2024/2860

18.11.2024

KOMISJONI OTSUS (EL) 2024/2860,

24. november 2023,

riigiabi SA.32953 (2014/C) kohta – riigiabi meetmed äriühingu Trenitalia SpA kasuks – Itaalia

(teatavaks tehtud numbri C(2023) 8017 all)

(Ainult ingliskeelne tekst on autentne)

(EMPs kohaldatav tekst)

EUROOPA KOMISJON,

võttes arvesse Euroopa Liidu toimimise lepingut, eriti selle artikli 108 lõike 2 esimest lõiku,

võttes arvesse Euroopa Majanduspiirkonna lepingut, eriti selle artikli 62 lõike 1 punkti a,

olles kutsunud huvitatud isikuid üles esitama märkusi vastavalt eespool nimetatud sätetele ([1]) ja võttes nende märkusi arvesse,

ning arvestades järgmist:

1. MENETLUS

(1) 18. aprillil 2011 sai komisjon kaebuse selle kohta, et Itaalia võis olla andnud Ferrovie dello Stato kontserni (edaspidi „**FSi kontsern**“) kuuluvale äriühingule Trenitalia S.p.A. (edaspidi „**Trenitalia**“) riigiabi raudtee-kaubaveo avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest kolme avaliku teenindamise lepingu alusel (edaspidi „**meetmed**“) antud hüvitisena. See kaebus registreeriti viitenumbri SA.32953 (2014/NN – ex 2011/CP) all. 26. septembril 2011 esitas kaebuse esitaja lisateavet.

(2) 18. oktoobri 2011. aasta kirjaga saatis komisjon selle kaebuse edasi Itaalia ametiasutustele ja küsis meetmete kohta lisateavet.

(3) 16. novembril 2011 palus Itaalia teabe esitamise nõudele vastamise tähtaega pikendada, mida komisjon tegi 24. novembril 2011. 14. detsembril 2011 küsis Itaalia komisjoni teabenõude kohta selgitusi, mille komisjon esitas samal päeval. 15. detsembril 2011 palus Itaalia nõutud teabe esitamiseks ettenähtud tähtaega veel pikendada, mida tehti 20. detsembril 2011.

(4) 31. jaanuaril 2012 ja 17. veebruaril 2012 esitas Itaalia osalised vastused 18. oktoobri 2011. aasta nõudele teabe esitamiseks. 22. veebruaril 2012 saatis komisjon Itaaliale meeldetuletuse puuduoleva teabe kohta. 11. aprillil 2012 esitas Itaalia lisateavet vastusena komisjoni 18. oktoobri 2011. aasta nõudele teabe esitamiseks.

(5) 4. aprillil 2012 täiendas kaebuse esitaja oma kaebust lisaväidetega.

(6) 29. oktoobril 2012 küsis komisjon Itaalialt lisateavet. Itaalia saatis nõutud teabe 8. jaanuaril 2013, 11. jaanuaril 2013 ja 17. jaanuaril 2013.

(7) 29. oktoobril 2013 laekusid komisjonile kaebuse esitaja lisaväited.

([1]) ELT C 156, 23.5.2014, lk 77.

(8) 28. märtsi 2014. aasta kirjaga teatas komisjon Itaaliale oma otsusest algatada eespool nimetatud meetmete suhtes Euroopa Liidu toimimise lepingu (edaspidi „**ELTL**“) artikli 108 lõikes 2 sätestatud menetlus (edaspidi „**menetluse algatamise otsus**“).

(9) Menetluse algatamise otsuses käsitleti ka võimalikku riigiabi andmist raudteetaristu varade tasuta ülekandmise kujul äriühingult Rete Ferroviaria Italiana S.p.A Trenitaliale ja äriühingule FS Logistica (juhtum SA.32179). Komisjon hindab neid meetmeid eraldi otsuses. Käesolevas otsuses käsitletakse ainult hüvitist, mida maksti Trenitaliale kolme **avaliku teenindamise lepingu** alusel raudtee-kaubaveo **avaliku teenindamise kohustuste** täitmise eest.

