορευμάτων (χάλυβας, χημικά προϊόντα, αυτοκίνητα, άλλα εμπορεύματα), η παροχή της υπηρεσίας απαιτούσε μεγάλο αριθμό φορταμαξών. Ο όμιλος FS εξήγησε ότι η σύμβαση αντιπροσώπευε το 26-28 % του συνόλου των υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ιταλία ως προς τα συρμοχιλιόμετρα, αλλά μόνο το 6-7 % ως προς τη μεταφορική ικανότητα (επειδή τα εμπορεύματα που κάλυπτε η σύμβαση έτειναν να μεταφέρονται σε μεγαλύτερες αποστάσεις από τον μέσο όρο των ιταλικών εμπορευμάτων και ο βαθμός φόρτωσης των αμαξοστοιχιών ήταν χαμηλότερος στις συγκεκριμένες διαδρομές). Κατά την άποψή του, το γεγονός ότι οι συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας που κάλυπτε η τρίτη σύμβαση παρουσίαζαν παρόμοια χαρακτηριστικά δικαιολογούσε πλήρως την επιλογή των ιταλικών αρχών να ορίσουν την ΥΓΟΣ ως προς τις συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας ως δίκτυο σιδηροδρομικών συνδέσεων (και όχι ως συνδέσεις από σημείο σε σημείο) ([139]).

(216) Ο όμιλος FS επισήμανε ότι, εάν δεν είχε συναφθεί η τρίτη σύμβαση, θα είχε σταματήσει να εκτελεί σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές στη Νότια Ιταλία. Το μεγαλύτερο μέρος της εμπορευματικής κυκλοφορίας θα είχε τότε μετατοπιστεί από τις σιδηροδρομικές στις οδικές μεταφορές. Εν είδει παραδείγματος, ο όμιλος FS αναφέρθηκε στην περίπτωση της Σαρδηνίας, όπου η σιδηροδρομική εμπορευματική κυκλοφορία της Trenitalia μειώθηκε δραστικά ([140]) μεταξύ του 2008 και του 2009, δηλαδή αφότου η Ιταλία αποφάσισε να μη συμπεριλάβει την περιφέρεια της Σαρδηνίας στο πεδίο εφαρμογής της τρίτης σύμβασης μετά τη λήξη της ισχύος της δεύτερης σύμβασης στις 31 Δεκεμβρίου 2008. Καμία άλλη σιδηροδρομική επιχείρηση δεν εξυπηρετούσε τη Σαρδηνία εκείνη την περίοδο και καμία δεν εισήλθε στην αγορά αυτή μετά την αποχώρηση της Trenitalia.

(217) Όσον αφορά το τέταρτο κριτήριο Altmark, ο όμιλος FS υποστήριξε την άποψη της Ιταλίας ότι το κόστος της Trenitalia ανά συρμοχιλιόμετρο ήταν ανάλογο με το κόστος άλλων επιχειρήσεων που δραστηριοποιούνταν σε επίπεδο Ένωσης (ÖBB, DB, SNCF), όπως αναφέρεται στη μελέτη 1 της PWC (βλ. αιτιολογική σκέψη 175), και, ως εκ τούτου, με το κόστος μιας μέσης επιχείρησης με χρηστή διαχείριση. Έκρινε ότι η ανάλυση κόστους-αποτελεσματικότητας έπρεπε να διενεργηθεί στο επίπεδο της εταιρείας που παρείχε την υπηρεσία (και όχι στο επίπεδο της ΣΠΔΥ). Για τους σκοπούς της εφαρμογής της τέταρτης προϋπόθεσης Altmark, απέκλεισε οποιαδήποτε συνάφεια με τα στοιχεία σχετικά με τα έσοδα (δεδομένου ότι το τέταρτο κριτήριο Altmark αναφέρεται μόνο στις «δαπάνες» μιας επιχείρησης με χρηστή διαχείριση) και, σε κάθε περίπτωση, κατέστησε σαφές ότι η ζήτηση σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών χαρακτηριζόταν από υψηλό βαθμό μεταβλητότητας που καθιστούσε τα έσοδα εξαιρετικά απρόβλεπτα.

([139]) Ο όμιλος FS παρέπεμψε στην απόφαση της Επιτροπής, της 24ης Φεβρουαρίου 2010, σχετικά με την Danske Statsbaner (SA.21143), στην οποία η Επιτροπή επισήμανε ότι «[…] η ειδική ισχύουσα νομοθεσία ουδόλως περιορίζει τη δυνατότητα ανάθεσης αποστολών παροχής δημόσιας υπηρεσίας που να καλύπτουν το σύνολο των γραμμών, ώστε να εγκαθιδρύσει ένα σύστημα μεταφορών με συνοχή, ιδίως για να καταστεί δυνατή η ύπαρξη συνέχειας στις μεταφορές. Κανένα κριτήριο δεν έχει αναφερθεί όσον αφορά την αποδοτικότητα ή όχι των μεμονωμένων σχετικών γραμμών», και κατέληξε στο συμπέρασμα ότι «η Δανία δεν διαπράττει προφανές σφάλμα αξιολόγησης εάν συμπεριλάβει στη σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας μία ή περισσότερες αποδοτικές γραμμές, στον βαθμό που οι γραμμές αυτές εντάσσονται σε ένα σύστημα μεταφορών με συνοχή», διότι «[α]πουσία αντίθετων συγκεκριμένων κανόνων, το κράτος μέλος είναι ελεύθερο να αξιολογήσει την έκταση της δημόσιας υπηρεσίας που επιθυμεί να αναθέσει σε μια επιχείρηση για να εγκαθιδρύσει ένα επαρκές σύστημα μεταφορών», βλ. σημείο 166 της απόφασης της Επιτροπής, της 24ης Φεβρουαρίου 2010, σχετικά με τις συμβάσεις παροχής υπηρεσίας δημοσίων μεταφορών μεταξύ του υπουργείου μεταφορών της Δανίας και της Danske Statsbaner [κρατική ενίσχυση C 41/08 (πρώην NN 35/08)].

([140]) Η προσφορά της Trenitalia μειώθηκε από 400 000-500 000 συρμοχιλιόμετρα ετησίως σε περίπου 22 000 συρμοχιλιόμετρα το 2009 και συνέχισε να συρρικνώνεται τα επόμενα έτη (περίπου 5 000 συρμοχιλιόμετρα το 2010 και 3 000 συρμοχιλιόμετρα το 2011) μέχρι που μηδενίστηκε το 2012.

7. **ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΙΣ ΤΗΣ ΙΤΑΛΙΑΣ ΕΠΙ ΤΩΝ ΠΑΡΑΤΗΡΗΣΕΩΝ ΤΗΣ FERCARGO**

(218) Η Ιταλία, στις παρατηρήσεις που υπέβαλε στις 20 Νοεμβρίου 2014, στις 4 Νοεμβρίου 2015, στις 5-15 Φεβρουαρίου 2018, στις 23 Μαΐου 2018 και στις 18-19 Φεβρουαρίου 2019, προέβαλε περαιτέρω επιχειρήματα σε απάντηση στις παρατηρήσεις της FerCargo. Τα επιχειρήματα αυτά επικεντρώθηκαν κυρίως στην ύπαρξη ενίσχυσης στο πλαίσιο της δεύτερης και της τρίτης σύμβασης.

7.1. **Δεύτερη σύμβαση**

7.1.1. *Πλεονέκτημα*

(219) Στις παρατηρήσεις που υπέβαλε στις 20 Νοεμβρίου 2014, η Ιταλία επανέλαβε κυρίως τα επιχειρήματα που παρουσιάζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 141 έως 152 για να αμφισβητήσει τους ισχυρισμούς της FerCargo ότι οι αντισταθμίσεις που καταβλήθηκαν στην Trenitalia παρείχαν πλεονέκτημα στην Trenitalia.

(220) Ειδικότερα, η Ιταλία υποστήριξε ότι ο ορισμός των ΥΠΔΥ στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης ήταν συνεκτικός και κατάλληλος για τη διασφάλιση της περιφερειακής συνοχής και της οικονομικής ισορροπίας της ιταλικής επικράτειας (δηλαδή για να αποφευχθεί η ανισορροπία της παραγωγής και των οικονομικών κυκλωμάτων μεταξύ της Βόρειας και της Νότιας Ιταλίας). Επιπλέον, έκρινε ότι όλες οι υπηρεσίες που παρείχε η Trenitalia κατά την περίοδο 2004-2006 είχαν αποτελέσει αντικείμενο προηγούμενης συμφωνίας με τις ιταλικές αρχές. Όσον αφορά την περίοδο 2007-2008, η Ιταλία παρέπεμψε στο άρθρο 12 της δεύτερης σύμβασης (στο εξής: ρήτρα συνέχειας), σύμφωνα με το οποίο η Trenitalia θα συνέχιζε να παρέχει τις υπηρεσίες που αποτελούσαν αντικείμενο της δεύτερης σύμβασης μέχρι νεωτέρας ανακοίνωσης από τον υπουργό Μεταφορών και Υποδομών.

(221) Η Ιταλία επισήμανε ότι η Trenitalia ήταν η μόνη σιδηροδρομική επιχείρηση που μπορούσε να παρέχει την υπηρεσία στον κατάλληλο βαθμό γεωγραφικής κάλυψης και εμβέλειας. Προς στήριξη του ισχυρισμού της, προσκόμισε μελέτη της 22ας Οκτωβρίου 2014, η οποία είχε ανατεθεί στην PWC (στο εξής: **μελέτη 2 της PWC**). Η μελέτη αυτή, η οποία αφορούσε την τρίτη σύμβαση, αλλά αξιολογούσε επίσης την προσφορά των ανταγωνιστών της Trenitalia κατά την περίοδο 2006-2008 σε απάντηση του ισχυρισμού της FerCargo ότι οι ιταλικές αρχές δεν είχαν λάβει υπόψη τον αυξανόμενο αριθμό επιχειρήσεων που άρχισαν να δραστηριοποιούνται στη Νότια Ιταλία από το 2006 (βλ. αιτιολογική σκέψη 206), έδειξε ότι, έως το 2007, ανεξάρτητα από την ελευθέρωση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών σε εθνικό επίπεδο, οι ανταγωνιστές της Trenitalia δεν εκτελούσαν καμία υπηρεσία από και προς τη Νότια Ιταλία ([141]). Ακόμα και το 2008, η παρουσία των ανταγωνιστών στη Νότια Ιταλία ήταν σχεδόν αμελητέα, ενώ απουσίαζαν παντελώς από τη Σαρδηνία και τη Σικελία ([142]).

(222) Σε απάντηση στον ισχυρισμό της FerCargo ότι η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης επέτρεπε στην Trenitalia να λειτουργεί με ζημία προκειμένου να εξαλείψει τους ανταγωνιστές της (αιτιολογική σκέψη 210), η Ιταλία επισήμανε ότι η Trenitalia δεν ήταν ελεύθερη να καθορίζει τα κόμιστρά της, αλλά υπόκειτο στις υποχρεωτικές τιμολογήσεις που είχε επιβάλει η Ιταλία ([143]). Επιπλέον, η Trenitalia βρισκόταν σε θέση «αποδέκτη τιμών», δεδομένου ότι οι τιμές των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών καθορίζονταν ως επί το πλείστον από τις τιμές των οδικών μεταφορών. Όσον αφορά την προβαλλόμενη αδυναμία της FerCargo να αναπαραγάγει την προσφορά της Trenitalia, η Ιταλία θεώρησε απίθανο οι ανταγωνιστές να μην μπορούσαν να αναπαραγάγουν την προσφορά της Trenitalia, δεδομένου ότι οι εταιρείες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ιταλία δήλωναν μέσες δαπάνες χαμηλότερες από το ήμισυ των δαπανών της Trenitalia ([144]).

([141]) Παρότι ορισμένες εταιρείες —η Rail Traction Company και η NordCargo— υπέβαλαν αίτηση για το πιστοποιητικό ασφάλειας, τουλάχιστον για την Καμπανία, το 2006.

([142]) Οι σιδηροδρομικές εταιρείες εκτός της Trenitalia παρείχαν υπηρεσία από το 2008, συνδέοντας μόνο τους δύο βιομηχανικούς χώρους Nola (στην Καμπανία) και Fossacesia (στο Αμπρούτσο).

([143]) Το παράρτημα 1 της τρίτης σύμβασης όριζε ότι η Trenitalia είχε την υποχρέωση να παρέχει την υπηρεσία σε όλες τις περιπτώσεις, εκτός εάν υπήρχε διαφορά μεταξύ δαπανών και εσόδων ανά συρμοχιλιόμετρο που υπερέβαινε τα 19 EUR ανά συρμοχιλιόμετρο και εκτός αν η διαφορά αυτή ήταν μεγαλύτερη από το 73 % των συνολικών δαπανών. Οι περιορισμοί αυτοί καθόριζαν ελάχιστα όρια τιμολόγησης, κάτω από τα οποία η Trenitalia μπορούσε να αρνηθεί να παράσχει την υπηρεσία. Πάνω από τα όρια αυτά, η Trenitalia είχε την υποχρέωση να παρέχει την υπηρεσία σε τρίτους, με το επίπεδο ποιότητας που οριζόταν στην τρίτη σύμβαση.

([144]) Στη μελέτη 2 της PWC επισημάνθηκε ότι το μέσο κόστος με το οποίο επιβαρυνόταν η Trenitalia για την παροχή υπηρεσιών στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης ήταν περίπου 22 EUR ανά συρμοχιλιόμετρο κατά την περίοδο 2009-2010, ενώ το μέσο κόστος που βάρυνε άλλες σιδηροδρομικές εταιρείες στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ιταλία (ιδίως επιχειρήσεις με μέγεθος πολύ μικρότερο από εκείνο της Trenitalia) ήταν της τάξης των 10 EUR ανά συρμοχιλιόμετρο. Στη βάση αυτήν, η Ιταλία έκρινε ότι οι ανταγωνιστές της Trenitalia ήταν σε θέση να προσφέρουν στην αγορά τιμές παρόμοιες ή χαμηλότερες από αυτές της Trenitalia.

(223) Σε απάντηση στον ισχυρισμό της FerCargo για πιθανή υπεραντιστάθμιση (αιτιολογική σκέψη 209), η Ιταλία ισχυρίστηκε ότι οι δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης δεν υπολογίστηκαν βάσει της πρώτης σύμβασης, αλλά σε σχέση με τις δαπάνες που βάρυναν την Trenitalia το 2004, δηλαδή το πρώτο έτος εφαρμογής της δεύτερης σύμβασης. Για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης, το MIT βασίστηκε σε πιστοποιημένες καταστάσεις υποβολής στοιχείων, οι οποίες εξετάστηκαν και εγκρίθηκαν από το ίδιο το MIT, και όχι σε απλές εκτιμήσεις.

(224) Όσον αφορά τον ισχυρισμό της FerCargo ότι η αντιστάθμιση δεν λάμβανε υπόψη τους χαμηλότερους ενεργειακούς φόρους που κατέβαλλε η Trenitalia για την ηλεκτρική ενέργεια που χρησιμοποιούσαν οι αμαξοστοιχίες (αιτιολογική σκέψη 209), η Ιταλία διευκρίνισε στις παρατηρήσεις που υπέβαλε στις 5-15 Φεβρουαρίου 2018 ότι η εν λόγω μείωση φόρου αφορούσε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνταν στην Ιταλία.

7.1.2. *Νόθευση του ανταγωνισμού και επιπτώσεις στις ενδοενωσιακές συναλλαγές*

(225) Η Ιταλία θεώρησε άνευ σημασίας το ότι τα μέλη της FerCargo ελέγχονται ή συνδέονται με κορυφαίες ευρωπαϊκές σιδηροδρομικές εταιρείες που εκτελούν αλπικές και διασυνοριακές διαδρομές. Κατά την Ιταλία, το γεγονός αυτό ουδόλως αποδεικνύει ότι η αντιστάθμιση θα μπορούσε να είχε επηρεάσει τις υπηρεσίες που παρείχαν οι εν λόγω σιδηροδρομικές εταιρείες, οι οποίες, αντιθέτως, κατέγραψαν αυξανόμενους όγκους κυκλοφορίας και επέκταση στις διεθνείς διαδρομές ([145]).

7.2. **Τρίτη σύμβαση**

(226) Η Ιταλία επανέλαβε το επιχείρημα της απουσίας νόθευσης του ανταγωνισμού και επιπτώσεων στις ενδοενωσιακές συναλλαγές, καθώς και την απουσία πλεονεκτήματος για την Trenitalia. Όσον αφορά την πρώτη πτυχή, η Ιταλία επανέλαβε κυρίως τα επιχειρήματα που προβάλλονται στις αιτιολογικές σκέψεις 187-189 και 225. Όσον αφορά το πλεονέκτημα, η Ιταλία απάντησε εκτενώς στους ισχυρισμούς της FerCargo σχετικά με i) την απουσία γνήσιας ΥΓΟΣ· ii) την έλλειψη ανάθεσης· και iii) την πιθανή υπεραντιστάθμιση.

7.2.1. *Ύπαρξη γνήσιας ΥΓΟΣ*

(227) Η Ιταλία, στις παρατηρήσεις που υπέβαλε στις 24 Ιουνίου 2014, διευκρίνισε τους λόγους που την οδήγησαν να καθορίσει το πεδίο εφαρμογής της δημόσιας υπηρεσίας σε επίπεδο συνδέσεων περιφέρειας/περιφέρειας και όχι σε επίπεδο μεμονωμένων διαδρομών (αιτιολογική σκέψη 165).

(228) Η Ιταλία, στις παρατηρήσεις που υπέβαλε στις 20 Νοεμβρίου 2014, σε απάντηση στον ισχυρισμό της FerCargo ότι υπήρχαν ορισμένες σιδηροδρομικές εταιρείες που εκτελούσαν τις διαδρομές που περιλαμβάνονταν στο πεδίο εφαρμογής των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας (αιτιολογική σκέψη 206), υποστήριξε ότι η τρίτη σύμβαση ήταν αναγκαία για την κάλυψη ανεπάρκειας της αγοράς.

(229) Ως γενική παρατήρηση, η Ιταλία επισήμανε ότι οι ανταγωνιστές της Trenitalia παρείχαν τις υπηρεσίες τους σε επικερδείς διαδρομές στη Βόρεια Ιταλία και μέσω των αλπικών διαβάσεων (π.χ. Brennero, Chiasso και Tarvisio) ([146]). Σύμφωνα με την Ιταλία, οι διοικήσεις των περιφερειών της Νότιας Ιταλίας είχαν τονίσει επανειλημμένα την ανάγκη για υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στις περιφέρειές τους ([147]).

(230) Όσον αφορά ειδικότερα την κατάσταση της αγοράς το 2008 (όταν τα μέρη είχαν καθορίσει το αντικείμενο της τρίτης σύμβασης), η Ιταλία υποστήριξε ότι η προσφορά στην αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών δεν ήταν μόνο ανεπαρκής αλλά και πλημμελής.

([145]) Σύμφωνα με την Ιταλία, η κυκλοφορία στις πλέον επικερδείς διαδρομές, τόσο στις διασυνοριακές διαδρομές όσο και σε εκείνες στις περιοχές της Βόρειας Ιταλίας που βρίσκονται πλησιέστερα στις ορεινές διαβάσεις, κατέγραψε, κατά την περίοδο 2009-2013, αύξηση του μεριδίου αγοράς των σιδηροδρόμων που ανταγωνίζονταν την Trenitalia, κυμαινόμενη από 25 % έως 42 %.

([146]) Εν είδει παραδείγματος, η Ιταλία ανέφερε ότι η DB Schenker (η οποία το 2009 απέκτησε τον έλεγχο της NordCargo) είχε παρουσία μόνο στη Βόρεια Ιταλία. Στο πλαίσιο αυτό, η Ιταλία αναφέρθηκε επίσης στην απόφαση που εξέδωσε τον Δεκέμβριο του 2008 η ιταλική αρχή προστασίας του ανταγωνισμού και της αγοράς σχετικά με τη συγκέντρωση Deutsche Bahn/NordCargo, στην οποία αναφέρεται ότι «η δραστηριότητα αφορά διαδρομές που συνδέουν τη Βόρεια Ιταλία με τη Βόρεια Ευρώπη» (απόφαση της ιταλικής αρχής ανταγωνισμού της 11ης Δεκεμβρίου 2008, υπόθεση C9819, DEUTSCHE BAHN/NORDCARGO, που δημοσιεύθηκε στο εβδομαδιαίο δελτίο αριθ. 47/2008 της ιταλικής αρχής ανταγωνισμού στις 14.1.2009).

([147]) Η Ιταλία αναφέρθηκε στις επιστολές της περιφέρειας της Απουλίας της 9ης Ιουλίου 2009, της περιφέρειας του Αμπρούτσο της 9ης Μαρτίου 2010, της περιφέρειας της Σικελίας της 20ής Φεβρουαρίου 2009 και του προέδρου του δημοτικού συμβουλίου της πόλης Lamezia Terme (στην περιφέρεια της Καλαβρίας) της 26ης Φεβρουαρίου 2009, αντίστοιχα.

(231) Πρώτον, οι ανταγωνιστές της Trenitalia που άρχισαν να δραστηριοποιούνται στη Νότια Ιταλία το 2008 (οι εταιρείες Rail Traction Company, Interporto Servizi Cargo και NordCargo) παρείχαν υπηρεσίες μόνο προς/από δύο βιομηχανικούς χώρους (έναν στην πόλη Nola της Καμπανίας και έναν στην πόλη Fossacesia του Αμπρούτσο). Όσον αφορά το είδος της κυκλοφορίας, οι εταιρείες αυτές κάλυπταν εξειδικευμένες αγορές (αμαξοστοιχίες επαγγελματικής συγκοινωνίας για συνδυασμένες μεταφορές από τη Nola στην πρώτη περίπτωση, αμαξοστοιχίες μεταφοράς ελαφρών οδικών οχημάτων από το εργοστάσιο SEVEL ([148]) στη Fossacesia στη δεύτερη περίπτωση). Ως εκ τούτου, οι υπηρεσίες τους δεν ήταν συγκρίσιμες με το καλά αναπτυγμένο δίκτυο υπηρεσιών για όλους τους τύπους εμπορευματικών ροών που εκτελούσε η Trenitalia στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης. Επιπλέον, η συνολική απόδοση των τριών σιδηροδρομικών εταιρειών με ενεργές συμβάσεις στις συνδέσεις Βορρά/Νότου αντιπροσώπευε μικρό μόνο μερίδιο της συνολικής προσφοράς εμπορευματικής κυκλοφορίας στις εν λόγω διαδρομές (κατά μέσο όρο λιγότερο από το 6 % της προσφοράς ως προς τα συρμοχιλιόμετρα, την οποία η Trenitalia έπρεπε να αναπτύξει για να συμμορφωθεί με τους όρους της τρίτης σύμβασης).

(232) Δεύτερον, παρόλο που η GTS Rail ([149]) και η Interporto Servizi Cargo είχαν δημιουργήσει υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μικρής κλίμακας που εξυπηρετούσαν ορισμένες τοποθεσίες στην Καμπανία και την Απουλία (συγκεκριμένα στη Nola και στο Bari), σύμφωνα με την Ιταλία η επιλογή αυτή υπαγορεύθηκε από το γεγονός ότι οι εν λόγω εταιρείες ήταν ιδιοκτήτριες/διαχειρίστριες εμπορευματικών τερματικών σταθμών και λιμένων για συνδυασμένες μεταφορές, καθώς και διαχειρίστριες υπηρεσιών εφοδιαστικής, οι οποίες αποφάσισαν να παρέχουν τις δικές τους υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ των εγκαταστάσεών τους και των πελατών τους.

(233) Τρίτον, η Trenitalia ήταν η μόνη σιδηροδρομική επιχείρηση που διέθετε πιστοποιητικό ασφάλειας το οποίο ίσχυε για ολόκληρη την ιταλική επικράτεια, ενώ οι νεοεισερχόμενες εταιρείες ήταν κάτοχοι μόνο πιστοποιητικών ασφάλειας που ίσχυαν σε επιλεγμένες συνδέσεις, δεδομένου του πολύ υψηλού κόστους απόκτησης των εν λόγω πιστοποιητικών. Όλες οι εταιρείες εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών που διαθέτουν πιστοποιητικό ασφάλειας για σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές προς/από μία ή ορισμένες από τις περιφέρειες που κάλυπτε η τρίτη σύμβαση, διέθεταν, συνολικά, τροχαίο υλικό και μέσα παραγωγής που ήταν ανεπαρκή για τη διαχείριση του απαιτούμενου από την τρίτη σύμβαση όγκου (11,9 εκατομμύρια συρμοχιλιόμετρα).

(234) Η Ιταλία διευκρίνισε στις απαντήσεις που υπέβαλε στις 23 Μαΐου 2018 ότι ο κατάλογος των 42 συνδέσεων περιφέρειας/περιφέρειας μονής κατεύθυνσης που αναφέρονται στο παράρτημα 1 της τρίτης σύμβασης ([150]) δεν ήταν εξαντλητικός. Απλώς κατέγραφε τις συνδέσεις για τις οποίες υπήρχε ζήτηση από τους χρήστες το 2009, όταν καθορίστηκε το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής της τρίτης σύμβασης. Ωστόσο, οι υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που ανέλαβε η Trenitalia αφορούσαν την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών σε κάθε επιχείρηση που τις ζητούσε από/προς τις περιφέρειες της Νότιας Ιταλίας που αναφέρονται στη σύμβαση (δηλαδή Αμπρούτσο, Μολίζε, Καμπανία, Απουλία, Βασιλικάτα, Καλαβρία, Σικελία). Επομένως, η Trenitalia ήταν υποχρεωμένη να είναι έτοιμη να εξυπηρετήσει και άλλες συνδέσεις, εάν προέκυπτε ζήτηση ([151]). Ο συνολικός αριθμός των συνδέσεων περιφέρειας/περιφέρειας μονής κατεύθυνσης που κάλυπτε αποτελεσματικά η Trenitalia κατά την περίοδο 2009-2014 ήταν 66, δηλαδή 33 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας (δρομολόγια μετ' επιστροφής). Ο αριθμός αυτός δεν λαμβάνει υπόψη τις συνδέσεις μεταξύ περιφερειών της Βόρειας Ιταλίας, οι οποίες εξυπηρετούνταν μόνο εφόσον ήταν αναγκαίες για τη βελτιστοποίηση της κυκλοφορίας προς/από τις περιφέρειες της Νότιας Ιταλίας.

(235) Η Ιταλία, στις απαντήσεις που υπέβαλε στις 18-19 Φεβρουαρίου 2019, παρείχε μελέτη (στο εξής: **μελέτη 3 της PWC**), η οποία είχε ως στόχο να αποδείξει ότι η κατάσταση της αγοράς κατά τα έτη 2007-2009 χαρακτηριζόταν από ανεπαρκή προσφορά υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στη Νότια Ιταλία σε σύγκριση με την ελάχιστη προσφορά που απαιτούσε το κράτος. Ειδικότερα:

— Κατά την περίοδο 2007-2008, εκτός από την Trenitalia, μόνο πέντε σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (NordCargo BV, Rail Traction Company SpA, Linea Srl, Rail One SpA και Ferrovia Adriatico Sangritana SpA) δραστηριοποιούνταν σε ορισμένες από τις περιφέρειες που κάλυπτε η τρίτη σύμβαση. Το 2008 οι εταιρείες αυτές παρείχαν από κοινού 883 000 συρμοχιλιόμετρα. Το 2009 ο αριθμός των ανταγωνιστών της Trenitalia αυξήθηκε από πέντε σε οκτώ και παρείχαν από κοινού 1,4 εκατομμύρια συρμοχιλιόμετρα (έναντι 14 εκατομμυρίων συρμοχιλιομέτρων που παρείχε η Trenitalia).

([148]) Η SEVEL S.p.A. (ακρωνύμιο της «Società Europea Veicoli Leggeri») είναι ιταλική αυτοκινητοβιομηχανία που παράγει ελαφρά επαγγελματικά οχήματα.

([149]) Η GTS Rail S.p.A. ανήκει στον όμιλο GTS S.p.A. και είναι μία από τις 17 σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που εκπροσωπεί η FerCargo.

([150]) Βλ. υποσημείωση 81.

([151]) Η μελέτη 3 της PWC δείχνει ότι η Trenitalia παρείχε υπηρεσίες σε όλες τις συνδέσεις που κάλυπτε η τρίτη σύμβαση τουλάχιστον για ένα έτος στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης. Για παράδειγμα, στη σύνδεση Αμπρούτσο/Βασιλικάτων, μεταξύ του 2009 και του 2014 η Trenitalia παρείχε συνολικές υπηρεσίες 400 συρμοχιλιομέτρων (συμβατικός τρόπος μεταφοράς), εκ των οποίων το ήμισυ παρασχέθηκε το 2011 μόνο προς την κατεύθυνση Βορρά-Νότου και το υπόλοιπο ήμισυ το 2014 μόνο προς την κατεύθυνση Νότου-Βορρά.

— Μεταξύ του 2008 και του 2009, όταν τα μέρη καθόρισαν το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής της σύμβασης ([152]), οι ανταγωνιστές της Trenitalia εξυπηρετούσαν μόνο 14 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας (δρομολόγια μετ' επιστροφής) σε σύγκριση με τις 33 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας (δρομολόγια μετ' επιστροφής) που εξυπηρετούσε η Trenitalia κατά παραγγελία στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης, συμπεριλαμβανομένης της Σικελίας. Επιπλέον, μόνο σε έξι από τις εξυπηρετούμενες συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας (Καμπανίας / Βόρειας Ιταλίας, Αμπρούτσο / Βόρειας Ιταλίας, Απουλίας / Βόρειας Ιταλίας, Καλαβρίας/Καμπανίας, Βασιλικάτων / Βόρειας Ιταλίας και Αμπρούτσο/Απουλίας) οι ανταγωνιστές παρείχαν σχετικό όγκο κυκλοφορίας (με συνολική προσφορά άνω των 60 000 συρμοχιλιομέτρων) και, ακόμα και στις συνδέσεις αυτές, η προσφορά τους δεν υποκαθιστούσε απόλυτα την προσφορά της Trenitalia. Στην πραγματικότητα, κάλυπτε μόνο ορισμένες από τις διαθέσιμες διαδρομές και/ή αφορούσε μόνο ένα είδος υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών ή ένα είδος προϊόντος, ή αφορούσε διαδρομές μόνο μονής κατεύθυνσης, χωρίς επιστροφή. Αυτή η κατάσταση της αγοράς δύσκολα θα μπορούσε να θεωρηθεί ως αποτέλεσμα της δεύτερης σύμβασης, η οποία, όσον αφορά τις διαδρομές Βορρά-Νότου στην ηπειρωτική Ιταλία, αφορούσε μόνο την κυκλοφορία άνω των 1 000 χλμ.

— Στις πολύ λίγες συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας όπου υπήρχε πιθανή αλληλεπικάλυψη μεταξύ των υπηρεσιών της Trenitalia και των υπηρεσιών των ανταγωνιστών (όσον αφορά τις διαδρομές, το είδος της μεταφοράς και τα προϊόντα), η προσφορά των ανταγωνιστών είτε δεν επαρκούσε για να καλύψει το σύνολο της ζήτησης κυκλοφορίας είτε ήταν υπερβολικά κατακερματισμένη ή ασταθής για να θεωρείται αξιόπιστη. Όσον αφορά την εικαζόμενη αστάθεια της προσφοράς, η Ιταλία αναφέρθηκε ιδίως στην προσφορά που παρασχέθηκε για τις συνδέσεις Απουλίας / Βόρειας Ιταλίας, Καλαβρίας/Καμπανίας και Βασιλικάτων / Βόρειας Ιταλίας.

— Παρόλο που η προσφορά των ανταγωνιστών αυξανόταν σταθερά κατά την περίοδο 2009-2014, το 2014 οι ανταγωνιστές παρείχαν από κοινού 2,3 εκατομμύρια συρμοχιλιόμετρα (έναντι 10,9 εκατομμυρίων συρμοχιλιομέτρων που παρείχε η Trenitalia). Επιπλέον, αυτή η αύξηση της κυκλοφορίας επικεντρώθηκε κυρίως σε τρεις συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας (Αμπρούτσο / Βόρειας Ιταλίας, Καμπανίας / Βόρειας Ιταλίας και Απουλίας / Βόρειας Ιταλίας) από τις 33 που έπρεπε να εξυπηρετεί η Trenitalia κατά παραγγελία.

(236) Η Ιταλία κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών —εάν δεν στηριζόταν σε κατάλληλα μέτρα— ήταν πιθανό να επικεντρωθεί στη Βόρεια Ιταλία ή σε ορισμένες περιορισμένες συνδέσεις από σημείο σε σημείο, χωρίς καμία εγγύηση συνέχειας, και να αφήσει ακάλυπτη τη Νότια Ιταλία. Ειδικότερα, η Ιταλία έκρινε ότι, χωρίς την τρίτη σύμβαση, το 80-90 % της σιδηροδρομικής εμπορευματικής κυκλοφορίας που παρείχε η Trenitalia στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης είτε θα είχε μετατοπιστεί στις οδικές μεταφορές είτε θα είχε εξαφανιστεί (για παράδειγμα, στην περίπτωση ορισμένων χημικών προϊόντων και προϊόντων χάλυβα για τα οποία δεν υπήρχαν βιώσιμες εναλλακτικές λύσεις μεταφορών). Σύμφωνα με την Ιταλία, η κατάσταση αυτή επιβεβαιώθηκε επίσης από την έκθεση του διαχειριστή σιδηροδρομικής υποδομής σχετικά με τις αιτήσεις κατανομής διαδρομών των νεοεισερχομένων και από το ιταλικό Ελεγκτικό Συνέδριο ([153]).

(237) Όσον αφορά τις συνδέσεις Βόρειας Ιταλίας / Βόρειας Ιταλίας που κάλυπτε η τρίτη σύμβαση, τις οποίες η FerCargo θεώρησε ασυμβίβαστες με το πεδίο εφαρμογής της ΥΓΟΣ (αιτιολογική σκέψη 207), η Ιταλία εξήγησε ότι στις εν λόγω συνδέσεις δεν πραγματοποιούνταν νέες φορτώσεις ούτε εξυπηρετούνταν νέοι πελάτες, αλλά εξασφαλιζόταν απλώς η συνέχεια των συνδέσεων Βορρά/Νότου. Οι συνδέσεις αυτές ήταν εξίσου αναγκαίες με τις συνδέσεις Νότου/Νότου για τη συγκέντρωση και τη βελτιστοποίηση των ροών κυκλοφορίας στις συνδέσεις Βορρά/Νότου. Σύμφωνα με την Ιταλία, οποιοσδήποτε διαφορετικός σχεδιασμός της υπηρεσίας θα είχε αυξήσει το κόστος της υπηρεσίας και θα απαιτούσε υψηλότερη αντιστάθμιση.

(238) Τέλος, η Ιταλία έκρινε ότι η ιταλική αρχή ανταγωνισμού, στην οικεία έκθεση της 1ης Ιουνίου 2009, δεν απέκλεισε την ανάγκη για ΥΠΔΥ στην αγορά εμπορευματικών μεταφορών, αλλά εξέτασε τις σχετικές μεθόδους ανάθεσης. Το MIT έλαβε δεόντως υπόψη τις παρατηρήσεις της αρχής, αλλά τελικά κατέληξε στο συμπέρασμα ότι η Trenitalia ήταν η μόνη σιδηροδρομική επιχείρηση που ήταν σε θέση να παρέχει τις ΥΠΔΥ στον κατάλληλο βαθμό γεωγραφικής κάλυψης και εμβέλειας ([154]).

([152]) Το πεδίο εφαρμογής της σύμβασης συζητήθηκε από τα μέρη μεταξύ Νοεμβρίου 2008 και Μαρτίου 2009.

([153]) Στο πλαίσιο αυτό, η Ιταλία ανέφερε ότι το Ελεγκτικό Συνέδριο, σε έκθεση της 22ας Φεβρουαρίου 2012, έκρινε ότι η παροχή υπηρεσιών από την Trenitalia με ζημία ήταν αδικαιολόγητη από βιομηχανική άποψη. Το Ελεγκτικό Συνέδριο αναγνώρισε ότι «επιπλέον, στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών, υπάρχει έντονος ανταγωνισμός μεταξύ των διαφόρων μέσων μεταφοράς, ο οποίος επικεντρώνεται αποκλειστικά στις πλέον επικερδείς αγορές, κυρίως στη Βόρεια Ιταλία· πράγματι, υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών νότια της Ρώμης παρέχονται μόνο από τον όμιλο FS».

([154]) Σημείωμα του MIT της 23ης Ιουλίου 2009.

7.2.2. *Ανάθεση της υπηρεσίας*

(239) Η Ιταλία, σε απάντηση στον ισχυρισμό της FerCargo ότι η Trenitalia λειτουργούσε στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης χωρίς πράξη ανάθεσης (αιτιολογική σκέψη 208), στις παρατηρήσεις που υπέβαλε στις 20 Νοεμβρίου 2014 ανέφερε ότι οι υποχρεώσεις που κάλυπτε η τρίτη σύμβαση είχαν καθοριστεί μέσω διαλόγου μεταξύ της Trenitalia και των αρμόδιων υπουργείων (Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών και MIT). Σύμφωνα με την Ιταλία, τα οικονομικά και χρηματοδοτικά σχέδια της Trenitalia που είχαν εγκριθεί από την αναθέτουσα δημόσια αρχή αποδείκνυαν την ύπαρξη αποστολής δημόσιας υπηρεσίας και της εντολής που είχε δοθεί εκ των προτέρων.

(240) Επιπλέον, η Ιταλία, στις απαντήσεις που υπέβαλε στις 18-19 Φεβρουαρίου 2019, διευκρίνισε ότι η φύση και το αντικείμενο των υπηρεσιών που θα παρείχε η Trenitalia, η μεθοδολογία για τον υπολογισμό του ποσού της αντιστάθμισης, η διάρκεια της σύμβασης και οι κυρώσεις σε περίπτωση μη συμμόρφωσης με τις συμβατικές υποχρεώσεις συμφωνήθηκαν από τα μέρη τον Οκτώβριο του 2010.

(241) Ειδικότερα, το πεδίο εφαρμογής της σύμβασης (δηλαδή οι προς εξυπηρέτηση περιφέρειες και το είδος της υπηρεσίας) και το μέγιστο ποσό της αντιστάθμισης είχαν συμφωνηθεί ανεπίσημα με την Trenitalia από τις αρχές του 2009. Όσον αφορά τον συνολικό αριθμό των υπηρεσιών που περιλαμβάνονταν στο αντικείμενο της σύμβασης (δηλαδή 11,9 εκατομμύρια συρμοχιλιόμετρα ετησίως), η Ιταλία εξήγησε ότι, κατά τις συζητήσεις που πραγματοποιήθηκαν μεταξύ του 2009 και του 2010, ο αριθμός αυτός κυμαινόταν από 13,1 εκατομμύρια συρμοχιλιόμετρα ετησίως κατ' ανώτατο όριο έως τουλάχιστον 9,4 εκατομμύρια συρμοχιλιόμετρα ετησίως. Το όριο των 11,9 εκατομμυρίων συρμοχιλιομέτρων συμφωνήθηκε μεταξύ των μερών τον Οκτώβριο του 2010. Λόγω της έλλειψης σαφήνειας σχετικά με τον αριθμό των υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που ζητήθηκαν τελικά στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης, το 2009 η Trenitalia παρείχε 14 εκατομμύρια συρμοχιλιόμετρα.

(242) Η Ιταλία ισχυρίστηκε ότι η Trenitalia έλαβε αντιστάθμιση για τις εν λόγω υπηρεσίες μόλις στα τέλη του 2010 (στις 21 Δεκεμβρίου 2010) και μόνο εντός του ορίου των 11,9 εκατομμυρίων συρμοχιλιομέτρων που είχαν τελικά συμφωνηθεί. Ως στοιχεία που επιβεβαίωναν την ύπαρξη συμβατικής σχέσης μεταξύ της Trenitalia και του κράτους, ακόμα και πριν από την υπογραφή της τρίτης σύμβασης, η Ιταλία παρέπεμψε σε έκθεση της ιταλικής αρχής ανταγωνισμού της 1ης Ιουνίου 2009 και σε δημόσια δήλωση του υπουργού Μεταφορών του Ιουλίου 2011 που αποτελούσε απάντηση σε ερώτηση του ιταλικού κοινοβουλίου. Η έκθεση θεωρούσε ότι η σύμβαση παροχής υπηρεσιών που αφορούσε τον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών ήταν ήδη σε ισχύ, ακόμα και αν δεν είχε υπογραφεί. Οι δημόσιες δηλώσεις διευκρίνιζαν τα ποσά της αντιστάθμισης που οφείλονταν στην Trenitalia για τα έτη 2009-2011, όπως αναφέρονταν στη σύμβαση που υπογράφηκε ακολούθως, και τα ποσά αυτά είχαν καθοριστεί βάσει πολυετούς οικονομικού και χρηματοδοτικού σχεδίου.

7.2.3. *Απουσία υπεραντιστάθμισης*

(243) Όσον αφορά τον ισχυρισμό της FerCargo για πιθανή υπεραντιστάθμιση (αιτιολογική σκέψη 209), η Ιταλία, στις παρατηρήσεις που υπέβαλε στις 20 Νοεμβρίου 2014, διατύπωσε την άποψη ότι οι ευρωπαϊκές επιχειρήσεις ήταν το μόνο πιθανό δείγμα σε σχέση με το οποίο μπορούσαν να εκτιμηθούν οι δαπάνες της Trenitalia. Οι υφιστάμενοι ανταγωνιστές που ανέφερε η FerCargo —δηλαδή οι σιδηροδρομικές εταιρείες με μικρό τροχαίο υλικό (το πολύ 10-20 αμαξοστοιχίες) που δεν υπερβαίνουν τα 1-3 εκατομμύρια συρμοχιλιόμετρα η καθεμία— δεν θα μπορούσαν να αποτελέσουν έγκυρο κριτήριο αναφοράς για την αξιολόγηση υποχρέωσης παροχής δημόσιας υπηρεσίας με πολύ μεγαλύτερη απόδοση (περίπου 12 εκατομμύρια συρμοχιλιόμετρα), η οποία θα έπρεπε να παρέχεται σε ένα εξαιρετικά πολύπλοκο δίκτυο διαδρομών Βορρά-Νότου. Η Ιταλία υπέβαλε σχετικά τη μελέτη 2 της PWC, η οποία επικαιροποιούσε τη μελέτη 1 της PWC (βλ. αιτιολογική σκέψη 175). Η μελέτη 2 της PWC προσδιορίζει σε 22 EUR ανά συρμοχιλιόμετρο ([155]) το μέσο κόστος ανά συρμοχιλιόμετρο που βάρυνε την Trenitalia για την παροχή των υπηρεσιών στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης και σε 10,8 EUR ανά συρμοχιλιόμετρο τα μέσα έσοδα για την παροχή των υπηρεσιών στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης ([156]).

(244) Η Ιταλία υποστήριξε ότι η αντιστάθμιση συνδεόταν αυστηρά με τις παρεχόμενες υπηρεσίες. Όπως είχε ήδη εξηγήσει η Ιταλία (αιτιολογική σκέψη 181), το υψηλότερο κόστος της υπηρεσίας σε σύγκριση με το κόστος της υπηρεσίας που παρείχαν οι ανταγωνιστές της Trenitalia συνδεόταν με την ανάγκη ύπαρξης επαρκούς τροχαίου υλικού (ικανού να ανταποκριθεί στους περιορισμούς όσον αφορά τις υποδομές και την υλικοτεχνική υποστήριξη του σιδηροδρομικού δικτύου στη Νότια Ιταλία), ανθρώπινων πόρων και παραγωγικών στοιχείων ενεργητικού για την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών «κατά παραγγελία». Η Ιταλία αναγνώρισε ότι, κατά την περίοδο που κάλυπτε η τρίτη σύμβαση, ο αριθμός των μηχανών της Trenitalia μειώθηκε, αλλά αρνήθηκε ότι η μείωση αυτή οδήγησε σε υπεραντιστάθμιση, διότι αφορούσε μηχανές που χρησιμοποιούνταν ελάχιστα από την Trenitalia λόγω τεχνικής απαρχαίωσης (χαμηλά επίπεδα απόδοσης και διαθεσιμότητας και αδυναμία προμήθειας ανταλλακτικών).

([155]) Υπολογιζόμενο ως το άθροισμα του μέσου κόστους ανά συρμοχιλιόμετρο για την ενέργεια, τα διόδια, την ενοικίαση μηχανών, τους χειριστές και τους ελιγμούς, τις φορτάμαξες, τις εναέριες αλλαγές και τη διέλευση με οχηματαγωγά. Βλ. σελίδες 17, 22 και 23 της μελέτης 2 της PWC.

([156]) Βλ. σελίδα 24 της μελέτης 2 της PWC.

(245) Τέλος, η Ιταλία, στις απαντήσεις που υπέβαλε στις 18-19 Φεβρουαρίου 2019, διευκρίνισε ότι η μεθοδολογία για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης για τα έτη 2009-2014 ήταν ουσιαστικά η ίδια με εκείνη που προβλεπόταν στη δεύτερη σύμβαση ([157]). Η μόνη διαφορά μεταξύ της δεύτερης και της τρίτης σύμβασης ήταν η προσθήκη στην τρίτη σύμβαση (ιδίως μετά το τελικό σχέδιο του Οκτωβρίου 2010) της αναφοράς στο οικονομικό και χρηματοδοτικό σχέδιο της Trenitalia ως βάση για τον υπολογισμό της εξέλιξης των δαπανών και των εσόδων της Trenitalia κατά τη διάρκεια της σύμβασης.

8. **ΑΞΙΟΛΟΓΗΣΗ ΤΩΝ ΜΕΤΡΩΝ**

8.1. **Ύπαρξη ενίσχυσης**

(246) Ένα μέτρο μπορεί να χαρακτηριστεί ως ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ εάν καταλογίζεται στο κράτος και χρηματοδοτείται με κρατικούς πόρους, παρέχει πλεονέκτημα στον αποδέκτη του και το εν λόγω πλεονέκτημα είναι επιλεκτικό, νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και μπορεί να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών.

(247) Η Επιτροπή, λαμβάνοντας υπόψη την παρατήρηση της Ιταλίας ότι η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στο πλαίσιο των τριών ΣΠΔΥ δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση λόγω της απουσίας νόθευσης του ανταγωνισμού και επιπτώσεων στις ενδοενωσιακές συναλλαγές, θα αξιολογήσει αρχικά την εκπλήρωση των εν λόγω προϋποθέσεων. Η εκπλήρωση των λοιπών σωρευτικών προϋποθέσεων που προβλέπονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ θα αξιολογηθεί στη συνέχεια μόνο σε σχέση με τις ΥΠΔΥ για τις οποίες έχει γίνει δεκτό ότι η καταβληθείσα αντιστάθμιση μπορεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ κρατών μελών.

8.1.1. *Νόθευση του ανταγωνισμού και επιπτώσεις στις ενδοενωσιακές συναλλαγές*

(248) Ένα μέτρο που λαμβάνεται από το κράτος θεωρείται ότι νοθεύει ή απειλεί να νοθεύσει τον ανταγωνισμό όταν είναι ικανό να βελτιώσει την ανταγωνιστική θέση της δικαιούχου επιχείρησης σε σχέση με άλλες επιχειρήσεις τις οποίες ανταγωνίζεται ([158]). Η νόθευση του ανταγωνισμού κατά την έννοια του άρθρου 107 της ΣΛΕΕ τεκμαίρεται μόλις το Δημόσιο παράσχει οικονομικό πλεονέκτημα σε επιχείρηση η οποία δραστηριοποιείται σε ελευθερωμένο τομέα όπου υπάρχει ή θα μπορούσε να υπάρχει ανταγωνισμός ([159]).

(249) Μια πιθανή νόθευση του ανταγωνισμού αποκλείεται εφόσον πληρούνται σωρευτικά οι ακόλουθες τέσσερις προϋποθέσεις ([160]). Πρώτον, η υπηρεσία υπόκειται σε νόμιμο μονοπώλιο (που συστάθηκε σύμφωνα με το δίκαιο της ΕΕ). Δεύτερον, το νόμιμο μονοπώλιο δεν αποκλείει μόνο τον ανταγωνισμό στην αγορά, αλλά και για την αγορά. Τρίτον, η υπηρεσία δεν βρίσκεται σε ανταγωνισμό με άλλες υπηρεσίες. Τέταρτον, εάν ο πάροχος της υπηρεσίας δραστηριοποιείται σε άλλη αγορά ανοικτή στον ανταγωνισμό, η διεπιδότηση πρέπει να αποκλείεται μέσω της χρήσης χωριστών λογαριασμών και της διασφάλισης ότι η δημόσια χρηματοδότηση που παρέχεται για την υπηρεσία και υπόκειται στο νόμιμο μονοπώλιο δεν μπορεί να ωφελήσει άλλες δραστηριότητες.

([157]) Περιλάμβανε τα ακόλουθα τρία στάδια: i) εκ των προτέρων καθορισμό του μέγιστου ποσού της ετήσιας αντιστάθμισης λαμβανομένων υπόψη των διαθέσιμων δημόσιων πόρων· ii) τελικό ποσοτικό προσδιορισμό της οφειλόμενης αντιστάθμισης με βάση τις δαπάνες που πράγματι επωμίστηκε η Trenitalia και το μέγεθος του απασχολούμενου κεφαλαίου, και iii) ανάκτηση των ποσών που καταβλήθηκαν καθ' υπέρβαση ως αφαίρεση από την αντιστάθμιση του επόμενου έτους.

([158]) Απόφαση της 15ης Ιουνίου 2000, Alzetta κ.λπ., συνεκδικασθείσες υποθέσεις T–298/97, T–312/97, T–313/97, T–315/97, T–600/97 έως T–607/97, T–1/98, T–3/98 έως T–6/98 και T–23/98, ECLI:EU:T:2000:151, σκέψη 80.

([159]) Απόφαση της 15ης Ιουνίου 2000, Alzetta κ.λπ., συνεκδικασθείσες υποθέσεις T–298/97, T–312/97, T–313/97, T–315/97, T–600/97 έως T–607/97, T–1/98, T–3/98 έως T–6/98 και T–23/98, ECLI:EU:T:2000:151, σκέψεις 141 έως 147· απόφαση της 24ης Ιουλίου 2003, Altmark Trans και Regierungspräsidium Magdeburg, C–280/00, ECLI:EU:C:2003:415, σκέψη 82.

([160]) Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την έννοια της κρατικής ενίσχυσης όπως αναφέρεται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (C/2016/2946) (ΕΕ C 262 της 19.7.2016, σ. 1), σημείο 188.

(250) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, όταν υπογράφηκε η πρώτη σύμβαση ([161]), η αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών ήταν ως επί το πλείστον ([162]) κλειστή στον ανταγωνισμό τόσο σε εθνικό όσο και σε ενωσιακό επίπεδο. Στην Ιταλία, η Trenitalia κατείχε το μονοπώλιο στην αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και δεν ανταγωνιζόταν επιχειρήσεις άλλων κρατών μελών, οι οποίες παρείχαν υπηρεσίες στις αντίστοιχες εθνικές αγορές ([163]). Το μονοπώλιο αυτό απέκλειε επίσης τον ανταγωνισμό για την αγορά, δεδομένου ότι στις 18 Οκτωβρίου 2002 καμία εθνική ή ενωσιακή διάταξη (βλ. αιτιολογική σκέψη 23) δεν απαιτούσε από τα κράτη μέλη να προκηρύσσουν διαγωνισμό για ΣΠΔΥ για την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, πριν από την ελευθέρωση της εθνικής αγοράς σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στις 22 Οκτωβρίου 2003 (βλ. αιτιολογική σκέψη 25), ο όμιλος FS κατείχε το νόμιμο μονοπώλιο στη λειτουργία του σιδηροδρομικού δικτύου που διαχειριζόταν το κράτος ([164]).

(251) Όσον αφορά τον ανταγωνισμό με άλλες υπηρεσίες, η Επιτροπή θεωρεί ότι, παρότι εν γένει οι πάροχοι υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών ανταγωνίζονται τους παρόχους υπηρεσιών οδικών μεταφορών, δεν υπάρχει δυνατότητα πλήρους υποκατάστασης. Κάθε τρόπος εμπορευματικών μεταφορών έχει διαφορετικά χαρακτηριστικά σε σχέση με τις τιμές και τη διάρθρωση του κόστους, το χρονοδιάγραμμα και τη γεωγραφική διαθεσιμότητα. Επιπροσθέτως, μόνο οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μπορούν να πληρούν ορισμένες απαιτήσεις σχετικά με το είδος των μεταφερόμενων εμπορευμάτων (π.χ. απαιτήσεις ασφάλειας για επικίνδυνα εμπορεύματα, όγκος/ποσότητα, βάρος των εμπορευμάτων ή γεωγραφική θέση) και αποτελούν για ορισμένους πελάτες τη μόνη εναλλακτική λύση ([165]).

(252) Όσον αφορά την πιθανή διεπιδότηση, υπό το πρίσμα των εξηγήσεων της Ιταλίας (βλ. αιτιολογική σκέψη 121), η Επιτροπή θεωρεί ότι δεν υπήρξε διεπιδότηση μεταξύ των διαφόρων δραστηριοτήτων της Trenitalia. Πράγματι, παρόλο που οι θυγατρικές του ομίλου FS δραστηριοποιούνταν επίσης στις ελευθερωμένες αγορές (βλ. αιτιολογική σκέψη 121), η Trenitalia διέθετε χωριστό λογιστικό σύστημα από εκείνο των άλλων εταιρειών του ομίλου FS και τηρούσε επίσης χωριστούς λογαριασμούς για καθεμία από τις διαφορετικές δραστηριότητές της.

(253) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, όταν υπογράφηκε η πρώτη σύμβαση (18 Οκτωβρίου 2002), η αντιστάθμιση που έπρεπε να καταβληθεί στο πλαίσιο της εν λόγω σύμβασης δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση, διότι δεν ήταν ικανή να νοθεύσει ή να απειλήσει να νοθεύσει τον ανταγωνισμό. Η εκτίμηση αυτή δεν αναιρείται από το γεγονός ότι, όταν υπογράφηκε η πρώτη σύμβαση, η αγορά των υπηρεσιών συνδυασμένων διεθνών εμπορευματικών μεταφορών ήταν ήδη ανοικτή στον ανταγωνισμό. Από τη μία πλευρά, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 56, η πρώτη σύμβαση δεν κάλυπτε αυτό το είδος υπηρεσίας, διότι α) οι ΥΠΔΥ για τις υπηρεσίες συνδυασμένων χερσαίων σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών αφορούσαν μόνο την εθνική κυκλοφορία, και β) οι υπηρεσίες διατροπικών μεταφορών στη διαδρομή Λυών-Τορίνου δεν μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως υπηρεσίες συνδυασμένων μεταφορών ([166]). Από την άλλη πλευρά, η ύπαρξη χωριστού λογιστικού συστήματος για καθεμία από τις δραστηριότητες της Trenitalia απέκλειε τη μεταβίβαση κάθε δυνητικού πλεονεκτήματος που αποκόμισε η Trenitalia στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης υπέρ των δραστηριοτήτων που εκτελούνταν στην εν λόγω ανοικτή αγορά.

(254) Ωστόσο, η Επιτροπή, για να καταλήξει σε συμπέρασμα σχετικά με την ύπαρξη ενίσχυσης για ολόκληρη την περίοδο ισχύος της πρώτης σύμβασης, πρέπει να εξετάσει την εξέλιξη της εσωτερικής αγοράς κατά την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2000 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2003. Πράγματι, η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης δεν συνιστά ενίσχυση μόνο εφόσον αφορά δραστηριότητες που δεν έχουν ελευθερωθεί.

([161]) Η πρώτη σύμβαση υπογράφηκε στις 18 Οκτωβρίου 2002 και άρχισε να ισχύει από την 1η Ιανουαρίου 2000.

([162]) Η μόνη αγορά που ήταν ήδη ανοικτή στον ανταγωνισμό σε επίπεδο Ένωσης ήταν η αγορά των υπηρεσιών συνδυασμένων διεθνών εμπορευματικών μεταφορών (βλ. αιτιολογική σκέψη 23).

([163]) Ο διεθνής ανταγωνισμός στην αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών περιοριζόταν εκ των πραγμάτων και από την πολυμορφία των υφιστάμενων εθνικών καθεστώτων, η οποία αποτελούσε σημαντικό εμπόδιο για την είσοδο στην αγορά. Για παράδειγμα, οι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που επιδίωκαν να έχουν πρόσβαση στην υποδομή άλλου κράτους μέλους έπρεπε να λάβουν έγκριση του τροχαίου υλικού τους από τον εθνικό οργανισμό πιστοποίησης και να διαθέτουν πιστοποιητικό ασφάλειας εκδοθέν από τον αρμόδιο εθνικό φορέα, ενώ οι μηχανοδηγοί έπρεπε να διαθέτουν πιστοποίηση για το δίκτυο στο οποίο εκτελούνταν η σιδηροδρομική υπηρεσία.

([164]) Συγκεκριμένα, το άρθρο 1 του νόμου 210/1985 προέβλεπε ότι «Η οντότητα "Ferrovie dello Stato" εξασφαλίζει με οικονομικά αποδοτικό και αποτελεσματικό τρόπο και σύμφωνα με το κοινοτικό δίκαιο: α) τη λειτουργία των γραμμών του σιδηροδρομικού δικτύου το οποίο διαχειρίζεται ήδη η «azienda autonoma Ferrovie dello Stato» (σημείωμα του συντάκτη, δημόσια οντότητα η οποία είναι η προκάτοχος του ομίλου FS) και τη λειτουργία των γραμμών του σιδηροδρομικού δικτύου που θα διαχειρίζεται το κράτος· β) την εκμετάλλευση των υπηρεσιών πορθμείων μεταξύ σιδηροδρομικών τερματικών σταθμών […]».

([165]) Σε υποθέσεις συγκεντρώσεων, η Επιτροπή έχει ήδη εκφράσει τη θέση ότι οι σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές αποτελούν χωριστή αγορά προϊόντων, βλ. υπόθεση COMP/M.5855 — DB/Arriva, 11 Αυγούστου 2010, αιτιολογικές σκέψεις 144-145.

([166]) Οι υπηρεσίες αυτές δεν μπορούσαν να χαρακτηριστούν ως υπηρεσίες συνδυασμένων μεταφορών, διότι το τμήμα της διαδρομής που εκτελούνταν με οδικές μεταφορές δεν είχε όριο μήκους και μπορούσε να υπερβεί το τμήμα της σιδηροδρομικής διαδρομής (βλ. υποσημείωση [57]). Σύμφωνα με το άρθρο 1 της οδηγίας 92/106/ΕΟΚ του Συμβουλίου, της 7ης Δεκεμβρίου 1992, σχετικά με τη θέσπιση κοινών κανόνων για ορισμένες συνδυασμένες εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ των κρατών μελών (ΕΕ L 368 της 17.12.1992, σ. 38), για να μπορούν να χαρακτηριστούν οι μεταφορές ως συνδυασμένες το αρχικό και/ή το τελικό τμήμα της διαδρομής που εκτελείται οδικώς πρέπει να είναι αυστηρά περιορισμένο (βλ. υποσημείωση [11]).

(255) Στην υπόθεση Alzetta, τα δικαστήρια της Ένωσης διευκρίνισαν ότι «η ελευθέρωση αυτή καθορίζει τη δυνατότητα εφαρμογής των διατάξεων της Συνθήκης σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις σε ορισμένους ιδιαίτερους κλάδους όπως αυτός των μεταφορών, που αρχικά ήταν κλειστός στον ανταγωνισμό» ([167]). Ωστόσο, στο πλαίσιο αυτό, πρέπει να γίνει διάκριση μεταξύ της ελευθέρωσης που προκύπτει από την εξέλιξη της εσωτερικής αγοράς και της ελευθέρωσης που προβλέπεται από το δίκαιο της Ένωσης. Σύμφωνα με το άρθρο 1 στοιχείο β) σημείο ν) του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου (στο εξής: διαδικαστικός κανονισμός) ([168]), νοείται, μεταξύ άλλων, ως υφιστάμενη ενίσχυση «κάθε ενίσχυση που θεωρείται ως υφιστάμενη ενίσχυση εφόσον μπορεί να αποδειχθεί ότι όταν τέθηκε σε ισχύ δεν αποτελούσε ενίσχυση, αλλά στη συνέχεια έγινε ενίσχυση λόγω της εξέλιξης της εσωτερικής αγοράς και χωρίς να μεταβληθεί από το κράτος μέλος. Όταν ορισμένα μέτρα μετατρέπονται σε ενισχύσεις λόγω της ελευθέρωσης μιας δραστηριότητας από τη νομοθεσία της Ένωσης, τα μέτρα αυτά δεν θεωρούνται ως υφιστάμενη ενίσχυση μετά την ταχθείσα ημερομηνία ελευθέρωσης».

(256) Η Επιτροπή επισημαίνει τα ακόλουθα:

— Σε επίπεδο Ένωσης, η πρόσβαση στις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στο ΔΕΔΣΕΜ ελευθερώθηκε από τις 15 Μαρτίου 2003. Ως εκ τούτου, η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης γι' αυτό το είδος υπηρεσιών δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση έως (και) τις 14 Μαρτίου 2003, ενώ από τις 15 Μαρτίου 2003 θα συνιστούσε νέα ενίσχυση (δεδομένου ότι η ελευθέρωση των εν λόγω υπηρεσιών πραγματοποιήθηκε βάσει του δικαίου της Ένωσης), υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι υπόλοιπες σωρευτικές προϋποθέσεις του άρθρου 107 παράγραφος 1. Αυτό αφορά κυρίως την αντιστάθμιση για τις εξής υπηρεσίες: α) τις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ του ιταλικού λιμένα της Τεργέστης και της Ουγγαρίας· και β) τις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μέσω του λιμένα Trieste Marittima.

— Σε εθνικό επίπεδο, η πρόσβαση στις υπηρεσίες εθνικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών ελευθερώθηκε από τις 22 Οκτωβρίου 2003, δηλαδή πριν από την ελευθέρωση της εν λόγω δραστηριότητας σε επίπεδο Ένωσης που πραγματοποιήθηκε από την 1η Ιανουαρίου 2007. Επομένως, η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης γι' αυτό το είδος υπηρεσιών δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση έως (και) τις 21 Οκτωβρίου 2003, ενώ από τις 22 Οκτωβρίου 2003 θα συνιστούσε υφιστάμενη ενίσχυση (λόγω εξέλιξης της εσωτερικής αγοράς), υπό την προϋπόθεση ότι πληρούνται οι υπόλοιπες προϋποθέσεις του άρθρου 107 παράγραφος 1. Αυτό αφορά όλες τις υποχρεώσεις που περιλαμβάνονταν στην πρώτη σύμβαση και συνδέονταν με τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και της Σαρδηνίας/Σικελίας, τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές σε αποστάσεις άνω των 1 000 χλμ. και τις υπηρεσίες συνδυασμένων χερσαίων σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

— Η υποχρέωση σχετικά με τις σιδηροδρομικές μεταφορές άνθρακα και χάλυβα εντός της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Άνθρακα και Χάλυβα έπαυσε να ισχύει από την 1η Μαΐου 2002 και η υποχρέωση παροχής υπηρεσιών διατροπικών μεταφορών στη διαδρομή Λυών-Τορίνου ίσχυε έως τις 31 Δεκεμβρίου 2001. Δεδομένου ότι οι εν λόγω υποχρεώσεις έπαυσαν να ισχύουν πριν από την ελευθέρωση των υπηρεσιών διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στην Ένωση (η οποία άρχισε να ισχύει από την 1η Ιανουαρίου 2006), η αντίστοιχη αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στην Trenitalia δεν ήταν ικανή να νοθεύσει τον ανταγωνισμό ή να επηρεάσει τις ενδοενωσιακές συναλλαγές και, κατ' επέκταση, δεν συνιστούσε κρατική ενίσχυση.

(257) Για τους ανωτέρω λόγους, η Επιτροπή θεωρεί ότι η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης, πριν από τις 15 Μαρτίου 2003, για τις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών ([169]), και, πριν από τις 22 Οκτωβρίου 2003, για τις υπηρεσίες εθνικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών ([170]), δεν συνιστούσε ενίσχυση, διότι δεν ήταν ικανή να επηρεάσει τις συναλλαγές και να νοθεύσει τον ανταγωνισμό.

([167]) Απόφαση της 15ης Ιουνίου 2000, Mauro Alzetta κ.λπ., συνεκδικασθείσες υποθέσεις T–298/97, T–312/97, T–313/97, T–315/97, T–600/97 έως T–607/97, T–1/98, T–3/98 έως T–6/98 και T–23/98, ECLI:EU:T:2000:151, σκέψη 144, η οποία επιβεβαιώθηκε από το Δικαστήριο στην απόφασή του της 29ης Απριλίου 2004, C–298/00 P, Ιταλία κατά Επιτροπής, ECLI:EU:C:2004:240.

([168]) Κανονισμός (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2015, περί λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή του άρθρου 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 248 της 24.9.2015, σ. 9), ο οποίος αντικαθιστά από τις 14 Οκτωβρίου 2015 τον διαδικαστικό κανονισμό.

([169]) Ειδικότερα, για τις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στο ΔΕΔΣΕΜ (δηλαδή τις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ του ιταλικού λιμένα της Τεργέστης και της Ουγγαρίας και τις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μέσω του λιμένα Trieste Marittima) και τις υπόλοιπες υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών τις οποίες η Trenitalia σταμάτησε να παρέχει πριν από τις 15 Μαρτίου 2003 (δηλαδή τις σιδηροδρομικές μεταφορές άνθρακα και χάλυβα εντός της Ευρωπαϊκής Κοινότητας Άνθρακα και Χάλυβα και τις υπηρεσίες διατροπικών μεταφορών στη διαδρομή Λυών–Τορίνου).

([170]) Αυτό αφορά όλες τις υποχρεώσεις που περιλαμβάνονταν στην πρώτη σύμβαση σχετικά με τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και της Σαρδηνίας/Σικελίας, τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές σε αποστάσεις άνω των 1 000 χλμ. και τις υπηρεσίες συνδυασμένων χερσαίων σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

(258) Αντίθετα, η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης από τις 15 Μαρτίου 2003 για τις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ του ιταλικού λιμένα της Τεργέστης και της Ουγγαρίας και για τις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μέσω του λιμένα Trieste Marittima ήταν ικανή να επηρεάσει τις συναλλαγές και να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και, ως εκ τούτου, μπορεί να χαρακτηριστεί ως ενίσχυση για την περίοδο από τις 15 Μαρτίου 2003 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2003, εφόσον πληρούνται επίσης τα άλλα σωρευτικά κριτήρια που ορίζονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 264 έως 286). Σε αντίθεση με όσα υποστήριξε η Ιταλία (αιτιολογική σκέψη 120), το γεγονός ότι η Ουγγαρία δεν ήταν κράτος μέλος εκείνη την περίοδο είναι άνευ σημασίας, διότι η καταβληθείσα αντιστάθμιση επηρέασε ή θα μπορούσε να είχε επηρεάσει την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών από επιχειρήσεις της Ένωσης στην εν λόγω διεθνή διαδρομή. Επιπλέον, ο εικαζόμενος «οριακός χαρακτήρας» των εν λόγω ΥΠΔΥ κατ' αναλογία των συνολικών ΥΠΔΥ που επιβλήθηκαν βάσει της πρώτης σύμβασης (βλ. αιτιολογική σκέψη 120) δεν έχει σημασία για τους σκοπούς της αξιολόγησης της ενίσχυσης, δεδομένου ότι η ενίσχυση είναι ικανή να επηρεάσει τις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών ανεξάρτητα από το ποσό της χορηγούμενης αντιστάθμισης ή τον όγκο της σχετικής δραστηριότητας. Σύμφωνα με τον ορισμό της κρατικής ενίσχυσης, δεν απαιτείται η νόθευση του ανταγωνισμού ή η επίπτωση στις συναλλαγές να είναι σημαντική ή ουσιώδης. Το γεγονός ότι οι εν λόγω ΥΠΔΥ ήταν περιορισμένες σε σύγκριση με τον συνολικό αριθμό των ΥΠΔΥ που επιβλήθηκαν στην Trenitalia βάσει της πρώτης σύμβασης δεν μπορεί από μόνο του να αποκλείσει τη νόθευση ή την απειλή νόθευσης του ανταγωνισμού ή την επίπτωση στις συναλλαγές. Για να θεωρηθεί ότι η ενίσχυση νοθεύει τον ανταγωνισμό, αρκεί συνήθως να διαπιστωθεί ότι η ενίσχυση παρέχει πλεονέκτημα στον δικαιούχο απαλλάσσοντάς τον από έξοδα που διαφορετικά θα έπρεπε να επωμιστεί ο ίδιος στο πλαίσιο των συνήθων επιχειρηματικών δραστηριοτήτων του ([171]).

(259) Επιπλέον, όταν ένα κράτος μέλος χορηγεί δημόσια επιδότηση σε επιχείρηση για την παροχή υπηρεσιών μεταφορών, η παροχή των υπηρεσιών αυτών, είτε είναι περιορισμένες είτε ουσιώδεις, μπορεί, δυνάμει της επιδότησης, να διατηρηθεί ή να αυξηθεί, με αποτέλεσμα οι επιχειρήσεις που είναι εγκατεστημένες σε άλλα κράτη μέλη να έχουν λιγότερες ευκαιρίες παροχής των οικείων υπηρεσιών μεταφορών στην αγορά του εν λόγω κράτους μέλους και, κατ' επέκταση, να επηρεάζονται οι συναλλαγές. Στην παρούσα υπόθεση, η διατήρηση της παρουσίας της Trenitalia (ιστορικού κατεστημένου φορέα) μέσω της καταβολής επιδοτήσεων θα μπορούσε να αποτρέψει την είσοδο νέων επιχειρήσεων σε μια νέα αγορά, ιδίως στο πλαίσιο στο οποίο οι νέες αυτές επιχειρήσεις θα έπρεπε να αποκτήσουν θέση στην αγορά μετά το άνοιγμα στον ανταγωνισμό των υπηρεσιών διεθνών εμπορευματικών μεταφορών στο ΔΕΔΣΕΜ. Στο ίδιο πνεύμα, το γεγονός ότι η αντιστάθμιση δεν επαρκούσε για να καλύψει το έλλειμμα εκμετάλλευσης που κατέγραψε η Trenitalia για την παροχή υπηρεσιών στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης δεν αποκλείει τη δυνητική επίπτωση στις συναλλαγές και τη νόθευση του ανταγωνισμού. Η αντιστάθμιση, ακόμα κι αν ήταν ελάχιστη, επέτρεψε στην Trenitalia να διατηρήσει ή να αυξήσει τις δραστηριότητές της στην αγορά, με αποτέλεσμα να περιοριστεί η δυνατότητα των ανταγωνιστών να παρέχουν υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στην εν λόγω αγορά.

(260) Όσον αφορά την αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης από τις 22 Οκτωβρίου 2003 για τις υπηρεσίες εθνικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών ([172]), η εν λόγω αντιστάθμιση μπορεί να θεωρηθεί ενίσχυση για την περίοδο από τις 22 Οκτωβρίου 2003 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2003, εφόσον πληρούνται επίσης τα άλλα σωρευτικά κριτήρια που ορίζονται στο άρθρο 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 264 έως 286).

Πίνακας 5

Πρώτη σύμβαση: Νόθευση του ανταγωνισμού και επιπτώσεις στις ενδοενωσιακές συναλλαγές

Αντιστάθμιση για	1.1.2000-14.3.2003	15.3.2003-21.10.2003	22.10.2003-31.12.2003
Υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στο ΔΕΔΣΕΜ	Απουσία ενίσχυσης	Πιθανή νόθευση	Πιθανή νόθευση
Υπηρεσίες εθνικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών	Απουσία ενίσχυσης	Απουσία ενίσχυσης	Πιθανή νόθευση

([171]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 3ης Μαρτίου 2005, Heiser, C–172/03, ECLI:EU:C:2005:130, σκέψη 55.

([172]) Αυτό αφορά όλες τις υποχρεώσεις που περιλαμβάνονταν στην πρώτη σύμβαση σχετικά με τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και της Σαρδηνίας/Σικελίας, τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών σε αποστάσεις άνω των 1 000 χλμ. και τις υπηρεσίες συνδυασμένων χερσαίων σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

(261) Όσον αφορά την πρώτη σύμβαση, η Επιτροπή θα αξιολογήσει αποκλειστικά την καταβληθείσα αντιστάθμιση που ήταν ικανή να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και να επηρεάσει τις ενδοενωσιακές συναλλαγές. Ως εκ τούτου, κάθε αναφορά στην πρώτη σύμβαση θα αφορά μόνο την αντιστάθμιση για τις εξής υπηρεσίες: i) τις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ του ιταλικού λιμένα της Τεργέστης και της Ουγγαρίας κατά την περίοδο από τις 15 Μαρτίου 2003 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2003· ii) τις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μέσω του λιμένα Trieste Marittima κατά την περίοδο από τις 15 Μαρτίου 2003 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2003· και iii) τις υπηρεσίες εθνικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών κατά την περίοδο από τις 22 Οκτωβρίου 2003 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2003.

(262) Όσον αφορά τη δεύτερη και την τρίτη σύμβαση (που υπογράφηκαν αντίστοιχα στις 27 Μαρτίου 2007 και στις 3 Δεκεμβρίου 2012), η Επιτροπή επισημαίνει ότι συνάφθηκαν μετά την πλήρη ελευθέρωση της αγοράς σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών σε επίπεδο Ένωσης (1η Ιανουαρίου 2007). Δεν αμφισβητείται ότι, την εποχή εκείνη, η Trenitalia ανταγωνιζόταν, σε εθνικό και ενωσιακό επίπεδο, άλλες σιδηροδρομικές επιχειρήσεις στην αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Κατά συνέπεια, σε αντίθεση με τους ισχυρισμούς της Ιταλίας (αιτιολογικές σκέψεις 153 και 187 έως 189), οι αντισταθμίσεις που ελήφθησαν στο πλαίσιο της δεύτερης και της τρίτης σύμβασης ήταν ικανές να νοθεύσουν τον ανταγωνισμό στην εν λόγω αγορά, ανεξάρτητα από τον περιορισμένο όγκο υπηρεσιών ή το ποσό της σχετικής αντιστάθμισης και από το γεγονός ότι η Trenitalia τηρούσε χωριστό λογιστικό σύστημα για τις δραστηριότητές της.

(263) Επιπλέον, δεδομένου ότι επιχειρήσεις από άλλα κράτη μέλη εκτελούσαν ([173]) ή θα μπορούσαν να εκτελούν υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στην ιταλική αγορά, οι αντισταθμίσεις για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που έλαβε η Trenitalia στο πλαίσιο της δεύτερης και της τρίτης σύμβασης επηρέασαν επίσης τις ενδοενωσιακές συναλλαγές. Σε αντίθεση με όσα υποστήριξε η Ιταλία (αιτιολογική σκέψη 225), για τον χαρακτηρισμό εθνικού μέτρου ως κρατικής ενίσχυσης είναι αναγκαίο να εξεταστεί μόνο αν η εν λόγω ενίσχυση είναι ικανή να επηρεάσει τις συναλλαγές αυτές και να νοθεύσει τον ανταγωνισμό και όχι αν υπήρξε πραγματική επίπτωση στις συναλλαγές μεταξύ των κρατών μελών και αν νοθεύτηκε πραγματικά ο ανταγωνισμός. Επομένως, το γεγονός ότι την εποχή εκείνη οι ανταγωνιστές της Trenitalia κατέγραφαν αυξανόμενο όγκο κυκλοφορίας και επέκταση σε διεθνείς διαδρομές δεν αρκεί για να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η δεύτερη και η τρίτη σύμβαση δεν περιείχαν στοιχεία κρατικής ενίσχυσης. Αντίθετα, η επέκταση αυτή θα μπορούσε να είναι ακόμα πιο σημαντική ελλείψει της δεύτερης και της τρίτης σύμβασης.

8.1.2. *Κρατικοί πόροι και δυνατότητα καταλογισμού στο κράτος*

(264) Η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στην Trenitalia στο πλαίσιο της πρώτης, της δεύτερης και της τρίτης σύμβασης χρηματοδοτήθηκε απευθείας από τον κρατικό προϋπολογισμό (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 129, 145 και 170). Επιπλέον, οι εν λόγω συμβάσεις ανατέθηκαν από τα αρμόδια υπουργεία και καθεμία από αυτές προέβλεπε ότι το κράτος θα χορηγούσε στην Trenitalia αντιστάθμιση για την παροχή των ΥΠΔΥ που εκτελούνταν στο πλαίσιο των συγκεκριμένων συμβάσεων (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 59, 71, 72 και 99). Ως εκ τούτου, τα μέτρα μπορούν να καταλογιστούν απευθείας στο κράτος.

8.1.3. *Οικονομικό πλεονέκτημα*

(265) Οι αντισταθμίσεις για ΥΠΔΥ που χορηγούνται σε μια επιχείρηση δεν συνιστούν οικονομικό πλεονέκτημα, εφόσον πληρούνται σωρευτικά τέσσερις προϋποθέσεις, οι οποίες καθορίζονται στην απόφαση Altmark. Οι προϋποθέσεις αυτές είναι οι ακόλουθες:

— Πρώτον, η δικαιούχος επιχείρηση πρέπει να είναι πράγματι επιφορτισμένη με τις ΥΠΔΥ και οι εν λόγω υποχρεώσεις πρέπει να είναι σαφώς καθορισμένες.

— Δεύτερον, οι παράμετροι βάσει των οποίων υπολογίζεται η αντιστάθμιση πρέπει να έχουν προσδιοριστεί προηγουμένως αντικειμενικά και με διαφάνεια.

— Τρίτον, η αντιστάθμιση δεν μπορεί να υπερβαίνει το ποσό που είναι αναγκαίο για την κάλυψη όλων ή μέρους των δαπανών που προκύπτουν από την εκπλήρωση των ΥΠΔΥ, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εισπράξεων καθώς και ενός εύλογου κέρδους για την εκπλήρωση αυτών των υποχρεώσεων.

([173]) Βλ. για παράδειγμα υποσημείωση [109] (DB Schenker).

— Τέταρτον, όταν η επιλογή της επιχείρησης στην οποία πρόκειται να ανατεθεί η εκπλήρωση ΥΠΔΥ σε συγκεκριμένη περίπτωση δεν πραγματοποιείται στο πλαίσιο διαδικασίας σύναψης δημόσιας σύμβασης, παρέχουσας τη δυνατότητα επιλογής του υποψηφίου που είναι σε θέση να παράσχει τις σχετικές υπηρεσίες με το μικρότερο για το κοινωνικό σύνολο κόστος, το επίπεδο της απαραίτητης αντιστάθμισης πρέπει να καθορίζεται βάσει ανάλυσης των δαπανών στις οποίες θα προέβαινε μια μέση επιχείρηση, με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη με μεταφορικά μέσα προς ικανοποίηση των απαιτήσεων σχετικά με την παροχή δημόσιας υπηρεσίας προκειμένου να εκπληρώσει τις ως άνω υποχρεώσεις, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εσόδων και ενός εύλογου κέρδους από την εκπλήρωση των υποχρεώσεων αυτών.

(266) Επειδή τα τέσσερα κριτήρια Altmark έχουν σωρευτικό χαρακτήρα, εάν οποιοδήποτε από τα εν λόγω κριτήρια δεν πληρούται, η αντιστάθμιση θα θεωρηθεί ότι συνιστά πλεονέκτημα κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

(267) Στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή θεωρεί ότι το τέταρτο κριτήριο Altmark δεν πληρούται και για τις τρεις ΣΠΔΥ, σε αντίθεση με τον ισχυρισμό των ιταλικών αρχών.

(268) Από τη μία πλευρά, ο δικαιούχος των τριών ΣΠΔΥ δεν επιλέχθηκε κατόπιν διαδικασίας δημόσιου διαγωνισμού που να παρέχει τη δυνατότητα επιλογής του υποψηφίου που είναι σε θέση να παράσχει την υπηρεσία με το μικρότερο κόστος για το κοινωνικό σύνολο ([174]). Από την άλλη πλευρά, τα επιχειρήματα της Ιταλίας ότι το επίπεδο της αντιστάθμισης στο πλαίσιο των τριών ΣΠΔΥ βασιζόταν στις δαπάνες μιας αποδοτικής μέσης επιχείρησης δεν τεκμηριώνονται από στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι πληρούται το τέταρτο κριτήριο Altmark.

(269) Όσον αφορά την πρώτη και τη δεύτερη σύμβαση, η Ιταλία υποστηρίζει, χωρίς να έχει υποβάλει οποιοδήποτε στοιχείο που να τεκμηριώνει τον ισχυρισμό της, ότι η Trenitalia ήταν επιχείρηση με χρηστή διαχείριση, η οποία ήταν σε θέση να παρουσιάζει επίπεδα δαπανών ανάλογα με αυτά των ανταγωνιστών της και να παρέχει υπηρεσίες υπό οικονομικούς όρους ουσιαστικά παρόμοιους με εκείνους που θα προέκυπταν από μια ανταγωνιστική διαδικασία (αιτιολογικές σκέψεις 132 και 152).

(270) Η Ιταλία προέβαλε παρόμοια επιχειρήματα σχετικά με την τρίτη σύμβαση. Προς επίρρωση των επιχειρημάτων αυτών, η Ιταλία υπέβαλε τις δύο μελέτες της PWC της 9ης Οκτωβρίου 2012 και της 22ας Οκτωβρίου 2014 (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 175 και 243), οι οποίες, σύμφωνα με τους ισχυρισμούς, αποδεικνύουν ότι οι μέσες λειτουργικές δαπάνες της Trenitalia ανά συρμοχιλιόμετρο συμβάδιζαν με αυτές των ενωσιακών επιχειρήσεων παρόμοιου μεγέθους οι οποίες παρέχουν παρόμοιες υπηρεσίες και διαθέτουν επαρκή μέσα μεταφοράς (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 180 έως 186). Ο όμιλος FS υπέβαλε μελέτη του Ιουλίου 2014 στην οποία απλώς συνοψίζονται ορισμένες παρατηρήσεις σχετικά με την προσέγγιση που ακολούθησε η Επιτροπή στην απόφαση κίνησης της διαδικασίας όσον αφορά την αξιολόγηση του τέταρτου κριτηρίου Altmark (βλ. αιτιολογική σκέψη 217).

(271) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι, όταν η ΥΓΟΣ δεν ανατίθεται στο πλαίσιο διαδικασίας διαγωνισμού και δεν υπάρχει γενικά αποδεκτή αμοιβή με βάση τους όρους της αγοράς για μια δεδομένη υπηρεσία, το τέταρτο κριτήριο Altmark απαιτεί πρωτίστως να εντοπιστεί μια μέση επιχείρηση, με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη με μεταφορικά μέσα ([175]).

(272) Ο εντοπισμός μιας «μέσης επιχείρησης, με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένης με μεταφορικά μέσα» επιτρέπει τον υπολογισμό του ποσού της αντιστάθμισης που είναι αναγκαία για την εκπλήρωση της ανατεθείσας δημόσιας υπηρεσίας κατά τρόπον ώστε να αποφεύγεται το υψηλό κόστος μιας μη αποδοτικής επιχείρησης.

([174]) Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις στην αντιστάθμιση για παροχή δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος (ΕΕ C 8 της 11.1.2012, σ. 4), σημείο 65.

([175]) Δεν μπορεί να γίνει αναφορά σε δαπάνες επιχείρησης που απολαύει μονοπωλιακής θέσης ή λαμβάνει αντιστάθμιση δημόσιας υπηρεσίας παρεχόμενη υπό όρους που δεν συμβιβάζονται με τη νομοθεσία της Ένωσης, δεδομένου ότι και στις δύο περιπτώσεις το επίπεδο δαπανών ενδέχεται να είναι υψηλότερο του κανονικού, βλ. σημείο 74 της ανακοίνωσης της Επιτροπής σχετικά με την εφαρμογή των κανόνων της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις στην αντιστάθμιση για παροχή δημόσιας υπηρεσίας γενικού οικονομικού συμφέροντος (στο εξής: ανακοίνωση ΥΓΟΣ) (ΕΕ C 8 της 11.1.2012, σ. 4).

(273) Το Δικαστήριο διευκρίνισε ότι «μία από τις προσεγγίσεις που μπορούν να χρησιμοποιηθούν προκειμένου να εκτιμηθεί αν πληρούται η τέταρτη αυτή προϋπόθεση μπορεί να είναι ο υπολογισμός της αντιστάθμισης που πρέπει να χορηγηθεί σε μια επιχείρηση στην οποία έχει ανατεθεί σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας με βάση τον μέσο όρο των δαπανών στις οποίες υποβλήθηκαν οι επιχειρήσεις που παρείχαν επί σειρά ετών, σε μια αγορά ανοικτή στον ανταγωνισμό, υπηρεσία συγκρίσιμη από κάθε άποψη με την επίμαχη στην κύρια δίκη δημόσια υπηρεσία, τα έσοδα που εισέπραξαν οι εν λόγω επιχειρήσεις από την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και, ενδεχομένως, τα κέρδη που πραγματοποίησαν από την υπηρεσία αυτή» ([176]).

(274) Ωστόσο, στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει καταρχάς ότι η προσέγγιση που αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 273 δεν είναι συναφής εν προκειμένω, διότι η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στην Trenitalia δεν μπορούσε να υπολογιστεί με βάση τον μέσο όρο των δαπανών στις οποίες υποβλήθηκαν οι επιχειρήσεις που παρείχαν, επί σειρά ετών, σε μια αγορά ανοικτή στον ανταγωνισμό, υπηρεσία συγκρίσιμη από κάθε άποψη με τις επίμαχες δημόσιες υπηρεσίες.

(275) Δεύτερον, όσον αφορά τα υπό έρευνα μέτρα, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, με βάση τα διαθέσιμα αποδεικτικά στοιχεία, προκύπτει ότι η Ιταλία προσδιόρισε τις δαπάνες της Trenitalia στο πλαίσιο των ΣΠΔΥ μόνο σε σχέση με τις προηγούμενες ή τις προβλεπόμενες επιδόσεις της Trenitalia. Όσον αφορά την πρώτη σύμβαση, η αντιστάθμιση που έλαβε η Trenitalia βασίστηκε στις δαπάνες με τις οποίες πράγματι επιβαρύνθηκε η Trenitalia το 2000 και το 2001 για την εκπλήρωση των ΥΠΔΥ που επιβλήθηκαν στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης και σε σχέση με τις πραγματικές δαπάνες στις οποίες υποβλήθηκε η Trenitalia το 2001 για τα έτη 2002 και 2003 (αιτιολογικές σκέψεις 58-59). Όσον αφορά τη δεύτερη σύμβαση, η αντιστάθμιση που έλαβε η Trenitalia βασίστηκε στις δαπάνες με τις οποίες επιβαρύνθηκε η Trenitalia το 2004 για την εκπλήρωση των ΥΠΔΥ που επιβλήθηκαν στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης (αιτιολογική σκέψη 223). Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 99, το επίπεδο της αντιστάθμισης για την τρίτη σύμβαση καθορίστηκε με βάση το εκ των προτέρων οικονομικό και χρηματοδοτικό σχέδιο της Trenitalia, δηλαδή μόνο βάσει των προβλεπόμενων δαπανών της Trenitalia για την εκπλήρωση των ΥΠΔΥ στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης.

(276) Όσον αφορά το επιχείρημα της Ιταλίας ότι η Trenitalia είναι επιχείρηση με χρηστή διαχείριση (βλ. αιτιολογική σκέψη 174), η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι το τέταρτο κριτήριο Altmark δεν έχει ως στόχο να αποδείξει ότι ο ίδιος ο δικαιούχος είναι επιχείρηση «με χρηστή διαχείριση» και ότι είναι σε θέση να παρουσιάζει επίπεδα δαπανών ανάλογα με αυτά των ανταγωνιστών ή να παρέχει υπηρεσίες υπό οικονομικούς όρους ουσιαστικά παρόμοιους με εκείνους που θα προέκυπταν από μια ανταγωνιστική διαδικασία ([177]). Επιπλέον, όσον αφορά το ζήτημα αν το προηγούμενο κόστος των παρεχόμενων υπηρεσιών στο πλαίσιο προηγούμενων αναθέσεων θα μπορούσε να ληφθεί υπόψη, στην απόφαση SAD Trasporto Locale SpA, το Δικαστήριο διευκρίνισε ότι «το κριτήριο της "μέσης επιχείρησης, με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένης με τα αναγκαία μέσα" δεν αποκλείει, αυτό καθεαυτό, έναν υπολογισμό στηριζόμενο στο προηγούμενο κόστος της υπηρεσίας που παρείχε ο απερχόμενος επιχειρηματίας ή στο κόστος που σχετίζεται με την προηγούμενη ανάθεση, εφόσον, εντούτοις, ο απερχόμενος επιχειρηματίας μπορεί να θεωρηθεί, υπό το πρίσμα των μεθόδων λογιστικής και χρηματοοικονομικής ανάλυσης που χρησιμοποιούνται συνήθως προς τούτο, ως μέση επιχείρηση με χρηστή διαχείριση» ([178]).

(277) Η Επιτροπή θεωρεί ότι τα στοιχεία που υπέβαλε η Ιταλία δεν επιτρέπουν να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η διάρθρωση του κόστους της Trenitalia αντιστοιχούσε σε εκείνη μιας μέσης επιχείρησης με χρηστή διαχείριση.

(278) Καταρχάς, οι τρεις ΣΠΔΥ συνάφθηκαν χωρίς να έχει πραγματοποιηθεί καμία υποστηρικτική μελέτη που να αποδεικνύει ότι η Trenitalia θα μπορούσε να θεωρηθεί, υπό το πρίσμα των μεθόδων λογιστικής και χρηματοοικονομικής ανάλυσης που χρησιμοποιούνται συνήθως προς τούτο, ως μέση επιχείρηση με χρηστή διαχείριση.

([176]) Απόφαση της 19ης Οκτωβρίου 2023, Sad Trasporto Locale, C–186/22, ECLI:EU:C:2023:795, σκέψη 39. Ωστόσο, η προσέγγιση αυτή υπόκειται σε δύο σωρευτικές προϋποθέσεις. Πρώτον, «ο αριθμός των δραστηριοποιούμενων στην αγορά επιχειρήσεων που λαμβάνονται, κατά τα ανωτέρω, υπόψη είναι αρκούντως σημαντικός, κατά τρόπον ώστε, δεδομένου ότι δεν πρέπει να δίδεται δυσανάλογη βαρύτητα στην ιδιαίτερη κατάσταση μιας συγκεκριμένης επιχείρησης, ο μέσος αυτός όρος να μπορεί να θεωρηθεί στατιστικά ισχυρός και, επομένως, αντιπροσωπευτικός του συνήθους επιπέδου στο οποίο αναφέρεται η τέταρτη προϋπόθεση της αποφάσεως της 24ης Ιουλίου 2003, Altmark Trans και Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415)». Δεύτερον, «μόνον οι επιχειρήσεις οι οποίες είναι σε θέση να διασφαλίσουν την άμεση εκτέλεση των οικείων υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας και οι οποίες μπορούν, επομένως, να θεωρηθούν κατάλληλα εξοπλισμένες με τα αναγκαία μέσα προς ικανοποίηση των απαιτήσεων σχετικά με την παροχή δημόσιας υπηρεσίας μπορούν να ληφθούν υπόψη για τους σκοπούς του εν λόγω υπολογισμού» (σκέψεις 40 και 41).

([177]) Στην απόφασή του της 24ης Σεπτεμβρίου 2015, TV2/Danmark κατά Επιτροπής, το Γενικό Δικαστήριο αποφάνθηκε ότι: «το Δικαστήριο ουδόλως υπονόησε ότι, στην περίπτωση κατά την οποία ο δικαιούχος της αντισταθμίσεως δεν έχει επιλεγεί στο πλαίσιο διαδικασίας συνάψεως δημοσίας συμβάσεως, θα ήταν δυνατόν, για να πληρούται αυτός ο όρος, να αποδεικνύεται ότι ο ίδιος ο δικαιούχος είναι επιχείρηση «με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη» (βλ. απόφαση της 24ης Σεπτεμβρίου 2015, TV2/Danmark κατά Επιτροπής, T–674/11, ECLI:EU:T:2015:684, σκέψη 131).

([178]) Απόφαση της 19ης Οκτωβρίου 2023, Sad Trasporto Locale, C–186/22, ECLI:EU:C:2023:795, σκέψη 44.

(279) Όσον αφορά την τρίτη σύμβαση, η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι η μελέτη 1 της PWC και η μελέτη 2 της PWC δεν αποδεικνύουν ότι το επίπεδο της αντιστάθμισης στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης καθορίστηκε βάσει ανάλυσης των δαπανών στις οποίες θα υποβαλλόταν μια μέση επιχείρηση, με χρηστή διαχείριση και κατάλληλα εξοπλισμένη με μεταφορικά μέσα για την εκπλήρωση των ΥΠΔΥ. Οι μελέτες αυτές εντοπίζουν τρεις εταιρείες (ÖBB, DB, SNCF), από τις έξι που θεωρήθηκαν κατάλληλες για την κατάρτιση δείγματος επιχειρήσεων με μέγεθος επαρκώς συγκρίσιμο με εκείνο της Trenitalia, των οποίων οι δαπάνες θεωρήθηκαν συγκρίσιμες με τις δαπάνες της Trenitalia (αιτιολογικές σκέψεις 180 και 217), αλλά δεν εξηγούν γιατί η Trenitalia ή οι εν λόγω εταιρείες μπορούσαν να θεωρηθούν μέσες επιχειρήσεις με χρηστή διαχείριση. Γενικά, η μελέτη 1 της PWC και η μελέτη 2 της PWC παρείχαν σύγκριση μόνο των συνολικών μέσων λειτουργικών δαπανών ανά συρμοχιλιόμετρο που βάρυναν την Trenitalia και άλλες ενωσιακές επιχειρήσεις παρόμοιου μεγέθους που παρείχαν παρόμοιες υπηρεσίες (βλ. αιτιολογική σκέψη 175). Ωστόσο, το παρόμοιο μέγεθος των επιχειρήσεων αυτών με εκείνο της Trenitalia δεν παρέχει καμία ένδειξη ως προς το αν πρόκειται για μέσες επιχειρήσεις με χρηστή διαχείριση. Όσον αφορά το ζήτημα των παρόμοιων υπηρεσιών, οι δύο μελέτες της PWC (μελέτη 1 της PWC και μελέτη 2 της PWC) αξιολόγησαν μόνο τις συνολικές μέσες δαπάνες για την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, χωρίς να διαπιστώσουν αν οι εν λόγω υπηρεσίες ήταν παρόμοιες με εκείνες στο πλαίσιο των ΥΠΔΥ που επιβλήθηκαν στην Trenitalia.

(280) Επιπλέον, το τέταρτο κριτήριο Altmark απαιτεί την ανάλυση των δαπανών μιας επιχείρησης επαρκώς εξοπλισμένης με τους αναγκαίους πόρους για την εκπλήρωση των ΥΠΔΥ. Όσον αφορά την τρίτη σύμβαση, οι δύο μελέτες της PWC (μελέτη 1 της PWC και μελέτη 2 της PWC) δεν αποδεικνύουν ότι οι επιχειρήσεις που περιλαμβάνονταν στο δείγμα ήταν επαρκώς εξοπλισμένες με τα μέσα για την εκπλήρωση των ΥΠΔΥ που επιβλήθηκαν στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης. Όπως αναγνώρισε και η ίδια η Ιταλία (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 182 και 183), το ιταλικό σιδηροδρομικό δίκτυο παρουσίαζε σημαντικό αριθμό ειδικών χαρακτηριστικών που απαιτούσαν να επαληθευτεί αν οι επιχειρήσεις που περιλαμβάνονταν στο δείγμα ήταν επαρκώς εξοπλισμένες για την εκπλήρωση των απαιτήσεων των ΥΠΔΥ που καθορίζονταν στην τρίτη σύμβαση με βάση τα εν λόγω χαρακτηριστικά. Η απαίτηση αυτή ήταν ακόμα πιο αναγκαία στην παρούσα υπόθεση, δεδομένου ότι τα εν λόγω ειδικά χαρακτηριστικά αποτελούν έναν από τους λόγους για τη σύναψη της τρίτης σύμβασης (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 162 και 186). Ως εκ τούτου, η απόδειξη αυτή δεν μπορεί να περιοριστεί στον καθορισμό της μέσης ικανότητας μεταφοράς εμπορευμάτων των ενωσιακών επιχειρήσεων (βλ. αιτιολογική σκέψη 176), χωρίς να ληφθούν υπόψη τα εν λόγω ειδικά χαρακτηριστικά. Επιπροσθέτως, οι δύο μελέτες της PWC (μελέτη 1 της PWC και μελέτη 2 της PWC) δεν περιέχουν στοιχεία που να επιτρέπουν στην Επιτροπή να διαπιστώσει αν οι ενωσιακές επιχειρήσεις που περιλαμβάνονταν στο δείγμα ήταν επαρκώς εξοπλισμένες με το απαραίτητο τροχαίο υλικό για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων που είχαν επιβληθεί στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης. Οι εν λόγω μελέτες της PWC παρείχαν απλώς τις συνολικές επιδόσεις του τροχαίου υλικού ανά επιχείρηση (βλ. αιτιολογική σκέψη 177), το οποίο χρησιμοποιούνταν τόσο για τις επιβατικές όσο και για τις εμπορευματικές μεταφορές, χωρίς να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με την επάρκεια του εν λόγω τροχαίου υλικού για την εκπλήρωση των ΥΠΔΥ που είχαν επιβληθεί στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης.