(10) 22. aprillil 2014 palus Itaalia pikendada menetluse algatamise otsuse kohta märkuste esitamiseks ette nähtud tähtaega; komisjon tegi seda 28. aprillil 2014. 21. mail 2014 palus Itaalia menetluse algatamise otsuse kohta märkuste esitamiseks ette nähtud tähtaega veel pikendada, mida komisjon tegi järgmisel päeval.

(11) Menetluse algatamise otsus avaldati *Euroopa Liidu Teatajas* 23. mail 2014 ([2]). Komisjon kutsus huvitatud isikuid üles esitama meetmete kohta märkusi.

(12) 24. juunil 2014 esitas Itaalia oma märkused menetluse algatamise otsuse kohta. Komisjon sai menetluse algatamise otsuse kohta märkused kolmelt huvitatud isikult: Euroopa raudtee- ja taristuettevõtjate ühendus (Community of European Railways and Infrastructure Companies, edaspidi „**CER**“) esitas märkused 19. juunil 2014; erasektori raudtee-kaubaveoettevõtjate ühendus FerCargo esitas märkused 8. juulil 2014 ([3]) ning FSi kontsern esitas märkused 23. juulil 2014 ([4]).

(13) Komisjon edastas huvitatud isikute märkused Itaaliale. 20. novembril 2014 saatis Itaalia oma vastused nende huvitatud isikute märkuste kohta. 4. novembril 2015 täiendas Itaalia oma märkusi lisateabega.

(14) 22. detsembril 2017 saatis komisjon Itaaliale nõude teabe esitamiseks, millele Itaalia andis osalise vastuse 5. ja 15. veebruaril 2018. 21. märtsil 2018 toimus komisjoni talituste ja Itaalia ametiasutuste esindajate kohtumine. 3. aprillil 2018 saatis komisjon Itaaliale veel ühe nõude teabe esitamiseks, millele Itaalia vastas 23. mail 2018. 18. detsembril 2018 toimus komisjoni talituste ja Itaalia ametiasutuste esindajate kohtumine. Pärast seda kohtumist esitas Itaalia lisateavet 18. ja 19. veebruaril 2019.

(15) 2020. aasta alguses puhkes COVID-19 pandeemia, mis tekitas suure šoki liidu majandusele ning nõudis liikmesriikide ja liidu institutsioonide koordineeritud majanduslikke meetmeid, et leevendada negatiivseid tagajärgi liidu majandusele. Nendes erakorralistes tingimustes püüdis komisjon kiiresti vastata COVID-19 puhangu kontekstis antud riigiabi meetmeid käsitlevatele teatistele ning kehtestada kõik vajalikud menetluslikud lihtsustused, et tagada komisjoni sujuv heakskiitmisprotsess ([5]). COVID-19 kriisi ajal pidi komisjon esmajärjekorras tegelema COVID-19ga seotud riigiabi meetmetega; ([6]) selle tagajärjel tekkisid viivitused käesolevate meetmetega seotud ametliku uurimismenetluse ja ka muude menetluste lõpuleviimisel.

([2]) Vt joonealune märkus [1].

([3]) 13. juunil 2014 palus FerCargo komisjonil menetluse algatamise otsuse kohta märkuste esitamiseks ettenähtud tähtaega pikendada. Taotlust põhjendati vajadusega koguda piisavat teavet kõigilt ühenduse liikmetelt. 17. juunil 2014 pikendas komisjon tähtaega FerCargo jaoks.

([4]) 16. juunil 2014 saatis FSi kontsern komisjonile põhjendatud taotluse, et menetluse algatamise otsuse kohta märkuste esitamiseks ettenähtud tähtaega pikendataks. 17. juunil 2014 andis komisjon FSi kontsernile märkuste esitamiseks aega 23. juulini 2014.

([5]) Komisjoni 13. märtsi 2020. aasta teatis Euroopa Parlamendile, Euroopa Ülemkogule, Euroopa Nõukogule, Euroopa Keskpangale, Euroopa Investeerimispangale ja eurorühmale „Euroopa koordineeritud majanduslikud meetmed COVID-19 puhangule reageerimiseks“ (COM(2020) 112 final), punkt 5.