(281) Εξάλλου, η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι δύο μελέτες της PWC (μελέτη 1 της PWC και μελέτη 2 της PWC) δεν παρέχουν κατάλληλη ανάλυση των δαπανών στις οποίες θα υποβάλλονταν οι εν λόγω επιχειρήσεις για την εκπλήρωση των ΥΠΔΥ που είχε επιβάλει η Ιταλία. Οι μελέτες αυτές λάμβαναν υπόψη το συνολικό γεωγραφικό ([179]) και ουσιαστικό ([180]) αντικείμενο των δραστηριοτήτων που παρείχαν οι έξι σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που περιλαμβάνονταν στο δείγμα (εκ των οποίων μόνο τρεις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις, δηλαδή η ÖBB, η DB, η SNCF, είχαν δαπάνες συγκρίσιμες με εκείνες της Trenitalia) και όχι μόνο τις δραστηριότητες που αποτελούσαν αντικείμενο της τρίτης σύμβασης, όπως απαιτεί το τέταρτο κριτήριο Altmark. Λόγω του συγκεντρωτικού χαρακτήρα των στοιχείων αυτών, δεν ήταν δυνατό να διαχωριστούν οι δαπάνες που έπρεπε να καταλογιστούν σε κάθε συγκεκριμένο είδος δραστηριότητας και στις οποίες θα υποβαλλόταν μια αποτελεσματική και οικονομικά αποδοτική επιχείρηση που δραστηριοποιούνταν στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών για την εκπλήρωση των ΥΠΔΥ που αποτελούσαν αντικείμενο της τρίτης σύμβασης ([181]). Επιπλέον, σε αντίθεση με τον ισχυρισμό του ομίλου FS ότι η ανάλυση κόστους-αποτελεσματικότητας έπρεπε να διενεργηθεί στο επίπεδο της εταιρείας που παρείχε την υπηρεσία (βλ. αιτιολογική σκέψη 217), η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι δαπάνες που λαμβάνονται υπόψη για τους σκοπούς της εν λόγω ανάλυσης είναι μόνο οι άμεσες δαπάνες που είναι αναγκαίες για την εκτέλεση της ΥΠΔΥ και η κατάλληλη εισφορά στις έμμεσες δαπάνες που είναι κοινές τόσο στην ΥΠΔΥ όσο και σε άλλες δραστηριότητες ([182]). Επιπροσθέτως, οι μελέτες σύγκριναν μόνο τις συνολικές λειτουργικές δαπάνες ανά συρμοχιλιόμετρο (βλ. αιτιολογική σκέψη 179) και δεν ανέφεραν τίποτα ως προς το επίπεδο αποδοτικότητας καθεαυτό και, κατ' επέκταση, ως προς τις ίδιες τις δαπάνες. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η σύγκριση αυτή δεν είναι καθοριστική, διότι, όπως επισήμανε και η Ιταλία (αιτιολογικές σκέψεις 181 και 182), το κόστος ανά συρμοχιλιόμετρο για την παροχή των υπηρεσιών που αποτελούσαν αντικείμενο της τρίτης σύμβασης, καθώς και το επίπεδο των εισπράξεων, βασίζονταν σε μεγάλο βαθμό στα ειδικά χαρακτηριστικά της υπηρεσίας σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στη Νότια Ιταλία.

([179]) Οι μελέτες της PWC δεν προσδιόριζαν συγκεκριμένο αντικείμενο, αλλά παρείχαν αριθμητικά στοιχεία σχετικά με τη γενική κάλυψη της γαλλικής επικράτειας από την SNCF, της αυστριακής επικράτειας από την ÖBB και της γερμανικής επικράτειας από την DB Schenker.

([180]) Η μελέτη της PWC καθόριζε τις μέσες λειτουργικές δαπάνες ανά συρμοχιλιόμετρο με βάση το σύνολο των δραστηριοτήτων των επιχειρήσεων, δηλαδή τη μεταφορά επιβατών και εμπορευμάτων.

([181]) Βλ., για παράδειγμα, απόφαση της 12ης Ιουλίου 2019, Syndicat Transport Ile de France (STIF-IDF), T–738/17, ECLI:EU:T:2019:526, σκέψη 64.

([182]) Βλ. σημείο 74 της ανακοίνωσης ΥΓΟΣ.

(282) Εν κατακλείδι, η Επιτροπή διαπιστώνει ότι η Ιταλία δεν απέδειξε ότι η Trenitalia θα μπορούσε να θεωρηθεί, λαμβανομένων υπόψη των μεθόδων λογιστικής και χρηματοοικονομικής ανάλυσης που χρησιμοποιούνται συνήθως προς τούτο, ως μέση επιχείρηση με χρηστή διαχείριση και, ως εκ τούτου, ότι το επίπεδο της αντιστάθμισης που έλαβε η Trenitalia για την εκπλήρωση των ΥΠΔΥ στο πλαίσιο των τριών ΣΠΔΥ ήταν ανάλογο με αυτό της αντιστάθμισης που θα ζητούσε μια μέση επιχείρηση με χρηστή διαχείριση για την παροχή υπηρεσίας συγκρίσιμης με εκείνη των ΥΠΔΥ που αποτελούσαν αντικείμενο των εν λόγω ΣΠΔΥ.

(283) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι οι ιταλικές αρχές δεν απέδειξαν ότι πληρούται το τέταρτο κριτήριο Altmark. Επομένως, οι αντισταθμίσεις που χορηγήθηκαν στο πλαίσιο της πρώτης, της δεύτερης και της τρίτης σύμβασης παρείχαν πλεονέκτημα στην Trenitalia το οποίο η εταιρεία δεν θα είχε αποκομίσει υπό τις συνήθεις συνθήκες της αγοράς.

8.1.4. *Επιλεκτικότητα*

(284) Ένα μέτρο θεωρείται επιλεκτικό εάν εισάγει διαφοροποιήσεις μεταξύ επιχειρήσεων οι οποίες, από πλευράς του επιδιωκόμενου σκοπού, ευρίσκονται σε ανάλογη κατάσταση, και, ως εκ τούτου, είναι ικανό να θέσει ορισμένες επιχειρήσεις σε ευνοϊκότερη θέση από άλλες. Στην περίπτωση μεμονωμένης ενίσχυσης, το Δικαστήριο θεωρεί ότι βάσει της διαπιστώσεως του οικονομικού πλεονεκτήματος μπορεί, καταρχήν, να τεκμαίρεται ο επιλεκτικός χαρακτήρας του μέτρου ([183]).

(285) Στην παρούσα υπόθεση, η Ιταλία χορήγησε στην Trenitalia αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας υπό μορφή μεμονωμένης ενίσχυσης που παρείχε πλεονέκτημα στην Trenitalia. Η αντιστάθμιση αυτή χορηγήθηκε εις βάρος άλλων ανταγωνιστών του τομέα των εμπορευματικών μεταφορών, οι οποίοι ανταγωνίζονταν, ή θα μπορούσαν δυνητικά να ανταγωνίζονται, την Trenitalia στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Κατά συνέπεια, δεδομένου ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που χορηγήθηκε στο πλαίσιο της πρώτης, της δεύτερης και της τρίτης σύμβασης μπορούσε να ευνοήσει τη θέση της Trenitalia σε σύγκριση με εκείνη των ανταγωνιστών της, ήταν επιλεκτική.

8.1.5. *Συμπέρασμα σχετικά με την ύπαρξη ενίσχυσης*

(286) Βάσει των ανωτέρω, η Επιτροπή θεωρεί ότι η αντιστάθμιση για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας που περιλαμβανόταν στην πρώτη [για την παροχή i) υπηρεσιών διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ του ιταλικού λιμένα της Τεργέστης και της Ουγγαρίας, ii) υπηρεσιών διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μέσω του λιμένα Trieste Marittima από τις 15 Οκτωβρίου 2003, και iii) υπηρεσιών εθνικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών από τις 22 Οκτωβρίου 2003], στη δεύτερη και στην τρίτη σύμβαση συνιστά κρατική ενίσχυση υπέρ της Trenitalia κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

8.2. **Χαρακτηρισμός της ενίσχυσης ως υφιστάμενης ή νέας ενίσχυσης**

(287) Η Ιταλία υποστηρίζει ότι η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στο πλαίσιο της πρώτης και της δεύτερης σύμβασης μπορεί να χαρακτηριστεί ως υφιστάμενη ενίσχυση, διότι αφορούσε υποχρεώσεις σχεδόν πλήρως συνεπείς με προϋπάρχουσες υποχρεώσεις, οι οποίες είχαν επιβληθεί όταν η αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών δεν είχε ακόμη ελευθερωθεί, ούτε σε εθνικό ούτε σε ενωσιακό επίπεδο (αιτιολογικές σκέψεις 120 και 154). Ειδικότερα, σύμφωνα με την Ιταλία, οι υποχρεώσεις αυτές είχαν θεσπιστεί με το υπουργικό διάταγμα 1-T/1990 ([184]), τον νόμο 440/1989 ([185]) ή με προηγούμενες ΣΠΔΥ ([186]).

([183]) Απόφαση της 4ης Ιουνίου 2015, C–15/14 P, Επιτροπή κατά MOL, ECLI:EU:C:2015:362, σκέψεις 59 και 60· απόφαση της 28ης Σεπτεμβρίου 2023, C–320/21 P, Ryanair κατά Επιτροπής, ECLI:EU:C:2023:712, σκέψη 104.

([184]) Όσον αφορά τις υποχρεωτικές τιμολογήσεις για τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και της Σαρδηνίας και για τις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μέσω του λιμένα Trieste Marittima.

([185]) Όσον αφορά τις υποχρεωτικές τιμολογήσεις για τις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών από τον λιμένα της Τεργέστης στην Ουγγαρία και αντιστρόφως.

([186]) Όσον αφορά τις υποχρεωτικές τιμολογήσεις για μεταφορές σε αποστάσεις μεγαλύτερες των 1 000 χλμ.

(288) Όσον αφορά την πρώτη σύμβαση (2000-2003), η Επιτροπή επισημαίνει τα εξής:

— Η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε μεταξύ της 22ας Οκτωβρίου 2003 και της 31ης Δεκεμβρίου 2003 για υπηρεσίες εθνικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών ([187]) μπορεί να χαρακτηριστεί ως υφιστάμενη ενίσχυση βάσει του άρθρου 1 στοιχείο β) σημείο v) του διαδικαστικού κανονισμού μετά την ελευθέρωση της αγοράς. Πράγματι, όταν καταβλήθηκε η αντιστάθμιση, δεν συνιστούσε ενίσχυση, διότι δεν ήταν ικανή να νοθεύσει ή να απειλήσει να νοθεύσει τον ανταγωνισμό. Στη συνέχεια (από τις 22 Οκτωβρίου 2003), η αντιστάθμιση για υπηρεσίες εθνικών εμπορευματικών μεταφορών κατέστη υφιστάμενη ενίσχυση λόγω της εξέλιξης της εσωτερικής αγοράς (κυρίως της ελευθέρωσης της αγοράς σε εθνικό επίπεδο) και χωρίς να μεταβληθεί από την Ιταλία. Η υφιστάμενη ενίσχυση δεν μπορεί να αποτελέσει αντικείμενο παρά μόνο μιας απόφασης περί ασυμβατότητας που παράγει αποτελέσματα για το μέλλον. Δεδομένου ότι οι ΥΠΔΥ που επιβλήθηκαν στην Trenitalia για την παροχή υπηρεσιών εθνικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών ίσχυαν έως τις 31 Δεκεμβρίου 2003, η Επιτροπή δεν χρειάζεται να αξιολογήσει την πιθανή συμβατότητά τους στην παρούσα απόφαση.

— Η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε μεταξύ της 15ης Μαρτίου 2003 και της 31ης Δεκεμβρίου 2003 για διεθνείς σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές στο ΔΕΔΣΕΜ ([188]) μπορεί να χαρακτηριστεί ως νέα ενίσχυση, διότι η αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών ελευθερώθηκε σε επίπεδο Ένωσης από τις 15 Μαρτίου 2003.

(289) Όσον αφορά τη δεύτερη σύμβαση (2004-2008), η Επιτροπή παρατηρεί ότι η σύμβαση αυτή προέβλεπε αντιστάθμιση για την εκπλήρωση των ΥΠΔΥ που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 65 έως 67 και 70. Οι εν λόγω ΥΠΔΥ αφορούσαν τόσο υπηρεσίες διεθνών (στο ΔΕΔΣΕΜ) όσο και εθνικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

(290) Όσον αφορά τις ΥΠΔΥ που κάλυπταν τις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών (δηλαδή τις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ του ιταλικού λιμένα της Τεργέστης και της Ουγγαρίας, καθώς και τις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μέσω του λιμένα Trieste Marittima), όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη –, η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στην Trenitalia για τις εν λόγω υπηρεσίες μπορεί να χαρακτηριστεί ως νέα ενίσχυση από τις 15 Μαρτίου 2003· ως εκ τούτου, μπορεί να χαρακτηριστεί ως νέα ενίσχυση βάσει της δεύτερης σύμβασης.

(291) Όσον αφορά τις ΥΠΔΥ που κάλυπταν τις υπηρεσίες εθνικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών (δηλαδή εκείνες που κάλυπταν την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών προς/από τη Σαρδηνία και τη Σικελία και τις υπηρεσίες μεγάλων αποστάσεων άνω των 1 000 χλμ.), η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι εν λόγω υπηρεσίες ελευθερώθηκαν σε επίπεδο Ένωσης από την 1η Ιανουαρίου 2007. Η Ιταλία υποστηρίζει ότι η ενίσχυση πρέπει να θεωρηθεί υφιστάμενη ενίσχυση βάσει του άρθρου 1 στοιχείο β) σημείο v) του διαδικαστικού κανονισμού έως την πλήρη ελευθέρωση της αγοράς σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών σε επίπεδο Ένωσης, την 1η Ιανουαρίου 2007. Ωστόσο, η Επιτροπή παρατηρεί ότι το συνολικό ποσό της αντιστάθμισης που χορηγήθηκε για τις εν λόγω υπηρεσίες στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης καταβλήθηκε μετά την ημερομηνία αυτή, δεδομένου ότι καταβλήθηκε μόνο μετά την υπογραφή της δεύτερης σύμβασης στις 27 Μαρτίου 2007 (βλ. αιτιολογική σκέψη 75). Κατά συνέπεια, η ενίσχυση στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης μπορεί να χαρακτηριστεί στο σύνολό της ως νέα ενίσχυση. ([189])

(292) Σε κάθε περίπτωση, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η ενίσχυση στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης δεν πληροί τις προϋποθέσεις που ορίζονται στο άρθρο 1 στοιχείο β) σημείο v) του διαδικαστικού κανονισμού, δεδομένου ότι η Ιταλία —σε αντίθεση με όσα ισχυρίστηκε (βλ. αιτιολογική σκέψη 154)— μετέβαλε ουσιωδώς την ενίσχυση που είχε αρχικά χορηγηθεί στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης. Ως προς αυτό, η Επιτροπή παρατηρεί τα εξής:

— η δεύτερη σύμβαση τροποποίησε το πεδίο εφαρμογής των ΥΠΔΥ που είχαν επιβληθεί στην Trenitalia προσθέτοντας i) πρόσθετες υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας σχετικά με την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών προς/από τη Σαρδηνία και τη Σικελία (αιτιολογική σκέψη 67), και ii) παρεπόμενες υποχρεώσεις σχετιζόμενες με καθεμία από τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που παρατίθενται στην αιτιολογική σκέψη 66. Επίσης, εξαίρεσε από το πεδίο εφαρμογής της δεύτερης σύμβασης ορισμένες ΥΠΔΥ που περιλαμβάνονταν προηγουμένως στην πρώτη σύμβαση (αιτιολογική σκέψη 62)·

([187]) Αυτό αφορά όλες τις υποχρεώσεις που περιλαμβάνονταν στην πρώτη σύμβαση σχετικά με τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και της Σαρδηνίας/Σικελίας, τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές σε αποστάσεις άνω των 1 000 χλμ. και τις υπηρεσίες συνδυασμένων χερσαίων σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

([188]) Αυτό αφορά τις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ του λιμένα της Τεργέστης και της Ουγγαρίας, και τις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μέσω του λιμένα Trieste Marittima.

([189]) Σύμφωνα με το άρθρο 1 στοιχείο β) σημείο v) του διαδικαστικού κανονισμού, νοείται ως υφιστάμενη ενίσχυση «**κάθε ενίσχυση που** θεωρείται ως υφιστάμενη ενίσχυση εφόσον μπορεί να αποδειχθεί ότι **όταν τέθηκε σε ισχύ** δεν αποτελούσε ενίσχυση, αλλά στη συνέχεια έγινε ενίσχυση λόγω της εξέλιξης της εσωτερικής αγοράς και χωρίς να μεταβληθεί από το κράτος μέλος». Βλ., επίσης, απόφαση της 15ης Ιουνίου 2000, Alzetta κ.λπ., συνεκδικασθείσες υποθέσεις T–298/97, T–312/97, T–313/97, T–315/97, T–600/97 έως T–607/97, T–1/98, T–3/98 έως T–6/98 και T–23/98, ECLI:EU:T:2000:151, σκέψεις 144 έως 145· και απόφαση της 24ης Μαρτίου 2011, Freistaat Sachsen και Land Sachsen-Anhalt, συνεκδικασθείσες υποθέσεις T–443/08 και T–455/08, ECLI:EU:T:2011:117, σκέψη 190.

— η δεύτερη σύμβαση καθιέρωσε διαφορετικό μηχανισμό αντιστάθμισης όσον αφορά την αντιστάθμιση για τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και της Σαρδηνίας/Σικελίας (αιτιολογική σκέψη 68)·

— η δεύτερη σύμβαση καθόρισε νέες ρυθμίσεις για την καταβολή της ενίσχυσης στην Trenitalia (αιτιολογική σκέψη 71) που δεν υπήρχαν στην πρώτη σύμβαση.

(293) Τα στοιχεία που περιγράφονται στην αιτιολογική σκέψη 292 δείχνουν ότι οι τροποποιήσεις που επήλθαν με τη δεύτερη σύμβαση δεν είχαν αμιγώς τυπικό ή διοικητικό χαρακτήρα. Οι τροποποιήσεις αυτές μετέβαλαν ουσιωδώς την ενίσχυση που χορήγησε η Ιταλία στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης. Ως εκ τούτου, η ενίσχυση στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης δεν μπορεί να χαρακτηριστεί ως υφιστάμενη ενίσχυση σύμφωνα με το άρθρο 1 στοιχείο β) σημείο v) του διαδικαστικού κανονισμού.

(294) Όσον αφορά την τρίτη σύμβαση, η Επιτροπή παρατηρεί ότι οι υπηρεσίες εθνικών και διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών ελευθερώθηκαν σε επίπεδο Ένωσης από την 1η Ιανουαρίου 2007 (αιτιολογική σκέψη 23), δηλαδή πριν από την υπογραφή της τρίτης σύμβασης. Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι το πεδίο εφαρμογής της τρίτης σύμβασης διέφερε σημαντικά από το πεδίο εφαρμογής της πρώτης και της δεύτερης σύμβασης: όλες οι υποχρεωτικές τιμολογήσεις εγκαταλείφθηκαν και οι υποχρεώσεις παροχής υπηρεσιών που προβλέπονταν στις προηγούμενες ΣΠΔΥ αντικαταστάθηκαν από συνολική υποχρέωση παροχής υπηρεσιών που κάλυπτε τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές προς/από τη Νότια Ιταλία (βλ. ενότητα 3.2.3.1.1). Κατά συνέπεια, η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης μπορεί να χαρακτηριστεί στο σύνολό της ως νέα ενίσχυση.

Πίνακας 6

Συμπέρασμα σχετικά με τον χαρακτηρισμό κρατικής ενίσχυσης ως υφιστάμενης ή νέας

Μέτρα κρατικής ενίσχυσης	Αξιολόγηση όσον αφορά την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης
Πρώτη σύμβαση	**Απουσία ενίσχυσης**: αντιστάθμιση για α) υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών πριν από τις 15.3.2003· β) υπηρεσίες εθνικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών πριν από τις 22.10.2003. **Υφιστάμενη ενίσχυση**: αντιστάθμιση για υπηρεσίες εθνικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών από τις 22.10.2003. **Νέα ενίσχυση**: αντιστάθμιση για υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στο ΔΕΔΣΕΜ από τις 15.3.2003.
Δεύτερη σύμβαση	**Νέα ενίσχυση**
Τρίτη σύμβαση	**Νέα ενίσχυση**

8.3. **Νομιμότητα της ενίσχυσης**

(295) Σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, τα κράτη μέλη οφείλουν να κοινοποιούν τα σχέδια που αποβλέπουν να θεσπίσουν ή να τροποποιήσουν τις ενισχύσεις, και δεν δύνανται να εφαρμόσουν τα σχεδιαζόμενα μέτρα προτού η διαδικασία κοινοποίησης καταλήξει σε τελική απόφαση, με εξαίρεση τις κατηγορίες κρατικών ενισχύσεων που έχουν εξαιρεθεί από την υποχρέωση κοινοποίησης. Σύμφωνα με το άρθρο 1 στοιχείο στ) του διαδικαστικού κανονισμού, κάθε νέα ενίσχυση η οποία εφαρμόζεται κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ είναι παράνομη.

(296) Η Ιταλία δεν κοινοποίησε κανένα από τα μέτρα στην Επιτροπή. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα εξετάσει αν τα μέτρα, τα οποία μπορούν να χαρακτηριστούν ως νέα ενίσχυση βάσει του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 288 έως 294), εξαιρούνταν από την υποχρέωση κοινοποίησης βάσει των εφαρμοστέων κανόνων για τις κρατικές ενισχύσεις. Για τον σκοπό αυτόν, απαιτείται καταρχάς να προσδιοριστούν οι εφαρμοστέοι κανόνες περί κρατικών ενισχύσεων για την εν λόγω εξαίρεση στην παρούσα υπόθεση.

8.3.1. *Σχετικό νομικό πλαίσιο*

(297) Όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 30 έως 33, ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 θέσπισε τους εφαρμοστέους κανόνες σχετικά με τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών μεταφορών (τόσο για τις επιβατικές όσο και για τις εμπορευματικές μεταφορές). Ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 θέσπισε περαιτέρω ρυθμίσεις για τη χορήγηση ενισχύσεων [που δεν καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69] στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Και οι δύο κανονισμοί καταργήθηκαν με τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 ο οποίος άρχισε να ισχύει στις 3 Δεκεμβρίου 2009. Ωστόσο, το άρθρο 10 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 προέβλεπε ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 εξακολουθούσε να ισχύει όσον αφορά τις υπηρεσίες μεταφοράς φορτίου για χρονικό διάστημα τριών ετών από την έναρξη ισχύος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007. Δεδομένου ότι οι υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών δεν καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, θα πρέπει να εφαρμόζεται το άρθρο 93 της ΣΛΕΕ για την αξιολόγηση της συμβατότητας των ενισχύσεων που χορηγούνται για την εκπλήρωση ΥΠΔΥ στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Μετά τις 3 Δεκεμβρίου 2012 τα εν λόγω μέτρα ενίσχυσης αξιολογούνται απευθείας βάσει του άρθρου 93 της ΣΛΕΕ.

(298) Το Δικαστήριο, στην απόφασή του στην υπόθεση Andersen ([190]), η οποία αφορούσε τις επιβατικές μεταφορές, αποφαινόμενο σχετικά με τη διαχρονική εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 και του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, επισήμανε ότι η κρίσιμη ημερομηνία για τον καθορισμό της εφαρμοστέας νομοθεσίας για την εκτίμηση της συμβατότητας της αντιστάθμισης η οποία χορηγήθηκε στο πλαίσιο ΣΠΔΥ που ανατέθηκε στον τομέα των χερσαίων μεταφορών είναι η ημερομηνία καταβολής της αντιστάθμισης. Το Δικαστήριο επισήμανε επίσης ότι οι ενισχύσεις οι οποίες χορηγήθηκαν σε επιχείρηση δημόσιων μεταφορών σε χρονικό σημείο κατά το οποίο ο κανονισμός αριθ. 1191/69 ήταν ακόμα σε ισχύ και οι οποίες πληρούσαν τις προϋποθέσεις του κανονισμού αυτού αφορούσαν κατάσταση οριστικά διαμορφωμένη πριν από την έναρξη ισχύος του κανονισμού αριθ. 1370/2007.

(299) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η απόφαση Andersen καθώς και οι άλλες αποφάσεις που έχουν εκδοθεί μέχρι σήμερα από τα δικαστήρια της Ένωσης σχετικά με τη διαχρονική εφαρμογή του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 παραπέμπουν στον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, δεδομένου ότι οι συμβάσεις που εξετάστηκαν στις υποθέσεις αυτές αφορούσαν τις επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές.

(300) Κατά συνέπεια, όταν η ενίσχυση καταβάλλεται στο πλαίσιο ΣΠΔΥ η οποία συνάφθηκε όταν ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 εξακολουθούσε να ισχύει, η Επιτροπή οφείλει να εξετάζει την ενίσχυση αυτήν υπό το πρίσμα των προϋποθέσεων που προβλέπει ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 για την αντιστάθμιση που καταβλήθηκε όταν ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 εξακολουθούσε να ισχύει, δηλαδή πριν από την έναρξη ισχύος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, στις 3 Δεκεμβρίου 2009, για τις σιδηροδρομικές και οδικές επιβατικές μεταφορές· και για περίοδο τριών ετών μετά την έναρξη ισχύος του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 για τις σιδηροδρομικές και οδικές εμπορευματικές μεταφορές. Ωστόσο, όσον αφορά τα μέτρα που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, η Επιτροπή πρέπει να εξετάζει, υπό το πρίσμα του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 και υπό την επιφύλαξη των κανόνων που προβλέπει ο κανονισμός αυτός, τόσο τη νομιμότητα όσο και τη συμβατότητα με την εσωτερική αγορά των ενισχύσεων που καταβλήθηκαν από την ημερομηνία έναρξης ισχύος του εν λόγω κανονισμού. ([191]) Για τα μέτρα που δεν καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, η Επιτροπή θα πρέπει να εξετάζει τη συμβατότητα της αντιστάθμισης που χορηγήθηκε με βάση τους κανόνες που ίσχυαν κατά τον χρόνο καταβολής της αντιστάθμισης.

(301) Όσον αφορά τις υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών, η Επιτροπή υπενθυμίζει ότι, σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, οι διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 εξακολουθούσαν να ισχύουν όσον αφορά τις υπηρεσίες μεταφοράς φορτίου για χρονικό διάστημα τριών ετών από την έναρξη ισχύος του (δηλαδή έως τις 3 Δεκεμβρίου 2012). Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι, στην παρούσα υπόθεση, οι κανόνες που εφαρμόζονται στις ενισχύσεις οι οποίες καταβλήθηκαν στην Trenitalia έως τις 3 Δεκεμβρίου 2012 είναι εκείνοι που προβλέπονται στον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69. Όσον αφορά τις ενισχύσεις που καταβλήθηκαν στην Trenitalia μετά την εν λόγω ημερομηνία, το άρθρο 93 της ΣΛΕΕ αποτελεί την εφαρμοστέα νομική βάση ελλείψει άλλου εφαρμοστέου παράγωγου δικαίου που να διέπει τη χορήγηση κρατικών ενισχύσεων για την εκπλήρωση ΥΠΔΥ στον τομέα των υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

(302) Η Επιτροπή πρέπει τώρα να αξιολογήσει αν οι δύο αυτές νομικές βάσεις [κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και άρθρο 93 της ΣΛΕΕ] προβλέπουν εξαίρεση από την υποχρέωση ενημέρωσης που προβλέπεται στο άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ για τα μέτρα στα οποία εφαρμόζονται αντίστοιχα.

([190]) Απόφαση της 6ης Οκτωβρίου 2015, Επιτροπή κατά Andersen, C–303/13 P, ECLI:EU:C:2015:647, σκέψεις 51-55.

([191]) Απόφαση της 29ης Νοεμβρίου 2018, Aziende riunite filovie ed autolinee Srl (ARFEA) κατά Ευρωπαϊκής Επιτροπής, T–720/16, ECLI:EU:T:2018:853, σκέψη 158.

8.3.2. *Εξαίρεση από την υποχρέωση ενημέρωσης βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 για τις ενισχύσεις που καταβλήθηκαν στην Trenitalia πριν από τις 3 Δεκεμβρίου 2012*

(303) Το άρθρο 17 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 ορίζει ότι «[ο]ι αντισταθμίσεις που χορηγούνται σύμφωνα με τον παρόντα κανονισμό» εξαιρούνται της υποχρέωσης ενημέρωσης σχετικά με κρατικές ενισχύσεις.

(304) Σύμφωνα με τις αρχές που διατύπωσε το Δικαστήριο στην απόφαση Andersen ([192]), η Επιτροπή θεωρεί ότι το άρθρο 17 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 καλύπτει τις αντισταθμίσεις που καταβλήθηκαν έως τις 3 Δεκεμβρίου 2012 για την παροχή ΥΠΔΥ στον τομέα των υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, οι οποίες πληρούσαν τις προϋποθέσεις που προβλέπονται στον εν λόγω κανονισμό.

(305) Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, «οι αρμόδιες αρχές των κρατών μελών μπορούν να διατηρήσουν ή να επιβάλουν τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας οι οποίες αναφέρονται στο άρθρο 2 για τις αστικές, προαστικές και περιφερειακές υπηρεσίες μεταφορών επιβατών. Οι προϋποθέσεις και οι λεπτομέρειες, καθώς και οι μέθοδοι αντιστάθμισης, ορίζονται στα τμήματα ΙΙ, ΙΙΙ και IV». Παρότι το άρθρο 1 παράγραφος 5 αναφέρεται μόνο στις υπηρεσίες μεταφορών επιβατών, ο ορισμός της ΥΠΔΥ που διατυπώνεται στο άρθρο 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, καθώς και στο άρθρο 5 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 (το οποίο αποτελεί μέρος του τμήματος ΙΙ) αναφέρεται τόσο στις επιβατικές όσο και στις εμπορευματικές μεταφορές. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 επέτρεπε στα κράτη μέλη να διατηρούν ή να επιβάλλουν ΥΠΔΥ και για τις υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών και να παρέχουν αντιστάθμιση για τις εν λόγω ΥΠΔΥ ([193]).

(306) Συνεπώς, ενίσχυση που καταβλήθηκε σε επιχείρηση για την παροχή ΥΠΔΥ σε ημερομηνία κατά την οποία ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1196/69 εξακολουθούσε να ισχύει και η οποία πληρούσε τις προϋποθέσεις του εν λόγω κανονισμού εξαιρούνταν από την υποχρέωση ενημέρωσης. Αντίθετα, ενίσχυση που καταβλήθηκε όταν ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 εξακολουθούσε να ισχύει, αλλά δεν πληρούσε τις προϋποθέσεις του εν λόγω κανονισμού, δεν εξαιρούνταν από την υποχρέωση ενημέρωσης ([194]). Ως εκ τούτου, η Ιταλία δεν ήταν υποχρεωμένη να κοινοποιήσει, δυνάμει του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, τις αντισταθμίσεις που καταβλήθηκαν στην Trenitalia στο πλαίσιο των τριών ΣΠΔΥ, εφόσον οι εν λόγω αντισταθμίσεις ήταν σύμφωνες με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69. Αντίθετα, οι ενισχύσεις που καταβλήθηκαν στην Trenitalia μέχρι τις 3 Δεκεμβρίου 2012 και οι οποίες δεν πληρούσαν τις προϋποθέσεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 δεν εξαιρούνταν από την υποχρέωση ενημέρωσης. Επομένως, δεδομένου ότι η Ιταλία δεν κοινοποίησε κανένα από τα υπό αξιολόγηση μέτρα, το συμπέρασμα στο οποίο θα καταλήξει η Επιτροπή όσον αφορά τη συμμόρφωση της ενίσχυσης που καταβλήθηκε στην Trenitalia έως τις 3 Δεκεμβρίου 2012 με τους κανόνες του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 401 και 439) θα επηρεάσει επίσης τη νομιμότητα της εν λόγω ενίσχυσης.

8.3.3. *Εξαίρεση από την υποχρέωση ενημέρωσης βάσει του άρθρου 93 της ΣΛΕΕ για τις ενισχύσεις που καταβλήθηκαν στην Trenitalia μετά τις 3 Δεκεμβρίου 2012*

(307) Το άρθρο 93 της ΣΛΕΕ δεν προβλέπει καμία εξαίρεση από την υποχρέωση των κρατών μελών να ενημερώνουν την Επιτροπή σχετικά με τη χορήγηση κρατικών ενισχύσεων σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ ([195]).

(308) Κατά συνέπεια, η Ιταλία όφειλε να ενημερώσει την Επιτροπή σχετικά με τις ενισχύσεις που καταβλήθηκαν στην Trenitalia μετά τις 3 Δεκεμβρίου 2012, σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ, κάτι το οποίο η Ιταλία δεν έπραξε.

([192]) Απόφαση της 6ης Οκτωβρίου 2015, Επιτροπή κατά Andersen, C–303/13 P, ECLI:EU:C:2015:647, σκέψη 52.

([193]) Αυτή η ερμηνεία δεν έρχεται σε αντίθεση με το γεγονός ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1893/91 του Συμβουλίου, της 20ής Ιουνίου 1991, για την τροποποίηση του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 περί των ενεργειών των κρατών μελών που αφορούν τις υποχρεώσεις που είναι συνυφασμένες με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών εισήγαγε τη δυνατότητα των κρατών μελών να συνάπτουν ΣΠΔΥ για την παροχή επαρκών υπηρεσιών μεταφορών. Σύμφωνα με τη νομολογία (απόφαση της 3ης Απριλίου 2014, CTP — Compagnia Trasporti Pubblici SpA κατά Regione Campania και Provincia di Napoli, συνεκδικασθείσες υποθέσεις C–516/12 έως C–518/12, ECLI:EU:C:2014:220· και απόφαση της 6ης Οκτωβρίου 2015, Ευρωπαϊκή Επιτροπή κατά Andersen, C–303/13P, ECLI:EU:C:2015:647), οι ΣΠΔΥ αποτελούν έναν ακόμα τρόπο ρύθμισης των υπηρεσιών μεταφορών που πρέπει να παρέχονται και μπορούν να περιλαμβάνουν ΥΠΔΥ.

([194]) Βλ. απόφαση της 11ης Ιουλίου 2018, T–186/15, STP Azienda della Mobilita κατά Επιτροπής, ECLI:EU:T:2018:431, σκέψη 120· και απόφαση της 4ης Μαρτίου 2020, C–587/18 P, CSTP Azienda della Mobilità κατά Επιτροπής, ECLI:EU:C:2020:150, σκέψη 51.

([195]) Βλ. απόφαση του Δικαστηρίου της 24ης Ιουλίου 2003, Altmark Trans και Regierungspräsidium Magdeburg, υπόθεση C–280/00, ECLI:EU:C:2003:415, σκέψη 95· και απόφαση του Δικαστηρίου της 7 Μαΐου 2009, Antrop, υπόθεση C–504/07, ECLI:EU:C:2009:290, σκέψη 23.

8.3.4. *Συμπέρασμα*

(309) Οι αντισταθμίσεις που καταβλήθηκαν στο πλαίσιο της πρώτης (στον βαθμό που τα μέτρα συνιστούσαν νέα ενίσχυση), της δεύτερης και της τρίτης σύμβασης έως τις 3 Δεκεμβρίου 2012 εξαιρούνταν από την υποχρέωση της εκ των προτέρων ενημέρωσης, υπό την προϋπόθεση ότι ήταν σύμφωνες με τις σχετικές διατάξεις του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69. Ως εκ τούτου, το συμπέρασμα στο οποίο θα καταλήξει η Επιτροπή όσον αφορά τη συμμόρφωση της ενίσχυσης που καταβλήθηκε στην Trenitalia έως τις 3 Δεκεμβρίου 2012 με τους κανόνες του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 θα επηρεάσει επίσης τη νομιμότητα της εν λόγω ενίσχυσης για τους λόγους που εξηγούνται στην αιτιολογική σκέψη 306.

(310) Οι αντισταθμίσεις που καταβλήθηκαν στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης μετά τις 3 Δεκεμβρίου 2012 έπρεπε να κοινοποιηθούν στην Επιτροπή, σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ. Δεδομένου ότι η Ιταλία δεν τις κοινοποίησε, οι εν λόγω αντισταθμίσεις συνιστούν παράνομη ενίσχυση.

8.4. **Συμβατότητα της ενίσχυσης**

8.4.1. *Νομική βάση για την αξιολόγηση*

(311) Το άρθρο 93 της ΣΛΕΕ περιλαμβάνεται στον τίτλο VI «Μεταφορές», του οποίου οι διατάξεις εφαρμόζονται αποκλειστικά στις σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές. Το άρθρο 93 της ΣΛΕΕ προβλέπει ότι «[ο]ι ενισχύσεις που ανταποκρίνονται στις ανάγκες συντονισμού των μεταφορών ή που αντιστοιχούν στην αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας, είναι συμβιβάσιμες με τις Συνθήκες».

(312) Τα μέτρα συνίσταντο στην αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στην Trenitalia για την εκπλήρωση ΥΠΔΥ σε σχέση με την παροχή υπηρεσιών εθνικών και διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών υπηρεσιών.

(313) Το άρθρο 93 της ΣΛΕΕ επιτρέπει τη χορήγηση αντιστάθμισης για την εκπλήρωση ΥΠΔΥ στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Όπως αναφέρεται στις αιτιολογικές σκέψεις 29 έως 33, ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 προέβλεπαν τους εφαρμοστέους κανόνες για την αξιολόγηση της συμβατότητας των αντισταθμίσεων που καταβάλλονταν για την εκπλήρωση ΥΠΔΥ, μέχρι την κατάργηση των εν λόγω κανονισμών από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007. Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 άρχισε να ισχύει στις 3 Δεκεμβρίου 2009· ωστόσο, προέβλεπε περίοδο τριών ετών κατά τη διάρκεια της οποίας ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 εξακολουθούσε να ισχύει όσον αφορά τις υπηρεσίες μεταφοράς φορτίου [άρθρο 10 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007].

(314) Σύμφωνα με το άρθρο 9 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007, τα κράτη μέλη μπορούσαν να συνεχίσουν να χορηγούν αντιστάθμιση για την εκπλήρωση ΥΠΔΥ που δεν καλύπτονταν από τον εν λόγω κανονισμό, με την επιφύλαξη των άρθρων 93, 106, 107 και 108 της ΣΛΕΕ.

(315) Σε αντίθεση με τους ισχυρισμούς της Ιταλίας (αιτιολογική σκέψη 139), οι κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις ([196]) δεν εφαρμόζονται στην παρούσα υπόθεση. Οι εν λόγω κατευθυντήριες γραμμές αφορούν την εφαρμογή του άρθρου 93 της ΣΛΕΕ σε σχέση, μεταξύ άλλων, με τις ενισχύσεις για τις ανάγκες του συντονισμού των μεταφορών. Αυτό το είδος ενισχύσεων επιδιώκει διαφορετικό στόχο από τις ενισχύσεις για την εκπλήρωση ΥΠΔΥ, διότι αποσκοπεί στην αντιμετώπιση των ελλείψεων των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών σε σύγκριση με τους διάφορους τρόπους μεταφοράς (για παράδειγμα, όσον αφορά το εξωτερικό κόστος). Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στην παρούσα υπόθεση, στόχος των ΣΠΔΥ ήταν να διασφαλίσουν την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στην ιταλική επικράτεια, ανεξάρτητα από οποιαδήποτε ανάγκη συντονισμού των μεταφορών. Ειδικότερα, η αντιστάθμιση που συμφωνήθηκε στο πλαίσιο των ΣΠΔΥ κάλυπτε τα καθαρά έξοδα των ΥΠΔΥ που ανατέθηκαν στην Trenitalia, τα οποία δεν ενέπιπταν σε κανέναν από τους ορισμούς των επιλέξιμων δαπανών που καθορίζονται στις κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις.

(316) Κατά τον καθορισμό των εφαρμοστέων κανόνων βάσει των οποίων πρέπει να αξιολογείται η συμβατότητα των ενισχύσεων που χορηγούνται από τα κράτη μέλη για την εκπλήρωση ΥΠΔΥ βάσει του άρθρου 93 της ΣΛΕΕ, τα δικαστήρια της Ένωσης αποφάνθηκαν ότι η συμβατότητα της αντιστάθμισης πρέπει να αξιολογείται με βάση τη νομοθεσία που ίσχυε κατά τον χρόνο καταβολής της ενίσχυσης ([197]).

([196]) Ανακοίνωση της Επιτροπής — Κοινοτικές κατευθυντήριες γραμμές σχετικά με τις κρατικές ενισχύσεις στις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις (ΕΕ C 184 της 22.7.2008, σ. 13).

([197]) Απόφαση της 6ης Οκτωβρίου 2015, C–303/13 P, Jorgen Andersen, ECLI:EU:C:2015:647, σκέψη 54· απόφαση της 11ης Ιουλίου 2018, T–185/15, Buonotourist κατά Επιτροπής, ECLI:EU:T:2018:430, σκέψη 216· απόφαση της 11ης Ιουλίου 2018, T–186/15, STP Azienda della Mobilita κατά Επιτροπής, ECLI:EU:T:2018:431, σκέψη 216· απόφαση της 29ης Νοεμβρίου 2018, Aziende riunite filovie ed autolinee Srl (ARFEA) κατά Ευρωπαϊκής Επιτροπής, T–720/16, ECLI:EU:T:2018:853, σκέψη 132.

(317) Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 313, οι κανόνες για τις δημόσιες υπηρεσίες στον τομέα των εμπορευματικών σιδηροδρομικών μεταφορών προβλέπονταν από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 έως τις 3 Δεκεμβρίου 2012, από τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 έως τις 3 Δεκεμβρίου 2009 και από το άρθρο 93 της ΣΛΕΕ μετά τις 3 Δεκεμβρίου 2012.

(318) Το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 ορίζεται ως εξής στο άρθρο 1 παράγραφος 1 του εν λόγω κανονισμού:

«1. Ο παρών κανονισμός εφαρμόζεται στις επιχειρήσεις μεταφορών των οποίων η δραστηριότητα αφορά την εκμετάλλευση των παρεχομένων υπηρεσιών στον τομέα των σιδηροδρομικών, οδικών και εσωτερικών πλωτών μεταφορών. Τα κράτη μέλη μπορούν να εξαιρέσουν από το πεδίο εφαρμογής του παρόντος κανονισμού τις επιχειρήσεις των οποίων η δραστηριότητα περιορίζεται αποκλειστικά στην εκμετάλλευση παρεχομένων αστικών, προαστικών ή περιφερειακών υπηρεσιών».

(319) Το άρθρο 2 παράγραφος 5 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 προβλέπει ότι:

«Κατά την έννοια του παρόντος κανονισμού ως "υποχρεωτική τιμολόγηση" νοείται κάθε υποχρέωση που επιβάλλεται στις επιχειρήσεις μεταφορών να εφαρμόζουν τιμές που καθορίζονται ή εγκρίνονται από οποιαδήποτε δημόσια αρχή, οι οποίες είναι αντίθετες με τα εμπορικά συμφέροντα της επιχειρήσεως και οι οποίες προκύπτουν από την επιβολή ή την άρνηση τροποποιήσεως συγκεκριμένων μέτρων για τις τιμές, ιδιαίτερα για ορισμένες κατηγορίες επιβατών ή εμπορευμάτων, ή για ορισμένες γραμμές.

Οι διατάξεις του προηγουμένου εδαφίου δεν εφαρμόζονται ως προς τις υποχρεώσεις που απορρέουν από τα γενικά μέτρα πολιτικής επί των τιμών που εφαρμόζονται στο σύνολο των οικονομικών δραστηριοτήτων, ή από τα μέτρα που λαμβάνονται όσον αφορά τα κόμιστρα και τους όρους μεταφοράς γενικά, στο πλαίσιο της οργανώσεως της αγοράς μεταφορών ή μέρους αυτής».

(320) Στην παρούσα υπόθεση, οι υπηρεσίες που παρέχονταν στο πλαίσιο των τριών ΣΠΔΥ (και για τις οποίες η Ιταλία χορήγησε αντιστάθμιση στην Trenitalia) είναι υπηρεσίες εθνικών και διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών τις οποίες εκτελούσε η Trenitalia, επιχείρηση μεταφορών που παρείχε υπηρεσίες σιδηροδρομικών μεταφορών. Ως εκ τούτου, η πρώτη, η δεύτερη και η τρίτη σύμβαση αφορούσαν επιχείρηση μεταφορών δραστηριοποιούμενη στους τομείς που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

(321) Όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70, το άρθρο 1 του εν λόγω κανονισμού όριζε ότι εφαρμόζεται σε ενισχύσεις που χορηγούνται στις σιδηροδρομικές, οδικές και εσωτερικές πλωτές μεταφορές, με την προϋπόθεση ότι οι εν λόγω ενισχύσεις αφορούν ειδικώς τη δραστηριότητα του τομέως αυτού. Η δέκατη αιτιολογική σκέψη του εν λόγω κανονισμού επισήμαινε ότι «[…] είναι απαραίτητο να καθορισθούν οι περιπτώσεις και οι όροι υπό τους οποίους τα Κράτη μέλη θα έχουν την ευχέρεια να λάβουν συντονιστικά μέτρα ή να επιβάλουν βάρη συνυφασμένα με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας, τα οποία συνεπάγονται δυνάμει του άρθρου 77 της συνθήκης <άρθρο 93 της ΣΛΕΕ> την παροχή ενισχύσεων που δεν αναφέρονται στους ανωτέρω κανονισμούς <(ΕΟΚ) αριθ. 1191/69>». Επιπλέον, το άρθρο 3 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 προέβλεπε ότι «[μ]ε την επιφύλαξη των διατάξεων του [...] κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 [...] τα Κράτη μέλη δεν λαμβάνουν συντονιστικά μέτρα ούτε επιβάλλουν βάρη συνυφασμένα με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας τα οποία συνεπάγονται την παροχή ενισχύσεων, κατά το άρθρο <93 της ΣΛΕΕ>, εκτός από τις ακόλουθες περιπτώσεις και υπό τους ακολούθους όρους» που παρατίθενται στο άρθρο 3 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70. Το εν λόγω άρθρο κάλυπτε ιδίως την «αντιστάθμιση των υποχρεώσεων δημόσιας υπηρεσίας που επιβάλλονται <στις επιχειρήσεις μεταφορών> από το κράτος ή τους δημόσιους οργανισμούς και αφορούν: — είτε υποχρεωτικές τιμολογήσεις που δεν εμπίπτουν στο άρθρο 2 παράγραφος 5 του κανονισμού αριθ. 1191/69/ΕΟΚ, — είτε επιχειρήσεις ή δραστηριότητες μεταφορών εκτός του πεδίου εφαρμογής του ανωτέρω κανονισμού». Κατά συνέπεια, ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 εφαρμοζόταν μόνο στις περιπτώσεις που δεν εφαρμοζόταν ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

(322) Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι, σε αντίθεση με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, σε κανένα από τα μέτρα δεν αναφερόταν ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 μεταξύ των σχετικών διατάξεων που ρύθμιζαν τις συμβάσεις.

(323) Τέλος, η Ιταλία δεν εξήγησε τους λόγους για τους οποίους εκτιμούσε ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 είχε εφαρμογή στα μέτρα.

(324) Με βάση τα ανωτέρω, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, δεδομένου ότι τα υπό έρευνα μέτρα ενέπιπταν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 δεν είχε εφαρμογή στην παρούσα υπόθεση. Κατά συνέπεια, η Ιταλία δεν μπορεί να επικαλεστεί τον τελευταίο αυτόν κανονισμό ως εναλλακτική νομική βάση για την αξιολόγηση (αιτιολογικές σκέψεις 139, 158 και 195).

(325) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θα αξιολογήσει τη συμβατότητα των ενισχύσεων που καταβλήθηκαν στο πλαίσιο της πρώτης ([198]), της δεύτερης και της τρίτης σύμβασης έως τις 3 Δεκεμβρίου 2012 βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, και τη συμβατότητα των ενισχύσεων που καταβλήθηκαν στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης μετά τις 3 Δεκεμβρίου 2012 βάσει του άρθρου 93 της ΣΛΕΕ.

8.4.1.1. Συμβατότητα της ενίσχυσης βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69

(326) Σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, τα κράτη μέλη μπορούν να συνάψουν ΣΠΔΥ με επιχείρηση μεταφορών «[π]ροκειμένου να εξασφαλιστεί επαρκής παροχή υπηρεσιών μεταφορών, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τους κοινωνικούς, περιβαλλοντικούς και χωροταξιακούς παράγοντες, ή προκειμένου να διασφαλιστούν συγκεκριμένοι όροι ως προς τα κόμιστρα υπέρ ορισμένων κατηγοριών επιβατών».

(327) Οι διατάξεις που ισχύουν για τις ΣΠΔΥ περιγράφονται λεπτομερώς στο τμήμα V του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69. Το εν λόγω τμήμα αποτελείται από ένα μόνο άρθρο (άρθρο 14), το οποίο προβλέπει ότι «[ω]ς "σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας" νοείται μια σύμβαση που συνάπτεται μεταξύ των αρμόδιων αρχών ενός κράτους μέλους και μιας επιχείρησης μεταφορών με σκοπό να παρέχονται στο κοινό επαρκείς υπηρεσίες μεταφορών» και διευκρινίζει τι μπορεί να περιλαμβάνει ([199]) και τι περιλαμβάνει ([200]) η σύμβαση αυτή.

(328) Το άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 βασίζεται στην έννοια των «επαρκών υπηρεσιών μεταφορών» ([201]). Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το άρθρο 1 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 επιτρέπει στα κράτη μέλη να συνάπτουν ΣΠΔΥ με επιχείρηση μεταφορών προκειμένου να εξασφαλιστεί επαρκής παροχή υπηρεσιών μεταφορών, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τους κοινωνικούς και περιβαλλοντικούς παράγοντες.

(329) Το Δικαστήριο κατέστησε σαφές ότι ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και ο κανονισμός (ΕΟΚ) αριθ. 1107/70 περιέχουν αποκλειστική απαρίθμηση των προϋποθέσεων υπό τις οποίες οι αρχές των κρατών μελών μπορούν να χορηγούν ενισχύσεις δυνάμει του άρθρου 93 της ΣΛΕΕ ([202]) και ότι η συμβατότητα των αντισταθμιστικών παροχών που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 πρέπει να εκτιμηθεί βάσει των διατάξεων του εν λόγω κανονισμού ([203]).

(330) Σε προηγούμενες αποφάσεις ([204]), η Επιτροπή αξιολόγησε τη συμβατότητα των ΣΠΔΥ βάσει του εν λόγω άρθρου 14 σε συνδυασμό με τις γενικές αρχές που απορρέουν από τη Συνθήκη, τη νομολογία και την πρακτική λήψης αποφάσεων της Επιτροπής σε άλλους τομείς. Οι αρχές αυτές, οι οποίες αναπτύχθηκαν βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, ουσιαστικά απαιτούν, αφενός, την ύπαρξη πράξης ανάθεσης και, αφετέρου, την απουσία υπεραντιστάθμισης ([205]).

([198]) Μόνο το μέρος της αντιστάθμισης που καταβλήθηκε στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης και συνιστά νέα ενίσχυση, δηλαδή για α) τις διεθνείς σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ του ιταλικού λιμένα της Τεργέστης και της Ουγγαρίας· και β) τις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μέσω του λιμένα Trieste Marittima.

([199]) Βλ. άρθρο 14 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 — «[…] Η σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας μπορεί ιδιαίτερα να περιλαμβάνει: — υπηρεσίες μεταφορών που να ανταποκρίνονται σε καθορισμένα πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας, — συμπληρωματικές υπηρεσίες μεταφορών, — υπηρεσίες μεταφορών με καθορισμένα κόμιστρα και όρους, ιδίως για ορισμένες κατηγορίες επιβατών ή για ορισμένες συνδέσεις, — προσαρμογή των υπηρεσιών στις πρακτικές ανάγκες».

([200]) Βλ. άρθρο 14 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 — «Η σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα σημεία: α) τα χαρακτηριστικά των παρεχόμενων υπηρεσιών, ιδίως τα πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας· β) το τίμημα των παροχών που αποτελούν αντικείμενο της σύμβασης, το οποίο είτε προστίθεται στις εισπράξεις από κόμιστρα είτε περιλαμβάνει τις εισπράξεις, καθώς και τις λεπτομέρειες των χρηματοοικονομικών σχέσεων μεταξύ των δύο μερών· γ) τους κανόνες που αφορούν τις εν γένει τροποποιήσεις της σύμβασης, ιδίως προκειμένου να αντιμετωπιστούν απρόβλεπτες μεταβολές· δ) τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης· ε) τις κυρώσεις σε περίπτωση μη τήρησης της σύμβασης».

([201]) Απόφαση της 17ης Σεπτεμβρίου 1998, Kainuun Liikenne Oy, C–412/96, ECLI:EU:C:1998:415, σκέψεις 33 και 34.

([202]) Απόφαση της 24ης Ιουλίου 2003, Altmark Trans GmbH και Regierungspräsidium Magdeburg κατά Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, υπόθεση C–280/00, ECLI:EU:C:2003:415, σκέψη 108.

([203]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 7 Μαΐου 2009, Antrop, υπόθεση C–504/07, ECLI:EU:C:2009:290, σκέψη 32.

([204]) Αποφάσεις της Επιτροπής στις υποθέσεις N 332/2008, DK, Αποζημίωση σε επιχειρήσεις εκμετάλλευσης λεωφορειακών γραμμών μεγάλων αποστάσεων για μειώσεις εισιτηρίου που χορηγούνται σε ορισμένους τύπους επιβατών που χρησιμοποιούν υπηρεσίες μεταφορών μεγάλων αποστάσεων με λεωφορείο (ΕΕ C 46 της 25.2.2009, σ. 8)· N 409/2008, CZ, N 410/2008 και N 411/2008, Απόκτηση και εκσυγχρονισμός του τροχαίου υλικού, των οχημάτων αστικών μεταφορών και των οχημάτων περιφερειακών μεταφορών (ΕΕ C 106 της 8.5.2009, σ. 17)· C 3/08, CZ, Αντισταθμίσεις για παροχή δημόσιας υπηρεσίας σε εταιρείες λεωφορείων της Νότιας Μοραβίας (ΕΕ L 97 της 16.4.2009, σ. 14)· C 16/2007, Αυστρία, Σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας της Postbus στην περιφέρεια Lienz (ΕΕ L 306 της 20.11.2009, σ. 26)· N 495/2007, CZ, Programme d'acquisition et de modernisation de materiel roulant ferroviaire (ΕΕ C 152 της 18.6.2008, σ. 21)· N 350/2007, CZ, Απόκτηση λεωφορείων (ΕΕ C 140 της 6.6.2008, σ. 2).

([205]) Βλ. την ανακοίνωση της Επιτροπής με τίτλο «Πλαίσιο της Ευρωπαϊκής Ένωσης για τις κρατικές ενισχύσεις υπό μορφή αντιστάθμισης για την παροχή δημόσιας υπηρεσίας» (στο εξής: **πλαίσιο ΥΓΟΣ**) (ΕΕ C 8 της 11.1.2012, σ. 15). Παρότι το πλαίσιο ΥΓΟΣ δεν εφαρμόζεται στον τομέα των χερσαίων μεταφορών (βλ. σημείο 8), μπορεί να παρέχει καθοδήγηση σχετικά με ορισμένες αρχές στις οποίες βασίζονται οι ΥΓΟΣ.

(331) Όσον αφορά την ύπαρξη πράξης ανάθεσης, κατά πάγια νομολογία, στις επιχειρήσεις που είναι επιφορτισμένες με τη διαχείριση ΥΓΟΣ πρέπει να έχει ανατεθεί η αποστολή αυτή με πράξη ή με περισσότερες πράξεις δημόσιας εξουσίας, η μορφή των οποίων μπορεί να καθορίζεται από κάθε κράτος μέλος ([206]). Οι πράξεις αυτές πρέπει να παρέχουν σαφή και ακριβή προσδιορισμό των δραστηριοτήτων που καλύπτονται από την αποστολή δημόσιας υπηρεσίας και των προϋποθέσεων υπό τις οποίες πρέπει να ασκούνται οι εν λόγω δραστηριότητες. Η ανάθεση πρέπει να έχει πραγματοποιηθεί πριν από την καταβολή οποιασδήποτε αντιστάθμισης.

(332) Όσον αφορά την απουσία υπεραντιστάθμισης, το ποσό της αντιστάθμισης δεν πρέπει να υπερβαίνει το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη των καθαρών εξόδων για την εκπλήρωση των ΥΠΔΥ, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εισπράξεων και ενός εύλογου κέρδους ([207]). Σε προηγούμενες αποφάσεις, η Επιτροπή παρατήρησε ότι, με τον εκ των προτέρων καθορισμό ανώτατου ορίου αντιστάθμισης, οι δημόσιες αρχές διασφάλιζαν καταρχήν ότι οι μελλοντικές αντισταθμιστικές πληρωμές δεν θα μπορούσαν να υπερβαίνουν τις ζημίες που υπέστη η επιχείρηση στην οποία είχε ανατεθεί η ΥΓΟΣ ([208]).

(333) Ως εκ τούτου, όσον αφορά την εφαρμογή του άρθρου 1 παράγραφος 4 και του άρθρου 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 στις ΣΠΔΥ στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και των γενικών αρχών που απορρέουν από τη Συνθήκη, η Επιτροπή θα επαληθεύσει αν:

— η υπηρεσία δημόσιων μεταφορών έχει ανατεθεί με μία ή περισσότερες πράξεις δημόσιας εξουσίας·

— το αντικείμενο της ΣΠΔΥ καλύπτεται από το άρθρο 14 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69·

— η πράξη ανάθεσης διευκρίνιζε α) τα χαρακτηριστικά των παρεχόμενων υπηρεσιών (δηλαδή τις «επαρκείς υπηρεσίες μεταφορών» που προσδιορίστηκαν από το κράτος μέλος όσον αφορά τα πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας), β) το τίμημα των παροχών και τις λεπτομέρειες των χρηματοοικονομικών σχέσεων μεταξύ των δύο μερών, γ) τους κανόνες που αφορούν τις εν γένει τροποποιήσεις της σύμβασης, δ) τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης, ε) τις κυρώσεις σε περίπτωση μη τήρησης της σύμβασης·

— το ποσό της αντιστάθμισης δεν υπερέβαινε το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη των δαπανών που πραγματοποιήθηκαν για την εκπλήρωση των ΥΠΔΥ, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εισπράξεων και ενός ευλόγου κέρδους.

8.4.1.2. Συμβατότητα της ενίσχυσης βάσει του άρθρου 93 της ΣΛΕΕ

(334) Όσον αφορά τις υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών, μετά τις 3 Δεκεμβρίου 2012 το άρθρο 93 της ΣΛΕΕ είναι άμεσα εφαρμοστέο ως νομική βάση για τον προσδιορισμό της συμβατότητας των ενισχύσεων που δεν καλύπτονται από τον κανονισμό (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 ([209]). Η διάταξη αυτή αποτελεί lex specialis σε σχέση με τους γενικούς κανόνες που εφαρμόζονται στις κρατικές ενισχύσεις ([210]).

([206]) Στην απόφαση της 21ης Μαρτίου 1974, BRT και Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs (υπόθεση 127/73, ECLI:EU:C:1974:25, σκέψη 22), το Δικαστήριο έκρινε ότι επιχείρηση που επικαλείται τις διατάξεις του άρθρου 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ για να αξιώσει παρέκκλιση από τους κανόνες της Συνθήκης πρέπει να έχει επιφορτιστεί από το κράτος μέλος με τη διαχείριση ΥΓΟΣ.

([207]) Βλ., κατ' αναλογία, απόφαση της 11ης Ιουλίου 2014, DTS Distribuidora de Televisión Digital κατά Επιτροπής, υπόθεση T–533/10, ECLI:EU:T:2014:629, σκέψη 117. Βλ. επίσης υπόθεση C 16/2007, Αυστρία, Σύμβαση παροχής δημόσιας υπηρεσίας της Postbus στην περιφέρεια Lienz (ΕΕ L 306 της 20.11.2009, σ. 26).

([208]) Βλ. N 495/2007, CZ, Programme d'acquisition et de modernisation de materiel roulant ferroviaire (ΕΕ C 152 της 18.6.2008, σ. 21), αιτιολογικές σκέψεις 80-81.

([209]) Στην ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με ερμηνευτικές οδηγίες του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 για τις δημόσιες επιβατικές σιδηροδρομικές και οδικές μεταφορές (2023/C 222/01), η Επιτροπή υπενθύμισε ότι «Ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 1370/2007 δεν εφαρμόζεται στις υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών. Οι υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών μπορούν να χαρακτηριστούν ως υπηρεσίες γενικού οικονομικού συμφέροντος μόνο όταν το οικείο κράτος μέλος διαπιστώνει ότι υπάρχει πραγματική ανάγκη για τέτοιες υπηρεσίες η οποία δεν καλύπτεται ή δεν καλύπτεται επαρκώς από την αγορά (βλ. ενότητα 2.2.3). Εάν τα κράτη μέλη επιθυμούν να θεσπίσουν μέτρα στήριξης για υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που δεν πληρούν τις προϋποθέσεις που ορίζονται στην απόφαση Altmark και συνιστούν κρατική ενίσχυση, πρέπει να κοινοποιήσουν τα εν λόγω μέτρα στην Επιτροπή σύμφωνα με το άρθρο 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ».

([210]) Απόφαση της 24ης Ιουλίου 2003, Altmark, C–280/00, ECLI:EU:C:2003:415, σκέψη 34.

(335) Οι κρατικές ενισχύσεις που αντιστοιχούν στην αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μπορούν να θεωρηθούν συμβατές με την εσωτερική αγορά σύμφωνα με το άρθρο 93 της ΣΛΕΕ ([211]). Κατά την εφαρμογή του άρθρου 93 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή εξακριβώνει την απουσία υπεραντιστάθμισης, καθώς και την αναγκαιότητα, την καταλληλότητα και την αναλογικότητα της ενίσχυσης. Η Επιτροπή εξακριβώνει επίσης αν η ενίσχυση δεν προκαλεί αδικαιολόγητη στρέβλωση του ανταγωνισμού.

(336) Για τους σκοπούς της αξιολόγησης της αντιστάθμισης που καταβλήθηκε στην Trenitalia στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης μετά τις 3 Δεκεμβρίου 2012, η Επιτροπή θα εφαρμόσει κατ' αναλογία τις αρχές που καθορίζονται για την αξιολόγηση των ΥΓΟΣ. Όσον αφορά το άρθρο 106 παράγραφος 2 της ΣΛΕΕ, από τη νομολογία ([212]) προκύπτει ότι πρέπει να πληρούνται οι ακόλουθοι όροι. Πρώτον, η επίμαχη υπηρεσία θα πρέπει να είναι γνήσια ΥΓΟΣ. Δεύτερον, η επιχείρηση πρέπει να είναι επιφορτισμένη με τη διαχείριση γνήσιας ΥΓΟΣ με μία ή περισσότερες πράξεις δημόσιας εξουσίας. Τρίτον, το μέτρο πρέπει να είναι αναλογικό. Τέλος, η παρέκκλιση από τις διατάξεις της Συνθήκης δεν πρέπει να επηρεάζει την ανάπτυξη των συναλλαγών σε βαθμό αντίθετο προς το συμφέρον της Ένωσης.

(337) Ως εκ τούτου, σύμφωνα με το άρθρο 93 της ΣΛΕΕ, η Επιτροπή, προκειμένου να αξιολογήσει τη συμβατότητα των ενισχύσεων που χορηγούνται για την εκπλήρωση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημόσιας υπηρεσίας, εξακριβώνει αν:

— η δημόσια υπηρεσία αποτελεί γνήσια ΥΓΟΣ·

— η ΥΓΟΣ έχει ανατεθεί με μία ή περισσότερες πράξεις δημόσιας εξουσίας·

— το ποσό της αντιστάθμισης δεν υπερέβη το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη των δαπανών που πραγματοποιήθηκαν για την εκπλήρωση των ΥΠΔΥ, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εισπράξεων και ενός ευλόγου κέρδους·

— οι υποχρεώσεις και η σχετική αντιστάθμιση δεν νοθεύουν αδικαιολόγητα τον ανταγωνισμό.

8.4.2. *Η πρώτη και η δεύτερη σύμβαση*

(338) Δεδομένου ότι η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στο πλαίσιο της πρώτης και της δεύτερης σύμβασης καταβλήθηκε εξ ολοκλήρου πριν από τις 3 Δεκεμβρίου 2012, η συμβατότητα των ενισχύσεων που χορηγήθηκαν στο πλαίσιο των εν λόγω συμβάσεων αξιολογείται βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και των γενικών αρχών που απορρέουν από τη Συνθήκη (βλ. αιτιολογική σκέψη 333).

8.4.2.1. Ανάθεση της υπηρεσίας δημόσιων μεταφορών

(339) Όσον αφορά την πρώτη σύμβαση, η οποία υπογράφηκε στις 18 Οκτωβρίου 2002, η ενίσχυση που εξετάζεται στην παρούσα ενότητα αφορά την αντιστάθμιση για την εφαρμογή των υποχρεωτικών τιμολογήσεων στις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στο ΔΕΔΣΕΜ που παρείχε η Trenitalia από τις 15 Μαρτίου 2003 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2003.

(340) Όσον αφορά τη δεύτερη σύμβαση, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η σύμβαση αυτή υπογράφηκε στις 27 Μαρτίου 2007 και κάλυπτε την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2004 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2006. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Trenitalia είχε αρχίσει να παρέχει τις υπηρεσίες που προσδιορίζονταν στο πλαίσιο της εν λόγω σύμβασης πριν από την υπογραφή της δεύτερης σύμβασης.

([211]) Βλ. απόφαση της 12ης Οκτωβρίου 1978, Επιτροπή των Ευρωπαϊκών Κοινοτήτων κατά Βασιλείου του Βελγίου,156/77, ECLI:EU:C:1978:180, σκέψη 10.

([212]) Σύνοψη των όρων που πρέπει να πληρούνται βάσει του άρθρου 106 παράγραφος 2 περιλαμβάνεται, για παράδειγμα, στην απόφαση της 24ης Σεπτεμβρίου 2015, Viasat Broadcasting UK κατά Επιτροπής, T–125/12, ECLI:EU:T:2015:687, σκέψη 61.

(341) Για τους λόγους που εξηγούνται στην ενότητα «8.3.1. Σχετικό νομικό πλαίσιο», σύμφωνα με τα δικαστήρια της Ένωσης, η κρίσιμη ημερομηνία για τον καθορισμό της εφαρμοστέας νομοθεσίας για την εκτίμηση της συμβατότητας της αντιστάθμισης η οποία χορηγήθηκε στο πλαίσιο ΣΠΔΥ που ανατέθηκε στον τομέα των χερσαίων μεταφορών είναι η ημερομηνία καταβολής της αντιστάθμισης. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η ενίσχυση που αξιολογείται στην παρούσα ενότητα καταβλήθηκε εξ ολοκλήρου μετά την υπογραφή της σχετικής ΣΠΔΥ. Η αντιστάθμιση στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης καταβλήθηκε το 2003 και το 2005 (βλ. αιτιολογική σκέψη 61) και η αντιστάθμιση στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης καταβλήθηκε εξ ολοκλήρου μετά την υπογραφή της εν λόγω σύμβασης (βλ. αιτιολογική σκέψη 75) ([213]). Αυτό σημαίνει ότι, κατά τον χρόνο καταβολής των αντισταθμίσεων, οι ΥΠΔΥ, καθώς και οι προϋποθέσεις υπό τις οποίες έπρεπε να εκπληρωθούν οι ΥΠΔΥ και η μεθοδολογία για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης είχαν ήδη καθοριστεί με πράξη ανάθεσης (την πρώτη σύμβαση όσον αφορά την αντιστάθμιση για την εφαρμογή των υποχρεωτικών τιμολογήσεων στις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στο ΔΕΔΣΕΜ που παρείχε η Trenitalia από τις 15 Μαρτίου 2003 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2003, και τη δεύτερη σύμβαση όσον αφορά την αντιστάθμιση για τις ΥΠΔΥ που προσδιορίζονταν στο πλαίσιο της εν λόγω σύμβασης). Ως εκ τούτου, η Ιταλία κατέβαλε την αντιστάθμιση για την παροχή ΥΠΔΥ σαφώς προσδιορισμένων και γνωστών στην Trenitalia ([214]).

(342) Κατά συνέπεια, η Επιτροπή θεωρεί ότι, υπό το πρίσμα των ειδικών περιστάσεων που περιγράφονται στην παρούσα ενότητα, η Ιταλία ανέθεσε τις ΥΠΔΥ στην Trenitalia για την περίοδο που κάλυπταν η πρώτη και η δεύτερη σύμβαση.

8.4.2.2. Το αντικείμενο των ΣΠΔΥ καλύπτεται από το άρθρο 14 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

(343) Σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, η ΣΠΔΥ μπορεί ιδιαίτερα να περιλαμβάνει:

— υπηρεσίες μεταφορών που να ανταποκρίνονται σε καθορισμένα πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας·

— συμπληρωματικές υπηρεσίες μεταφορών·

— υπηρεσίες μεταφορών με καθορισμένα κόμιστρα και όρους, ιδίως για ορισμένες κατηγορίες επιβατών ή για ορισμένες συνδέσεις·

— προσαρμογή των υπηρεσιών στις πρακτικές ανάγκες.

(344) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι ο κατάλογος που προβλέπεται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, ο οποίος αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 343, δεν είναι εξαντλητικός. Ωστόσο, αυτό δεν σημαίνει ότι η διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών όσον αφορά τον προσδιορισμό του περιεχομένου των ΣΠΔΥ βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 ήταν απεριόριστη. Το άρθρο 14 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 καθιστά σαφές ότι ως ΣΠΔΥ νοείται «μια σύμβαση που συνάπτεται μεταξύ των αρμόδιων αρχών ενός κράτους μέλους και μιας επιχείρησης μεταφορών με σκοπό να παρέχονται στο κοινό επαρκείς υπηρεσίες μεταφορών». Τα στοιχεία που παρατίθενται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 αποσκοπούν στον προσδιορισμό ενός συνόλου απαιτήσεων που καθιστούν τις υπηρεσίες μεταφορών «επαρκείς», υπό την προϋπόθεση ότι η ΣΠΔΥ πληροί επίσης τις υποχρεωτικές προϋποθέσεις που ορίζονται στο άρθρο 14 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

([213]) Βλ. άρθρο 5 παράγραφος 4 της δεύτερης σύμβασης και ισολογισμούς της Trenitalia του 2007, σ. 33. Όσον αφορά τις ενισχύσεις για το 2005, οι οποίες καταβλήθηκαν επίσης το 2007, το άρθρο 5 παράγραφος 5 της δεύτερης σύμβασης προέβλεπε την καταβολή τους στην Trenitalia υπό την επιφύλαξη του ελέγχου από το Υπουργείο των πιστοποιημένων λογαριασμών για το έτος 2005, οι οποίοι έπρεπε να αποσταλούν στο Υπουργείο εντός 30 ημερών από την ημερομηνία υπογραφής της σύμβασης. Όσον αφορά τις ενισχύσεις για τα έτη 2006 και 2007, οι οποίες καταβλήθηκαν επίσης εν μέρει το 2007, οι πληρωμές αυτές εγκρίθηκαν με το άρθρο 9 του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 159 της 1ης Οκτωβρίου 2007. Η διάταξη αυτή επέτρεπε στο Υπουργείο Οικονομίας και Οικονομικών να χορηγήσει στην Trenitalia την αντιστάθμιση για τις υποχρεώσεις δημόσιας υπηρεσίας που εκτελούνταν στο πλαίσιο των ΣΠΔΥ.

([214]) Οι περιστάσεις αυτές διαφέρουν από την υπόθεση Fallimento Traghetti del Mediterraneo (απόφαση του Δικαστηρίου της 10ης Ιουνίου 2010, Fallimento Traghetti del Mediterraneo SpA, C–140/09, ECLI:EU:C:2010:335), στο πλαίσιο της οποίας το κράτος μέλος είχε καταβάλει αντιστάθμιση στην επιχείρηση που ήταν επιφορτισμένη με την εκπλήρωση ΥΠΔΥ χωρίς να καθορίζει de facto ή de jure τις εν λόγω ΥΠΔΥ. Επομένως, το κράτος μέλος κατέβαλε στην επιχείρηση την αντιστάθμιση χωρίς να έχουν καθοριστεί εκ των προτέρων τα χαρακτηριστικά των ΥΠΔΥ για τις οποίες έπρεπε να καταβληθεί αντιστάθμιση, ούτε οι παράμετροι για τον υπολογισμό του σχετικού κόστους των ΥΠΔΥ και του αντίστοιχου ποσού της αντιστάθμισης.

(345) Η πρώτη σύμβαση κάλυπτε τις υποχρεωτικές τιμολογήσεις, τις υποχρεώσεις λειτουργίας και την υποχρέωση προγραμματισμού και συντονισμού των παρεπόμενων δραστηριοτήτων. Αυτά τα είδη ΥΠΔΥ εμπίπτουν στις κατηγορίες που προσδιορίζονται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69. Ειδικότερα, όπως εξηγείται κατωτέρω, οι υποχρεωτικές τιμολογήσεις (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 346 έως 352) καθώς και οι υποχρεώσεις λειτουργίας (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 353 έως 357) εμπίπτουν στην κατηγορία των «υπηρεσιών μεταφορών με καθορισμένα κόμιστρα και όρους, ιδίως για ορισμένες κατηγορίες επιβατών ή για ορισμένες συνδέσεις». Όσον αφορά την υποχρέωση προγραμματισμού και συντονισμού όλων των παρεπόμενων της παροχής ΣΠΔΥ δραστηριοτήτων που προβλέπονταν στη δεύτερη σύμβαση, η Επιτροπή θεωρεί ότι η υποχρέωση αυτή εμπίπτει στην κατηγορία των «συμπληρωματικών υπηρεσιών μεταφορών» που μπορεί να αποτελούν αντικείμενο ΣΠΔΥ βάσει του άρθρου 14 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

(346) Όσον αφορά τις υποχρεωτικές τιμολογήσεις, η πρώτη σύμβαση αφορά, για το μέρος που συνιστά νέα ενίσχυση, την υποχρέωση της Trenitalia να παρέχει i) υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στις διαδρομές μεταξύ του λιμένα της Τεργέστης και της Ουγγαρίας, και ii) υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μέσω του λιμένα Trieste Marittima. Επιπροσθέτως, η δεύτερη σύμβαση καλύπτει την υποχρέωση της Trenitalia να παρέχει υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών με καθορισμένα κόμιστρα στις εθνικές διαδρομές iii) μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και της Σαρδηνίας και iv) άνω των 1 000 χλμ.

(347) Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι υποχρεώσεις που αναφέρονται στα σημεία i), iii) και iv) εμπίπτουν στην κατηγορία των «υπηρεσιών μεταφορών με καθορισμένα κόμιστρα και όρους, ιδίως […] για ορισμένες συνδέσεις», οι οποίες μπορούν να αποτελούν αντικείμενο ΣΠΔΥ δυνάμει του άρθρου 14 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69. Όλες αυτές οι υποχρεώσεις πληρούσαν τις προϋποθέσεις υπηρεσιών μεταφορών «με καθορισμένα κόμιστρα και όρους», διότι προσδιόριζαν την εφαρμοστέα τιμολογιακή έκπτωση και τις διαδρομές που αφορούσε η έκπτωση.

(348) Αντίθετα, η υποχρεωτική τιμολόγηση για τις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μέσω του λιμένα Trieste Marittima δεν εμπίπτει σε καμία από τις κατηγορίες που παρατίθενται στο άρθρο 14 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 για τους ακόλουθους λόγους.

(349) Πρώτον, ούτε η πρώτη ούτε η δεύτερη σύμβαση προσδιόριζαν τους όρους υπό τους οποίους έπρεπε να παρέχονται οι υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μέσω του λιμένα Trieste Marittima. Και οι δύο συμβάσεις αναφέρονταν αορίστως σε διεθνείς διαδρομές που διέρχονταν από τον εν λόγω λιμένα, εκτός από εκείνες μεταξύ Ουγγαρίας και Ιταλίας που υπόκειντο ήδη σε διαφορετική υποχρεωτική τιμολόγηση στο πλαίσιο και των δύο συμβάσεων, χωρίς να παρέχουν πληροφορίες σχετικά με το πεδίο εφαρμογής των καλυπτόμενων διαδρομών, την προέλευση και τους προορισμούς τους (π.χ. αν αφορούσαν διαδρομές εντός ή εκτός της Ένωσης) ή την απόσταση που λαμβανόταν υπόψη. Η υποχρεωτική τιμολόγηση περιλάμβανε όλες τις «διεθνείς διαδρομές», με μοναδικό σημείο αναφοράς τις διαδρομές που διέρχονταν από τον λιμένα Trieste Marittima. Όπως εξήγησε η Ιταλία (βλ. αιτιολογική σκέψη 125), η μείωση των κομίστρων προβλεπόταν μόνο για το εθνικό τμήμα της διαδρομής και, σύμφωνα με τους πιστοποιημένους λογαριασμούς της Trenitalia, η αντιστάθμιση υπολογίστηκε αποκλειστικά με βάση τον αριθμό των διερχόμενων φορταμαξών κατά την εισαγωγή/εξαγωγή μέσω του λιμένα Trieste Marittima από το γειτονικό αυστριακό σιδηροδρομικό δίκτυο που διαχειριζόταν η επιχείρηση με έδρα την Αυστρία Osterreichische Bundesbahnen (ÖBB). Δεδομένου ότι δεν υπήρχε σύνδεση μεταξύ της υποχρεωτικής τιμολόγησης και της πραγματικής διαδρομής που εξυπηρετούσε στην ουσία η Trenitalia, ούτε η υπηρεσία υπόκειτο σε κανέναν ειδικό όρο πέραν της υποχρεωτικής τιμολόγησης, η Επιτροπή θεωρεί ότι η υποχρεωτική τιμολόγηση για τις μεταφορές μέσω του λιμένα Trieste Marittima δεν πληροί την έννοια των «υπηρεσιών μεταφορών με καθορισμένα κόμιστρα και όρους» που μπορούν να αποτελούν αντικείμενο ΣΠΔΥ σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

(350) Δεύτερον, η εν λόγω υποχρεωτική τιμολόγηση δεν μπορεί να καλύπτεται από καμία άλλη από τις περιπτώσεις του άρθρου 14 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, οι οποίες υπενθυμίζονται στην αιτιολογική σκέψη 343. Όσον αφορά την πρώτη περίπτωση, η οποία αφορά τις «υπηρεσίες μεταφορών που να ανταποκρίνονται σε καθορισμένα πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας», ελλείψει ειδικών όρων εφαρμοζόμενων στην παροχή υπηρεσιών διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μέσω του λιμένα Trieste Marittima, η εν λόγω υποχρεωτική τιμολόγηση δεν συνέβαλλε στην παροχή υπηρεσιών μεταφορών που να ανταποκρίνονται σε καθορισμένα πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας. Όσον αφορά τη δεύτερη περίπτωση, η οποία αφορά τις «συμπληρωματικές υπηρεσίες μεταφορών», η εν λόγω υποχρεωτική τιμολόγηση δεν συνιστά συμπληρωματική υπηρεσία μεταφορών, δεδομένου ότι οι συμβάσεις δεν προσδιόριζαν την κύρια υπηρεσία μεταφορών την οποία συμπλήρωνε η υποχρεωτική τιμολόγηση. Όσον αφορά την τέταρτη περίπτωση, η οποία αφορά την «προσαρμογή των υπηρεσιών στις πρακτικές ανάγκες», η εν λόγω υποχρεωτική τιμολόγηση δεν συνιστούσε προσαρμογή σε πρακτική ανάγκη, δεδομένου ότι καμία από τις συμβάσεις δεν προσδιόριζε την ανάγκη αυτή.

(351) Τέλος, από κανένα στοιχείο δεν προκύπτει ότι η εν λόγω υποχρεωτική τιμολόγηση, παρότι δεν εμπίπτει στις κατηγορίες του άρθρου 14 παράγραφος 1 δεύτερο εδάφιο του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, ήταν, σε κάθε περίπτωση, αναγκαία για την παροχή «επαρκών υπηρεσιών μεταφορών» κατά την έννοια του άρθρου 14 παράγραφος 1 πρώτο εδάφιο του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69. Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 326, σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, τα κράτη μέλη μπορούν να συνάψουν ΣΠΔΥ με επιχείρηση μεταφορών «[π]ροκειμένου να εξασφαλιστεί επαρκής παροχή υπηρεσιών μεταφορών, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τους κοινωνικούς, περιβαλλοντικούς και χωροταξιακούς παράγοντες». Ωστόσο, οι κοινωνικοί ή περιβαλλοντικοί παράγοντες, ή οι χωροταξιακοί παράγοντες, δεν διαδραμάτισαν κανένα ρόλο στον καθορισμό της υποχρεωτικής τιμολόγησης για τις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μέσω του λιμένα Trieste Marittima.

(352) Για τους ανωτέρω λόγους, η Επιτροπή θεωρεί ότι η υποχρεωτική τιμολόγηση για μεταφορές μέσω του λιμένα Trieste Marittima δεν εμπίπτει στο πεδίο εφαρμογής του άρθρου 14 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69. Δεδομένου ότι η συμβατότητα των αντισταθμίσεων που εμπίπτουν στο πεδίο εφαρμογής του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 πρέπει να εκτιμάται σύμφωνα με τις διατάξεις του εν λόγω κανονισμού και ότι ο εν λόγω κανονισμός περιείχε αποκλειστική απαρίθμηση των προϋποθέσεων υπό τις οποίες τα κράτη μέλη μπορούσαν να χορηγούν ενισχύσεις δυνάμει του άρθρου 93 της ΣΛΕΕ (βλ. αιτιολογική σκέψη 329), οι υποχρεώσεις που δεν καλύπτονται από το άρθρο 14 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 δεν μπορούν να θεωρηθούν συμβατές με τον κανονισμό (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

(353) Όσον αφορά τις υποχρεώσεις λειτουργίας που κάλυπτε η δεύτερη σύμβαση, ιδίως την υποχρέωση εκτέλεσης διελεύσεων με οχηματαγωγά και ελιγμών για εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και της Σαρδηνίας/Σικελίας και την υποχρέωση λειτουργίας ορισμένων σταθμών στη Σαρδηνία και στη Σικελία, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι εν λόγω υποχρεώσεις εμπίπτουν στην κατηγορία των «υπηρεσιών μεταφορών που να ανταποκρίνονται σε καθορισμένα πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας», σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

(354) Πρώτον, η Trenitalia δεν μπορούσε να διακόψει ή να αναστείλει την παροχή των υπηρεσιών αυτών ([215]). Η Ιταλία, στις απαντήσεις που υπέβαλε στις 15 Φεβρουαρίου 2018, κατέστησε σαφές ότι η Trenitalia έπρεπε να παρέχει υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών προς/από τους σταθμούς που προσδιορίζονταν στη σύμβαση σε όλους τους πελάτες που τις ζητούσαν. Το γεγονός ότι η Trenitalia έπρεπε να εγγυάται τη συνεχή διαθεσιμότητα υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών προς/από τους εν λόγω σταθμούς στη Σαρδηνία και στη Σικελία εξασφάλιζε τη δυνητική παροχή αδιάλειπτων υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στα νησιά αυτά.

(355) Δεύτερον, όσον αφορά την τακτική εξυπηρέτηση των υπηρεσιών, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης, η Trenitalia ήταν υποχρεωμένη να λειτουργεί σιδηροδρομικούς σταθμούς στη Σαρδηνία και στη Σικελία και να παρέχει υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών σύμφωνα με τα συγκεκριμένα ωράρια και τα χαρακτηριστικά των σταθμών, τα οποία περιγράφονταν στο παράρτημα 1 της δεύτερης σύμβασης. Ως εκ τούτου, η πρόσβαση στην υπηρεσία έπρεπε να διασφαλίζεται σε τακτική βάση για όλους τους δυνητικούς χρήστες.

(356) Τρίτον, η Trenitalia ήταν υποχρεωμένη να παρέχει τις υπηρεσίες που αποτελούσαν αντικείμενο της σύμβασης με τα χαρακτηριστικά που περιγράφονταν στο παράρτημα 1 της σύμβασης ([216]) και να διατηρεί το επίπεδο ποιότητας των υπηρεσιών αυτών ([217]). Το παράρτημα 1 περιείχε αναλυτικά τα ονόματα των σταθμών της Σαρδηνίας και της Σικελίας που έπρεπε να εξυπηρετούνται, καθώς και τις ώρες λειτουργίας και το είδος της παρεχόμενης υπηρεσίας ([218]), λαμβανομένων υπόψη των χαρακτηριστικών της υποδομής των σταθμών. Το παράρτημα 2 περιλάμβανε τις γενικές προϋποθέσεις για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, οι οποίες ίσχυαν για όλους τους χρήστες. Επιπλέον, η Trenitalia όφειλε:

α) να προγραμματίζει και να συντονίζει όλες τις παρεπόμενες της παροχής των εν λόγω υπηρεσιών δραστηριότητες, όπως η τακτική και συμπληρωματική συντήρηση και οι περιοδικές επισκευές του τροχαίου υλικού, το βέλτιστο επίπεδο των συνθηκών ασφάλειας, οι διοικητικές και εμπορικές δραστηριότητες για την υποστήριξη της διαχείρισης των υπηρεσιών (άρθρο 3 παράγραφος 1 της δεύτερης σύμβασης)·

([215]) Εκτός από περιπτώσεις έκτακτης ανάγκης ή περιστάσεις εκτός του ελέγχου της εταιρείας, οι οποίες δεν μπορούν να αποφευχθούν στο πλαίσιο συνήθους επιμέλειας, περιπτώσεις ανωτέρας βίας που προβλέπονται από τον νόμο ή περιπτώσεις που καθορίζονται από τις αρχές για λόγους δημόσιας τάξης και δημόσιας ασφάλειας. Ωστόσο, στην περίπτωση αυτήν, τυχόν αλλαγές ή διακοπή της υπηρεσίας έπρεπε να κοινοποιηθούν στο MIT χωρίς καθυστέρηση και οι υπηρεσίες έπρεπε να αποκατασταθούν το συντομότερο δυνατόν, βλ. άρθρο 7 παράγραφοι 1 και 4 της δεύτερης σύμβασης.

([216]) Άρθρο 2 παράγραφος 2 της δεύτερης σύμβασης.

([217]) Άρθρο 2 παράγραφος 4 της δεύτερης σύμβασης. Η Trenitalia μπορούσε να τροποποιήσει τις υπηρεσίες που αναφέρονταν στο παράρτημα 1 μόνο με προηγούμενη έγκριση του MIT, βλ. άρθρο 2 παράγραφος 5 της δεύτερης σύμβασης. Από το 2006 η Trenitalia και το MIT μπορούσαν να συμφωνήσουν να εξαιρέσουν από τις υποχρεώσεις παροχής υπηρεσιών βάσει της εν λόγω σύμβασης τις εγκαταστάσεις στις οποίες το 2005 σημειώθηκε μείωση της κυκλοφορίας κατά 30 % ή περισσότερο σε σχέση με το 2004 ή σημαντική αύξηση των οικονομικών τους βαρών που συνδέονταν με τη λειτουργία τους (βλ. άρθρο 2 παράγραφος 7 της δεύτερης σύμβασης). Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι διατάξεις αυτές αποσκοπούσαν ουσιαστικά στη διασφάλιση της οικονομικής ισορροπίας της σύμβασης και δεν επηρέαζαν τη συνέχεια της υπηρεσίας.

([218]) Π.χ. χειρισμός επικίνδυνων εμπορευμάτων, μεταφορά ζώντων ζώων, μεταφορά οχημάτων.

β) να συντάσσει έκθεση σχετικά με τον αριθμό και την ποιότητα των εν λόγω υπηρεσιών, με αναφορά, μεταξύ άλλων, στην ακριβή εκτέλεση των δρομολογίων των αμαξοστοιχιών, στην αξιοπιστία των υπηρεσιών και στην ανατροφοδότηση από τους πελάτες (άρθρο 6 παράγραφος 1 της δεύτερης σύμβασης) και να βελτιώνει την ποιότητα της υπηρεσίας στους πελάτες, με την παροχή τουλάχιστον των στοιχείων που προσδιορίζονταν στο άρθρο 6 παράγραφος 2 της δεύτερης σύμβασης (π.χ. υπηρεσίες παρακολούθησης μεταφορών, ηλεκτρονική φορτωτική, στατιστικές κυκλοφορίας, υπηρεσία εξυπηρέτησης πελατών).

(357) Τέλος, όσον αφορά τα καθορισμένα πρότυπα μεταφορικής ικανότητας της υπηρεσίας, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Trenitalia, για να συμμορφωθεί με τις ανωτέρω υποχρεώσεις, έπρεπε να διασφαλίζει τη συνεχή διαθεσιμότητα ικανότητας σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών ανάλογης προς τη ζήτηση των δυνητικών χρηστών. Η Ιταλία εξήγησε ότι η σύμβαση δεν επέβαλλε στην Trenitalia την παροχή προκαθορισμένης ελάχιστης ή μέγιστης μεταφορικής ικανότητας, προκειμένου να διατηρείται το σύστημα αρκετά ευέλικτο ώστε να προσαρμόζεται στις διακυμάνσεις της ζήτησης.

(358) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ΥΠΔΥ που αποτελούσαν αντικείμενο της πρώτης σύμβασης, για το μέρος που συνιστά νέα ενίσχυση, και της δεύτερης σύμβασης καλύπτονταν από το άρθρο 14 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, με εξαίρεση την υποχρεωτική τιμολόγηση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μέσω του λιμένα Trieste Marittima.

(359) Εν κατακλείδι, η πρώτη και η δεύτερη σύμβαση δεν ήταν σύμφωνες με το άρθρο 14 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 για το μέρος που αφορούσε την υποχρεωτική τιμολόγηση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μέσω του λιμένα Trieste Marittima. Ως εκ τούτου, η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στο πλαίσιο της πρώτης και της δεύτερης σύμβασης σε σχέση με την εν λόγω υποχρεωτική τιμολόγηση μπορεί να χαρακτηριστεί ως ασυμβίβαστη ενίσχυση.

8.4.2.3. Στοιχεία που προσδιορίζονται στην πράξη ανάθεσης

(360) Δυνάμει του άρθρου 14 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 «Η σύμβαση δημόσιας υπηρεσίας περιλαμβάνει, μεταξύ άλλων, τα ακόλουθα σημεία: α) τα χαρακτηριστικά των παρεχόμενων υπηρεσιών, ιδίως τα πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας· β) το τίμημα των παροχών που αποτελούν αντικείμενο της σύμβασης, το οποίο είτε προστίθεται στις εισπράξεις από κόμιστρα είτε περιλαμβάνει τις εισπράξεις, καθώς και τις λεπτομέρειες των χρηματοοικονομικών σχέσεων μεταξύ των δύο μερών· γ) τους κανόνες που αφορούν τις εν γένει τροποποιήσεις της σύμβασης, ιδίως προκειμένου να αντιμετωπιστούν απρόβλεπτες μεταβολές· δ) τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης· ε) τις κυρώσεις σε περίπτωση μη τήρησης της σύμβασης».

α) Χαρακτηριστικά των παρεχόμενων υπηρεσιών [άρθρο 14 παράγραφος 2 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69]

(361) Τόσο η πρώτη όσο και η δεύτερη σύμβαση απαριθμούσαν τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που έπρεπε να παρέχει η Trenitalia και περιέγραφαν τις προϋποθέσεις που ίσχυαν γι' αυτές ([219]).

(362) Όσον αφορά τις υποχρεωτικές τιμολογήσεις, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα χαρακτηριστικά της υποχρεωτικής τιμολόγησης προσδιορίζονταν δεόντως στην περίπτωση των ΥΠΔΥ για τις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ του ιταλικού λιμένα της Τεργέστης και της Ουγγαρίας και για τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στις εθνικές διαδρομές μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και της Σαρδηνίας και στις διαδρομές άνω των 1 000 χλμ. Πράγματι, βάσει τόσο της πρώτης όσο και της δεύτερης σύμβασης, η Trenitalia ήταν υποχρεωμένη να μεταφέρει τα εμπορεύματα υπό διαμετακόμιση σε συγκεκριμένες διαδρομές στις τιμές που προέβλεπε η εν λόγω σύμβαση. Οι εν λόγω μειωμένες τιμές ήταν οι ίδιες για όλους τους χρήστες των υπηρεσιών και έπρεπε να εφαρμόζονται σε συνεχή και τακτική βάση, ανεξάρτητα από τον όγκο των μεταφερόμενων εμπορευμάτων ή από οποιαδήποτε παράμετρο αποδοτικότητας. Όσον αφορά την ποιότητα της υπηρεσίας, και οι δύο συμβάσεις υποχρέωναν την Trenitalia να συμμορφώνεται με τα πρότυπα ασφάλειας, ακριβούς εκτέλεσης των δρομολογίων των αμαξοστοιχιών, αξιοπιστίας των υπηρεσιών και ανατροφοδότησης από τους πελάτες, τα οποία προσδιορίζονταν στην έκθεση που προβλεπόταν στο άρθρο 7 της πρώτης σύμβασης και στο άρθρο 6 της δεύτερης σύμβασης.

([219]) Παράρτημα 4 της πρώτης σύμβασης και παράρτημα 1 της δεύτερης σύμβασης.

(363) Αντίθετα, δεν ισχύουν οι ίδιες εκτιμήσεις όσον αφορά την υποχρεωτική τιμολόγηση για τις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μέσω του λιμένα Trieste Marittima, δεδομένης της απουσίας οποιουδήποτε προηγούμενου προσδιορισμού, ακόμα και όσον αφορά μόνο την προέλευση / τον προορισμό, των διαδρομών τις οποίες αφορούσε η υποχρεωτική τιμολόγηση. Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η παρεχόμενη υπηρεσία ήταν προσδιορισμένη ως προς τον αριθμό των διερχόμενων φορταμαξών κατά την εισαγωγή/εξαγωγή μέσω του λιμένα Trieste Marittima, ανεξάρτητα από την προέλευση / τον προορισμό τους. Ο αριθμός των φορταμαξών που διακινούνται σε έναν λιμένα δεν παρέχει από μόνος του καμία πληροφορία σχετικά με τα χαρακτηριστικά της παρεχόμενης υπηρεσίας, όσον αφορά τη συνέχεια, την τακτική εξυπηρέτηση, τη μεταφορική ικανότητα και την ποιότητα. Πρόκειται για χαρακτηριστικά που μπορούν να αξιολογηθούν ουσιαστικά μόνο σε σχέση με συγκρίσιμες υπηρεσίες μεταφορών, κάτι που δεν είναι δυνατό όταν οι υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών δεν υπόκεινται σε καμία ειδική προϋπόθεση, π.χ. όσον αφορά τα εξυπηρετούμενα σημεία προέλευσης/προορισμού, η οποία θα μπορούσε να τις καταστήσει συγκρίσιμες.

(364) Όσον αφορά τις υποχρεώσεις λειτουργίας που αποτελούσαν αντικείμενο της δεύτερης σύμβασης, ισχύουν οι ίδιες εκτιμήσεις που αναπτύσσονται στις αιτιολογικές σκέψεις 354-357. Ειδικότερα, όσον αφορά την υποχρέωση εκτέλεσης διελεύσεων με οχηματαγωγά πλοία και ελιγμών για εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και της Σαρδηνίας/Σικελίας και την υποχρέωση λειτουργίας ορισμένων σταθμών στη Σαρδηνία και στη Σικελία. Η δεύτερη σύμβαση περιείχε όλα τα απαιτούμενα στοιχεία που προσδιόριζαν τα χαρακτηριστικά της παρεχόμενης υπηρεσίας όσον αφορά τη συνέχεια, την τακτική εξυπηρέτηση, τη μεταφορική ικανότητα και την ποιότητα. Το ίδιο ισχύει και όσον αφορά την υποχρέωση προγραμματισμού και συντονισμού όλων των παρεπόμενων δραστηριοτήτων σε σχέση με την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας που προέβλεπε η δεύτερη σύμβαση. Πράγματι, η παρεπόμενη αυτή υποχρέωση υπόκειτο στις ίδιες προϋποθέσεις συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας που ίσχυαν για τις υποκείμενες κύριες υπηρεσίες μεταφορών.

(365) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή εκτιμά τα εξής:

— Όσον αφορά την υποχρεωτική τιμολόγηση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μέσω του λιμένα Trieste Marittima, η πρώτη και η δεύτερη σύμβαση δεν προσδιόριζαν τα χαρακτηριστικά των υπηρεσιών μεταφορών, όσον αφορά τα πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας, και, ως εκ τούτου, δεν ήταν σύμφωνες με το άρθρο 14 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

— Όσον αφορά την υποχρεωτική τιμολόγηση για τις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ του ιταλικού λιμένα της Τεργέστης και της Ουγγαρίας τις οποίες κάλυπταν η πρώτη και η δεύτερη σύμβαση, τις υποχρεωτικές τιμολογήσεις για τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στις εθνικές διαδρομές μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και της Σαρδηνίας και στις εθνικές διαδρομές άνω των 1 000 χλμ. τις οποίες κάλυπτε η δεύτερη σύμβαση, καθώς και τις υποχρεώσεις λειτουργίας που αποτελούσαν αντικείμενο της δεύτερης σύμβασης, τα χαρακτηριστικά των υπηρεσιών μεταφορών προσδιορίζονταν επαρκώς και στις δύο συμβάσεις, ως προς τα πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας. Τα στοιχεία αυτά ήταν ικανά να διασφαλίζουν την παροχή επαρκών υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στο κοινό. Κατά συνέπεια, όσον αφορά τις εν λόγω ΥΠΔΥ, η πρώτη και η δεύτερη σύμβαση ήταν σύμφωνες με το άρθρο 14 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

(366) Εν κατακλείδι, δεδομένου ότι η πρώτη και η δεύτερη σύμβαση δεν προσδιορίζουν ορθά τα χαρακτηριστικά της υπηρεσίας που έπρεπε να παρέχεται στο πλαίσιο της υποχρεωτικής τιμολόγησης για τις διεθνείς σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μέσω του λιμένα Trieste Marittima, η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στο πλαίσιο της πρώτης και της δεύτερης σύμβασης σε σχέση με την εν λόγω υποχρεωτική τιμολόγηση δεν ήταν σύμφωνη με το άρθρο 14 παράγραφος 2 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και, ως εκ τούτου, συνιστά ασυμβίβαστη ενίσχυση, χωρίς να είναι αναγκαίο να επαληθευτεί η εκπλήρωση των λοιπών απαιτήσεων που προβλέπονται στο άρθρο 14 παράγραφος 2 του εν λόγω κανονισμού. Το συμπέρασμα αυτό δεν προδικάζει τη διαπίστωση ότι η πρώτη και η δεύτερη σύμβαση πληρούσαν τις υπόλοιπες προϋποθέσεις του άρθρου 14 παράγραφος 2 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 367 έως 381.

β) Τίμημα των παροχών που αποτελούν αντικείμενο της σύμβασης [άρθρο 14 παράγραφος 2 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69]

(367) Η πρώτη και η δεύτερη σύμβαση προσδιόριζαν το ποσό της αντιστάθμισης που έπρεπε να καταβληθεί στην Trenitalia για την παροχή των υπηρεσιών, δηλαδή το τίμημα των παροχών και την εφαρμοζόμενη μεθοδολογία για τον υπολογισμό του ([220]).

([220]) Βλ. παράρτημα 4 της πρώτης σύμβασης και άρθρο 2 και παράρτημα 1 της δεύτερης σύμβασης.

(368) Όσον αφορά τις υποχρεωτικές τιμολογήσεις, η αντιστάθμιση που έπρεπε να καταβληθεί στην Trenitalia κάλυπτε τη διαφορά μεταξύ των αναμενόμενων εσόδων από την εφαρμογή της συνήθους τιμής και του κομίστρου που επέβαλλε το κράτος (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 54-56).

(369) Συγκεκριμένα η Επιτροπή παρατηρεί τα εξής:

— Όσον αφορά τις διεθνείς σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ του λιμένα της Τεργέστης και της Ουγγαρίας, η πρώτη και η δεύτερη σύμβαση προέβλεπαν τιμή ίση με τη διαφορά μεταξύ των πραγματικών εσόδων που θα προέκυπταν από την εφαρμογή της υποχρεωτικής τιμολόγησης, δηλαδή έκπτωση 15 % για τις διαμετακομίσεις μέσω της Αυστρίας και έκπτωση 50 % για τις διαμετακομίσεις μέσω της πρώην Γιουγκοσλαβίας (Σλοβενία και Κροατία), και του αναμενόμενου κέρδους από την εφαρμογή της συνήθους τιμής.

— Όσον αφορά τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές σε αποστάσεις άνω των 1 000 χλμ., η δεύτερη σύμβαση προέβλεπε τιμή ίση με τη διαφορά μεταξύ των ποσών που θα προέκυπταν από την εφαρμογή του θεωρητικού χιλιομετρικού κομίστρου και των ποσών που πράγματι προέκυψαν από την εφαρμογή του χιλιομετρικού κομίστρου, το οποίο εξακολουθεί να μειώνεται ακόμα και μετά τα 1 000 χλμ.

— Όσον αφορά τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και της Σαρδηνίας, στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης, η διαφορά μεταξύ των αναμενόμενων εσόδων από την εφαρμογή της συνήθους τιμής και του κομίστρου που αναφερόταν στη σύμβαση για την κυκλοφορία προς/από τη Σαρδηνία ήταν ένα από τα στοιχεία που ελήφθησαν υπόψη για την ποσοτικοποίηση της αντιστάθμισης που υπολογίστηκε βάσει των καταστάσεων αποτελεσμάτων χρήσης της Trenitalia.

(370) Όσον αφορά τις υποχρεώσεις λειτουργίας στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης (δηλαδή την υποχρέωση εκτέλεσης σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και της Σαρδηνίας/Σικελίας, την υποχρέωση λειτουργίας ορισμένων σιδηροδρομικών σταθμών στη Σαρδηνία/Σικελία και την υποχρέωση εκτέλεσης δραστηριοτήτων παρεπόμενων της παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών), η αντιστάθμιση υπολογίστηκε με βάση τις καταστάσεις αποτελεσμάτων χρήσης της Trenitalia.

(371) Όπως επισημαίνεται στις αιτιολογικές σκέψεις 71 έως 72, η δεύτερη σύμβαση περιλάμβανε ειδικούς κανόνες που ρύθμιζαν α) την καταβολή της αντιστάθμισης και β) την ανάκτηση των ποσών που καταβλήθηκαν καθ' υπέρβαση της ετήσιας πραγματικής επιβάρυνσης της Trenitalia, όπως αναφερόταν στους πιστοποιημένους λογαριασμούς που εξετάστηκαν από το ΜΙΤ. Η αντιστάθμιση δεν μπορούσε να υπερβαίνει τα ανώτατα ποσά που αναφέρονταν στο άρθρο 4 παράγραφος 1 της σύμβασης ([221]), με την πρόσθετη εγγύηση που προβλεπόταν στο άρθρο 4 παράγραφος 2 της εν λόγω σύμβασης, σύμφωνα με το οποίο «η συνολική ετήσια αντιστάθμιση που χορηγείται δεν μπορεί σε καμία περίπτωση να υπερβαίνει την πραγματική οικονομική επιβάρυνση της εταιρείας για κάθε έτος της τριετίας 2004-2006». Υπήρχαν επίσης ειδικές διατάξεις που ρύθμιζαν την πληρωμή των υπηρεσιών που θα παρείχε η Trenitalia μετά τη λήξη της σύμβασης (βλ. αιτιολογική σκέψη 74).

(372) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η πρώτη και η δεύτερη σύμβαση συνάδουν με το άρθρο 14 παράγραφος 2 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, το οποίο απαιτεί να αναφέρονται στη σύμβαση το τίμημα των παροχών που αποτελούν αντικείμενο της σύμβασης και οι λεπτομέρειες των χρηματοοικονομικών σχέσεων μεταξύ των δύο μερών.

γ) Κανόνες που αφορούν τις εν γένει τροποποιήσεις της σύμβασης [άρθρο 14 παράγραφος 2 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69]

(373) Βάσει της πρώτης σύμβασης, το ΜΙΤ είχε το δικαίωμα να τροποποιήσει εν γένει τις υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας που αποτελούσαν αντικείμενο της εν λόγω σύμβασης, καθώς και την αντίστοιχη μεθοδολογία για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης ([222]). Αντίστροφα, η Trenitalia είχε το δικαίωμα να αναστείλει την παροχή των υπηρεσιών, εάν οι εν λόγω εν γένει τροποποιήσεις ή οι θεσπισθείσες νομοθετικές διατάξεις ήταν ασυμβίβαστες με την υποχρέωση συνέχισης της παροχής υπηρεσιών ([223]). Σε κάθε περίπτωση, η Trenitalia είχε την υποχρέωση να ενημερώνει εκ των προτέρων το ΜΙΤ σχετικά με κάθε τροποποίηση της υπηρεσίας ([224]) και μπορούσε να διακόψει την παροχή ορισμένων ή όλων των υπηρεσιών που παρέχονταν στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης, με προειδοποίηση τουλάχιστον 30 ημερών ([225]).

([221]) Δηλαδή, για το 2004, 142 828 104 EUR (συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ)· για το 2005, 142 828 104 EUR (συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ)· για 2006, 117 521 500 EUR (συμπεριλαμβανομένου του ΦΠΑ).

([222]) Σύμφωνα με το άρθρο 10 παράγραφος 1 της πρώτης σύμβασης, οι εν λόγω εν γένει τροποποιήσεις έπρεπε να πραγματοποιηθούν βάσει μελετών και ερευνών, λαμβανομένης υπόψη της διαδικασίας ελευθέρωσης της αγοράς σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και βάσει μελετών και διεξοδικών ερευνών.

([223]) Άρθρο 10 παράγραφος 4 της πρώτης σύμβασης.

([224]) Άρθρο 10 παράγραφος 5 της πρώτης σύμβασης.

([225]) Άρθρο 10 παράγραφος 2 της πρώτης σύμβασης.

(374) Όσον αφορά τη δεύτερη σύμβαση, εν γένει τροποποιήσεις της σύμβασης μπορούσαν να πραγματοποιηθούν μόνο σε συμφωνία με το ΜΙΤ. Οι υπηρεσίες που αναφέρονταν στο παράρτημα 1 της δεύτερης σύμβασης μπορούσαν να τροποποιηθούν από την Trenitalia με την επιφύλαξη της έγκρισης του Υπουργείου με προειδοποίηση τουλάχιστον 60 ημερών ([226])· επιπλέον, ο αριθμός των σταθμών που έπρεπε να εξυπηρετούνται από το 2006 μπορούσε να μειωθεί κατόπιν συμφωνίας μεταξύ των μερών, υπό συγκεκριμένες προϋποθέσεις ([227]). Επιπροσθέτως, οι όροι και ο αριθμός των υπηρεσιών που υπόκειντο σε υποχρεώσεις παροχής δημόσιας υπηρεσίας μπορούσαν να επανεξεταστούν από τα μέρη, εάν η πραγματικά διαθέσιμη αντιστάθμιση ήταν τελικά χαμηλότερη από τα ποσά που διατίθεντο στον εθνικό προϋπολογισμό ([228]). Τέλος, όσον αφορά τις υπηρεσίες που θα παρείχε η Trenitalia μετά τη λήξη της σύμβασης, η Trenitalia είχε το δικαίωμα να αναστείλει την τήρηση των υποχρεώσεων που κάλυπτε η δεύτερη σύμβαση, σε περίπτωση θέσπισης νομικών διατάξεων, οι οποίες δεν θα συμβιβάζονταν με την υποχρέωση συνέχισης της παροχής υπηρεσιών ([229]).

(375) Στη βάση αυτήν, η Επιτροπή θεωρεί ότι η πρώτη και η δεύτερη σύμβαση πληρούσαν την απαίτηση που ορίζεται στο άρθρο 14 παράγραφος 2 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, σύμφωνα με την οποία η ΣΠΔΥ έπρεπε να περιλαμβάνει κανόνες σχετικά με τις εν γένει τροποποιήσεις της σύμβασης.

δ) Διάρκεια ισχύος της σύμβασης [άρθρο 14 παράγραφος 2 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69]

(376) Η πρώτη σύμβαση κάλυπτε την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2000 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2001 και περιλάμβανε ρήτρα συνέχειας (άρθρο 10) η οποία παρέτεινε την ισχύ της μέχρι τη σύναψη νέας ΣΠΔΥ ή μέχρι την κοινοποίηση της καταγγελίας της πρώτης σύμβασης από το ΜΙΤ στην Trenitalia.

(377) Η δεύτερη σύμβαση κάλυπτε την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2004 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2006 και περιλάμβανε ρήτρα συνέχειας (άρθρο 12) η οποία παρέτεινε την ισχύ της μέχρι νεωτέρας απόφασης από το ΜΙΤ. Η εν λόγω απόφαση έπρεπε να παρέχεται τουλάχιστον 90 ημέρες νωρίτερα και μπορούσε να αφορά την καταγγελία ορισμένων ή όλων των ΥΠΔΥ που αποτελούσαν αντικείμενο της σύμβασης.

(378) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η πρώτη και η δεύτερη σύμβαση ήταν σύμφωνες με το άρθρο 14 παράγραφος 2 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, σύμφωνα με το οποίο η ΣΠΔΥ έπρεπε να περιλαμβάνει κανόνες σχετικά με τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης.

ε) Κυρώσεις [άρθρο 14 παράγραφος 2 στοιχείο ε) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69]

(379) Μη τήρηση της πρώτης σύμβασης επέσυρε για την Trenitalia κύρωση αξίας έως 250 000 EUR για κάθε παράβαση οποιασδήποτε υποχρέωσης που επέβαλλε η σύμβαση στην Trenitalia (βλ. αιτιολογική σκέψη 60).

(380) Σε περίπτωση μη τήρησης της δεύτερης σύμβασης, η Trenitalia υπόκειτο σε σύστημα κυρώσεων των οποίων το ποσό έπρεπε να αφαιρεθεί από την καταβλητέα αντιστάθμιση (βλ. αιτιολογική σκέψη 73). Πρώτον, η δεύτερη σύμβαση προέβλεπε ειδική κύρωση ύψους 50 000 EUR για μη συμμόρφωση με καθεμία από τις ακόλουθες υποχρεώσεις: υποχρεώσεις ποιότητας των υπηρεσιών, προγραμματιζόμενη συχνότητα ή διάθεση ελάχιστου προσωπικού στους σταθμούς που υπόκειντο σε υποχρεώσεις εξυπηρέτησης ([230]), συμπεριλαμβανομένης της καθυστερημένης διαβίβασης εκθέσεων σχετικά με το επίπεδο ποιότητας των υπηρεσιών μεταφορών που αποτελούσαν αντικείμενο της σύμβασης ([231]). Δεύτερον, η δεύτερη σύμβαση προέβλεπε γενική κύρωση ύψους 50 000 EUR για κάθε παράλειψη ή ανεπάρκεια της Trenitalia σε σχέση με τις υπόλοιπες συμβατικές υποχρεώσεις ([232]). Επιπλέον, το ΜΙΤ είχε τη δυνατότητα να καταγγείλει τη σύμβαση σε περίπτωση ιδιαίτερα σοβαρών παραλείψεων ή ανεπαρκειών.

(381) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η πρώτη και η δεύτερη σύμβαση ήταν σύμφωνες με το άρθρο 14 παράγραφος 2 στοιχείο ε) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, σύμφωνα με το οποίο η ΣΠΔΥ έπρεπε να καλύπτει τις κυρώσεις σε περίπτωση μη τήρησης της σύμβασης.

([226]) Άρθρο 2 παράγραφος 5 της δεύτερης σύμβασης.
([227]) Άρθρο 2 παράγραφος 7 της δεύτερης σύμβασης: σε περίπτωση σημαντικής αύξησης ή μείωσης της κυκλοφορίας κατά 30 % ή περισσότερο από το 2004 έως το 2005 σε διαδρομή που καλυπτόταν από υποχρεωτική τιμολόγηση, τα μέρη μπορούσαν να αποφασίσουν να αφαιρέσουν τη διαδρομή από το πεδίο εφαρμογής της υπηρεσίας δημόσιων μεταφορών.
([228]) Άρθρο 4 παράγραφος 4 της δεύτερης σύμβασης.
([229]) Άρθρο 12 παράγραφος 3 της δεύτερης σύμβασης.
([230]) Άρθρο 9 παράγραφοι 3 και 4 της δεύτερης σύμβασης.
([231]) Άρθρο 9 παράγραφος 2 της δεύτερης σύμβασης.
([232]) Άρθρο 9 παράγραφος 5 της δεύτερης σύμβασης.

8.4.2.4. Αναλογικότητα της αντιστάθμισης

(382) Όσον αφορά το ποσό της αντιστάθμισης, με βάση τις γενικές αρχές που απορρέουν από τη Συνθήκη, η Επιτροπή αξιολογεί αν η αντιστάθμιση δεν υπερέβη το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη των δαπανών που πραγματοποιήθηκαν για την εκπλήρωση των ΥΠΔΥ, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εισπράξεων και ενός εύλογου κέρδους.

Πρώτη σύμβαση

(383) Στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης, οι δαπάνες υπολογίστηκαν για κάθε ΥΠΔΥ που επέβαλλε η σύμβαση. Η αντιστάθμιση κάλυπτε μόνο τις δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν για την εκπλήρωση των ΥΠΔΥ, χωρίς να προβλέπεται περιθώριο κέρδους. Το παράρτημα 4 της πρώτης σύμβασης περιλάμβανε λεπτομερή μεθοδολογία υπολογισμού των δαπανών που προέκυπταν από κάθε ΥΠΔΥ και ποσοτικοποιούσε τις εν λόγω δαπάνες για το πρώτο έτος της σύμβασης (το έτος 2000).

(384) Όσον αφορά ειδικότερα την υποχρεωτική τιμολόγηση για τις διεθνείς σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ του λιμένα της Τεργέστης και της Ουγγαρίας, όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 55, οι δαπάνες αντιστοιχούσαν στα διαφυγόντα έσοδα από τα κόμιστρα. Καθορίζονταν ως η διαφορά μεταξύ των συνήθων κομίστρων που θα εφάρμοζε η Trenitalia εάν δεν είχε συναφθεί η σύμβαση και των χαμηλότερων κομίστρων που εφάρμοζε πραγματικά η Trenitalia βάσει της σύμβασης. Για παράδειγμα, οι δαπάνες με τις οποίες επιβαρύνθηκε η Trenitalia το 2000 λόγω της εν λόγω υποχρεωτικής τιμολόγησης ποσοτικοποιήθηκαν στην πρώτη σύμβαση ως εξής (αξία σε ιταλικές λίρες — ITL και αντίστοιχη αξία σε EUR) ([233]):

Πίνακας 7

Εφαρμοζόμενη μεθοδολογία για τον καθορισμό της αντιστάθμισης στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης για τις μεταφορές μεταξύ του λιμένα της Τεργέστης και της Ουγγαρίας

	Λιμένας Τεργέστης — Ουγγαρία (μέσω Αυστρίας)			Λιμένας Τεργέστης — Ουγγαρία (μέσω πρώην Γιουγκοσλαβίας)			**Γ+ΣΤ Σύνολο διαφυγόντων εσόδων από κόμιστρα**
	Α — Έσοδα από εφαρμοζόμενα κόμιστρα	Β — Θεωρητικά έσοδα από κόμιστρα	Γ = Β – Α Σύνολο διαφυγόντων εσόδων από κόμιστρα	Δ — Έσοδα από εφαρμοζόμενα κόμιστρα	Ε — Θεωρητικά έσοδα από κόμιστρα	ΣΤ = Ε – Δ Σύνολο διαφυγόντων εσόδων από κόμιστρα	
Ιταλικές λίρες — ITL	908 061 000	1 068 307 000	160 246 000	822 460 065	1 644 920 130	822 460 065	**982 706 065**
Αντίστοιχη αξία σε EUR	468 974,37	551 734,52	82 760,15	424 765,17	849 530,35	424 765,17	**507 525,33**

(385) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η μεθοδολογία που περιγράφεται στις αιτιολογικές σκέψεις 383 και 384 διασφάλιζε ότι η αντιστάθμιση που θα λάμβανε η Trenitalia στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης περιοριζόταν στην πραγματική οικονομική επιβάρυνση που επωμίστηκε η Trenitalia καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης. Πράγματι, η επιβολή υποχρεωτικών τιμολογήσεων οδήγησε στη μείωση των εσόδων της Trenitalia. Ως εκ τούτου, η Ιταλία εφάρμοσε την ορθή μεθοδολογία καθορίζοντας την αντιστάθμιση ως τη διαφορά μεταξύ των εσόδων από τα κόμιστρα που επιβλήθηκαν στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης και των εσόδων που θα προέκυπταν από τα κόμιστρα που θα είχε επιβάλει η Trenitalia αν δεν είχε συναφθεί η εν λόγω σύμβαση. Επιπλέον, οι ιταλικές αρχές υποχρέωσαν την Trenitalia να υποβάλει τους χρηματοοικονομικούς λογαριασμούς σχετικά με την εκπλήρωση, το 2001, των ΥΠΔΥ, όπως είχαν πιστοποιηθεί από ανεξάρτητο πραγματογνώμονα σε θέματα λογιστικής (βλ. αιτιολογική σκέψη 58). Η αντιστάθμιση για κάθε πρόσθετο μήνα παροχής της υπηρεσίας δεν μπορούσε να υπερβεί το ένα δωδέκατο της ετήσιας αντιστάθμισης που είχε καθοριστεί για το 2001 (βλ. αιτιολογική σκέψη 59).

(386) Επομένως, η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης δεν υπερέβη τις δαπάνες που συνδέονταν με την εκπλήρωση των ΥΠΔΥ που προέβλεπε η εν λόγω σύμβαση.

([233]) Συναλλαγματική ισοτιμία: 1 EUR = 1 936,27 ITL· 1 ITL = 0,000516457 EUR.

Δεύτερη σύμβαση

(387) Η δεύτερη σύμβαση διατήρησε ως επί το πλείστον τη μεθοδολογία που είχε εφαρμοστεί στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης όσον αφορά τον καθορισμό της αντιστάθμισης η οποία χορηγήθηκε στην Trenitalia για τις υποχρεωτικές τιμολογήσεις που επιβλήθηκαν για υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ του λιμένα της Τεργέστης και της Ουγγαρίας και για υπηρεσίες εθνικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών σε αποστάσεις άνω των 1 000 χλμ. Το παράρτημα 1 της δεύτερης σύμβασης περιέγραφε αναλυτικά τη μεθοδολογία υπολογισμού των δαπανών που προέκυπταν από κάθε ΥΠΔΥ και ποσοτικοποιούσε τις εν λόγω δαπάνες με βάση το πρώτο έτος της σύμβασης (το έτος 2004). Η αντιστάθμιση κάλυπτε μόνο τις δαπάνες που πραγματοποιήθηκαν για την εκπλήρωση των ΥΠΔΥ, χωρίς να προβλέπεται περιθώριο κέρδους.

(388) Οι πίνακες 8 και 9 παρουσιάζουν τη μεθοδολογία που εφαρμόστηκε για τον καθορισμό της αντιστάθμισης στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης για τις υποχρεωτικές τιμολογήσεις που επιβλήθηκαν α) στις διεθνείς σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ του λιμένα της Τεργέστης και της Ουγγαρίας, και β) στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές σε αποστάσεις άνω των 1 000 χλμ., και ιδίως για τις δαπάνες που πραγματοποίησε η Trenitalia το 2004.

Πίνακας 8

Εφαρμοζόμενη μεθοδολογία για τον καθορισμό της αντιστάθμισης στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης για μεταφορές μεταξύ του λιμένα της Τεργέστης και της Ουγγαρίας

Φορτάμαξες με φορτίο			Φορτάμαξες χωρίς φορτίο			**Γ+ΣΤ Σύνολο διαφυγόντων εσόδων από κόμιστρα (EUR)**
Α — Έσοδα από εφαρμοζόμενα κόμιστρα (EUR)	Β — Θεωρητικά έσοδα από κόμιστρα (EUR)	Γ = Β – Α Σύνολο διαφυγόντων εσόδων από κόμιστρα (EUR)	Δ — Έσοδα από εφαρμοζόμενα κόμιστρα (EUR)	Ε — Θεωρητικά έσοδα από κόμιστρα (EUR)	ΣΤ = Ε – Δ Σύνολο διαφυγόντων εσόδων από κόμιστρα (EUR)	
73 318	146 637	73 318	28	56	28	73 346

Πίνακας 9

Εφαρμοζόμενη μεθοδολογία για τον καθορισμό της αντιστάθμισης στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης για διαδρομές άνω των 1 000 χλμ.

Α — Εφαρμοζόμενα μέσα κόμιστρα (EUR ανά τονοχιλιόμετρο)	Β — Μέσα θεωρητικά κόμιστρα (EUR ανά τονοχιλιόμετρο)	Γ — Μέση απόσταση (χλμ.)	Δ — Μεταφερόμενοι τόνοι	Ε = Α*Γ*Δ Έσοδα από εφαρμοζόμενα κόμιστρα (εκατ. EUR)	ΣΤ = Β*Γ*Δ Θεωρητικά έσοδα από κόμιστρα (εκατ. EUR)	Ζ = ΣΤ – Ε Σύνολο διαφυγόντων εσόδων από κόμιστρα (εκατ. EUR)
0,0619	0,0716	1 322	2 342 104	191,7	221,6	29,9

(389) Όσον αφορά την πρώτη σύμβαση, η Επιτροπή θεωρεί ότι η εν λόγω μεθοδολογία διασφάλιζε ότι η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στην Trenitalia στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης περιοριζόταν στην πραγματική οικονομική επιβάρυνση που επωμίστηκε η Trenitalia καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης για τους ίδιους λόγους που περιγράφονται στην αιτιολογική σκέψη 385. Επιπλέον, η Ιταλία κατέβαλε αντιστάθμιση χαμηλότερη από τις συνολικές δαπάνες που προέκυψαν από την εφαρμογή των εν λόγω υποχρεωτικών τιμολογήσεων.

(390) Όσον αφορά τις δαπάνες που σχετίζονταν με τις ΥΠΔΥ για σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και της Σαρδηνίας (τόσο την υποχρεωτική τιμολόγηση όσο και την υποχρέωση παροχής υπηρεσιών) ([234]), η αντιστάθμιση βασίστηκε στις καταστάσεις αποτελεσμάτων χρήσης της Trenitalia.

([234]) Συγκεκριμένα, υποχρεώσεις: α) εκτέλεσης διελεύσεων με οχηματαγωγά πλοία και ελιγμών για τις εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και της Σαρδηνίας· β) τήρησης ειδικού καταλόγου των σιδηροδρομικών σταθμών και των εγκαταστάσεών τους που ήταν ανοικτοί στο κοινό για μεταφορές εμπορευμάτων στη Σαρδηνία· γ) προγραμματισμού και συντονισμού όλων των δραστηριοτήτων που ήταν παρεπόμενες της παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών προς/από τη Σαρδηνία.

(391) Η ίδια μεθοδολογία που χρησιμοποιήθηκε για τον υπολογισμό της αντιστάθμισης, με βάση την κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσης της Trenitalia, εφαρμόστηκε επίσης στις υποχρεώσεις σχετικά με την κυκλοφορία προς και από τη Σικελία.

(392) Η αντιστάθμιση που υπολογίστηκε με βάση την εν λόγω μεθοδολογία περιλάμβανε κέρδος, το οποίο καθορίστηκε ως το γινόμενο του μέσου σταθμισμένου κόστους κεφαλαίου και του απασχολούμενου κεφαλαίου της Trenitalia.

(393) Η Ιταλία εκτίμησε την αντιστάθμιση για τις ΥΠΔΥ που επιβλήθηκαν στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές προς/από τη Σαρδηνία και τη Σικελία η οποία έπρεπε να καταβληθεί στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης με βάση τις δαπάνες που πραγματοποίησε η Trenitalia το 2004, όπως περιγράφεται λεπτομερώς στον πίνακα που ακολουθεί.

Πίνακας 10

Εφαρμοζόμενη μεθοδολογία για τον καθορισμό της αντιστάθμισης στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης για μεταφορές προς/από τη Σαρδηνία και τη Σικελία

(EUR)

Κατάσταση αποτελεσμάτων χρήσης της Trenitalia	Σαρδηνία	Σικελία
Α — Σύνολο εσόδων	7 674 289	89 236 087
Β — Σύνολο δαπανών	35 481 686	179 404 951
Α – Β	[27 807 397]	[90 168 864]
Γ — Απόδοση επενδεδυμένου κεφαλαίου	2 733 433	11 729 022
Δ — Φόρος επί του κόστους εργασίας	—	1 003 737
Σύνολο εσόδων/ζημιών (Α-Β-Γ-Δ)	[30 540 830]	[102 901 623]

(394) Η Επιτροπή επισημαίνει καταρχάς ότι οι δαπάνες που σχετίζονταν με τις ΥΠΔΥ οι οποίες επιβλήθηκαν στις υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών από/προς τη Σαρδηνία/Σικελία υπολογίστηκαν ως μοναδιαίο κόστος ανά συρμοχιλιόμετρο. Η Επιτροπή θεωρεί ότι ο εν λόγω δείκτης μέτρησης είναι κατάλληλος στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών για την εκτίμηση του κόστους της σιδηροδρομικής μεταφοράς εμπορευμάτων, καθώς επιτρέπει την αποτύπωση του κόστους μιας μονάδας διανυθέντος συρμοχιλιόμετρου ανεξάρτητα από την ποσότητα των μεταφερόμενων εμπορευμάτων ([235]). Ως εκ τούτου, η μεθοδολογία επιτρέπει την εκτίμηση του μέσου κόστους των φορταμαξών που χρησιμοποιούσε η Trenitalia για την εκτέλεση των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών προς/από τη Σαρδηνία και τη Σικελία.

(395) Δεύτερον, οι ιταλικές αρχές μπόρεσαν να εκτιμήσουν τις πρόσθετες δαπάνες που συνδέονταν με την εκπλήρωση των ΥΠΔΥ μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και της Σικελίας/Σαρδηνίας βάσει ειδικής κατάστασης αποτελεσμάτων χρήσης, η οποία περιείχε όλα τα έσοδα και τις δαπάνες που προορίζονταν ειδικά για τις εν λόγω υπηρεσίες. Ανεξάρτητος πραγματογνώμονας σε θέματα λογιστικής εξέτασε τους παράγοντες κατανομής του κόστους, καθώς και τους λογαριασμούς και τις υπηρεσίες που εκτελούσε πραγματικά η Trenitalia. Τα στοιχεία αυτά επαληθεύτηκαν επίσης από τις ιταλικές αρχές και την Επιτροπή (βλ. αιτιολογική σκέψη 71).

(396) Τέλος, από τα πιστοποιητικά λογαριασμών που διαβίβασαν οι ιταλικές αρχές στην Επιτροπή προκύπτει ότι η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στην Trenitalia για τις εν λόγω υπηρεσίες δεν υπερέβη τις δαπάνες τις οποίες πραγματοποίησε η τελευταία για την εκπλήρωση των ΥΠΔΥ μεταξύ της ηπειρωτικής χώρας και της Σικελίας/Σαρδηνίας. Η Ιταλία κατέβαλε αντιστάθμιση χαμηλότερη από τις συνολικές δαπάνες που προέκυψαν από την εφαρμογή των εν λόγω ΥΠΔΥ. Για τον λόγο αυτόν, δεν είναι αναγκαίο να εξακριβωθεί αν το εύλογο κέρδος που υπολόγισαν οι ιταλικές αρχές ήταν κατάλληλο ή όχι, δεδομένου ότι, σε κάθε περίπτωση, η Trenitalia δεν κατέγραψε κέρδη κατά την εκπλήρωση των εν λόγω ΥΠΔΥ.

([235]) Η δεύτερη σύμβαση δεν προέβλεπε υποχρέωση μεταφοράς ελάχιστου όγκου εμπορευμάτων ή συγκεκριμένων ειδών εμπορευμάτων.

(397) Όσον αφορά τη συνολική αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στην Trenitalia στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης, τα στοιχεία που υπέβαλε η Ιταλία επιβεβαιώνουν ότι η αντιστάθμιση αυτή δεν υπερέβη την πραγματική οικονομική επιβάρυνση της Trenitalia καθ' όλη τη διάρκεια της σύμβασης. Στον πίνακα 3 παρουσιάζονται αναλυτικά το συνολικό ποσό των καθαρών εξόδων της Trenitalia στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης και το συνολικό ποσό της αντιστάθμισης που χορηγήθηκε και καταβλήθηκε στην Trenitalia στο πλαίσιο της εν λόγω σύμβασης. Τα στοιχεία αυτά δείχνουν ότι η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στην Trenitalia κάλυπτε μόνο τις υπηρεσίες που όντως εκτελέστηκαν, οι οποίες πιστοποιήθηκαν από ανεξάρτητο πραγματογνώμονα σε θέματα λογιστικής και επαληθεύτηκαν από τις ιταλικές αρχές (συγκεκριμένα, η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε το 2004, το 2005, το 2006 και το 2008 ήταν μικρότερη από τα ποσά που αναφέρονταν στις συμβάσεις), και ότι η αντιστάθμιση δεν κατάφερε να καλύψει τα καθαρά έξοδα της Trenitalia στο σύνολό τους.

(398) Το γεγονός ότι τα έξοδα της Trenitalia ανά συρμοχιλιόμετρο ήταν υψηλότερα από εκείνα άλλων ανταγωνιστών ή ακόμα και από το μέσο κόστος ανά συρμοχιλιόμετρο που κατέγραψε η Ιταλία ([236]) δεν επηρεάζει το συμπέρασμα αυτό. Πρώτον, το επίπεδο αποδοτικότητας μιας επιχείρησης δεν αποτελεί σημαντικό στοιχείο που πρέπει να λαμβάνεται υπόψη για να αξιολογηθεί αν η Ιταλία χορήγησε στην Trenitalia υπεραντιστάθμιση για την εκπλήρωση των ΥΠΔΥ στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης. Δεύτερον, το κόστος ανά συρμοχιλιόμετρο δεν αφορούσε τις εν λόγω ΥΠΔΥ, αλλά το συνολικό κόστος ανά συρμοχιλιόμετρο της Trenitalia (που περιλάμβανε τόσο τις εμπορικές υπηρεσίες όσο και τις υπηρεσίες στο πλαίσιο των ΥΠΔΥ). Το ίδιο συμπέρασμα ισχύει και για το μέσο κόστος ανά συρμοχιλιόμετρο που καταγράφηκε στην Ιταλία, το οποίο αποτελεί στοιχείο που αφορά το σύνολο των υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που παρέχονταν στην Ιταλία. Ως εκ τούτου, τα στοιχεία που υπέβαλε η FerCargo (βλ. αιτιολογική σκέψη 210) δεν παρέχουν κανένα σχετικό στοιχείο σύγκρισης για την εκτίμηση των δαπανών για την εκπλήρωση των ΥΠΔΥ στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης και δεν αποδεικνύουν ότι η Trenitalia έλαβε υπεραντιστάθμιση για την εκπλήρωση των εν λόγω ΥΠΔΥ.

(399) Επιπλέον, η δεύτερη σύμβαση προέβλεπε ρητώς μηχανισμό ανάκτησης σε περίπτωση υπεραντιστάθμισης. Σύμφωνα με το άρθρο 4 παράγραφος 3 της δεύτερης σύμβασης, όταν η χορηγηθείσα αντιστάθμιση υπερέβαινε τις δαπάνες με τις οποίες επιβαρύνθηκε πραγματικά η Trenitalia για την εκπλήρωση των ΥΠΔΥ στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης, το αντίστοιχο ποσό έπρεπε να αφαιρεθεί από την καταβλητέα αντιστάθμιση.

(400) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θεωρεί ότι η συνολική αντιστάθμιση που έλαβε η Trenitalia στο πλαίσιο της πρώτης και της δεύτερης σύμβασης δεν υπερέβαινε το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη των καθαρών εξόδων για την εκπλήρωση των ΥΠΔΥ και, ως εκ τούτου, ήταν αναλογική.

8.4.2.5. Συμπέρασμα

(401) Για τους ανωτέρω λόγους, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι όλες οι υποχρεώσεις που περιλαμβάνονταν στην πρώτη σύμβαση (για το μέρος που συνιστά νέα ενίσχυση) και στη δεύτερη σύμβαση (με εξαίρεση την υποχρεωτική τιμολόγηση για τις διεθνείς μεταφορές μέσω του λιμένα Trieste Marittima, βλ. αιτιολογικές σκέψεις 352 και 366) είναι σύμφωνες με το άρθρο 1 παράγραφος 4 και το άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και με τις γενικές αρχές της Συνθήκης. Συνεπώς, η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στην Trenitalia στο πλαίσιο της πρώτης και της δεύτερης σύμβασης μπορεί να χαρακτηριστεί ως συμβατή κρατική ενίσχυση (με εξαίρεση τις πληρωμές που πραγματοποιήθηκαν σε σχέση με την υποχρεωτική τιμολόγηση για τις διεθνείς μεταφορές μέσω του λιμένα Trieste Marittima, οι οποίες χαρακτηρίζονται ως ασυμβίβαστες κρατικές ενισχύσεις).

8.4.3. *Τρίτη σύμβαση*

(402) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι όροι και οι προϋποθέσεις της τρίτης σύμβασης συμφωνήθηκαν στις 29 Οκτωβρίου 2010 (βλ. αιτιολογική σκέψη 95) και ότι η σύμβαση υπογράφηκε στις 3 Δεκεμβρίου 2012. Επομένως, η τρίτη σύμβαση συνάφθηκε όταν εξακολουθούσε να ισχύει ο κανονισμός αριθ. 1191/69 (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 300 και 301). Η Επιτροπή επισημαίνει επίσης ότι η αντιστάθμιση στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης καταβλήθηκε μεταξύ του 2010 και του 2016. Ως εκ τούτου, υπό το πρίσμα των αρχών που έχουν θεσπίσει τα δικαστήρια της Ένωσης (βλ. αιτιολογική σκέψη 316), η συμβατότητα των ενισχύσεων που καταβλήθηκαν στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης θα αξιολογηθεί, έως τις 3 Δεκεμβρίου 2012, βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και των γενικών αρχών που απορρέουν από τη Συνθήκη και, μετά τις 3 Δεκεμβρίου 2012, βάσει του άρθρου 93 της ΣΛΕΕ.

([236]) Βλ. αιτιολογική σκέψη 39 της υπόθεσης SA.32603 (2011/N), Καθεστώς επιδοτήσεων «Ferrobonus» για τις συνδυασμένες μεταφορές (ΕΕ C 88 της 24.3.2012, σ. 1).

8.4.3.1. Συμβατότητα των ενισχύσεων που καταβλήθηκαν έως τις 3 Δεκεμβρίου 2012 βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και των γενικών αρχών που απορρέουν από τη Συνθήκη

8.4.3.1.1. Ανάθεση της υπηρεσίας δημόσιων μεταφορών

(403) Από τα αποδεικτικά στοιχεία που υποβλήθηκαν προκύπτει ότι οι ιταλικές αρχές και η Trenitalia συμφώνησαν στις 29 Οκτωβρίου 2010 τους όρους και τις προϋποθέσεις της τρίτης σύμβασης, η οποία υπογράφηκε στις 3 Δεκεμβρίου 2012 (αιτιολογική σκέψη 95). Η εν λόγω σύμβαση κάλυπτε την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2009 μέχρι τις 31 Δεκεμβρίου 2014.

(404) Η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Trenitalia είχε αρχίσει να παρέχει τις υπηρεσίες που προσδιορίζονταν στο πλαίσιο της εν λόγω σύμβασης από την 1η Ιανουαρίου 2009, πριν από την υπογραφή της τρίτης σύμβασης (3 Δεκεμβρίου 2012), και ότι η Ιταλία κατέβαλε τις πρώτες δόσεις της αντιστάθμισης στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης στις 21 Δεκεμβρίου 2010 (βλ. αιτιολογική σκέψη 102), επομένως πριν από την υπογραφή της τρίτης σύμβασης.

(405) Ωστόσο, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Ιταλία προσκόμισε στοιχεία που αποδεικνύουν ότι όλα τα ουσιώδη στοιχεία της τρίτης σύμβασης είχαν συμφωνηθεί από την Trenitalia και το ΜΙΤ στις 29 Οκτωβρίου 2010.

(406) Όπως εξηγείται στην αιτιολογική σκέψη 92, το τελικό σχέδιο της τρίτης σύμβασης που στάλθηκε στις 29 Οκτωβρίου 2010 από τον γενικό διευθυντή του ΜΙΤ για την υπογραφή του αρμόδιου υπουργού και η τρίτη σύμβαση που υπογράφηκε στις 3 Δεκεμβρίου 2012 είναι στην ουσία πανομοιότυπα. Περιέχουν πανομοιότυπες διατάξεις σχετικά με τα χαρακτηριστικά των παρεχόμενων υπηρεσιών ([237]), το τίμημα των παροχών ([238]), τους κανόνες για τις εν γένει τροποποιήσεις της σύμβασης ([239]), τη διάρκεια ισχύος της σύμβασης (2009-2014) ([240]) και τις κυρώσεις ([241]). Επιπλέον, το σχέδιο αυτό περιείχε ήδη όλα τα στοιχεία που αφορούσαν τον υπολογισμό της αντιστάθμισης ([242]). Εξάλλου, ακριβώς αυτό το τελικό σχέδιο της τρίτης σύμβασης έθεσε σε κίνηση την έγκριση του νόμου περί προϋπολογισμού που επέτρεψε στις ιταλικές αρχές να καταβάλουν στην Trenitalia αντιστάθμιση για το έτος 2009 στις 21 Δεκεμβρίου 2010 για τις ΥΠΔΥ που είχαν παρασχεθεί στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης (βλ. αιτιολογική σκέψη 95).

(407) Επιπλέον, το σχέδιο της τρίτης σύμβασης που συμφωνήθηκε από τα μέρη στις 29 Οκτωβρίου 2010 όριζε με σαφήνεια και ακρίβεια τα χαρακτηριστικά των ΥΠΔΥ προς εκπλήρωση, καθώς και τους όρους υπό τους οποίους η Trenitalia έπρεπε να τις παρέχει πριν από την πραγματοποίηση οποιασδήποτε πληρωμής.

(408) Επιπροσθέτως, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, μεταξύ της 1ης Ιανουαρίου 2009 και της 29ης Οκτωβρίου 2010, η Trenitalia εκτελούσε τις ΥΠΔΥ με υπόδειξη των δημόσιων αρχών σχετικά με τα χαρακτηριστικά των ΥΠΔΥ και τους όρους υπό τους οποίους έπρεπε να τις παρέχει, βάσει των διαπραγματεύσεων για την τρίτη σύμβαση. Με βάση τα πραγματικά στοιχεία που περιγράφονται στην ενότητα 3.2.3.1, μπορεί να συναχθεί το συμπέρασμα ότι η Trenitalia και το ΜΙΤ είχαν συζητήσει εκτενώς, ήδη από τον Νοέμβριο του 2008, σχετικά με το πεδίο εφαρμογής και τα χαρακτηριστικά των ΥΠΔΥ που έπρεπε να παρέχονται. Το σχέδιο σύμβασης που αντάλλαξαν τα μέρη στις 4 Μαρτίου 2009 (το οποίο αποτελούσε την έκτη έκδοση που είχε συζητηθεί μέχρι τότε) καθόριζε ήδη τα βασικά στοιχεία όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής και τα χαρακτηριστικά των προς εκπλήρωση ΥΠΔΥ, καθώς και τους όρους υπό τους οποίους η Trenitalia θα τις παρείχε (βλ. αιτιολογική σκέψη 88) ([243]).

([237]) Άρθρα 4, 5 και παράρτημα 1 του σχεδίου, στη συνέχεια άρθρα 4, 5 και παράρτημα 1 της τρίτης σύμβασης.

([238]) Άρθρο 9 και παράρτημα 2 του σχεδίου, στη συνέχεια άρθρο 9 και παράρτημα 2 της τρίτης σύμβασης.

([239]) Άρθρα 7, 8, άρθρο 10 παράγραφος 2, άρθρο 11 και παράρτημα 5 του σχεδίου, στη συνέχεια άρθρα 7, 8, άρθρο 10 παράγραφος 2, άρθρο 11 και παράρτημα 5 της τρίτης σύμβασης.

([240]) Άρθρο 6 παράγραφος 1 του σχεδίου, στη συνέχεια άρθρο 6 παράγραφος 1 της τρίτης σύμβασης.

([241]) Άρθρο 13 και παράρτημα 3 του σχεδίου, στη συνέχεια άρθρο 13 και παράρτημα 3 της τρίτης σύμβασης.

([242]) Ειδικότερα, μαζί με τους κανόνες σχετικά με τη μεθοδολογία υπολογισμού της αντιστάθμισης, το παράρτημα 2 του σχεδίου τρίτης σύμβασης περιλάμβανε το οικονομικό και χρηματοδοτικό σχέδιο της Trenitalia στο οποίο περιγράφονταν λεπτομερώς ο εσωτερικός συντελεστής εσόδων που εφαρμόστηκε στη σύμβαση, οι λειτουργικές δαπάνες, τα έσοδα και το ποσό των κονδυλίων που διατέθηκαν στον κρατικό προϋπολογισμό ως ανώτατο όριο της αντιστάθμισης· το περιεχόμενο της τελικής έκδοσης του σχεδίου τρίτης σύμβασης δεν μεταβλήθηκε παρά μόνο μετά την επίσημη σύναψη της εν λόγω σύμβασης στις 3 Δεκεμβρίου 2012.

([243]) Το πεδίο εφαρμογής της δημόσιας υπηρεσίας κάλυπτε την υποχρέωση της Trenitalia να παρέχει υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, βάσει ορισμένων προτύπων ποιότητας (ιδίως της ακριβούς εκτέλεσης των δρομολογίων) και κατά παραγγελία οποιουδήποτε πελάτη, από/προς τις περιφέρειες της Νότιας Ιταλίας. Μόνο ο ακριβής αριθμός συρμοχιλιομέτρων που έπρεπε να παρέχονται και η ελάχιστη οικονομική αποδοτικότητα που απαιτούνταν για την εκτέλεση των ΥΠΔΥ διέφεραν από την τελική έκδοση του σχεδίου τρίτης σύμβασης.

(409) Επομένως, το 2009, καθώς και το 2010, δεν είναι ακριβές ότι η Trenitalia λειτουργούσε χωρίς εντολή όσον αφορά το πεδίο εφαρμογής και τα χαρακτηριστικά των ΥΠΔΥ. Μεταξύ του σχεδίου τρίτης σύμβασης της 4ης Μαρτίου 2009 και του σχεδίου τρίτης σύμβασης της 29ης Οκτωβρίου 2010 τροποποιήθηκαν μόνο ο ελάχιστος αριθμός συρμοχιλιομέτρων και η ελάχιστη οικονομική αποδοτικότητα που απαιτούνταν για τη λειτουργία των ΥΠΔΥ. Συναφώς, η Επιτροπή επισημαίνει ότι το πεδίο εφαρμογής των εν λόγω προϋποθέσεων μειώθηκε στο σχέδιο σύμβασης της 29ης Οκτωβρίου 2010 σε σύγκριση με το σχέδιο σύμβασης της 4ης Μαρτίου 2009 ([244]). Αυτό σημαίνει ότι η Trenitalia εκτελούσε περισσότερες ΥΠΔΥ κατά τη διάρκεια του 2009 απ' ό,τι είχε συμφωνηθεί τελικά από τα μέρη στις 29 Οκτωβρίου 2010 (βλ. αιτιολογική σκέψη 91). Επιπλέον, η Ιταλία κατέβαλε μόνο ένα ποσό αντιστάθμισης που αντιστοιχούσε στον αριθμό συρμοχιλιομέτρων που συμφωνήθηκε στις 29 Οκτωβρίου 2010 (δηλαδή 11,9 εκατομμύρια συρμοχιλιόμετρα) και σύμφωνα με τις οικονομικές παραμέτρους που καθορίστηκαν στο σχέδιο τρίτης σύμβασης της 29ης Οκτωβρίου 2010, χωρίς να ληφθούν υπόψη οι πρόσθετες ΥΠΔΥ που εκτελούσε η Trenitalia το 2009 ([245]). Επιπροσθέτως, αξίζει να σημειωθεί ότι το ΜΙΤ έκρινε ότι η Trenitalia εκπλήρωσε όλες τις ΥΠΔΥ το 2009 σύμφωνα με τις απαιτήσεις του σχεδίου τρίτης σύμβασης που συμφωνήθηκε στις 29 Οκτωβρίου 2010, επιβεβαιώνοντας ότι το πεδίο εφαρμογής και τα χαρακτηριστικά των ΥΠΔΥ ήταν de facto επαρκώς σαφή και ακριβή για την Trenitalia ήδη από το 2009 (βλ. αιτιολογική σκέψη 94).

(410) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Ιταλία ανέθεσε στην Trenitalia την εκπλήρωση ΥΠΔΥ για την περίοδο που κάλυπτε η τρίτη σύμβαση προς την Trenitalia.

8.4.3.1.2. Αντικείμενο της σύμβασης δημόσιας υπηρεσίας

(411) Η τρίτη σύμβαση ανέθεσε στην Trenitalia την υποχρέωση να παρέχει υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών από και προς τις νότιες περιφέρειες της Ιταλίας (συμπεριλαμβανομένης της Σικελίας αλλά όχι της Σαρδηνίας). Ειδικότερα, η Trenitalia όφειλε να παρέχει υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών με συμβατική πλήρη σιδηροδρομική αποστολή ή με τρόπους συνδυασμένων μεταφορών, ανάλογα με τη ζήτηση των χρηστών στη γεωγραφική περιοχή που προσδιόριζε η σύμβαση όσον αφορά τις συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας.

(412) Η Trenitalia όφειλε να παρέχει τις εν λόγω υπηρεσίες σε κάθε επιχείρηση που τις ζητούσε, σύμφωνα με τα κριτήρια που καθορίζονταν στο παράρτημα 1 της εν λόγω σύμβασης ([246]) και εντός του ετήσιου αριθμού συρμοχιλιομέτρων (11,9 εκατομμύρια) —της «προγραμματισμένης προσφοράς»— που οριζόταν στο άρθρο 4 παράγραφος 1 και στο παράρτημα 1 της τρίτης σύμβασης για τα έτη 2009-2014 ([247]). Σύμφωνα με το άρθρο 11 της τρίτης σύμβασης, η προγραμματισμένη προσφορά μπορούσε να αναθεωρηθεί από τα μέρη για την περίοδο 2012-2014· ωστόσο, τα μέρη δεν έκαναν χρήση αυτής της ρήτρας.

(413) Η τρίτη σύμβαση επέβαλλε στην Trenitalia συγκεκριμένους ποιοτικούς στόχους (όσον αφορά την ακριβή εκτέλεση των δρομολογίων), οι οποίοι προσδιορίζονταν στο παράρτημα 3 της σύμβασης ([248]). Οι τιμές των δεικτών ποιότητας που αναφέρονταν στο παράρτημα 3 βασίζονταν σε μεθόδους και κριτήρια που είχαν συμφωνηθεί με το ΜΙΤ ([249]). Η Trenitalia έπρεπε να υποβάλλει στο ΜΙΤ ετήσια έκθεση σχετικά με την παρεχόμενη υπηρεσία και ποιότητα, συνοδευόμενη από κατάλληλη και πλήρη τεκμηρίωση σχετικά με τις υπηρεσίες που παρέχονταν πραγματικά και όλα τα στοιχεία που ήταν αναγκαία για την επαλήθευση της συμμόρφωσης με τις συμβατικές υποχρεώσεις, συμπεριλαμβανομένων των ποιοτικών στόχων ([250]).

(414) Επιπροσθέτως, η Trenitalia όφειλε να προγραμματίζει και να συντονίζει όλες τις παρεπόμενες της παροχής των εν λόγω υπηρεσιών δραστηριότητες, όπως η τακτική και έκτακτη συντήρηση και οι τακτικές επιθεωρήσεις του τροχαίου υλικού, το βέλτιστο επίπεδο των συνθηκών ασφάλειας, οι διοικητικές και εμπορικές δραστηριότητες για την υποστήριξη της διαχείρισης των υπηρεσιών ([251]).

([244]) Σύμφωνα με το σχέδιο της 4ης Μαρτίου 2009, η Trenitalia έπρεπε να παρέχει τουλάχιστον 12,8 εκατομμύρια συρμοχιλιόμετρα, ενώ ο αριθμός αυτός μειώθηκε στα 11,9 στο σχέδιο σύμβασης της 29ης Οκτωβρίου 2010.

([245]) 14 εκατομμύρια συρμοχιλιόμετρα διανύθηκαν στην πραγματικότητα το 2009 μείον 11,9 εκατομμύρια συρμοχιλιόμετρα που συμφωνήθηκαν στις 29 Οκτωβρίου 2010 = 2,1 εκατομμύρια συρμοχιλιόμετρα που παρασχέθηκαν από την Trenitalia το 2009 για τα οποία δεν χορηγήθηκε αντιστάθμιση.

([246]) Ιδίως σε κάθε επιχείρηση η οποία, για τις συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας που κάλυπτε το παράρτημα 1, ζητούσε υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που να ανταποκρίνονται σε «ελάχιστο επίπεδο αποδοτικότητας», δηλαδή διαφοράς μεταξύ δαπανών και εσόδων ανά συρμοχιλιόμετρο για τη ζητούμενη υπηρεσία που υπερέβαινε τα 19 EUR ανά συρμοχιλιόμετρο και άνω του 73 % των συνολικών δαπανών. Οι διατάξεις αυτές αποσκοπούσαν ουσιαστικά στη διασφάλιση της οικονομικής ισορροπίας της σύμβασης και δεν επηρέαζαν τη συνέχεια της υπηρεσίας.

([247]) Το άρθρο 7 παράγραφος 3 της τρίτης σύμβασης διευκρινίζει ότι τα μέρη αναγνώρισαν αμοιβαία ότι η προγραμματισμένη προσφορά για τα έτη 2009-2014 αντιστοιχούσε στο παράρτημα 1 της τρίτης σύμβασης.

([248]) Άρθρο 4 παράγραφος 6 της τρίτης σύμβασης.

([249]) Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο α) της τρίτης σύμβασης.

([250]) Άρθρο 5 παράγραφος 1 στοιχείο γ) της τρίτης σύμβασης.

([251]) Άρθρο 4 παράγραφος 2 της τρίτης σύμβασης.

(415) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η τρίτη σύμβαση είχε ως στόχο να διασφαλίσει ένα ελάχιστο δίκτυο υπηρεσιών και όχι μεμονωμένες συνδέσεις, δηλαδή ελάχιστη παρουσία συνόλου γραμμών και συνδέσεων κατανεμημένων σε ολόκληρη τη Νότια Ιταλία, με τα σημεία προέλευσης/προορισμού τους. Αυτή η υποχρέωση παροχής υπηρεσιών «*κατά παραγγελία*» εξασφάλιζε ότι η προσφορά υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών αντανακλούσε τη ζήτηση των χρηστών όσον αφορά την τακτική εξυπηρέτηση και τη μεταφορική ικανότητα. Επιπλέον, η σύμβαση προέβλεπε συγκεκριμένα πρότυπα ποιότητας της υπηρεσίας ([252]).

(416) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ΥΠΔΥ που κάλυπτε η τρίτη σύμβαση εμπίπτουν στην κατηγορία των «*υπηρεσιών μεταφορών που να ανταποκρίνονται σε καθορισμένα πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας*», σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

8.4.3.1.3. Στοιχεία που προσδιορίζονται στην πράξη ανάθεσης

α) Χαρακτηριστικά των παρεχόμενων δημόσιων υπηρεσιών [άρθρο 14 παράγραφος 2 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69]

(417) Όπως εξηγείται στις αιτιολογικές σκέψεις 411-416, η τρίτη σύμβαση προσδιόριζε τα πρότυπα συνέχειας, τακτικής εξυπηρέτησης, μεταφορικής ικανότητας και ποιότητας των υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που είχαν ανατεθεί στην Trenitalia.

(418) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι οι υπηρεσίες αυτές λάμβαναν υπόψη, μεταξύ άλλων, κοινωνικούς και περιβαλλοντικούς παράγοντες. Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 326, σύμφωνα με το άρθρο 1 παράγραφος 4 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, τα κράτη μέλη μπορούν να συνάψουν ΣΠΔΥ με επιχείρηση μεταφορών «[π]ροκειμένου να εξασφαλιστεί επαρκής παροχή υπηρεσιών μεταφορών, λαμβάνοντας ιδίως υπόψη τους κοινωνικούς, περιβαλλοντικούς και χωροταξιακούς παράγοντες». Όπως εξήγησε η Ιταλία (αιτιολογική σκέψη 165), η τρίτη σύμβαση αποσκοπούσε στη διασφάλιση της παροχής, υπό οικονομικά βιώσιμους όρους, σιδηροδρομικών μεταφορών ως εναλλακτικής λύσης στις κυρίαρχες οδικές μεταφορές. Δεν επιδίωκε μόνο στόχο πολιτικής μεταφορών, αλλά και στόχους περιβαλλοντικής και εδαφικής πολιτικής, καθώς και οικονομικής και κοινωνικής συνοχής. Στην πραγματικότητα, αποσκοπούσε στην ενίσχυση της περιφερειακής συνοχής και της εδαφικής ισορροπίας μεταξύ Βόρειας και Νότιας Ιταλίας, παρέχοντας παράλληλα μια βιώσιμη εναλλακτική λύση στις οδικές μεταφορές. Η τρίτη σύμβαση προσδιόριζε σαφώς τις περιφέρειες αναχώρησης και προορισμού που έπρεπε να εξυπηρετεί η Trenitalia στο πλαίσιο των ΥΠΔΥ προς εκπλήρωση, κάτι που αρκεί για να θεωρηθεί ότι πληρούνται οι απαιτήσεις που ορίζονται στο άρθρο 1 παράγραφος 4 και στο άρθρο 14 παράγραφος 2 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

(419) Για τους ανωτέρω λόγους, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι τα χαρακτηριστικά των υπηρεσιών δημόσιων μεταφορών που θα παρέχονταν στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης ήταν επαρκώς καθορισμένα σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 2 στοιχείο α) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, σε συνδυασμό με το άρθρο 1 παράγραφος 4 του ίδιου κανονισμού.

β) Τίμημα των παροχών που αποτελούν αντικείμενο της σύμβασης [άρθρο 14 παράγραφος 2 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69]

(420) Η τρίτη σύμβαση προσδιόριζε το ποσό της αντιστάθμισης που έπρεπε να χορηγηθεί στην Trenitalia για την παροχή των υπηρεσιών, δηλαδή το τίμημα των παροχών και την εφαρμοζόμενη μεθοδολογία για τον υπολογισμό του.

(421) Το ανώτατο ύψος της ετήσιας αντιστάθμισης καθορίστηκε με βάση τους διαθέσιμους δημόσιους πόρους και την αναμενόμενη εξέλιξη των δαπανών και των εσόδων της Trenitalia κατά τη διάρκεια της σύμβασης, τα οποία προσδιορίζονταν στο οικονομικό και χρηματοδοτικό σχέδιο της Trenitalia (παράρτημα 2 της σύμβασης). Η πραγματική αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στην Trenitalia κάλυπτε τη διαφορά μεταξύ των εσόδων από την κυκλοφορία και των συναφών δαπανών που σχετίζονταν με την παροχή της ΥΠΔΥ, η οποία επαληθεύτηκε εκ των υστέρων (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 99 και 100).

([252]) Παράρτημα 3 της τρίτης σύμβασης.

(422) Η τρίτη σύμβαση περιλάμβανε ειδικούς κανόνες για την καταβολή της αντιστάθμισης (βλ. αιτιολογική σκέψη 99) και την ανάκτηση των ποσών που είχαν καταβληθεί καθ' υπέρβαση της ετήσιας πραγματικής επιβάρυνσης της Trenitalia, η οποία αποτυπωνόταν στους πιστοποιημένους λογαριασμούς που διαβιβάστηκαν στο ΜΙΤ. Σε κάθε περίπτωση, η αντιστάθμιση δεν μπορούσε να υπερβαίνει τα ανώτατα ποσά που αναφέρονταν στο άρθρο 9 παράγραφος 1 της σύμβασης (για τα έτη 2009-2011) ή που καθορίστηκαν σύμφωνα με το άρθρο 11 της σύμβασης (για τα έτη 2012-2014) και θα έπρεπε να παραμείνει εντός των ορίων των κονδυλίων που διατίθεντο στον δημόσιο προϋπολογισμό και αναφέρονταν στο παράρτημα 2 της σύμβασης. Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η Trenitalia έλαβε αντιστάθμιση για τις υπηρεσίες που παρείχε το 2009 και το 2010 στις 21 Δεκεμβρίου 2010 και μόνο εντός του ορίου των 11,9 εκατομμυρίων συρμοχιλιομέτρων που είχαν συμφωνηθεί τον Οκτώβριο του 2010 ([253]).

(423) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η τρίτη σύμβαση περιείχε τα στοιχεία που απαιτεί το άρθρο 14 παράγραφος 2 στοιχείο β) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, σύμφωνα με το οποίο πρέπει να αναφέρονται στη σύμβαση το τίμημα των παροχών που αποτελούν αντικείμενο της σύμβασης και οι λεπτομέρειες των χρηματοοικονομικών σχέσεων μεταξύ των δύο μερών.

γ) Κανόνες που αφορούν τις εν γένει τροποποιήσεις της σύμβασης [άρθρο 14 παράγραφος 2 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69]

(424) Εν γένει τροποποιήσεις της σύμβασης μπορούσαν να πραγματοποιηθούν μόνο κατόπιν συμφωνίας μεταξύ των μερών.

(425) Κάθε τροποποίηση της προγραμματισμένης προσφοράς, εν είδει ελλείμματος ή υπέρβασης άνω του 1 % του συνολικού αριθμού συρμοχιλιομέτρων που προέβλεπε η τρίτη σύμβαση, έπρεπε να προταθεί από την Trenitalia στο ΜΙΤ ([254]). Η προγραμματισμένη προσφορά μπορούσε να αναθεωρηθεί από τα μέρη και σε περίπτωση απόκλισης μεταξύ των προβλεπόμενων λειτουργικών δαπανών και εκείνων που πραγματοποιήθηκαν, μεγαλύτερης του 10 % (καθ' υπέρβαση ή σε έλλειμμα) των συνολικών δαπανών που αναφέρονταν στο παράρτημα 2, υπό την προϋπόθεση ότι η απόκλιση αυτή δεν οφειλόταν στη συμπεριφορά της Trenitalia ([255]). Τυχόν διακοπές και αλλαγές στις υπηρεσίες λόγω γεγονότων οφειλόμενων στην Trenitalia συνεπάγονταν μείωση της αντιστάθμισης κατ' αναλογία προς τα μη παρεχόμενα συρμοχιλιόμετρα ([256]). Εάν κρινόταν αναγκαίο, εντός έξι μηνών από την ημερομηνία καταχώρισης της σύμβασης, τα μέρη μπορούσαν να αποφασίσουν να επικαιροποιήσουν την προγραμματισμένη προσφορά και τους όρους οικονομικής και χρηματοοικονομικής ισορροπίας της σύμβασης για την περίοδο 2012-2014· η επικαιροποίηση αυτή έπρεπε να είναι σύμφωνη με τον τύπο που προβλεπόταν στο παράρτημα 5 της τρίτης σύμβασης ([257]). Η ρήτρα αυτή δεν χρησιμοποιήθηκε ποτέ.

(426) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η τρίτη σύμβαση είναι σύμφωνη με το άρθρο 14 παράγραφος 2 στοιχείο γ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, σύμφωνα με το οποίο η ΣΠΔΥ έπρεπε να περιλαμβάνει κανόνες σχετικά με τις εν γένει τροποποιήσεις της σύμβασης.

δ) Διάρκεια ισχύος της σύμβασης [άρθρο 14 παράγραφος 2 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69]

(427) Η τρίτη σύμβαση κάλυπτε την περίοδο από την 1η Ιανουαρίου 2009 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2014 και περιλάμβανε ρήτρα (άρθρο 6 παράγραφος 2) που παρέτεινε την ισχύ της (υπό τους ίδιους όρους και προϋποθέσεις) για μέγιστο διάστημα 12 μηνών, εφόσον το ζητούσε το ΜΙΤ το αργότερο έξι μήνες πριν από τη λήξη της σύμβασης.

(428) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η διάρκεια ισχύος της σύμβασης ήταν σαφώς προσδιορισμένη, σύμφωνα με το άρθρο 14 παράγραφος 2 στοιχείο δ) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69.

ε) Κυρώσεις [άρθρο 14 παράγραφος 2 στοιχείο ε) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69]

(429) Σε περίπτωση μη τήρησης της τρίτης σύμβασης, η Trenitalia υπόκειτο σε σύστημα κυρώσεων των οποίων το ποσό θα έπρεπε να αφαιρεθεί από την αντιστάθμιση που έπρεπε να καταβληθεί (βλ. αιτιολογική σκέψη 101).

([253]) Η Trenitalia δεν έλαβε αντιστάθμιση για τις υπηρεσίες που παρείχε το 2009 καθ' υπέρβαση του ορίου αυτού (14 εκατομμύρια συρμοχιλιόμετρα αντί για 11,9 εκατομμύρια συρμοχιλιόμετρα).

([254]) Άρθρο 7 παράγραφοι 1 και 2 της τρίτης σύμβασης.

([255]) Άρθρο 10 παράγραφος 2 της τρίτης σύμβασης.

([256]) Άρθρο 8 παράγραφος 4 της τρίτης σύμβασης.

([257]) Άρθρο 11 της τρίτης σύμβασης. Το παράρτημα 5 προέβλεπε ειδικό τύπο που εφαρμοζόταν στη δυνητική αναθεώρηση της οικονομικής ισορροπίας της σύμβασης, προκειμένου να διασφαλίζεται ότι η αντιστάθμιση θα παρέμενε ανάλογη προς τις δαπάνες με τις οποίες είχε επιβαρυνθεί η Trenitalia.

(430) Σε περίπτωση παράβασης των συμβατικών υποχρεώσεων, το άρθρο 13 της τρίτης σύμβασης προέβλεπε κυρώσεις κυμαινόμενου ύψους ανάλογα με τη σοβαρότητα της παράβασης. Το άρθρο 13 παράγραφοι 7 έως 14 καθόριζε τα διαφορετικά ποσά των κυρώσεων που αντιστοιχούσαν σε κάθε συγκεκριμένη παράβαση. Για κάθε παράβαση που δεν αναφερόταν ρητώς στις εν λόγω ρήτρες, το άρθρο 13 παράγραφος 15 προέβλεπε κύρωση ύψους έως 50 000 EUR. Το παράρτημα 3 προέβλεπε ειδική κύρωση για τη μη τήρηση των ποιοτικών στόχων.

(431) Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι ανωτέρω διατάξεις είναι σύμφωνες με το άρθρο 14 παράγραφος 2 στοιχείο ε) του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, σύμφωνα με το οποίο η ΣΠΔΥ έπρεπε να καλύπτει τις κυρώσεις σε περίπτωση μη τήρησης της σύμβασης.

8.4.3.1.4. Αναλογικότητα της αντιστάθμισης

(432) Όσον αφορά το ποσό της αντιστάθμισης, η Επιτροπή πρέπει να εξακριβώσει αν η αντιστάθμιση δεν υπερέβη το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη των δαπανών που πραγματοποιήθηκαν για την εκπλήρωση των ΥΠΔΥ, λαμβανομένων υπόψη των σχετικών εισπράξεων και ενός ευλόγου κέρδους (βλ. αιτιολογική σκέψη 382).

(433) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι το παράρτημα 2 της τρίτης σύμβασης περιείχε λεπτομερείς πίνακες σχετικά με τις πρόσθετες δαπάνες που βάρυναν την Trenitalia για την εκπλήρωση των υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Το οικονομικό και χρηματοδοτικό σχέδιο που περιλαμβανόταν στο εν λόγω παράρτημα 2 ποσοτικοποιούσε το προβλεπόμενο ποσό για κάθε είδος στοιχείου πρόσθετων δαπανών για κάθε έτος της διάρκειας ισχύος της τρίτης σύμβασης, ενώ καθοριζόταν το συνολικό ανώτατο ποσό της αντιστάθμισης για κάθε έτος της διάρκειας ισχύος της τρίτης σύμβασης.

Πίνακας 11

Μεθοδολογία υπολογισμού της αντιστάθμισης στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης — απόσπασμα του οικονομικού και χρηματοδοτικού σχεδίου της Trenitalia που περιλαμβανόταν στο παράρτημα 2 της τρίτης σύμβασης

(εκατ. EUR)

		2009	2010	2011	2012	2013	2014
A1	Επιστροφή αποδεκτού κεφαλαίου και κόστος αμοιβών	38,9	39,2	39,4	39,6	40,0	40,3
A2	Επιστροφή κεφαλαίου και κόστος αμοιβών	38,9	39,2	39,4	39,6	40,0	40,3
β1.1	Διόδια	32,9	32,9	32,9	32,9	32,9	32,9
β1.2	Κυκλοφορία αμαξοστοιχιών	22,6	19,1	17,1	16,2	16,2	16,2
β1.3	Διαχείριση στόλου	14,0	11,3	10,0	9,3	9,3	9,3
β1.4	Οδήγηση	58,1	47,0	39,8	36,7	36,7	36,7
β1.5	Οφιοειδής κίνηση και σύνθεση αμαξοστοιχιών	56,6	42,1	36,5	33,8	33,8	33,8
β1.6	Συντήρηση	32,7	26,4	22,8	21,1	21,1	21,1
β1.7	Εμπορικά έξοδα	6,1	4,9	4,2	3,9	3,9	3,9
β1.8	Προσωπικό (βιομηχανικό, εμπορικό και υποστηρικτικό)	26,0	21,1	18,2	16,8	16,8	16,8

(εκατ. EUR)

		2009	2010	2011	2012	2013	2014
β1.9	Μη απορροφηθέν κόστος	*	21,1	10,9	10,4	10,4	10,4
β1.10	Κόστος τόκων επί της αποζημίωσης απόλυσης	*	*	3,7	3,7	3,7	3,7
β1.11	Φόρος επί του κόστους εργασίας	2,0	1,9	1,8	1,8	1,8	1,8
Β1	Επιλέξιμες λειτουργικές δαπάνες	251,1	227,9	197,9	186,5	186,5	186,5
β2	Μη επιλέξιμες λειτουργικές δαπάνες (οικονομική αρχή)	*	*	*	*	*	*
β3	Προβλέψεις για δαπάνες αναδιάρθρωσης	*	*	*	*	*	*
β4	Απομειώσεις αξίας στοιχείων ενεργητικού	*	*	*	*	*	*
Β2	Περιλαμβανόμενες λειτουργικές δαπάνες	251,1	227,9	197,9	186,5	186,5	186,5
Γ1	**ΣΥΝΟΛΟ ΕΠΙΛΕΞΙΜΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ**	**290,0**	**267,0**	**237,3**	**226,2**	**226,5**	**226,8**
Γ2	**ΣΥΝΟΛΟ ΠΕΡΙΛΑΜΒΑΝΟΜΕΝΩΝ ΔΑΠΑΝΩΝ ΓΙΑ ΑΜΟΙΒΕΣ**	**290,0**	**267,0**	**237,3**	**226,2**	**226,5**	**226,8**
δ1	Έσοδα από την κυκλοφορία	116,4	124,2	131,8	140,1	140,1	140,1
δ2	Παρεπόμενα έσοδα						
δ2	Τέλη σύμβασης παροχής υπηρεσιών που βάρυναν το κράτος	92,4	107,0	107,0	107,0	107,0	107,0
δ4	Κίνητρα συνδυασμένων μεταφορών	*	*	*	*	*	*
δ5	Τέλη (ενοποίησης κατανομής, χωρίς ΦΠΑ)	*	*	*	*	*	*
δ6	Τέλη σύμβασης παροχής υπηρεσιών που βάρυναν τις περιφέρειες	*	*	*	*	*	*
δ3	Ποσόστωση «Γ» από προηγούμενα έτη	5,9	0,6	*	*	*	*
Δ	**ΣΥΝΟΛΟ ΕΣΟΔΩΝ ΚΑΛΥΨΗΣ**	**214,8**	**231,8**	**238,8**	**247,1**	**247,1**	**247,1**

(434) Όσον αφορά τα στοιχεία κόστους, καταρχάς, προκύπτει από τον πίνακα 11 ότι όλα τα στοιχεία κόστους που περιλαμβάνονται σ' αυτόν συνδέονταν άμεσα με την εκπλήρωση των ΥΠΔΥ στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης. Η Ιταλία έλαβε υπόψη όλες τις επιλέξιμες λειτουργικές δαπάνες, οι οποίες σχετίζονται με τις άμεσες δραστηριότητες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που εκτελούσε η Trenitalia για την εκπλήρωση των ΥΠΔΥ στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης. Η Ιταλία έλαβε επίσης υπόψη το κόστος κεφαλαίου με το οποίο επιβαρύνθηκε η Trenitalia, ιδίως όσον αφορά την απόσβεση και την απομείωση της αξίας των στοιχείων ενεργητικού που χρησιμοποιήθηκαν για την εκπλήρωση των εν λόγω ΥΠΔΥ. Επιπλέον, σύμφωνα με τις ετήσιες πιστοποιήσεις που υπέβαλε ο ανεξάρτητος πραγματογνώμονας σε θέματα λογιστικής, η Trenitalia χρησιμοποίησε τις σωστές παραμέτρους για την κατανομή των δαπανών που συνδέονταν άμεσα με τις ΥΠΔΥ οι οποίες παρέχονταν στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης και εκείνων που συνδέονταν με την άσκηση των εμπορικών δραστηριοτήτων εμπορευματικών μεταφορών του τμήματος εμπορευματικών μεταφορών της Trenitalia (βλ. αιτιολογική σκέψη 100). Η Επιτροπή εξέτασε τις εν λόγω πιστοποιήσεις.

(435) Όσον αφορά τα έσοδα, η Επιτροπή θεωρεί ότι το οικονομικό και χρηματοδοτικό σχέδιο της Trenitalia έλαβε υπόψη όλα τα σχετικά έσοδα, με εξαίρεση τα πιθανά παρεπόμενα έσοδα ([258]). Η Trenitalia όντως κατέγραψε παρεπόμενα έσοδα κατά την εκτέλεση της τρίτης σύμβασης και, ως εκ τούτου, τα εν λόγω έσοδα θα έπρεπε να είχαν ληφθεί υπόψη στα πρόσθετα έσοδα. Ωστόσο, η Επιτροπή επισημαίνει ότι, ακόμα και αν είχαν συμπεριληφθεί τα παρεπόμενα έσοδα που όντως καταγράφηκαν κατά τη διάρκεια της εκτέλεσης της τρίτης σύμβασης (περίπου 6 εκατ. EUR ετησίως, δηλαδή 30 εκατ. EUR κατά τη διάρκεια της τρίτης σύμβασης), τα συνολικά προβλεπόμενα πρόσθετα έσοδα στο οικονομικό και χρηματοδοτικό σχέδιο της Trenitalia θα εξακολουθούσαν να είναι πολύ χαμηλότερα από τις συνολικές προβλεπόμενες πρόσθετες δαπάνες (βλ. σειρές δ1 και Γ2 του πίνακα 11). Ως εκ τούτου, η μη συμπερίληψη των παρεπόμενων εσόδων στις παραμέτρους για τον καθορισμό του ύψους της αντιστάθμισης δεν επηρεάζει την εκτίμηση της αναλογικότητας της αντιστάθμισης (φέρουν την ονομασία «τέλη σύμβασης παροχής υπηρεσιών που βάρυναν το κράτος» στον πίνακα 11 και στον πίνακα 12), η οποία χορηγήθηκε στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης, δεδομένου ότι η εν λόγω αντιστάθμιση δεν υπερέβαινε τις συνολικές δαπάνες με τις οποίες επιβαρύνθηκε η Trenitalia για την εκπλήρωση των ΥΠΔΥ που παρείχε στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης. Ο πίνακας 12 δείχνει ότι, στο οικονομικό και χρηματοδοτικό σχέδιο της Trenitalia, η Ιταλία εκτίμησε ότι η Trenitalia θα υφίστατο συνολική καθαρή ζημία ύψους 47,53 εκατ. EUR για την εκπλήρωση των ΥΠΔΥ στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης, λαμβανομένης υπόψη της αντίστοιχης αντιστάθμισης.

Πίνακας 12

Προβλεπόμενα καθαρά αποτελέσματα της Trenitalia στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης

(εκατ. EUR)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Σύνολο
Επιλέξιμες δαπάνες	290,0	267,0	237,3	226,2	226,5	226,8	1 473,80
Τέλη σύμβασης παροχής υπηρεσιών που βάρυναν το κράτος	92,4	107,0	107,0	107,0	107,0	107,0	627,40
Έσοδα από την κυκλοφορία	116,4	124,2	131,8	140,1	140,1	140,1	799,20
Συνολικά έσοδα	214,8	231,8	238,8	247,1	247,1	247,1	1 426,27
Καθαρό αποτέλεσμα	**[75,30]**	**[35,53]**	**1,50**	**20,90**	**20,60**	**20,30**	**[47,53]**

(436) Δεύτερον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η εκ των υστέρων ποσοτικοποίηση της αντιστάθμισης που καταβλήθηκε στην Trenitalia βασίστηκε στις δαπάνες με τις οποίες επιβαρύνθηκε πραγματικά η Trenitalia και στο ποσό του απασχολούμενου κεφαλαίου και είχε ως ανώτατο όριο το ποσό των κονδυλίων που διατίθεντο στον κρατικό προϋπολογισμό. Συγκεκριμένα, όπως φαίνεται στον πίνακα 13, το συνολικό ποσό της ενίσχυσης που καταβλήθηκε στην Trenitalia στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης δεν υπερέβη: α) το συνολικό ποσό της αντιστάθμισης όπως εκτιμήθηκε στο οικονομικό και χρηματοδοτικό σχέδιο και το οποίο τελικά χορηγήθηκε· β) τα συνολικά καθαρά έξοδα της Trenitalia όπως προβλέπονταν στο οικονομικό και χρηματοδοτικό σχέδιο και τα έξοδα με τα οποία επιβαρύνθηκε πραγματικά.

([258]) Παρεπόμενα έσοδα είναι τα έσοδα που προέρχονται από εμπορεύματα ή υπηρεσίες εκτός της κύριας επιχειρηματικής δραστηριότητας μιας εταιρείας (στην προκειμένη περίπτωση υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών).

Πίνακας 13

Αντιστάθμιση στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης

(εκατ. EUR)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Σύνολο
Εκτιμώμενη αντιστάθμιση	92,4	107,0	107,0	107,0	107,0	107,0	**627,40**
Χορηγηθείσα αντιστάθμιση	92,4	106,7	107,0	106,1	106,1	105,2	**623,50**
Καταβληθείσα αντιστάθμιση	92,4	106,6	102,5	106,0	103,6	101,0	**612,10**
Προβλεπόμενα καθαρά έξοδα της Trenitalia	290,0	267,0	237,3	226,2	226,5	226,8	**1 473,80**
Καθαρά έξοδα με τα οποία επιβαρύνθηκε πραγματικά η Trenitalia	200,0	179,6	138,0	131,0	113,7	92,9	**855,20**

(437) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή διατυπώνει την άποψη ότι η συνολική αντιστάθμιση που έλαβε η Trenitalia στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης δεν υπερέβη το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη του καθαρού κόστους για την εκπλήρωση των ΥΠΔΥ και, ως εκ τούτου, ήταν αναλογική. Αυτό σημαίνει ότι και η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε έως τις 3 Δεκεμβρίου 2012 ήταν αναλογική.

(438) Το συμπέρασμα σχετικά με την αναλογικότητα της συνολικής αντιστάθμισης που καταβλήθηκε στην Trenitalia στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης δεν προδικάζει την αξιολόγηση των λοιπών προϋποθέσεων που πρέπει να πληρούνται βάσει του άρθρου 93 της ΣΛΕΕ προκειμένου οι αντισταθμίσεις που καταβλήθηκαν μετά τις 3 Δεκεμβρίου 2012 να είναι συμβατές με την εσωτερική αγορά.

8.4.3.2. Συμπέρασμα

(439) Για τους ανωτέρω λόγους, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι όλες οι υποχρεώσεις που περιλαμβάνονταν στην τρίτη σύμβαση είναι σύμφωνες με το άρθρο 1 παράγραφος 4 και το άρθρο 14 του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69, καθώς και με τις γενικές αρχές της Συνθήκης. Κατά συνέπεια, η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στην Trenitalia έως τις 3 Δεκεμβρίου 2012 στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης μπορεί να χαρακτηριστεί ως συμβατή κρατική ενίσχυση.

8.4.3.3. Συμβατότητα των πληρωμών που πραγματοποιήθηκαν μετά τις 3 Δεκεμβρίου 2012 σύμφωνα με το άρθρο 93 της ΣΛΕΕ

8.4.3.3.1. Ύπαρξη γνήσιας ΥΓΟΣ

(440) Προκειμένου να εκτιμηθεί η ύπαρξη γνήσιας ΥΓΟΣ βάσει του άρθρου 93 της ΣΛΕΕ, είναι αναγκαίο να εξακριβωθεί αν η Ιταλία υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα κατά τον ορισμό της ΥΓΟΣ που αποτελούσε αντικείμενο της τρίτης σύμβασης.

(441) Η εκτίμηση αυτή πραγματοποιείται υπό το πρίσμα των αποφάσεων του Γενικού Δικαστηρίου στις υποθέσεις Andersen ([259]) και SNCM ([260]), λαμβανομένων ωστόσο υπόψη των ιδιαιτεροτήτων του τομεακού νομικού πλαισίου. Εν προκειμένω, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η διακριτική ευχέρεια των κρατών μελών όσον αφορά τον ορισμό του περιεχομένου και του πεδίου εφαρμογής των ΥΓΟΣ στον τομέα των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών δεν περιορίζεται από το παράγωγο δίκαιο σε επίπεδο Ένωσης. Γίνεται παραπομπή στο άρθρο 93 της ΣΛΕΕ, το οποίο προβλέπει ότι τα μέτρα ενίσχυσης «που αντιστοιχούν στην αποκατάσταση ορισμένων βαρών συνυφασμένων με την έννοια της δημοσίας υπηρεσίας» είναι συμβατά με τις Συνθήκες.

([259]) Απόφαση της 18ης Ιανουαρίου 2017, T–92/11 RENV, ECLI:EU:T:2017:14, σκέψεις 69-70.
([260]) Απόφαση της 1ης Μαρτίου 2017, T–454/13, ECLI:EU:T:2017:134, σκέψεις 134-135.

(442) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή θα εκτιμήσει σωρευτικά τα εξής:

1) τις επίμαχες ανάγκες μεταφορών λαμβανομένου υπόψη του θεμιτού στόχου δημόσιου συμφέροντος που επιδίωκε το οικείο κράτος μέλος (δηλαδή την ύπαρξη πραγματικής ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας)·

2) σε ποιο βαθμό οι δυνάμεις της αγοράς θα μπορούσαν από μόνες τους να καλύψουν αυτές τις ανάγκες (δηλαδή την ύπαρξη ανεπάρκειας της αγοράς που καθιστά την ενίσχυση αναγκαία για την κάλυψη της ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας που αναφέρεται ανωτέρω)·

3) αν οι ΣΠΔΥ ήταν τα λιγότερο στρεβλωτικά μέτρα για την αντιμετώπιση της εν λόγω έλλειψης, λαμβανομένου υπόψη του δημόσιου στόχου που επιδίωκε το οικείο κράτος μέλος (δηλαδή την καταλληλότητα της ενίσχυσης).

8.4.3.3.1.1. Ύπαρξη πραγματικής ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας

(443) Σύμφωνα με την Ιταλία, η τρίτη σύμβαση αποσκοπούσε στη διασφάλιση της σιδηροδρομικής εμπορευματικής κυκλοφορίας προκειμένου να ενισχυθεί η περιφερειακή συνοχή μεταξύ Βόρειας και Νότιας Ιταλίας. Η Ιταλία υποστήριξε ότι η διατήρηση, τουλάχιστον υποτυπωδών, σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών ως εναλλακτικής λύσης στη Νότια Ιταλία είχε θεμελιώδη σημασία για τους τελικούς χρήστες και για ολόκληρη την κοινότητα, μεταξύ άλλων προκειμένου να αποφευχθεί η μαζική στροφή της κυκλοφορίας στις οδικές μεταφορές (αιτιολογική σκέψη 165).

(444) Ο κύριος στόχος που επιδίωκε η Ιταλία στην παρούσα υπόθεση ήταν η εδαφική οικονομική και κοινωνική συνοχή μεταξύ της Βόρειας και της Νότιας Ιταλίας μέσω της οργάνωσης υπηρεσίας διαπεριφερειακών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών. Για τον σκοπό αυτόν, η Ιταλία διαπίστωσε ότι ήταν αναγκαίο να εξασφαλιστεί ένα ελάχιστο δίκτυο υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και όχι μεμονωμένες συνδέσεις, σε ολόκληρη τη Νότια Ιταλία. Σκοπός του δικτύου αυτού ήταν να επιτρέψει την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών προς/από τη Νότια Ιταλία. Επιπροσθέτως, επιδίωκε στόχο περιβαλλοντικής και εδαφικής πολιτικής, προωθώντας ένα ασφαλέστερο και λιγότερο ρυπογόνο σύστημα εμπορευματικών μεταφορών.

(445) Η Επιτροπή θεωρεί ότι οι στόχοι της εδαφικής οικονομικής και κοινωνικής συνοχής και της περιβαλλοντικής και εδαφικής πολιτικής που προσδιόρισε η Ιταλία είναι θεμιτοί και δεν επηρεάζονται από κανένα πρόδηλο σφάλμα, διότι η οργάνωση των υπηρεσιών διαπεριφερειακών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μπορεί να διαδραματίσει σημαντικό ρόλο στην ενίσχυση της περιφερειακής συνοχής, παρέχοντας παράλληλα μια βιώσιμη εναλλακτική λύση στις οδικές μεταφορές.

(446) Το 2008, δύο έτη αφότου οι ανταγωνιστές της Trenitalia είχαν αρχίσει να δραστηριοποιούνται στη Νότια Ιταλία, ο όγκος των διακινούμενων εμπορευμάτων μεταξύ Βόρειας και Νότιας Ιταλίας ήταν σχετικά χαμηλός σε σύγκριση με την κυκλοφορία στη Βόρεια Ιταλία ([261]). Όπως ανέφερε η Ιταλία, ο όγκος αυτός θεωρήθηκε ανεπαρκής από τις διοικήσεις των περιφερειών της Νότιας Ιταλίας (αιτιολογική σκέψη 229) και επρόκειτο να μειωθεί ακόμα περισσότερο, λαμβανομένου υπόψη του εξαγγελθέντος σχεδίου της Trenitalia να μειώσει τις οικείες ζημιογόνες υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών ελλείψει δημόσιας αντιστάθμισης (αιτιολογική σκέψη 216).

(447) Η Ιταλία θεώρησε ότι, ελλείψει κατάλληλων μέτρων στήριξης, η παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών ήταν πιθανό να εκλείψει στη Νότια Ιταλία. Αυτό θα είχε επηρεάσει αρνητικά την περιφερειακή συνοχή, δεδομένου ότι η ανισορροπία της εμπορευματικής κυκλοφορίας μεταξύ Βόρειας και Νότιας Ιταλίας υπήρχε και στις οδικές ([262]) και στις αεροπορικές ([263]) μεταφορές. Λόγω των περιστάσεων αυτών, η Επιτροπή θεωρεί ότι, ακόμα και ελλείψει δημόσιας διαβούλευσης, υπάρχουν επαρκή στοιχεία που της επιτρέπουν να καταλήξει στο συμπέρασμα ότι ήταν αναγκαία η δημόσια στήριξη για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές. Η άποψη αυτή επιβεβαιωνόταν επίσης από το γεγονός ότι διατροπικοί τερματικοί σταθμοί και πλατφόρμες υπήρχαν κυρίως στη Βόρεια Ιταλία, με ελάχιστες μόνο εγκαταστάσεις στη Νότια Ιταλία.

([261]) Ειδικότερα, η Ιταλία απέδειξε ότι, το 2008, η σιδηροδρομική εμπορευματική κυκλοφορία στις περιφέρειες της Νότιας Ιταλίας αντιστοιχούσε μόνο στο 10 % του συνολικού όγκου των διακινούμενων εμπορευμάτων στην Ιταλία, ενώ το 60 % των εμπορευμάτων αυτών συγκεντρωνόταν σε τέσσερις περιφέρειες της Βόρειας Ιταλίας (Αιμιλία-Ρωμανία, Λομβαρδία, Πιεμόντε και Βένετο). Όπως κατέστησε σαφές ο όμιλος FS στις παρατηρήσεις του (αιτιολογική σκέψη 214), οι ανταγωνιστές της Trenitalia παρείχαν μόνο ένα πολύ μικρό μέρος των ήδη πολύ περιορισμένων υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στη Νότια Ιταλία.

([262]) Ελλείψει σιδηροδρομικών μεταφορών, οι οδικές μεταφορές δεν θα μπορούσαν να καλύψουν τις ανάγκες εμπορευματικών μεταφορών της Νότιας Ιταλίας. Το 2007 ο όγκος των εμπορευμάτων που μεταφέρθηκαν οδικώς από τη Βόρεια Ιταλία στη Νότια Ιταλία και αντιστρόφως αντιπροσώπευε μόλις λιγότερο από το 2,5 % της συνολικής οδικής εμπορευματικής κυκλοφορίας. Το 2008 οι οδικές εμπορευματικές μεταφορές αντιπροσώπευαν το 90 % της συνολικής εθνικής εμπορευματικής κυκλοφορίας. Βλ. έκθεση σχετικά με την κατάσταση των υποδομών μεταφορών στην Ιταλία, UnionTrasporti, Φεβρουάριος 2011.

([263]) Ελλείψει σιδηροδρομικών μεταφορών, οι αεροπορικές μεταφορές δεν θα μπορούσαν να καλύψουν τις ανάγκες εμπορευματικών μεταφορών της Νότιας Ιταλίας. Η αεροπορική εμπορευματική κίνηση συγκεντρωνόταν κυρίως στις περιφέρειες της Βόρειας Ιταλίας, ενώ στους αερολιμένες που βρίσκονταν στη Νότια Ιταλία καταγραφόταν πολύ χαμηλή κίνηση. Το 2010 τα διακινούμενα εμπορεύματα από τους αερολιμένες της Νότιας Ιταλίας αντιπροσώπευαν μόνο το 3 % της εθνικής αεροπορικής εμπορευματικής κίνησης.

(448) Επιπροσθέτως, η Ιταλία θεώρησε ότι, χάρη στις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές, ήταν πιθανό να αποφευχθεί η στροφή προς τις οδικές μεταφορές, η οποία θα μπορούσε δυνητικά να αυξήσει τα ατυχήματα και την κυκλοφοριακή συμφόρηση, ιδίως στο οδικό δίκτυο της Νότιας Ιταλίας. Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή λαμβάνει υπόψη τις ιδιαίτερες περιστάσεις που απορρέουν κυρίως από τον νησιωτικό χαρακτήρα της σύνδεσης μεταξύ της Σικελίας και της ηπειρωτικής χώρας, καθώς και τις φθορές τμημάτων του οδικού δικτύου σε ορισμένες περιοχές της Νότιας Ιταλίας (για παράδειγμα στην Καλαβρία), όπως υπογραμμίζεται στη μελέτη της PWC (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 235 έως 237). Η αύξηση της οδικής εμπορευματικής κυκλοφορίας μεταξύ Βόρειας και Νότιας Ιταλίας θα μπορούσε δυνητικά να οδηγήσει σε αύξηση όχι μόνο της ρύπανσης αλλά και των κινδύνων για την οδική ασφάλεια ([264]).

(449) Το γεγονός ότι η τρίτη σύμβαση επικεντρωνόταν στις συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας και όχι σε μεμονωμένες συνδέσεις διαδρομής/διαδρομής δεν καθιστά το πεδίο εφαρμογής της ΥΓΟΣ ασύμβατο με τον στόχο της περιφερειακής συνοχής. Για τους λόγους που εξηγούνται κατωτέρω (αιτιολογικές σκέψεις 450 έως 452), η Επιτροπή θεωρεί ότι η προσέγγιση των συνδέσεων περιφέρειας/περιφέρειας δικαιολογούνταν από τα χαρακτηριστικά των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και δεν αντέβαινε στον στόχο της περιφερειακής συνοχής.

(450) Πρώτον, οι σιδηροδρομικές μεταφορές οργανώνονται σε βάση δικτύου και εξυπηρετούν διάφορους σταθμούς στην ίδια διαδρομή, καθώς και διάφορες διαδρομές στην ίδια σύνδεση περιφέρειας/περιφέρειας.

(451) Δεύτερον, όσον αφορά ειδικότερα τις εμπορευματικές μεταφορές, οι τελικοί χρήστες δεν είναι μόνο βιομηχανικοί φορείς, αλλά και μεταφορείς εμπορευμάτων που παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών από σημείο σε σημείο ανάλογα με τις ανάγκες των πελατών. Ως εκ τούτου, για τους σκοπούς της εδαφικής συνοχής, η Επιτροπή θεωρεί σκόπιμη την εστίαση στις υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που παρέχονται σε επίπεδο συνδέσεων περιφέρειας/περιφέρειας και όχι σε πιο επιμέρους επίπεδο.

(452) Τέλος, η Επιτροπή επισημαίνει ότι σκοπός του καθορισμού αριθμού 11,9 εκατομμυρίων συρμοχιλιομέτρων ετησίως, ο οποίος αποτελεί το αντικείμενο της σύμβασης, ήταν η επίτευξη ισορροπίας μεταξύ των αναγκών μεταφορών, όπως προσδιορίζονται στις αιτιολογικές σκέψεις 443 έως 445, και των ιταλικών δημοσιονομικών περιορισμών. Ο αριθμός αυτός αφορούσε ολόκληρη την επικράτεια της Ιταλίας (ανεξάρτητα από τις μεμονωμένες διαδρομές που επρόκειτο να εξυπηρετούνται), προκειμένου το σύστημα να παραμείνει αρκετά ευέλικτο ώστε να καλύπτει τον υψηλότερο δυνατό όγκο αναγκών εμπορευματικών μεταφορών, καθώς και να παρέχει τη μεγαλύτερη δυνατή κάλυψη υπηρεσιών. Σύμφωνα με την Ιταλία, η ευελιξία αυτή ήταν αναγκαία, καθώς η ζήτηση για σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές διέφερε όχι μόνο από περιφέρεια σε περιφέρεια αλλά και σε ετήσια βάση ανάλογα με τη βιομηχανική παραγωγή.

(453) Λαμβανομένων υπόψη των ανωτέρω περιστάσεων, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η Ιταλία καθόρισε, χωρίς να υποπέσει σε πρόδηλο σφάλμα, την ανάγκη παροχής υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών σε συγκεκριμένες συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας για λόγους βελτίωσης της εδαφικής συνοχής.

8.4.3.3.1.2. Έλλειψη εμπορικής προσφοράς υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στην αγορά

(454) Η FerCargo ισχυρίστηκε ότι τα μέλη της θα μπορούσαν να είχαν εξασφαλίσει την παροχή υπηρεσιών συγκρίσιμων με εκείνες που παρείχε η Trenitalia όσον αφορά τη συνέχεια, την τακτική εξυπηρέτηση και τη συχνότητα, τη μεταφορική ικανότητα και τις τιμές (αιτιολογική σκέψη 206). Αντίθετα, η Ιταλία υποστήριξε ότι, κατά την περίοδο 2008-2009, όταν καθορίστηκαν το γεωγραφικό πεδίο εφαρμογής και το αντικείμενο της τρίτης σύμβασης, οι δυνάμεις της αγοράς από μόνες τους δεν θα είχαν εξασφαλίσει επαρκή αριθμό υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών προς/από τις περιφέρειες της Νότιας Ιταλίας.

(455) Ο πίνακας 14 περιγράφει λεπτομερώς, με βάση τα στοιχεία που υπέβαλε η Ιταλία ([265]), την προσφορά (συρμοχιλιόμετρα) των ανταγωνιστών της Trenitalia για τις συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας που κάλυπτε η τρίτη σύμβαση το 2008 και το 2009.

([264]) Το οδικό δίκτυο στη Νότια Ιταλία χαρακτηριζόταν από μη ισόρροπη πυκνότητα αυτοκινητοδρόμων και σε ορισμένους από αυτούς τους αυτοκινητοδρόμους εκτελούνταν σημαντικά έργα εκσυγχρονισμού κατά τον χρόνο ανάθεσης της τρίτης σύμβασης (αυτοκινητόδρομος A3 μεταξύ Salerno και Reggio Calabria). Ορισμένες περιφέρειες δεν διέθεταν αυτοκινητοδρόμους (Μολίζε, Βασιλικάτα και μεγάλο μέρος της Απουλίας), με αποτέλεσμα οι εμπορευματικές μεταφορές να εκτελούνται στις εθνικές οδούς, κάτι που αύξανε τον κίνδυνο κυκλοφοριακής συμφόρησης και ατυχημάτων (βλ. έκθεση για την κατάσταση των υποδομών μεταφορών στην Ιταλία, UnionTrasporti, Φεβρουάριος 2011).

([265]) Σελίδες 44-58 της μελέτης 3 της PWC.

Πίνακας 14

	Συνδέσεις		2008		2009	
	Από	Προς	Ανταγωνιστές	Προσφορά	Ανταγωνιστές	Προσφορά
1.	**Αμπρούτσο**	Αμπρούτσο	*Linea, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana*	3 800	*Ferrovia Adriatico Sangritana*	4 200
2.	**Καλαβρία**	Καλαβρία	*Rail Traction Company*	250	*Rail Traction Company*	300
3.	**Καμπανία**	Καμπανία	*NordCargo, Rail Traction Company*	900	*Rail Italia, Rail Traction Company*	6 300
4.	**Μολίζε**	Μολίζε	—	—	—	—
5.	**Απουλία**	Απουλία	*Linea, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana*	1 000	*Ferrotramviaria, Ferrovia Adriatico Sangritana, GTS Rail, Linea, Nordcargo*	7 100
6.	**Σικελία**	Σικελία	—	—	—	—
7.	**Αμπρούτσο**	Βασιλικάτα	—	—	—	—
	Βασιλικάτα	Αμπρούτσο	—	—	—	—
8.	**Αμπρούτσο**	Καμπανία	—	—	—	—
	Καμπανία	Αμπρούτσο	—	—	—	—
9.	**Αμπρούτσο**	Καλαβρία	—	—	—	—
	Καλαβρία	Αμπρούτσο	—	—	—	—
10.	**Αμπρούτσο**	Μολίζε	*Ferrovia Adriatico Sangritana*	350	—	—
	Μολίζε	Αμπρούτσο	*Ferrovia Adriatico Sangritana*	350	—	—
11.	**Αμπρούτσο**	Απουλία	*Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana*	810	*Ferrotramviaria, Ferrovia Adriatico Sangritana, Nordcargo*	34 000
	Απουλία	Αμπρούτσο	*Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana,*	940	*Ferrotramviaria, Ferrovia Adriatico Sangritana, Nordcargo*	34 100
12.	**Αμπρούτσο**	Σικελία	—	—	—	—
	Σικελία	Αμπρούτσο	—	—	—	—
13.	**Βασιλικάτα**	Καλαβρία	—	—	—	—
	Καλαβρία	Βασιλικάτα	—	—	—	—

	Συνδέσεις		2008		2009	
	Από	Προς	Ανταγωνιστές	Προσφορά	Ανταγωνιστές	Προσφορά
14.	**Βασιλικάτα**	Καμπανία	—	—	—	—
	Καμπανία	Βασιλικάτα	—	—	—	—
15.	**Βασιλικάτα**	Απουλία	—	—	Linea	1 000
	Απουλία	Βασιλικάτα	—	—	Linea	2 300
16.	**Βασιλικάτα**	Σικελία	—	—	—	—
	Σικελία	Βασιλικάτα	—	—	—	—
17.	**Καλαβρία**	Καμπανία	*Rail Traction Company*	90 900	*Rail Italia, Rail Traction Company*	89 600
	Καμπανία	Καλαβρία	*Rail Traction Company*	91 600	*Rail Italia, Rail Traction Company*	89 500
18.	**Καλαβρία**	Απουλία	—	—	—	—
	Απουλία	Καλαβρία	—	—	—	—
19.	**Καλαβρία**	Σικελία	—	—	—	—
	Σικελία	Καλαβρία	—	—	—	—
20.	**Καμπανία**	Μολίζε	—	—	—	—
	Μολίζε	Καμπανία	—	—	—	—
21.	**Καμπανία**	Απουλία	—	—	—	—
	Απουλία	Καμπανία	—	—	—	—
22.	**Καμπανία**	Σικελία	—	—	—	—
	Σικελία	Καμπανία	—	—	—	—
23.	**Μολίζε**	Καλαβρία	—	—	—	—
	Καλαβρία	Μολίζε	—	—	—	—
24.	**Μολίζε**	Απουλία	*Rail One*	200	*Ferrotramviaria*	400
	Απουλία	Μολίζε	—	—	*Ferrotramviaria*	400
25.	**Μολίζε**	Σικελία	—	—	—	—
	Σικελία	Μολίζε	—	—	—	—
26.	**Απουλία**	Σικελία	—	—	—	—
	Σικελία	Απουλία	—	—	—	—

	Συνδέσεις		2008		2009	
	Από	Προς	Ανταγωνιστές	Προσφορά	Ανταγωνιστές	Προσφορά
27.	**Σικελία**	Βορράς	—	—	—	—
	Βορράς	Σικελία	—	—	—	—
28.	**Μολίζε**	Βορράς	—	—	—	—
	Βορράς	Μολίζε	*Rail One*	700	—	—
29.	**Απουλία**	Βορράς	*Rail One, Linea*	49 000	*Linea, NordCargo*	90 700
	Βορράς	Απουλία	*Rail One, Linea*	51 500	*Linea, NordCargo*	108 000
30.	**Καμπανία**	Βορράς	*NordCargo, Rail Traction Company*	187 100	*Compagnia Ferroviaria Italiana, NordCargo, Rail Italia, Rail Traction Company*	193 500
	Βορράς	Καμπανία	*NordCargo, Rail Traction Company*	175 600	*Compagnia Ferroviaria Italiana, NordCargo, Rail Italia, Rail Traction Company*	185 100
31.	**Καλαβρία**	Βορράς	—	—	—	—
	Βορράς	Καλαβρία	—	—	—	—
32.	**Βασιλικάτα**	Βορράς	—	—	*Linea*	105 900
	Βορράς	Βασιλικάτα	—	—	*Linea*	92 000
33.	**Αμπρούτσο**	Βορράς	*NordCargo, Linea, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana,*	113 800	*Ferrovia Adriatico Sangritana, Nordcargo, Rail Traction Company*	179 800
	Βορράς	Αμπρούτσο	*NordCargo, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana,*	116 400	*Ferrovia Adriatico Sangritana, Nordcargo*	178 100

(456) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, κατά την περίοδο 2008-2009, οι φορείς της αγοράς δεν είχαν παρουσία σε 19 από τις 33 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας (δρομολόγια μετ' επιστροφής) που θα εξυπηρετούσε η Trenitalia στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης. Συγκεκριμένα, οι 19 συνδέσεις που δεν εξυπηρετούνταν από ανταγωνιστές ούτε το 2008 ούτε το 2009 ήταν οι εξής: Μολίζε/Μολίζε, Σικελίας/Σικελίας, Αμπρούτσο/Βασιλικάτων, Αμπρούτσο/Καμπανίας, Αμπρούτσο/Καλαβρίας, Αμπρούτσο/Σικελίας, Βασιλικάτων/Καλαβρίας, Βασιλικάτων/Καμπανίας, Βασιλικάτων/Σικελίας, Καλαβρίας/Απουλίας, Καλαβρίας/Σικελίας, Καμπανίας/Μολίζε, Καμπανίας/Απουλίας, Καμπανίας/Σικελίας, Μολίζε/Καλαβρίας, Μολίζε/Σικελίας, Απουλίας/Σικελίας, Σικελίας / Βόρειας Ιταλίας, Καλαβρίας / Βόρειας Ιταλίας.

(457) Αντίθετα, οι υπόλοιπες 14 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας (δρομολόγια μετ' επιστροφής), όπου οι ανταγωνιστές της Trenitalia είχαν ήδη παρουσία κατά την περίοδο 2008-2009, ήταν οι εξής: Αμπρούτσο/Αμπρούτσο· Καλαβρίας/Καλαβρίας· Καμπανίας/Καμπανίας· Απουλίας/Απουλίας· Αμπρούτσο/Μολίζε· Αμπρούτσο/Απουλίας· Βασιλικάτων/Απουλίας· Καλαβρίας/Καμπανίας· Μολίζε/Απουλίας· Μολίζε / Βόρειας Ιταλίας· Απουλίας / Βόρειας Ιταλίας· Καμπανίας / Βόρειας Ιταλίας· Βασιλικάτων / Βόρειας Ιταλίας· και Αμπρούτσο / Βόρειας Ιταλίας.

Οι 19 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας που εξυπηρετούσε αποκλειστικά η Trenitalia το 2008 και το 2009

(458) Όσον αφορά τις 19 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας που δεν εξυπηρετούνταν από ανταγωνιστές ούτε το 2008 ούτε το 2009, δεν μπορούσε εύλογα να υποτεθεί ότι θα εισέρχονταν γρήγορα ανταγωνιστές στην αγορά.

(459) Πρώτον, την εποχή εκείνη, οι ανταγωνιστές δεν διέθεταν τα σχετικά πιστοποιητικά ασφάλειας για να λειτουργούν στις εν λόγω 19 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας —με εξαίρεση τη σύνδεση Βασιλικάτων/Καλαβρίας (για την οποία η GTS διέθετε πιστοποιητικό από τις 10 Δεκεμβρίου 2009) ([266]) και τη σύνδεση Καμπανίας/Απουλίας (για την οποία η Compagnia Ferroviaria Italiana διέθετε πιστοποιητικό από τις 29 Δεκεμβρίου 2009) ([267]). Ωστόσο, τα εν λόγω πιστοποιητικά περιορίζονταν σε ορισμένα είδη εμπορευμάτων ([268]). Δεδομένου ότι για την εκτέλεση της σύνδεσης ήταν αναγκαίο να έχει εκδοθεί εκ των προτέρων αυτό το πιστοποιητικό ([269]), κάθε σιδηροδρομική επιχείρηση που επιθυμούσε να επεκτείνει τις δραστηριότητές της σε «νέα» σύνδεση έπρεπε να υποβάλει ειδική αίτηση στον αρμόδιο εθνικό οργανισμό, να αναλάβει το σχετικό κόστος και να αναμείνει την έκδοση του πιστοποιητικού ασφάλειας, προτού μπορέσει να λειτουργήσει ([270]).

(460) Δεύτερον, η απλή κατοχή του σχετικού πιστοποιητικού ασφάλειας δεν διασφάλιζε την παροχή των υπηρεσιών στη σύνδεση, δεδομένου ότι ο κάτοχος του πιστοποιητικού ήταν ελεύθερος να αποφασίσει ποιες συνδέσεις θα εξυπηρετούσε και πότε. Όπως δείχνουν τα στοιχεία που παρέχονται στον πίνακα 14, οι ανταγωνιστές που εκτελούσαν σύνδεση περιφέρειας/περιφέρειας δεν ήταν κατ' ανάγκη οι ίδιοι το 2008 και το 2009, και ορισμένες συνδέσεις τις οποίες το 2008 εξυπηρετούσαν ανταγωνιστές δεν εξυπηρετούνταν το 2009 (συγκεκριμένα, Αμπρούτσο/Μολίζε και Βόρειας Ιταλίας/ Μολίζε). Επιπλέον, με βάση τις πληροφορίες που υπέβαλαν τα ενδιαφερόμενα μέρη και η Ιταλία, δεν υπάρχουν στοιχεία (όπως δήλωση συμφερόντων, επιχειρηματικά σχέδια ή δελτία Τύπου) που να αποδεικνύουν ότι, αν δεν είχε συναφθεί η τρίτη σύμβαση, οι ανταγωνιστές της Trenitalia θα είχαν δρομολογήσει νέες υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών (ή θα επέκτειναν τις υφιστάμενες) στις 19 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας.

(461) Τέλος, η Επιτροπή αποκλείει το ενδεχόμενο η ικανότητα των ανταγωνιστών να παρέχουν υπηρεσίες στις εν λόγω 19 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας να επηρεαστεί από τη δεύτερη σύμβαση που ίσχυε έως το τέλος του 2008. Η δεύτερη σύμβαση προέβλεπε μόνο υποχρεωτικές τιμολογήσεις και υποχρεώσεις λειτουργίας όσον αφορά τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές από/προς τη Σικελία και τη Σαρδηνία. Πρώτον, η Επιτροπή παρατηρεί ότι, σύμφωνα με την Ιταλία, ήταν αναγκαίο να συναφθεί η τρίτη σύμβαση, καθώς η δεύτερη σύμβαση δεν μπορούσε να εξασφαλίσει την επαρκή κάλυψη της Νότιας Ιταλίας και τις συνδέσεις με τη Βόρεια Ιταλία (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 80-83). Δεύτερον, κατά τη λήξη της ισχύος της δεύτερης σύμβασης, οι ανταγωνιστές της Trenitalia δεν είχαν παρουσία στις εν λόγω συνδέσεις, με εξαίρεση τις συνδέσεις Καμπανίας/Απουλίας και Βασιλικάτων/Καλαβρίας. Ωστόσο, η δεύτερη σύμβαση δεν θα μπορούσε να έχει επηρεάσει τις εμπορικές δραστηριότητες στις δύο αυτές συνδέσεις, δεδομένου ότι δεν αποτελούσαν αντικείμενο της δεύτερης σύμβασης. Η μόνη ΥΠΔΥ που επιβλήθηκε στην Trenitalia στις συνδέσεις προς/από τη Νότια Ιταλία ήταν οι υποχρεωτικές τιμολογήσεις για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές σε αποστάσεις άνω των 1 000 χλμ. Παρόλα αυτά, η κυκλοφορία στη σύνδεση Καμπανίας/Απουλίας και στη σύνδεση Απουλίας/Βασιλικάτων είναι πολύ χαμηλότερη από αυτό το όριο.

(462) Με βάση τα ανωτέρω και δεδομένων των ειδικών περιστάσεων και χαρακτηριστικών των εν λόγω 19 συνδέσεων περιφέρειας/περιφέρειας, η Επιτροπή θεωρεί ότι, κατά την περίοδο 2008-2009, όταν καθορίστηκε το πεδίο εφαρμογής της τρίτης σύμβασης, οι 19 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας που δεν εξυπηρετούνταν από ανταγωνιστές επηρεάστηκαν από ανεπάρκεια της αγοράς. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι στις εν λόγω 19 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας οι δυνάμεις της αγοράς από μόνες τους δεν μπορούσαν να ικανοποιήσουν την ανάγκη για δημόσιες υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που να ανταποκρίνονται στον στόχο δημόσιου συμφέροντος που είχε καθορίσει η Ιταλία και, επομένως, η ενίσχυση ήταν αναγκαία για την επίτευξη του στόχου αυτού.

([266]) Η GTS Rail είχε υποβάλει αίτηση για το πιστοποιητικό ασφάλειας στις 8 Απριλίου 2008. Πληροφορίες διαθέσιμες στη διεύθυνση www.ansf.gov.it (τελευταία επίσκεψη στις 15.11.2023).

([267]) Η Compagnia Ferroviaria Italiana είχε υποβάλει αίτηση για το πιστοποιητικό ασφάλειας στις 31 Οκτωβρίου 2008. Πληροφορίες διαθέσιμες στη διεύθυνση www.ansf.gov.it (τελευταία επίσκεψη στις 15.11.2023).

([268]) Η GTS Rail δεν μπορούσε να μεταφέρει επικίνδυνα εμπορεύματα στη σύνδεση Βασιλικάτων/Καλαβρίας. Η Compagnia Ferroviaria Italiana δεν μπορούσε να μεταφέρει ορισμένα επικίνδυνα εμπορεύματα (π.χ. εκρηκτικά και ραδιενεργά υλικά) στη σύνδεση Καμπανίας/Απουλίας. Πηγή: www.ansf.gov.it (τελευταία επίσκεψη στις 15.11.2023).

([269]) Βλ. άρθρο 10 του διατάγματος του 2003 και άρθρο 14 παράγραφος 1 του νομοθετικού διατάγματος αριθ. 162/2007.

([270]) Η σιδηροδρομική επιχείρηση, για να λάβει το πιστοποιητικό ασφάλειας, πρέπει να αποδείξει τη συμμόρφωσή της με τις ειδικές απαιτήσεις για ασφαλή κυκλοφορία στην εθνική σιδηροδρομική υποδομή, οι οποίες απορρέουν από τους κανόνες ασφαλείας, τα τεχνικά πρότυπα και τα εθνικά πρότυπα που είναι σε ισχύ κατά τον χρόνο έκδοσης του πιστοποιητικού. Σύμφωνα με μελέτη που δημοσίευσε η Confcommercio («Analisi e previsioni per il trasporto merci in Italia», Οκτώβριος 2017, σ. 27), για την έκδοση του πιστοποιητικού χρειάζονταν συνήθως από 6 μήνες έως 1 έτος.

(463) Το συμπέρασμα αυτό δεν αναιρείται από τη σταδιακή είσοδο ανταγωνιστών σ' αυτές τις 19 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας, διότι η αξιολόγηση της ύπαρξης ανεπάρκειας της αγοράς πρέπει να διενεργηθεί κατά τον χρόνο ανάθεσης των υπηρεσιών. Σε κάθε περίπτωση, οι εμπορικές δραστηριότητες σ' αυτές τις συνδέσεις αποδείχθηκαν εξαιρετικά οριακές καθ' όλη τη διάρκεια της τρίτης σύμβασης, όπως επιβεβαιώνεται από τη μελέτη 3 της PWC. Όπως εξήγησε η Ιταλία, οι υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στις 19 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας έπρεπε να αντιμετωπίσουν τα εξής:

α) αντικειμενικές ανεπάρκειες της διαθέσιμης σιδηροδρομικής υποδομής στις σχετικές περιοχές, στις οποίες έπρεπε να χρησιμοποιείται ειδικό τροχαίο υλικό·

β) υψηλότερο κόστος ελιγμών που συνδεόταν συνήθως με τις συμβατικές μεταφορές, λόγω της συναρμολόγησης/αποσυναρμολόγησης των φορταμαξών· και

γ) υψηλή μεταβλητότητα της ζήτησης και επακόλουθη αδυναμία εξασφάλισης σταθερών ροών κυκλοφορίας και εσόδων ([271]).

(464) Όσον αφορά ειδικότερα τη Σικελία, είναι επίσης σημαντικό να αναφερθούν τα πρόσθετα τέλη υποδομής που έπρεπε να καταβάλλονται για την εκτέλεση διελεύσεων με οχηματαγωγά πλοία και ελιγμών, καθώς και τα χαρακτηριστικά του σιδηροδρομικού δικτύου στη Σικελία στο οποίο μπορούσε να χρησιμοποιηθεί μόνο ένα πολύ παλιό και συγκεκριμένο είδος εμπορευματικών μηχανών.

Οι 14 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας στις οποίες οι ανταγωνιστές της Trenitalia είχαν ήδη παρουσία το 2008 και το 2009

(465) Όσον αφορά τις υπόλοιπες 14 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας, στις οποίες οι ανταγωνιστές της Trenitalia είχαν ήδη παρουσία κατά την περίοδο 2008-2009 ([272]), η Ιταλία και ο όμιλος FS ισχυρίστηκαν ότι η προσφορά των ανταγωνιστών της Trenitalia δεν ήταν επαρκής διότι ήταν πολύ περιορισμένη (όσον αφορά τις εξυπηρετούμενες διαδρομές, την κατεύθυνση και το είδος της υπηρεσίας) και/ή ασταθής (αιτιολογικές σκέψεις 214 και 230-238). Οι ανταγωνιστές της Trenitalia ακολουθούσαν στρατηγική επιλεκτικής διαλογής, δεδομένου ότι η προσφορά τους επικεντρωνόταν στις πλέον επικερδείς διαδρομές και συνίστατο κυρίως σε υπηρεσίες συνδυασμένων μεταφορών ([273]).

(466) Η μελέτη 3 της PWC δείχνει ότι, όσον αφορά τις συνδέσεις αυτές, η προσφορά των ανταγωνιστών δεν επαρκούσε για να καλύψει το σύνολο της ζήτησης υπηρεσιών στη σύνδεση περιφέρειας/περιφέρειας του σχετικού έτους ([274]). Επιπλέον, σε ορισμένες συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας, οι ανταγωνιστές παρείχαν υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μόνο προς μία κατεύθυνση ([275]) ή τουλάχιστον προς μία κατεύθυνση όσον αφορά ένα συγκεκριμένο είδος μεταφορών ([276]), ενώ η Trenitalia έπρεπε να παρέχει υπηρεσίες και προς τις δύο κατευθύνσεις. Ομοίως, η προσφορά των ανταγωνιστών της Trenitalia στις συνδέσεις Καμπανίας / Βόρειας Ιταλίας, Αμπρούτσο / Βόρειας Ιταλίας, Καλαβρίας/Καμπανίας και Βασιλικάτων / Βόρειας Ιταλίας ήταν υψηλότερη από την προσφορά της Trenitalia μόνο όσον αφορά τις συνδυασμένες σιδηροδρομικές μεταφορές, ενώ η Trenitalia έπρεπε να παρέχει επίσης υπηρεσίες συμβατικών μεταφορών. Τέλος, σε ορισμένες συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας οι ανταγωνιστές εκτελούσαν μόνο ορισμένες διαδρομές ([277]), ενώ η Trenitalia έπρεπε να εξυπηρετεί όλες τις διαδρομές που ήταν διαθέσιμες στη σχετική σύνδεση περιφέρειας/περιφέρειας.

(467) Ωστόσο, η Επιτροπή θεωρεί ότι τα στοιχεία αυτά δεν επαρκούν για να αποδειχθεί η ύπαρξη ανεπάρκειας της αγοράς στις προαναφερθείσες 14 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας.

([271]) Η ζήτηση των χρηστών για υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών (υπολογιζόμενη ως το άθροισμα της προσφοράς της Trenitalia και της προσφοράς των ανταγωνιστών) δεν ήταν ομοιογενής και οι εν λόγω συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας κατέγραφαν επί σειρά ετών είτε μηδενική κυκλοφορία είτε κυκλοφορία κάτω των 1 000 συρμοχιλιομέτρων.

([272]) Δηλαδή, Αμπρούτσο/Αμπρούτσο· Καλαβρίας/Καλαβρίας· Καμπανίας/Καμπανίας· Απουλίας/Απουλίας· Αμπρούτσο/Μολίζε· Αμπρούτσο/Απουλίας· Βασιλικάτων/Απουλίας· Καλαβρίας/Καμπανίας· Μολίζε/Απουλίας· Μολίζε / Βόρειας Ιταλίας· Απουλίας / Βόρειας Ιταλίας· Καμπανίας / Βόρειας Ιταλίας· Βασιλικάτων / Βόρειας Ιταλίας· και Αμπρούτσο / Βόρειας Ιταλίας.

([273]) Με εξαίρεση την προσφορά που υποβλήθηκε από το Αμπρούτσο, στο οποίο οι ανταγωνιστές προσέφεραν επίσης έναν εύλογο αριθμό υπηρεσιών συμβατικών μεταφορών (για την εξυπηρέτηση κυρίως της αυτοκινητοβιομηχανίας).

([274]) Αυτό ίσχυε και για τις συνδέσεις αυτές, όπως Καμπανίας / Βόρειας Ιταλίας, Απουλίας / Βόρειας Ιταλίας, Αμπρούτσο/Απουλίας και Αμπρούτσο / Βόρειας Ιταλίας, στις οποίες, μεταξύ του 2008 και του 2010, το μερίδιο των ανταγωνιστών της Trenitalia παρουσίαζε αυξητική τάση.

([275]) Π.χ. το 2008 οι ανταγωνιστές της Trenitalia παρείχαν υπηρεσίες μόνο από το Μολίζε στην Απουλία στη σύνδεση Μολίζε/Απουλίας και μόνο από τη Βόρεια Ιταλία στο Μολίζε στη σύνδεση Μολίζε / Βόρειας Ιταλίας.

([276]) Πρόκειται για την περίπτωση της κυκλοφορίας από το Αμπρούτσο στην Απουλία στη σύνδεση Αμπρούτσο/Απουλίας, η οποία συνίστατο μόνο σε συμβατικές μεταφορές, κυρίως οδικές.

([277]) Πρόκειται σαφώς για την περίπτωση της Καμπανίας / Βόρειας Ιταλίας και της Απουλίας / Βόρειας Ιταλίας.

(468) Για να αποδειχθεί η ύπαρξη ανεπάρκειας της αγοράς που να δικαιολογεί τη συμπερίληψη, στην τρίτη σύμβαση, των εν λόγω 14 συνδέσεων περιφέρειας/περιφέρειας, η Ιταλία έπρεπε να είχε αποδείξει ότι η ανάγκη μεταφορών δεν μπορούσε να ικανοποιηθεί από τις επιχειρήσεις που δραστηριοποιούνταν ήδη στην αγορά, αν οι δημόσιες αρχές δεν είχαν επιβάλει υποχρέωση για τον σκοπό αυτόν. Πράγματι, κατά τον χρόνο ανάθεσης της τρίτης σύμβασης, η Ιταλία δεν έλαβε επαρκώς υπόψη την υφιστάμενη προσφορά της αγοράς στις εν λόγω συνδέσεις για να διαπιστώσει ανεπάρκεια της αγοράς.

(469) Πρώτον, από τα στοιχεία που παρέχονται στη μελέτη 3 της PWC προκύπτει ότι το 2009 και το 2010 οι ανταγωνιστές της Trenitalia, από κοινού, εξυπηρετούσαν ήδη σε ορισμένες από αυτές τις συνδέσεις περισσότερα συρμοχιλιόμετρα από εκείνα που παρείχε η Trenitalia και ότι ο αριθμός των παρεχόμενων υπηρεσιών αυξανόταν ραγδαία ([278]). Η μελέτη 3 της PWC αποκαλύπτει ότι οι ιδιωτικές επιχειρήσεις σχεδόν διπλασίασαν τον αριθμό των συρμοχιλιομέτρων μεταξύ του 2007 και του 2009 στις περισσότερες από τις 14 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας όπου δραστηριοποιούνταν. Η αύξηση του όγκου των συρμοχιλιομέτρων αφορούσε επίσης ορισμένες από τις συνδέσεις Βορρά/Νότου, συμβάλλοντας έτσι στον στόχο της περιφερειακής συνοχής της Ιταλίας ([279]). Η Ιταλία δεν ανέλυσε αν η εν λόγω υφιστάμενη προσφορά της αγοράς συνέβαλε επαρκώς στην επίτευξη του στόχου της εδαφικής οικονομικής και κοινωνικής συνοχής μεταξύ της Βόρειας και της Νότιας Ιταλίας, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 444. Επιπροσθέτως, ο αυξανόμενος αριθμός υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που παρείχαν οι εμπορικοί φορείς μεταξύ του 2007 και του 2009 ενδέχεται να αποτελούσε ένδειξη της επιθυμίας τους να επεκτείνουν περαιτέρω τις εμπορικές τους δραστηριότητες στις 14 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας. Επιπλέον, όταν η κυκλοφορία των ανταγωνιστών που καταγράφηκε το 2009 αποδείχθηκε επαρκής για την κάλυψη της συνολικής ζήτησης υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που καταγράφηκε το 2010 ([280]), η Ιταλία θα έπρεπε να είχε εξακριβώσει επίσης αν οι υπηρεσίες της Trenitalia ήταν πράγματι αναγκαίες για την κάλυψη των αναγκών μεταφορών στις εν λόγω συνδέσεις ([281]).

(470) Το επιχείρημα σύμφωνα με το οποίο οι ιδιωτικές επιχειρήσεις δεν διέθεταν τα αναγκαία μέσα για να καλύψουν ολόκληρο το αντικείμενο της τρίτης σύμβασης (11,9 εκατομμύρια συρμοχιλιόμετρα) είναι άνευ σημασίας, δεδομένου ότι η μεταφορική ικανότητα των ιδιωτικών επιχειρήσεων θα έπρεπε να είχε αξιολογηθεί σε καθεμία από τις 14 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας στις οποίες δραστηριοποιούνταν είτε το 2008 είτε το 2009. Πράγματι, το αντικείμενο της τρίτης σύμβασης θα έπρεπε να είχε καθοριστεί *αφού* είχε ληφθεί υπόψη η ικανότητα της προσφοράς της αγοράς να καλύψει τις μεταφορικές ανάγκες.

(471) Δεύτερον, το γεγονός ότι οι ανταγωνιστές εξυπηρετούσαν μόνο ορισμένες διαδρομές στο πλαίσιο δεδομένης σύνδεσης περιφέρειας/περιφέρειας δεν σημαίνει κατ' ανάγκη ότι ολόκληρη η σύνδεση περιφέρειας/περιφέρειας επηρεαζόταν από ανεπάρκεια της αγοράς. Όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 451, οι τελικοί χρήστες δεν είναι μόνο βιομηχανικοί φορείς, αλλά και μεταφορείς εμπορευμάτων που παρέχουν υπηρεσίες μεταφορών από σημείο σε σημείο ανάλογα με τις ανάγκες των πελατών. Η Ιταλία δεν εξήγησε τον λόγο για τον οποίο, από την άποψη των εν λόγω μεταφορέων, δεν ήταν δυνατή η υποκατάσταση μίας ή περισσότερων διαδρομών στο πλαίσιο της ίδιας σύνδεσης περιφέρειας/περιφέρειας. Η Επιτροπή θεωρεί ότι η αιτιολόγηση αυτή θα είχε αποτελέσει αναγκαίο στοιχείο, δεδομένου ότι η ίδια η Ιταλία αποφάσισε να ορίσει την ανάγκη δημόσιων μεταφορών στο επίπεδο της σύνδεσης περιφέρειας/περιφέρειας και όχι στο επίπεδο των μεμονωμένων συνδέσεων.

([278]) Ειδικότερα, στη σύνδεση Καμπανίας / Βόρειας Ιταλίας, το 2009 οι ανταγωνιστές της Trenitalia παρείχαν 374 300 συρμοχιλιόμετρα συνδυασμένων σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών έναντι 281 500 συρμοχιλιομέτρων που παρείχε η Trenitalia και το 2010 παρείχαν 621 200 συρμοχιλιόμετρα συνδυασμένων σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών έναντι 253 100 συρμοχιλιομέτρων που παρείχε η Trenitalia. Στη σύνδεση Αμπρούτσο / Βόρειας Ιταλίας, το 2009 οι ανταγωνιστές της Trenitalia παρείχαν 57 300 συρμοχιλιόμετρα συνδυασμένων σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, ενώ η Trenitalia δεν παρείχε καμία υπηρεσία και, το 2010, 93 400 συρμοχιλιόμετρα συνδυασμένων σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών έναντι 50 900 συρμοχιλιομέτρων που παρείχε η Trenitalia. Στη σύνδεση Καλαβρίας/Καμπανίας, το 2009 οι ανταγωνιστές της Trenitalia παρείχαν 179 100 συρμοχιλιόμετρα συνδυασμένων σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών έναντι 46 900 συρμοχιλιομέτρων που παρείχε η Trenitalia. Η προσφορά των ανταγωνιστών μειώθηκε σε 7 200 συρμοχιλιόμετρα το 2010 έναντι 20 100 συρμοχιλιομέτρων που παρείχε η Trenitalia. Στη σύνδεση Βασιλικάτων / Βόρειας Ιταλίας, το 2009 οι ανταγωνιστές της Trenitalia παρείχαν 10 000 συρμοχιλιόμετρα συνδυασμένων σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών και, το 2010, 1 000 συρμοχιλιόμετρα συνδυασμένων σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, ενώ η Trenitalia δεν παρείχε καμία υπηρεσία. Στη σύνδεση Αμπρούτσο/Απουλίας, το 2009 οι ανταγωνιστές της Trenitalia παρείχαν 30 500 συρμοχιλιόμετρα συμβατικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών έναντι 6 800 συρμοχιλιομέτρων που παρείχε η Trenitalia και 37 600 συρμοχιλιόμετρα συνδυασμένων σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών έναντι 1 200 συρμοχιλιομέτρων που παρείχε η Trenitalia. Το 2010 οι ανταγωνιστές της Trenitalia παρείχαν 58 600 συρμοχιλιόμετρα συμβατικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών έναντι 1 100 συρμοχιλιομέτρων που παρείχε η Trenitalia και 59 800 συρμοχιλιομέτρων συνδυασμένων σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, ενώ η Trenitalia δεν παρείχε καμία υπηρεσία συνδυασμένων σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

([279]) Ειδικότερα στις διαδρομές Καμπανίας / Βόρειας Ιταλίας, Απουλίας / Βόρειας Ιταλίας και Αμπρούτσο / Βόρειας Ιταλίας.

([280]) Όπως συνέβη, για παράδειγμα, στη σύνδεση Καλαβρίας/Καμπανίας.

([281]) Τα στοιχεία που υπέβαλε η Ιταλία δεν επιτρέπουν να συναχθεί το συμπέρασμα ότι οι υπηρεσίες που παρείχε η Trenitalia ήταν πράγματι αναγκαίες για την κάλυψη των αναγκών μεταφορών στις εν λόγω συνδέσεις, διότι δεν παρέχουν ολοκληρωμένη εικόνα της εξέλιξης της σιδηροδρομικής εμπορευματικής κυκλοφορίας που καταγράφηκε στις συνδέσεις αυτές. Ειδικότερα, η Ιταλία δεν παρείχε στοιχεία σχετικά με την κυκλοφορία της Trenitalia το 2007 και το 2008 στις εν λόγω συνδέσεις, αλλά μόνο σχετικά με τη συνολική κυκλοφορία των ανταγωνιστών (χωρίς διάκριση μεταξύ συμβατικών και συνδυασμένων μεταφορών), βλ. τη μελέτη 3 της PWC. Τα στοιχεία αυτά θα είχαν επιτρέψει να επαληθευτεί η τάση της κυκλοφορίας των ανταγωνιστών έναντι της κυκλοφορίας της Trenitalia κατά την περίοδο 2007-2009 και να κατανοηθεί αν η τάση αυτή δικαιολογούσε ΥΠΔΥ στις εν λόγω συνδέσεις το 2010.

(472) Τρίτον, η Επιτροπή δεν μπορεί να δεχθεί το επιχείρημα της Ιταλίας ότι, σε ορισμένες συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας, η προσφορά των ανταγωνιστών δεν ήταν αρκετά σταθερή ώστε να εξασφαλίζεται η σταθερή παροχή ελάχιστου αριθμού υπηρεσιών ([282]). Καταρχάς, σκοπός της διαβούλευσης με την αγορά θα ήταν ακριβώς να διαπιστωθεί αν οι επιχειρήσεις που παρείχαν ήδη εμπορικές υπηρεσίες σε συγκεκριμένες διαδρομές ή δίκτυα σκόπευαν να αυξήσουν, να διατηρήσουν ή να μειώσουν τις εν λόγω υπηρεσίες, αλλά η Ιταλία έκρινε ότι δεν ήταν αναγκαία η διεξαγωγή διαβούλευσης με την αγορά (βλ. αιτιολογική σκέψη 166). Εξάλλου, η ίδια η τρίτη σύμβαση δεν προσδιόριζε συγκεκριμένες διαδρομές τις οποίες έπρεπε να εκτελεί η Trenitalia, αλλά, γενικότερα, επέβαλλε στην Trenitalia την υποχρέωση να εκτελεί διαπεριφερειακές συνδέσεις (ανεξάρτητα από τις διαδρομές που εκτελούνταν εντός των εν λόγω περιφερειών) «*κατά παραγγελία*» οποιουδήποτε τελικού χρήστη. Επομένως, θα πρέπει να απορριφθεί το επιχείρημα ότι οι ανταγωνιστές μπορούσαν να εκτελούν ορισμένες μόνο διαδρομές, δεδομένου ότι η ίδια η Trenitalia δεν είχε υποχρέωση να εκτελεί, στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης, όλες τις διαδρομές εντός συγκεκριμένης περιφέρειας. Σε κάθε περίπτωση, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η εικαζόμενη αστάθεια της προσφοράς των ανταγωνιστών συνδέεται επίσης με τα εγγενή χαρακτηριστικά της ζήτησης στις εν λόγω συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας, τα οποία δυσχέραιναν σε μεγάλο βαθμό τον προσδιορισμό σταθερού ελάχιστου αριθμού υπηρεσιών που έπρεπε να παρέχονται σε κάθε σύνδεση περιφέρειας/περιφέρειας ([283]). Τέλος, όπως φαίνεται στον πίνακα 15, μεταξύ του 2009 και του 2010 παρόμοια τάση κυκλοφορίας χαρακτήριζε την προσφορά τόσο της Trenitalia όσο και των ανταγωνιστών της στις τρεις συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας που ανέφερε η Ιταλία.

Πίνακας 15

Σιδηροδρομική εμπορευματική κυκλοφορία το 2009

(συρμοχιλιόμετρα)

Σύνδεση περιφέρειας/περιφέρειας	Ανταγωνιστές		Trenitalia	
	Συμβατικές μεταφορές	Συνδυασμένες μεταφορές	Συμβατικές μεταφορές	Συνδυασμένες μεταφορές
Απουλίας / Βόρειας Ιταλίας	119 200	79 500	1 864 100	1 767 900
Καλαβρίας/Καμπανίας	—	179 100	264 800	46 900
Βασιλικάτων / Βόρειας Ιταλίας	187 900	10 000	380 500	—

Σιδηροδρομική εμπορευματική κυκλοφορία το 2010

(συρμοχιλιόμετρα)

Σύνδεση περιφέρειας/περιφέρειας	Ανταγωνιστές		Trenitalia	
	Συμβατικές μεταφορές	Συνδυασμένες μεταφορές	Συμβατικές μεταφορές	Συνδυασμένες μεταφορές
Απουλίας / Βόρειας Ιταλίας	80 900	497 400	1 439 700	1 279 700
Καλαβρίας/Καμπανίας	—	7 200	80 200	20 100
Βασιλικάτων / Βόρειας Ιταλίας	25 600	1 000	340 400	—

(473) Όπως δείχνουν τα στοιχεία του πίνακα 15, στις περιπτώσεις μείωσης της κυκλοφορίας των ανταγωνιστών, η ίδια πτωτική τάση καταγράφηκε και από την Trenitalia. Ως εκ τούτου, η εξέλιξη της προσφοράς των ανταγωνιστών της Trenitalia μπορούσε μάλλον να αποδοθεί στη μείωση της ζήτησης των χρηστών και όχι στην εικαζόμενη αστάθεια της προσφοράς των ανταγωνιστών. Σε κάθε περίπτωση, και η προσφορά της Trenitalia μειώθηκε εξίσου και, επομένως, δεν εξασφάλιζε σταθερή προσφορά.

([282]) Κυρίως στις συνδέσεις Απουλίας / Βόρειας Ιταλίας, Καλαβρίας/Καμπανίας και Βασιλικάτων / Βόρειας Ιταλίας, βλ. αιτιολογική σκέψη 235.

([283]) Η δυσκολία αυτή αναγνωρίστηκε και από την ίδια την Ιταλία όταν αποφάσισε να επιβάλει την υποχρέωση παροχής υπηρεσιών «κατά παραγγελία» και όχι την υποχρέωση παροχής καθορισμένου αριθμού υπηρεσιών.

(474) Τέλος, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η Ιταλία δεν απέδειξε ότι οι υπηρεσίες που παρείχε η Trenitalia είχαν ιδιαίτερα χαρακτηριστικά (σε σύγκριση με εκείνα που προσέφεραν οι εμπορικοί φορείς) που να δικαιολογούν ανεπάρκεια της αγοράς. Το αντικείμενο της τρίτης σύμβασης ήταν πολύ ευρύτερο και ήταν περιορισμένο μόνο ως προς τον μέγιστο αριθμό συρμοχιλιομέτρων για τον οποίο η Trenitalia δικαιούνταν αντιστάθμιση. Για παράδειγμα, στις 14 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας η τρίτη σύμβαση δεν περιόριζε τις ΥΠΔΥ στη μεταφορά ορισμένων εμπορευμάτων τα οποία οι εμπορικοί φορείς δεν μπορούσαν να μεταφέρουν. Αντίθετα, σύμφωνα με την τρίτη σύμβαση, η Trenitalia μπορούσε δυνητικά να μεταφέρει κάθε είδους εμπορεύματα που ζητούσαν οι πελάτες. Σύμφωνα με τη μελέτη 3 της PWC, οι υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών που παρείχε η Trenitalia αφορούσαν κυρίως εμπορεύματα που μεταφέρονταν με εμπορευματοκιβώτια, δηλαδή ένα είδος υπηρεσίας που θα μπορούσαν να παρέχουν και οι εμπορικοί φορείς. Η τρίτη σύμβαση δεν απαιτούσε τη μεταφορά των εμπορευμάτων σύμφωνα με ορισμένα πρότυπα τα οποία δεν μπορούσαν να πληρούν οι εμπορικοί φορείς ή σε συγκεκριμένες αμαξοστοιχίες που δεν διέθεταν οι εν λόγω φορείς. Η τρίτη σύμβαση δεν περιόριζε το αντικείμενο των ΥΠΔΥ σε συγκεκριμένες υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών και η Ιταλία δεν απέδειξε ότι, στις 14 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας, η τρίτη σύμβαση ανέθετε στην Trenitalia συγκεκριμένες υπηρεσίες εμπορευματικών μεταφορών σε σύγκριση με εκείνες των εμπορικών φορέων.

(475) Το γεγονός ότι η Trenitalia υπείχε υποχρέωση ακριβούς τήρησης των δρομολογίων ([284]) και διασφάλισης επαρκούς επιπέδου ασφάλειας δεν αναιρεί το ανωτέρω συμπέρασμα. Πράγματι, η ακριβής τήρηση των δρομολογίων και η ασφάλεια αποτελούν πρότυπα ποιότητας τα οποία αναμένεται να τηρούνται από κάθε φορέα εμπορευματικών μεταφορών, και από κανένα στοιχείο του φακέλου δεν προκύπτει ότι οι εμπορικοί φορείς δεν μπορούσαν να συμμορφωθούν με τα πρότυπα αυτά. Στο ίδιο πνεύμα, το γεγονός ότι η Trenitalia έπρεπε να εξασφαλίζει τιμές που δεν εισήγαν διακρίσεις είναι άνευ σημασίας εν προκειμένω, δεδομένου ότι η πτυχή αυτή καθαυτήν δεν προσδίδει κάποιο ιδιαίτερο χαρακτηριστικό στις υπηρεσίες που παρείχε η Trenitalia στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης.

(476) Από τα στοιχεία που παρατίθενται στις αιτιολογικές σκέψεις 469 έως 475 προκύπτει ότι η Ιταλία δεν απέδειξε ότι η Trenitalia έλαβε αντιστάθμιση μόνο για τις υπηρεσίες που παρείχε για την αντιμετώπιση της έλλειψης προσφοράς της αγοράς. Δεδομένων του ευρέος αντικειμένου της τρίτης σύμβασης και της αυξανόμενης παρουσίας εμπορικών φορέων στις 14 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας, η Ιταλία έπρεπε να διεξαγάγει περαιτέρω έρευνα αγοράς, δημόσιες διαβουλεύσεις ή άλλες κατάλληλες μελέτες για την ανάλυση της υφιστάμενης και της προβλεπόμενης προσφοράς της αγοράς. Ως εκ τούτου, όσον αφορά τις 14 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι, σε εκείνες όπου δραστηριοποιούνταν ήδη ανταγωνιστές κατά τον χρόνο ανάθεσης της τρίτης σύμβασης, η τρίτη σύμβαση δεν κάλυπτε μόνο τις συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας που χαρακτηρίζονταν από ανεπάρκεια της αγοράς.

(477) Όσον αφορά τις συνδέσεις Βόρειας Ιταλίας / Βόρειας Ιταλίας που αποτελούσαν αντικείμενο της τρίτης σύμβασης, η Επιτροπή λαμβάνει υπό σημείωση τη διευκρίνιση που παρείχε η Ιταλία, δηλαδή ότι οι συνδέσεις αυτές αποτελούσαν απλή συνέχεια των συνδέσεων Βορρά/Νότου με σκοπό τη συγκέντρωση και τη βελτιστοποίηση των ροών κυκλοφορίας (αιτιολογική σκέψη 237). Όπως εξήγησε η Ιταλία, οι εν λόγω δευτερεύουσες συνδέσεις εξυπηρετούσαν δύο σκοπούς:

— Επέτρεπαν στην Trenitalia να ανακατανείμει τις αμαξοστοιχίες και τις φορτάμαξες, ή κάθε άλλο αναγκαίο υλικό, από τη Βόρεια Ιταλία (όπου επικέντρωνε τις εμπορικές της δραστηριότητες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών) στις συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειες που αποτελούσαν αντικείμενο της τρίτης σύμβασης. Δεδομένου ότι η τρίτη σύμβαση δεν προέβλεπε την εκτέλεση τακτικών προγραμματισμένων διαδρομών από την Trenitalia, αλλά την εκτέλεση διαδρομών ad hoc κατά παραγγελία στις συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας, η Trenitalia δεν κατένειμε σε μόνιμη βάση το υλικό για τις εν λόγω συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας, αλλά επανατοποθέτησε το υλικό στις συνδέσεις αυτές ανάλογα με τη ζήτηση των χρηστών. Η εν λόγω επανατοποθέτηση πραγματοποιήθηκε στις συνδέσεις Βόρειας Ιταλίας / Βόρειας Ιταλίας, δεδομένου ότι το απαιτούμενο υλικό βρισκόταν κυρίως στη Βόρεια Ιταλία.

— Επιπροσθέτως, η Trenitalia χρησιμοποίησε τις συνδέσεις Βόρειας Ιταλίας / Βόρειας Ιταλίας για να βελτιστοποιήσει την κυκλοφορία των εμπορευμάτων προς μεταφορά στις άλλες συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας. Χάρη στις συνδέσεις αυτές, η Trenitalia μπορούσε να μεταφέρει όλα τα εμπορεύματα που συγκεντρώνονταν στις συνδέσεις Βόρειας Ιταλίας / Βόρειας Ιταλίας προς τον ίδιο τελικό προορισμό στη Νότια Ιταλία (και αντιστρόφως). Με άλλα λόγια, οι συνδέσεις Βόρειας Ιταλίας / Βόρειας Ιταλίας χρησιμοποιήθηκαν επίσης ως δευτερεύουσες διαδρομές ως προς τις 33 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας, προκειμένου να συγκεντρωθεί ο όγκος των εμπορευμάτων στις τελευταίες αυτές συνδέσεις και, κατ' επέκταση, να βελτιστοποιηθεί όσο το δυνατόν περισσότερο ο συντελεστής φορτίου.

([284]) Βλ. παράρτημα 3 της τρίτης σύμβασης.

(478) Κατά συνέπεια, η απουσία ή η ύπαρξη ανεπάρκειας της αγοράς στις εν λόγω συνδέσεις Βόρειας Ιταλίας / Βόρειας Ιταλίας ήταν τελικά συνάρτηση της απουσίας ή της ύπαρξης ανεπάρκειας της αγοράς στη συγκεκριμένη σύνδεση Βορρά/Νότου που συνδεόταν με τη σύνδεση Βόρειας Ιταλίας / Βόρειας Ιταλίας.

(479) Εν κατακλείδι, η Επιτροπή αναγνωρίζει την ύπαρξη ανεπάρκειας της αγοράς στις 19 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας (και στις συνδεδεμένες τους συνδέσεις Βόρειας Ιταλίας / Βόρειας Ιταλίας) όπου υπήρχε σαφής έλλειψη εμπορικής προσφοράς υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στην αγορά, λόγω της έλλειψης παρουσίας ανταγωνιστών. Αντίθετα, στις υπόλοιπες 14 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας (και στις συνδεδεμένες συνδέσεις Βόρειας Ιταλίας / Βόρειας Ιταλίας), τις οποίες εξυπηρετούσαν ήδη ανταγωνιστές κατά τον χρόνο ανάθεσης της τρίτης σύμβασης, η Ιταλία δεν διενήργησε πλήρη ανάλυση της πραγματικής και δυνητικής προσφοράς της αγοράς και, ως εκ τούτου, δεν απέδειξε εκ των προτέρων την ύπαρξη ανεπάρκειας της αγοράς. Δεδομένου ότι η Ιταλία δεν διενήργησε τέτοια εκτίμηση στην παρούσα υπόθεση, δεν υπάρχουν στοιχεία που να αποδεικνύουν ότι η ενίσχυση ήταν αναγκαία για την κάλυψη ανάγκης παροχής δημόσιας υπηρεσίας. Επομένως, η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε για υπηρεσίες που παρέχονταν σ' αυτές τις 14 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας (και στις συνδεδεμένες συνδέσεις Βόρειας Ιταλίας / Βόρειας Ιταλίας) δεν είναι συμβατή με την εσωτερική αγορά βάσει του άρθρου 93 της ΣΛΕΕ.

8.4.3.3.1.3. Η ΣΠΔΥ ήταν το λιγότερο στρεβλωτικό μέτρο για την αποκατάσταση της ανεπάρκειας της αγοράς

(480) Τέλος, η Επιτροπή θα επαληθεύσει αν η τρίτη σύμβαση ήταν το λιγότερο στρεβλωτικό μέτρο για την αποκατάσταση της ανεπάρκειας της αγοράς που διαπίστωσε η Ιταλία σε σχέση με τον επιδιωκόμενο στόχο της εδαφικής οικονομικής και κοινωνικής συνοχής.

(481) Η Ιταλία ισχυρίστηκε ότι, κατά την περίοδο 2008-2010, η ελευθέρωση της αγοράς δεν ήταν αρκετά ώριμη ώστε να εξασφαλίζεται επαρκές επίπεδο υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών προς/από τη Νότια Ιταλία, ακόμα και στο πλαίσιο εφαρμογής γενικευμένου συστήματος επιδοτήσεων.

(482) Η Επιτροπή θεωρεί ότι, κατά την περίοδο 2008-2010, δεδομένου του περιορισμένου ανταγωνισμού στην αγορά, η εφαρμογή καθεστώτος ενισχύσεων ([285]) δεν θα επαρκούσε για να εξασφαλίζεται η κάλυψη όλων των περιφερειών της Νότιας Ιταλίας από τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές. Ένα τέτοιο καθεστώς, ανοικτό σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που πληρούσαν συγκεκριμένες προϋποθέσεις επιλεξιμότητας και ουσιαστικές προϋποθέσεις, ενδέχεται να είχε μειώσει τις δαπάνες με τις οποίες επιβαρύνονταν οι ανταγωνιστές της Trenitalia για την παροχή των υπηρεσιών, αλλά δεν θα είχε εξασφαλίσει την παροχή ελάχιστων υπηρεσιών σε όλες τις συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας και, ως εκ τούτου, δεν θα είχε εκπληρώσει τον στόχο της εδαφικής συνοχής που επιδίωκε η Ιταλία. Οι ανταγωνιστές δεν εκτελούσαν μεταφορές στις 19 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας που χαρακτηρίζονταν από ανεπάρκεια της αγοράς και, σε κάθε περίπτωση, οι ανταγωνιστές θα παρέμεναν ελεύθεροι να αποφασίσουν για ενδεχόμενη επέκταση σε συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας που δεν εξυπηρετούσαν στο παρελθόν ([286]).

(483) Επιπλέον, όσον αφορά τη δυνατότητα ανάθεσης των υπηρεσιών σε διαφορετικούς φορείς και, κατ' επέκταση, αποφυγής δέσμης υπηρεσιών στο πλαίσιο μίας μόνο ΣΠΔΥ, η Επιτροπή παρατηρεί ότι η τρίτη σύμβαση αφορούσε 33 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας (δρομολόγια μετ' επιστροφής), καθεμία από τις οποίες κάλυπτε διάφορες διαδρομές. Η Επιτροπή παρατηρεί επίσης ότι η σύναψη διαφορετικών ΣΠΔΥ (και των σχετικών διοικητικών δαπανών) θα μπορούσε να ήταν υπερβολικά επαχθής. Επιπροσθέτως, η Ιταλία δεν είχε την υποχρέωση να προκηρύξει διαγωνισμό για ΣΠΔΥ για υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, αλλά μπορούσε να αναθέσει απευθείας ΣΠΔΥ σε έναν μόνο φορέα. Για τους λόγους αυτούς, η σύναψη χωριστών ΣΠΔΥ δεν θα είχε λιγότερο στρεβλωτικές επιπτώσεις στην αγορά.

(484) Για τους ανωτέρω λόγους, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η ανάθεση ΣΠΔΥ στην Trenitalia για την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στις 19 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας που επηρεάζονταν από ανεπάρκεια της αγοράς (και στις συνδεδεμένες συνδέσεις Βόρειας Ιταλίας / Βόρειας Ιταλίας) ήταν κατάλληλη για τη διασφάλιση του στόχου εδαφικής συνοχής μεταξύ Βόρειας και Νότιας Ιταλίας που επιδίωκε η Ιταλία.

([285]) Ένα τέτοιο καθεστώς είναι ανοικτό σε όλες τις σιδηροδρομικές επιχειρήσεις που πληρούν τις προϋποθέσεις επιλεξιμότητας και τις ουσιαστικές προϋποθέσεις που καθορίζονται σ' αυτό. Βλ., για παράδειγμα, το μέτρο που αξιολογήθηκε από την Επιτροπή στην υπόθεση SA.45482 — Καθεστώς στήριξης των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

([286]) Το συμπέρασμα αυτό δεν αναιρείται από το γεγονός ότι το 2015 η Ιταλία εγκατέλειψε τη ΣΠΔΥ και θέσπισε καθεστώς αντιστάθμισης των τιμολογίων πρόσβασης στις υποδομές και του εξωτερικού κόστους που σχετιζόταν με την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών (υπόθεση SA.45482 — Καθεστώς στήριξης των σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, και υπόθεση SA.48759 — Παράταση του καθεστώτος σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών). Το καθεστώς αυτό στηριζόταν σε διαφορετικό στόχο πολιτικής, δηλαδή στη στήριξη των υπηρεσιών διατροπικών εμπορευματικών μεταφορών σε ολόκληρη την εθνική επικράτεια, και όχι στη διασφάλιση της παροχής ελάχιστου αριθμού υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στη Νότια Ιταλία.

8.4.3.3.2. Ανάθεση της υπηρεσίας δημόσιων μεταφορών

(485) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, όπως αναφέρθηκε ήδη στην αιτιολογική σκέψη 405, όλα τα ουσιώδη στοιχεία της τρίτης σύμβασης είχαν συμφωνηθεί από την Trenitalia και το ΜΙΤ ήδη στις 29 Οκτωβρίου 2010, και η σύμβαση υπογράφηκε στις 3 Δεκεμβρίου 2012. Ως εκ τούτου, η Επιτροπή θεωρεί ότι η Ιταλία ανέθεσε στην Trenitalia την εκπλήρωση ΥΠΔΥ για την περίοδο που κάλυπτε η τρίτη σύμβαση.

8.4.3.3.3. Απουσία υπεραντιστάθμισης

(486) Οι εκτιμήσεις που αναπτύχθηκαν ήδη στις αιτιολογικές σκέψεις 432 έως 437, όσον αφορά την αναλογικότητα της αντιστάθμισης που καταβλήθηκε στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης έως τις 3 Δεκεμβρίου 2012, ισχύουν για την αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης κατά την περίοδο από τις 4 Δεκεμβρίου 2012 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2014, διότι εφαρμόστηκε η ίδια μεθοδολογία για τον υπολογισμό της ενίσχυσης.

(487) Ειδικότερα, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης υπολογίστηκε εκ των προτέρων με βάση τις δαπάνες που συνδέονταν με την παροχή των υπηρεσιών, όπως προβλεπόταν στο οικονομικό και χρηματοδοτικό σχέδιο της Trenitalia που επισυναπτόταν στην τρίτη σύμβαση (αιτιολογική σκέψη 99). Η συνολική αντιστάθμιση που προέβλεπε η σύμβαση περιοριζόταν στην πραγματική οικονομική επιβάρυνση του φορέα σε σχέση με τη συνολική διάρκεια ισχύος της σύμβασης. Επιπλέον, από μια εκ των υστέρων οπτική, η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε κατά την περίοδο από τις 3 Δεκεμβρίου 2012 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2014 είναι χαμηλότερη από το ποσό των συνολικών δαπανών που κατέγραψε η εταιρεία για την παροχή υπηρεσιών κατά την ίδια περίοδο (βλ. αιτιολογική σκέψη 436). Επιπροσθέτως, ήταν ακόμα χαμηλότερη από το ποσό που προβλεπόταν στο οικονομικό και χρηματοδοτικό σχέδιο της Trenitalia.

(488) Στο πλαίσιο αυτό, η Επιτροπή διατυπώνει την άποψη ότι η συνολική αντιστάθμιση που έλαβε η Trenitalia στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης δεν υπερέβαινε το μέτρο του αναγκαίου για την κάλυψη του καθαρού κόστους για την εκπλήρωση των ΥΠΔΥ και, ως εκ τούτου, ήταν αναλογική. Αυτό σημαίνει ότι και η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε μετά τις 3 Δεκεμβρίου 2012 ήταν αναλογική. Το συμπέρασμα σχετικά με την αναλογικότητα της συνολικής αντιστάθμισης που καταβλήθηκε στην Trenitalia στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης δεν προδικάζει την αξιολόγηση των λοιπών προϋποθέσεων που πρέπει να πληρούνται προκειμένου οι αντισταθμίσεις που καταβλήθηκαν μετά τις 3 Δεκεμβρίου 2012 να είναι συμβατές με την εσωτερική αγορά.

8.4.3.3.4. Αποφυγή αδικαιολόγητων αρνητικών επιπτώσεων στον ανταγωνισμό

(489) Η Επιτροπή θεωρεί ότι η τρίτη σύμβαση δεν ήταν ικανή να νοθεύσει τον ανταγωνισμό στις 19 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας που επηρεάζονταν από ανεπάρκεια της αγοράς. Πρώτον, στην πλειονότητα των συνδέσεων αυτών, οι ανταγωνιστές της Trenitalia δεν διέθεταν την αναγκαία άδεια λειτουργίας (βλ. αιτιολογική σκέψη 459). Δεύτερον, ακόμα και αν υποτεθεί ότι είχαν ή μπορούσαν να αποκτήσουν σε σχετικά σύντομο χρονικό διάστημα τη σχετική άδεια, η Επιτροπή επισημαίνει ότι η τρίτη σύμβαση δεν τους εμπόδιζε να εισέλθουν στην αγορά, αλλά απλώς εξασφάλιζε τη σταθερή παροχή υπηρεσιών σε διαδρομές που είχαν αποδειχθεί ελάχιστα ενδιαφέρουσες για τους φορείς της αγοράς (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 460-461). Τέλος, η «*κατά παραγγελία*» προσέγγιση που ακολούθησε η Ιταλία διασφάλιζε ότι η προσφορά της Trenitalia δεν υπερέβαινε τη ζήτηση των χρηστών.

(490) Αντίθετα, όσον αφορά τις 14 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας για τις οποίες η Επιτροπή διαπίστωσε ότι δεν υπήρχε ανεπάρκεια της αγοράς (βλ. αιτιολογική σκέψη 479), η καταβληθείσα αντιστάθμιση ήταν ικανή να νοθεύσει τον ανταγωνισμό, ιδίως αν ληφθεί υπόψη ότι στις διαδρομές αυτές δραστηριοποιούνταν ήδη ανταγωνιστές όταν η Trenitalia και το ΜΙΤ είχαν συμφωνήσει όλα τα ουσιώδη στοιχεία της τρίτης σύμβασης, και ότι, χωρίς την τρίτη σύμβαση, οι ανταγωνιστές θα μπορούσαν να είχαν αυξήσει τις υπηρεσίες τους στις ήδη εξυπηρετούμενες συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας.

(491) Όσον αφορά τις συνδέσεις Βόρειας Ιταλίας / Βόρειας Ιταλίας που κάλυπτε η τρίτη σύμβαση, η Επιτροπή επισημαίνει ότι σκοπός τους ήταν να συγκεντρωθούν και να βελτιστοποιηθούν οι ροές κυκλοφορίας στις συνδέσεις Βορρά/Νότου και, ως εκ τούτου, ήταν δευτερεύουσες ως προς τις συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας (αιτιολογική σκέψη 237). Η Επιτροπή θεωρεί ότι η τρίτη σύμβαση νόθευσε τον ανταγωνισμό μόνο στις συνδέσεις Βόρειας Ιταλίας / Βόρειας Ιταλίας που ήταν δευτερεύουσες ως προς τις 14 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας για τις οποίες η Ιταλία δεν απέδειξε εκ των προτέρων την ύπαρξη ανεπάρκειας της αγοράς.

9. **ΣΥΜΠΕΡΑΣΜΑΤΑ**

(492) Η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης δεν συνιστά κρατική ενίσχυση, με εξαίρεση: α) την αντιστάθμιση που χορηγήθηκε για τις υπηρεσίες εθνικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που παρέχονταν από τις 22 Οκτωβρίου 2003, η οποία συνιστούσε υφιστάμενη ενίσχυση· και β) την αντιστάθμιση που χορηγήθηκε για τις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ του ιταλικού λιμένα της Τεργέστης και της Ουγγαρίας και μέσω του λιμένα Trieste Marittima που παρέχονταν από τις 15 Μαρτίου 2003, η οποία συνιστά νέα ενίσχυση. Η νέα αυτή ενίσχυση, η οποία αξιολογήθηκε βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και των γενικών αρχών της Συνθήκης, θεωρείται συμβατή κρατική ενίσχυση όσον αφορά τα ποσά που καταβλήθηκαν σε σχέση με τις διεθνείς σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μεταξύ του ιταλικού λιμένα της Τεργέστης και της Ουγγαρίας· θεωρείται δε παράνομη και ασυμβίβαστη ενίσχυση όσον αφορά τα ποσά που καταβλήθηκαν σε σχέση με τις διεθνείς σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μέσω του λιμένα Trieste Marittima.

(493) Η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης, η οποία αξιολογήθηκε βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και των γενικών αρχών της Συνθήκης, θεωρείται συμβατή κρατική ενίσχυση, με εξαίρεση την ενίσχυση που καταβλήθηκε σε σχέση με την υποχρεωτική τιμολόγηση για τις σιδηροδρομικές εμπορευματικές μεταφορές μέσω του λιμένα Trieste Marittima, η οποία θεωρείται παράνομη ασυμβίβαστη κρατική ενίσχυση.

(494) Όσον αφορά την τρίτη σύμβαση, η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε έως τις 3 Δεκεμβρίου 2012, η οποία αξιολογήθηκε βάσει του κανονισμού (ΕΟΚ) αριθ. 1191/69 και των γενικών αρχών της Συνθήκης, θεωρείται συμβατή κρατική ενίσχυση. Η αντιστάθμιση που καταβλήθηκε μετά τις 3 Δεκεμβρίου 2012 στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης, της οποίας η συμβατότητα αξιολογήθηκε άμεσα βάσει του άρθρου 93 της ΣΛΕΕ, συνιστά παράνομη ενίσχυση και θεωρείται εν μέρει συμβατή ενίσχυση και εν μέρει ασυμβίβαστη ενίσχυση. Το ποσό που κατέβαλε η Ιταλία στην Trenitalia όσον αφορά τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που παρέχονταν στις ακόλουθες 19 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας συνιστά παράνομη συμβατή ενίσχυση: Μολίζε/Μολίζε, Σικελίας/Σικελίας, Αμπρούτσο/Βασιλικάτων, Αμπρούτσο/Καμπανίας, Αμπρούτσο/Καλαβρίας, Αμπρούτσο/Σικελίας, Βασιλικάτων/Καλαβρίας, Βασιλικάτων/Καμπανίας, Βασιλικάτων/Σικελίας, Καλαβρίας/Απουλίας, Καλαβρίας/Σικελίας, Καμπανίας/Μολίζε, Καμπανίας/Απουλίας, Καμπανίας/Σικελίας, Μολίζε/Καλαβρίας, Μολίζε/Σικελίας, Απουλίας/Σικελίας, Σικελίας / Βόρειας Ιταλίας, Καλαβρίας / Βόρειας Ιταλίας (και στις συνδεδεμένες συνδέσεις Βόρειας Ιταλίας / Βόρειας Ιταλίας). Το ποσό που κατέβαλε η Ιταλία στην Trenitalia όσον αφορά τις υπηρεσίες σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που παρέχονταν στις ακόλουθες 14 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας συνιστά παράνομη ασυμβίβαστη ενίσχυση: Αμπρούτσο/Αμπρούτσο· Καλαβρίας/Καλαβρίας· Καμπανίας/Καμπανίας· Απουλίας/Απουλίας· Αμπρούτσο/Μολίζε· Αμπρούτσο/Απουλίας· Βασιλικάτων/Απουλίας· Καλαβρίας/Καμπανίας· Μολίζε/Απουλίας· Μολίζε / Βόρειας Ιταλίας· Απουλίας / Βόρειας Ιταλίας· Καμπανίας / Βόρειας Ιταλίας· Βασιλικάτων / Βόρειας Ιταλίας· Αμπρούτσο /Βόρειας Ιταλίας (και στις συνδεδεμένες συνδέσεις Βόρειας Ιταλίας / Βόρειας Ιταλίας). Για τις 14 αυτές συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας, τις οποίες εξυπηρετούσαν επίσης οι ανταγωνιστές της Trenitalia, η Ιταλία υπέπεσε σε πρόδηλο σφάλμα εκτίμησης θεωρώντας ότι, αν δεν είχε συναφθεί η τρίτη σύμβαση, η αγορά δεν θα μπορούσε να παράσχει το σύνολο ή μέρος των υπηρεσιών που παρείχε η Trenitalia στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης.

Πίνακας 16

Συμπέρασμα σχετικά με τις τρεις ΣΠΔΥ

Μέτρα κρατικής ενίσχυσης	Αξιολόγηση όσον αφορά την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης
Πρώτη σύμβαση	**Απουσία ενίσχυσης**: αντιστάθμιση για α) υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών πριν από τις 15.3.2003· β) υπηρεσίες εθνικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών πριν από τις 22.10.2003. **Υφιστάμενη ενίσχυση**: αντιστάθμιση για υπηρεσίες εθνικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών από τις 22.10.2003 έως τις 31.12.2003. **Νέα ενίσχυση**: αντιστάθμιση για υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στο ΔΕΔΣΕΜ από τις 15.3.2003 έως τις 31.12.2003, εκ της οποίας: — ***συμβατή ενίσχυση***: αντιστάθμιση για την παροχή υπηρεσιών διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ του ιταλικού λιμένα της Τεργέστης και της Ουγγαρίας· — ***παράνομη ασυμβίβαστη ενίσχυση***: αντιστάθμιση για την παροχή υπηρεσιών διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μέσω του λιμένα Trieste Marittima.

Μέτρα κρατικής ενίσχυσης	Αξιολόγηση όσον αφορά την ύπαρξη κρατικής ενίσχυσης
Δεύτερη σύμβαση	**Νέα ενίσχυση**: αντιστάθμιση για την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, εκ της οποίας: — ***συμβατή ενίσχυση***: αντιστάθμιση για την παροχή υπηρεσιών διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ του ιταλικού λιμένα της Τεργέστης και της Ουγγαρίας και για την παροχή εθνικών υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών (υποχρεωτικές τιμολογήσεις και υποχρεώσεις λειτουργίας)· — ***παράνομη ασυμβίβαστη ενίσχυση***: αντιστάθμιση για την παροχή υπηρεσιών διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μέσω του λιμένα Trieste Marittima.
Τρίτη σύμβαση	**Νέα ενίσχυση**: αντιστάθμιση για την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών, εκ της οποίας: — ***συμβατή ενίσχυση***: ενίσχυση που καταβλήθηκε έως τις 3.12.2012 για την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών· — ***παράνομη συμβατή ενίσχυση***: ενίσχυση που καταβλήθηκε μετά τις 3.12.2012 για την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στις 19 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 456 και στις συνδεδεμένες συνδέσεις Βόρειας Ιταλίας / Βόρειας Ιταλίας· — ***παράνομη ασυμβίβαστη ενίσχυση***: ενίσχυση που καταβλήθηκε μετά τις 3.12.2012 για την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στις 14 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 457 και στις συνδεδεμένες συνδέσεις Βόρειας Ιταλίας / Βόρειας Ιταλίας.

10. **ΑΝΑΚΤΗΣΗ**

(495) Σύμφωνα με τη ΣΛΕΕ και την πάγια νομολογία των δικαστηρίων της Ένωσης, η Επιτροπή έχει αρμοδιότητα να αποφασίσει ότι το ενδιαφερόμενο κράτος μέλος πρέπει να τροποποιήσει ή να καταργήσει ενίσχυση όταν η Επιτροπή διαπιστώσει το ασυμβίβαστό της με την εσωτερική αγορά ([287]). Από την πάγια νομολογία των δικαστηρίων της Ένωσης προκύπτει επίσης ότι η υποχρέωση για το κράτος μέλος να καταργήσει ενίσχυση την οποία η Επιτροπή έκρινε ως ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά αποσκοπεί στην αποκατάσταση της πρότερης κατάστασης ([288])-.

(496) Στο πλαίσιο αυτό, τα δικαστήρια της Ένωσης έχουν αποφανθεί ότι ο εν λόγω στόχος επιτυγχάνεται όταν ο δικαιούχος αποδώσει τα ποσά που χορηγήθηκαν υπό μορφή παράνομων ενισχύσεων, χάνοντας έτσι το πλεονέκτημα που απολάμβανε στην εσωτερική αγορά σε σχέση με τους ανταγωνιστές του, και τα πράγματα επανέλθουν στην προ της καταβολής της ενίσχυσης κατάσταση ([289]).

(497) Σύμφωνα με τη νομολογία, το άρθρο 16 παράγραφος 1 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου ([290]) ορίζει ότι «[σ]ε περίπτωση αρνητικής απόφασης για υπόθεση παράνομων ενισχύσεων, η Επιτροπή αποφασίζει την εκ μέρους του οικείου κράτους μέλους λήψη όλων των αναγκαίων μέτρων για την ανάκτηση της ενίσχυσης από τον δικαιούχο».

(498) Επομένως, δεδομένου ότι ορισμένες από τις αντισταθμίσεις που καταβλήθηκαν στην Trenitalia και αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 492 έως 494 χορηγήθηκαν κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ και διαπιστώθηκε ότι ήταν παράνομες και ασυμβίβαστες ενισχύσεις, πρέπει να ανακτηθούν προκειμένου να αποκατασταθεί η κατάσταση που υπήρχε στην εσωτερική αγορά πριν από τη χορήγησή τους. Το προς ανάκτηση ποσό βαρύνεται με τόκο από την ημερομηνία κατά την οποία τέθηκε στη διάθεση της Trenitalia μέχρι την πραγματική ανάκτησή του.

([287]) Απόφαση της 12ης Ιουλίου 1973, Επιτροπή κατά Γερμανίας, C–70/72, ECLI:EU:C:1973:87, σκέψη 13.
([288]) Απόφαση της 21ης Μαρτίου 1990, Βέλγιο κατά Επιτροπής, C–142/87, ECLI:EU:C:1990:125, σκέψη 66.
([289]) Απόφαση της 17ης Ιουνίου 1999, Βέλγιο κατά Επιτροπής, C–75/97, ECLI:EU:C:1999:311, σκέψεις 64 and 65.
([290]) Κανονισμός (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2015, περί λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή του άρθρου 108 της συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 248 της 24.9.2015, σ. 9).

(499) Καμία διάταξη του δικαίου της Ένωσης δεν απαιτεί από την Επιτροπή, όταν διατάσσει την ανάκτηση ενίσχυσης που κηρύχθηκε ασυμβίβαστη με την εσωτερική αγορά, να καθορίσει το ακριβές ύψος της ενίσχυσης που πρέπει να ανακτηθεί. Αντιθέτως, αρκεί η απόφαση της Επιτροπής να περιέχει στοιχεία βάσει των οποίων ο αποδέκτης της να μπορεί να καθορίσει ο ίδιος, χωρίς υπερβολικές δυσχέρειες, το ύψος αυτό ([291]).

(500) Το ποσό της παράνομης και ασυμβίβαστης ενίσχυσης που χορηγήθηκε στην Trenitalia υπολογίζεται ως εξής.

(501) Όσον αφορά την παράνομη και ασυμβίβαστη ενίσχυση που χορηγήθηκε στην Trenitalia στο πλαίσιο της πρώτης και της δεύτερης σύμβασης υπό μορφή αντισταθμίσεων για την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μέσω του λιμένα Trieste Marittima από τις 15 Μαρτίου 2003 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2008, το ποσό της υπολογίζεται ως η διαφορά μεταξύ των πραγματικών εσόδων που προέκυψαν από την εφαρμογή της υποχρεωτικής τιμολόγησης και των εσόδων που θα είχε εισπράξει η Trenitalia από την εφαρμογή της κανονικής τιμής, πολλαπλασιαζόμενη επί τον συνολικό αριθμό φορταμαξών που διακινήθηκαν στον λιμένα Trieste Marittima.

(502) Όσον αφορά την παράνομη και ασυμβίβαστη ενίσχυση που χορηγήθηκε στην Trenitalia στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης μετά τις 3 Δεκεμβρίου 2012 για την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στις 14 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας που αναφέρονται στην αιτιολογική σκέψη 494 και στις συνδεδεμένες συνδέσεις Βόρειας Ιταλίας / Βόρειας Ιταλίας, το ποσό της υπολογίζεται σε συνάρτηση με τον αριθμό των συρμοχιλιομέτρων που εξυπηρέτησε η Trenitalia στις εν λόγω 14 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας (και στις συνδεδεμένες συνδέσεις Βόρειας Ιταλίας / Βόρειας Ιταλίας) σε σύγκριση με το σύνολο των συρμοχιλιομέτρων για τα οποία έλαβε αντιστάθμιση στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης μετά τις 3 Δεκεμβρίου 2012.

(503) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι, μετά την απόφαση κίνησης της διαδικασίας, το τμήμα εμπορευματικών μεταφορών της Trenitalia υποβλήθηκε σε διαδικασία σημαντικής αναδιάρθρωσης (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 46 έως 47). Το 2017 ο όμιλος FS, αποκλειστικός ιδιοκτήτης της Trenitalia, μεταβίβασε όλες τις δραστηριότητές του στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών σε μια νέα οντότητα με την επωνυμία «όμιλος Mercitalia», υπό τον αποκλειστικό έλεγχο του ομίλου FS. Η εν λόγω διαδικασία αναδιάρθρωσης περιλάμβανε την απόσχιση του τμήματος εμπορευματικών μεταφορών της Trenitalia υπέρ της Mercitalia Rail.

(504) Όταν ο αποδέκτης παράνομης και ασυμβίβαστης κρατικής ενίσχυσης έχει μεταβιβάσει το σύνολο ή μέρος των δραστηριοτήτων του σε άλλη επιχείρηση, η υποχρέωση επιστροφής της παράνομης και ασυμβίβαστης κρατικής ενίσχυσης μπορεί να επεκταθεί στην επιχείρηση που όντως επωφελείται του πλεονεκτήματος μετά τη μεταβίβαση των δραστηριοτήτων (διάδοχος επιχείρηση) ([292]). Επιπλέον, σε περίπτωση συγχώνευσης ή άλλης μορφής επιχειρηματικής αναδιοργάνωσης, η υποχρέωση επιστροφής της ενίσχυσης μπορεί να μετακυλιστεί στην επιχείρηση που θα εξακολουθήσει να υφίσταται ([293]).

(505) Η Επιτροπή επισημαίνει ότι η μεταβίβαση του τμήματος εμπορευματικών μεταφορών της Trenitalia στη Mercitalia Logistics επρόκειτο ουσιαστικά για αναδιοργάνωση της επιχείρησης με τη μορφή ενδοομιλικής μεταβίβασης, εντός του ομίλου FS, των δραστηριοτήτων σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών από την Trenitalia στη Mercitalia Rail, για την οποία δεν καταβλήθηκε τίμημα. Ο ίδιος ο όμιλος FS παρουσίασε τη μεταβίβαση ως αναδιοργάνωση των δραστηριοτήτων του στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών (βλ. αιτιολογική σκέψη 46). Όπως αναγνώρισαν οι ιταλικές αρχές, από την 1η Ιανουαρίου 2017 η Mercitalia Rail, με την ιδιότητα του νέου ιδιοκτήτη του τμήματος εμπορευματικών μεταφορών της Trenitalia, κατέστη βάσει του ιταλικού δικαίου ο νόμιμος διάδοχος της Trenitalia στην αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

(506) Σύμφωνα με το σημείο 95 της ανακοίνωσης σχετικά με την ανάκτηση, σε περίπτωση συγχώνευσης ή άλλης μορφής επιχειρηματικής οργάνωσης, η επιχείρηση που υποχρεούται να επιστρέψει κάθε ασυμβίβαστη και παράνομη ενίσχυση είναι ο αρχικός αποδέκτης ή, εάν η ενίσχυση δεν μπορεί να ανακτηθεί από αυτόν, ο νόμιμος διάδοχός της.

([291]) Απόφαση της 18ης Οκτωβρίου 2007, Επιτροπή κατά Γαλλίας, C–441/06, ECLI:EU:C:2007:616, σκέψη 29 και εκεί μνημονευόμενη νομολογία.

([292]) Απόφαση της 21ης Μαρτίου 1991, Ιταλία κατά Επιτροπής, C–303/88, ECLI:EU:C:1991:136, σκέψη 57· και ανακοίνωση της Επιτροπής — Ανακοίνωση της Επιτροπής σχετικά με την ανάκτηση παράνομων και ασυμβίβαστων κρατικών ενισχύσεων (ΕΕ C 247 της 23.7.2019, σ. 1) (στο εξής: ανακοίνωση σχετικά με την ανάκτηση), σημείο 89. Επιστρέφοντας την ενίσχυση, ο δικαιούχος πρέπει να χάσει το πλεονέκτημα το οποίο απολάμβανε προηγουμένως στην αγορά και να επανέλθουν τα πράγματα στην προ της ενίσχυσης κατάσταση.

([293]) Ανακοίνωση σχετικά με την ανάκτηση, σημείο 95.

(507) Ως εκ τούτου, η Επιτροπή καταλήγει στο συμπέρασμα ότι η Ιταλία πρέπει να ανακτήσει από την Trenitalia, ως άμεση αποδέκτρια της εν λόγω ενίσχυσης, ή, σε περίπτωση που η Ιταλία δεν μπορεί να ανακτήσει την παράνομη και ασυμβίβαστη ενίσχυση από την Trenitalia, από τον νόμιμο διάδοχο της Trenitalia, τη Mercitalia Rail, κάθε ενίσχυση που κηρύσσεται παράνομη και ασυμβίβαστη βάσει της παρούσας απόφασης.

(508) Το ανωτέρω συμπέρασμα δεν μεταβάλλεται ακόμα και αν υποτεθεί, όπως υποστηρίζουν οι ιταλικές αρχές, ότι η νομική διαδοχή δεν συνεπαγόταν τη μεταβίβαση στη Mercitalia Rail των υποχρεώσεων οι οποίες συνδέονταν με την παράνομη και ασυμβίβαστη ενίσχυση που χορηγήθηκε στην Trenitalia πριν από την απόσχιση (βλ. αιτιολογική σκέψη 198). Πράγματι, όπως θα εξηγηθεί στις αιτιολογικές σκέψεις 511 έως 517, η Mercitalia Rail μπορεί επίσης σε κάθε περίπτωση να θεωρηθεί οικονομικός διάδοχος της Trenitalia στην αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

(509) Σύμφωνα με το σημείο 89 της ανακοίνωσης σχετικά με την ανάκτηση, εάν, κατά το στάδιο εφαρμογής της απόφασης ανάκτησης, η ενίσχυση δεν μπορεί να ανακτηθεί από τον αρχικό αποδέκτη και μεταβιβάστηκε σε άλλη επιχείρηση, το κράτος μέλος θα πρέπει να επεκτείνει την ανάκτηση στην επιχείρηση που όντως επωφελείται του πλεονεκτήματος μετά τη μεταβίβαση των δραστηριοτήτων και να διασφαλίσει ότι η υποχρέωση ανάκτησης δεν καταστρατηγείται. Η μεταβίβαση αυτή μπορεί να λάβει τη μορφή πώλησης, από τον αποδέκτη, του συνόλου ή μέρους των περιουσιακών του στοιχείων, μετά την οποία η δραστηριότητα δεν ασκείται πλέον από την ίδια νομική οντότητα.

(510) Σύμφωνα με την απόφαση του Δικαστηρίου της 8ης Μαΐου 2003, Ιταλία και SIM 2 κατά Επιτροπής ([294]), η αξιολόγηση της οικονομικής συνέχειας μεταξύ του δικαιούχου της ενίσχυσης και της επιχείρησης στην οποία μεταβιβάστηκαν τα περιουσιακά του στοιχεία βασίζεται σε ένα σύνολο δεικτών. Οι ακόλουθοι παράγοντες μπορούν να λαμβάνονται υπόψη, αλλά δεν χρειάζεται να πληρούνται σωρευτικά ώστε να διαπιστωθεί οικονομική συνέχεια μεταξύ δύο επιχειρήσεων ([295]): α) αν η τιμή πώλησης αντιστοιχεί στην αγοραία τιμή ή όχι· β) το αντικείμενο της μεταβίβασης (στοιχεία ενεργητικού και παθητικού, εργατικό δυναμικό, ύπαρξη λειτουργικών δεσμών στοιχείων ενεργητικού)· γ) η ταυτότητα του αγοραστή ή των αγοραστών· δ) η ημερομηνία της μεταβίβασης (μετά την έναρξη της προσωρινής αξιολόγησης, μετά την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας ή μετά την τελική απόφαση)· ε) η οικονομική λογική της διαδικασίας.

(511) Στην παρούσα υπόθεση, η Επιτροπή θεωρεί ότι υπάρχουν διάφοροι παράγοντες οι οποίοι, εξεταζόμενοι από κοινού, επιτρέπουν να συναχθεί το συμπέρασμα ότι υπάρχει οικονομική συνέχεια μεταξύ της Trenitalia και της Mercitalia Rail.

(512) Πρώτον, όσον αφορά την ταυτότητα του αγοραστή, οι μεταβιβασθείσες δραστηριότητες παρέμειναν τελικά στον ίδιο ιδιοκτήτη (Ferrovie dello Stato S.p.A.). Δεν αμφισβητείται ότι τόσο η Trenitalia όσο και η Mercitalia Rail (η τελευταία έμμεσα μέσω της Mercitalia Logistics) τελούν υπό τον έλεγχο της Ferrovie dello Stato S.p.A., της εταιρείας χαρτοφυλακίου του ομίλου FS.

(513) Δεύτερον, όσον αφορά την οικονομική λογική και τον σκοπό της πράξης, είναι επίσης σαφές ότι η πράξη στο σύνολό της σχεδιάστηκε ως απλή αναδιοργάνωση της επιχείρησης εντός του ομίλου FS (αιτιολογική σκέψη 48). Η αναδιοργάνωση αυτή αποσκοπούσε στη συνέχιση της λειτουργίας του τμήματος εμπορευματικών μεταφορών της Trenitalia και των λοιπών δραστηριοτήτων σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών του ομίλου FS με αποδοτικότερο τρόπο, μέσω της ανάθεσης των δραστηριοτήτων αυτών σε μία ενιαία οντότητα (τον όμιλο Mercitalia).

(514) Τρίτον, είναι αδιαμφισβήτητο (βλ. αιτιολογική σκέψη 47) ότι η Mercitalia Rail δεν κατέβαλε κανένα τίμημα στην Trenitalia για τη μεταβίβαση του τμήματος εμπορευματικών μεταφορών της Trenitalia και ότι η μεταβίβαση πραγματοποιήθηκε μέσω της μείωσης του μετοχικού κεφαλαίου της Trenitalia και της αναλογικής αύξησης της αξίας του κεφαλαίου της Mercitalia Rail, κατά ποσό ισοδύναμο με τη λογιστική αξία του τμήματος εμπορευματικών μεταφορών της Trenitalia που μεταβιβάστηκε. Ως εκ τούτου, η πράξη δεν ήταν διαρθρωμένη κατά τρόπο που να εμποδίζει τη μεταβίβαση της ασυμβίβαστης ενίσχυσης από την Trenitalia στη Mercitalia Rail.

([294]) Απόφαση του Δικαστηρίου της 8ης Μαΐου 2003, Ιταλική Δημοκρατία και SIM 2 Multimedia SpA κατά Επιτροπής, C–328/99 και C–399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([295]) Το εν λόγω σύνολο δεικτών επιβεβαιώθηκε από το Δικαστήριο στην απόφαση της 29ης Απριλίου 2021, Fortischem a.s, C–890/19 P, ECLI:EU:C:2021:345, σκέψη 59.

(515) Τέταρτον, όσον αφορά το αντικείμενο της μεταβίβασης, όπως ανέφεραν οι ιταλικές αρχές και ο ίδιος ο όμιλος FS στην οικονομική του έκθεση για το 2017 (βλ. αιτιολογικές σκέψεις 46 έως 47), η Mercitalia Rail απέκτησε όλα τα περιουσιακά στοιχεία ([296]) και ανέλαβε όλες τις τρέχουσες συμβάσεις του τμήματος εμπορευματικών μεταφορών της Trenitalia. Ειδικότερα, η Mercitalia Rail ανέλαβε: α) όλες τις εμπορικές συμβάσεις που είχε συνάψει η Trenitalia σε σχέση με τη δραστηριότητα εμπορευματικών μεταφορών και απέκτησε πρόσβαση σε όλες τις πληροφορίες και τα στοιχεία των πελατών της Trenitalia· β) το σύνολο του εργατικού δυναμικού και της διοίκησης του τμήματος εμπορευματικών μεταφορών της Trenitalia (δηλαδή 3 117 υπαλλήλους και 15 διευθυντές), οι οποίοι εξακολουθούσαν να τηρούν τους ίδιους συμβατικούς όρους που ίσχυαν πριν από την απόσχιση· γ) όλες τις άδειες εμπορικής και πνευματικής ιδιοκτησίας που κατείχε η Trenitalia και σχετίζονταν με τις δραστηριότητες εμπορευματικών μεταφορών· δ) όλες τις συμφωνίες μίσθωσης που αφορούσαν δραστηριότητες εμπορευματικών μεταφορών (τροχαίο υλικό, υποδομές κ.λπ.), καθώς και τα δικαιώματα κυριότητας επί περιουσιακών στοιχείων που ανήκαν προηγουμένως στην Trenitalia· και ε) τη μεταφορική ικανότητα και τα δικαιώματα πρόσβασης σε σιδηροδρομικές υποδομές και/ή εγκαταστάσεις εξυπηρέτησης που απολάμβανε η Trenitalia στην Ιταλία και σε οποιοδήποτε άλλο κράτος μέλος. Η μεταβίβαση περιλάμβανε επίσης ένα σημαντικό μέρος των στοιχείων παθητικού της Trenitalia ([297]).

(516) Τέλος, όσον αφορά τον χρόνο της μεταβίβασης, η αναδιοργάνωση της επιχείρησης πραγματοποιήθηκε μετά την κίνηση της επίσημης διαδικασίας έρευνας, δηλαδή όταν η Trenitalia γνώριζε ήδη τον κίνδυνο ανάκτησης.

(517) Όλα τα στοιχεία που αναφέρονται στις αιτιολογικές σκέψεις 512 έως 516 καταδεικνύουν την ύπαρξη οικονομικής συνέχειας μεταξύ της Trenitalia και της Mercitalia Rail όσον αφορά την επιχειρηματική τους δραστηριότητα στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών. Οι ιταλικές αρχές δεν προσκόμισαν κανένα στοιχείο ικανό να αντικρούσει το συμπέρασμα αυτό. Το επιχείρημα ότι η Trenitalia δεν είχε πρόθεση να μεταβιβάσει στη Mercitalia Rail τις ενδεχόμενες υποχρεώσεις που θα προέκυπταν από οποιαδήποτε παράνομη και ασυμβίβαστη κρατική ενίσχυση και ότι η ισχύς της τρίτης σύμβασης είχε ήδη λήξει δεν αποκλείει το ενδεχόμενο η Mercitalia Rail να επωφελείται του πλεονεκτήματος από την παράνομη και ασυμβίβαστη ενίσχυση που έλαβε το τμήμα εμπορευματικών μεταφορών της Trenitalia. Το γεγονός ότι το πιστοποιητικό ασφάλειας της Trenitalia δεν αποτελούσε μέρος της μεταβίβασης δεν αποκλείει αφ' εαυτού ότι η Mercitalia Rail λειτουργούσε στο πλαίσιο οικονομικής συνέχειας με την Trenitalia και, σε κάθε περίπτωση, οφείλεται στο γεγονός ότι η νεοσυσταθείσα Mercitalia Rail έπρεπε, βάσει της ισχύουσας νομοθεσίας ([298]), να αποκτήσει δικό της πιστοποιητικό προκειμένου να μπορεί να λειτουργεί ως σιδηροδρομική επιχείρηση στην αγορά σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών.

(518) Δεδομένης της ύπαρξης οικονομικής συνέχειας μεταξύ της Trenitalia και της Mercitalia Rail όσον αφορά την επιχειρηματική τους δραστηριότητα στον τομέα των εμπορευματικών μεταφορών, η τελευταία θα πρέπει να θεωρηθεί οικονομικός διάδοχος της Trenitalia.

(519) Εν κατακλείδι, εάν δεν είναι δυνατό να ανακτηθεί η παράνομη και ασυμβίβαστη ενίσχυση από την Trenitalia, η ανάκτηση θα πρέπει να επεκταθεί στη Mercitalia Rail ως νόμιμο διάδοχο ή, σε κάθε περίπτωση, ως οικονομικό διάδοχο της Trenitalia,

ΕΞΕΔΩΣΕ ΤΗΝ ΠΑΡΟΥΣΑ ΑΠΟΦΑΣΗ:

Άρθρο 1

Η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στην Trenitalia στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών δεν συνιστά κρατική ενίσχυση όσον αφορά: α) τις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών που παρασχέθηκαν πριν από τις 15 Μαρτίου 2003· και β) τις υπηρεσίες εθνικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που παρασχέθηκαν πριν από τις 22 Οκτωβρίου 2003.

([296]) Όπως εξήγησαν οι ιταλικές αρχές στις απαντήσεις που υπέβαλαν στις 11 Απριλίου 2023, τα περιουσιακά στοιχεία περιλάμβαναν υλικά περιουσιακά στοιχεία (κτίρια, εγκαταστάσεις, εξοπλισμό, τροχαίο υλικό), άυλα περιουσιακά στοιχεία (κυρίως λογισμικό σχετικό με τα συστήματα διαχείρισης του τμήματος), συμμετοχές σε θυγατρικές, συγγενείς επιχειρήσεις και άλλες επιχειρήσεις, αποθέματα (ιδίως ανταλλακτικά για τη συντήρηση του τροχαίου υλικού)· τρέχουσες εμπορικές απαιτήσεις.

([297]) Όπως εξήγησαν οι ιταλικές αρχές στις παρατηρήσεις που υπέβαλαν στις 11 Απριλίου 2023, τα στοιχεία παθητικού που μεταβιβάστηκαν περιλάμβαναν το χρηματοοικονομικό χρέος του επιχειρηματικού κλάδου (το οποίο συνίστατο κυρίως σε βραχυπρόθεσμη χρηματοδότηση από τη μητρική εταιρεία Ferrovie dello Stato S.p.A.), τις προβλέψεις για αποζημιώσεις απόλυσης και άλλες παροχές προσωπικού, προβλέψεις για κινδύνους και επιβαρύνσεις, άλλες βραχυπρόθεσμες υποχρεώσεις και τρέχοντες εμπορικούς πληρωτέους λογαριασμούς. Αντίθετα, όπως αναφέρεται στην αιτιολογική σκέψη 198, η μεταβίβαση δεν περιλάμβανε υποχρεώσεις που θα μπορούσαν να προκύψουν από οποιαδήποτε διαπίστωση παράνομης και ασυμβίβαστης ενίσχυσης που χορηγήθηκε στην Trenitalia για την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών πριν από την απόσχιση.

([298]) Βλ. υποσημείωση 44.

Η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στην Trenitalia στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών έως τις 31 Δεκεμβρίου 2003 συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ όσον αφορά: α) τις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών που παρασχέθηκαν από τις 15 Μαρτίου 2003· και β) τις υπηρεσίες εθνικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που παρασχέθηκαν από τις 22 Οκτωβρίου 2003.

Η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στην Trenitalia στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

Η αντιστάθμιση που χορηγήθηκε στην Trenitalia στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών συνιστά κρατική ενίσχυση κατά την έννοια του άρθρου 107 παράγραφος 1 της ΣΛΕΕ.

Άρθρο 2

Η κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε στην Trenitalia στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών θεωρείται υφιστάμενη ενίσχυση κατά το μέρος που αφορούσε τις υπηρεσίες εθνικών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών που παρασχέθηκαν από τις 22 Οκτωβρίου 2003 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2003. Η κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε στην Trenitalia στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών θεωρείται νέα ενίσχυση κατά το μέρος που αφορούσε τις υπηρεσίες διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών στο Διευρωπαϊκό Δίκτυο Σιδηροδρομικών Εμπορευματικών Μεταφορών που παρασχέθηκαν από τις 15 Μαρτίου 2003 έως τις 31 Δεκεμβρίου 2003.

Η κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε στην Trenitalia στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών θεωρείται νέα ενίσχυση.

Η κρατική ενίσχυση που χορηγήθηκε στην Trenitalia στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών θεωρείται νέα ενίσχυση.

Άρθρο 3

Η κρατική ενίσχυση που καταβλήθηκε στην Trenitalia στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μεταξύ του ιταλικού λιμένα της Τεργέστης και της Ουγγαρίας συμβιβάζεται με την εσωτερική αγορά. Η κρατική ενίσχυση που καταβλήθηκε στην Trenitalia στο πλαίσιο της πρώτης σύμβασης για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μέσω του λιμένα Trieste Marittima τέθηκε παράνομα σε εφαρμογή κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ και δεν συμβιβάζεται με την εσωτερική αγορά.

Η κρατική ενίσχυση που καταβλήθηκε στην Trenitalia στο πλαίσιο της δεύτερης σύμβασης για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών συμβιβάζεται με την εσωτερική αγορά, με εξαίρεση την κρατική ενίσχυση που καταβλήθηκε στην Trenitalia για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών διεθνών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών μέσω του λιμένα Trieste Marittima, η οποία τέθηκε παράνομα σε εφαρμογή κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ και δεν συμβιβάζεται με την εσωτερική αγορά.

Η κρατική ενίσχυση που καταβλήθηκε στην Trenitalia στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης για την εκπλήρωση υποχρεώσεων παροχής δημόσιας υπηρεσίας όσον αφορά την παροχή υπηρεσιών σιδηροδρομικών εμπορευματικών μεταφορών είναι νόμιμη σε σχέση με την ενίσχυση που καταβλήθηκε έως τις 3 Δεκεμβρίου 2012, ενώ τέθηκε παράνομα σε εφαρμογή κατά παράβαση του άρθρου 108 παράγραφος 3 της ΣΛΕΕ σε σχέση με την ενίσχυση που καταβλήθηκε μετά τις 3 Δεκεμβρίου 2012. Η κρατική ενίσχυση που καταβλήθηκε στην Trenitalia στο πλαίσιο της τρίτης σύμβασης συμβιβάζεται με την εσωτερική αγορά, με εξαίρεση την κρατική ενίσχυση που καταβλήθηκε μετά τις 3 Δεκεμβρίου 2012 σε σχέση με υπηρεσίες στις ακόλουθες 14 συνδέσεις περιφέρειας/περιφέρειας (συμπεριλαμβανομένων όλων των συνδεδεμένων συνδέσεων Βόρειας Ιταλίας / Βόρειας Ιταλίας): Αμπρούτσο/Αμπρούτσο· Καλαβρίας/Καλαβρίας· Καμπανίας/Καμπανίας· Απουλίας/Απουλίας· Αμπρούτσο/Μολίζε· Αμπρούτσο/Απουλίας· Βασιλικάτων/Απουλίας· Καλαβρίας/Καμπανίας· Μολίζε/Απουλίας· Μολίζε / Βόρειας Ιταλίας· Απουλίας / Βόρειας Ιταλίας· Καμπανίας / Βόρειας Ιταλίας· Βασιλικάτων / Βόρειας Ιταλίας· Αμπρούτσο / Βόρειας Ιταλίας, η οποία δεν συμβιβάζεται με την εσωτερική αγορά.

Άρθρο 4

Η Ιταλία θα ανακτήσει από την Trenitalia τις ασυμβίβαστες ενισχύσεις που αναφέρονται στο άρθρο 3 ή, σε περίπτωση αδυναμίας ανάκτησης των εν λόγω ενισχύσεων από την Trenitalia, από τον διάδοχό της, τη Mercitalia Rail.

Για τα προς ανάκτηση ποσά οφείλονται τόκοι από την ημερομηνία που τέθηκαν στη διάθεση του δικαιούχου μέχρι τον χρόνο της πραγματικής ανάκτησής τους.

Οι τόκοι υπολογίζονται με τη μέθοδο του ανατοκισμού σύμφωνα με τις διατάξεις του κεφαλαίου V του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής ([299]) και του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 271/2008 της Επιτροπής ([300]) με τον οποίο τροποποιήθηκε ο κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 794/2004.

Άρθρο 5

Η ανάκτηση των ασυμβίβαστων ενισχύσεων που αναφέρονται στο άρθρο 3 είναι άμεση και αποτελεσματική.

Η Ιταλία εξασφαλίζει την εκτέλεση της παρούσας απόφασης εντός τεσσάρων μηνών από την ημερομηνία της κοινοποίησής της.

Άρθρο 6

Εντός δύο μηνών από την κοινοποίηση της παρούσας απόφασης, η Ιταλία διαβιβάζει τις εξής πληροφορίες:

— το συνολικό ποσό των ενισχύσεων που εισέπραξε ο δικαιούχος·

— το συνολικό ποσό (αρχικό κεφάλαιο και τόκοι ανάκτησης) που θα ανακτηθεί από τον δικαιούχο·

— λεπτομερή περιγραφή των μέτρων που έχει ήδη λάβει και προγραμματίσει ώστε να συμμορφωθεί με την παρούσα απόφαση·

— έγγραφα που αποδεικνύουν ότι έχει δοθεί εντολή στον δικαιούχο να επιστρέψει τις ενισχύσεις.

Η Ιταλία ενημερώνει την Επιτροπή σχετικά με την εξέλιξη των εθνικών μέτρων που έλαβε για την εκτέλεση της παρούσας απόφασης έως την πλήρη ανάκτηση των ενισχύσεων που προβλέπει το άρθρο 3. Υποβάλλει αμέσως, έπειτα από απλό αίτημα της Επιτροπής, πληροφορίες σχετικά με τα μέτρα που έχει ήδη λάβει και προγραμματίσει για να συμμορφωθεί με την παρούσα απόφαση. Διαβιβάζει επίσης λεπτομερείς πληροφορίες για τα ποσά των ενισχύσεων και των τόκων ανάκτησης που έχουν ήδη ανακτηθεί από τον δικαιούχο.

Άρθρο 7

Η παρούσα απόφαση απευθύνεται στην Ιταλική Δημοκρατία.

([299]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 794/2004 της Επιτροπής, της 21ης Απριλίου 2004, σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου περί λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή του άρθρου 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 140 της 30.4.2004, σ. 1).

([300]) Κανονισμός (ΕΚ) αριθ. 271/2008 της Επιτροπής, της 30ής Ιανουαρίου 2008, για τροποποίηση του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 794/2004 σχετικά με την εφαρμογή του κανονισμού (ΕΚ) αριθ. 659/1999 του Συμβουλίου για τη θέσπιση λεπτομερών κανόνων εφαρμογής του άρθρου 93 της συνθήκης ΕΚ (ΕΕ L 82 της 25.3.2008, σ. 1).

Η Επιτροπή μπορεί να δημοσιεύσει τα ποσά των ενισχύσεων και των τόκων που θα ανακτηθούν κατ' εφαρμογή της παρούσας απόφασης, με την επιφύλαξη του άρθρου 30 του κανονισμού (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου ([301]).

Βρυξέλλες, 24 Νοεμβρίου 2023.

Για την Επιτροπή
Didier REYNDERS
Μέλος της Επιτροπής

([301]) Κανονισμός (ΕΕ) 2015/1589 του Συμβουλίου, της 13ης Ιουλίου 2015, περί λεπτομερών κανόνων για την εφαρμογή του άρθρου 108 της Συνθήκης για τη λειτουργία της Ευρωπαϊκής Ένωσης (ΕΕ L 248 της 24.9.2015, σ. 9).