([6]) Loetelu kõigist otsustest, mille komisjon võttis vastu COVID-19 pandeemia ajal vastavalt ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 2 punktile b, ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 3 punktile b ning komisjoni teatisele „Riigiabi ajutine raamistik majanduse toetamiseks praeguse COVID-19 puhangu kontekstis“ (ELT C 91I, 20.3.2020, lk 1), on kättesaadav järgmisel veebisaidil: https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/coronavirus_en (viimane külastus: 15.11.2023).

(16) Peale selle alustas Venemaa 24. veebruaril 2022 sõjalist agressiooni Ukraina vastu. Venemaa sõjalise agressiooni otsene ja kaudne mõju tõi kaasa majanduslikud tagajärjed kogu siseturul. Selles olukorras pidi komisjon kiirelt tegutsema, et leevendada vahetut kahjulikku mõju liidu majandusele ja ühiskonnale. Kõnealustes erakorralistes tingimustes paluti komisjonil kiiresti vastata Ukraina kriisiga seoses antud riigiabi meetmeid käsitlevatele teatistele ([7]). Kuna 2022. ja 2023. aastal pidi komisjon kontrollima esmajärjekorras neid riigiabi meetmeid, ([8]) viibis uuritavate meetmete ametliku uurimismenetluse lõpuleviimine sellest tulenevalt veelgi.

(17) 19. jaanuaril 2023 saatis komisjon Itaalia ametiasutusele veel ühe nõude teabe esitamiseks; Itaalia ametiasutused vastasid sellele 11. aprillil 2023, pärast seda, kui algset vastuste esitamise tähtaega Itaalia ametiasutuste taotlusel pikendati. Selle nõude eesmärk oli muu hulgas täpsustada FSi kontserni struktuuri pärast Trenitalia kaubaveotegevuse restruktureerimisprotsessi.

(18) 17. oktoobril 2023 kinnitas Itaalia erandkorras loobumist oma õigustest, mis tulenevad ELi toimimise lepingu artiklist 342 koostoimes määruse nr 1/1958 ([9]) artikliga 3, ning nõustus sellega, et käesolev otsus võetakse vastu ja sellest teavitatakse inglise keeles.

2. RAUDTEE-KAUBAVEOTEENUSTE OSUTAMIST REGULEERIVA ÕIGUSRAAMISTIKU KIRJELDUS

2.1. Raudtee-kaubaveo liberaliseerimine liidus ja Itaalias

2.1.1. *Liidus*

(19) Liidus liberaliseeriti raudtee-kaubavedu kolmes etapis.

(20) 1990. aastate alguses elluviidud esimese seadusandliku algatuse tulemusena võeti vastu nõukogu direktiiv 91/440/EMÜ, ([10]) mille liikmesriigid pidid oma siseriiklikusse õigusesse üle võtma 1. jaanuariks 1993. Selle õigusaktiga alustati raudteeveo liberaliseerimist ning nähti ette raudteetaristu kasutamise õigus rahvusvahelise kombineeritud kaubaveo teenuseid ([11]) osutavatele raudteeveo-ettevõtjatele ja rahvusvahelistele rühmitustele; sellega kaasnes põhimõte, mille kohaselt peavad taristu majandamise ja veotegevused olema eraldatud. Kõnealune eraldatuse põhimõte ei puudutanud siiski struktuure, vaid ülesandeid, täpsemalt raamatupidamisfunktsiooni. Selle direktiiviga nähti üksnes ette, et tegevuse eraldamiseks võib ettevõttes luua selgepiirilised osakonnad või et taristut võib majandada eraldiseisev üksus.

([7]) Komisjoni teatis „Riigiabimeetmete ajutine kriisiraamistik majanduse toetamiseks pärast Venemaa kallaletungi Ukrainale“ (ELT C 131I, 24.3.2022, lk 1).

([8]) Loetelu kõigist otsustest, mille komisjon võttis 2022. aastal vastu teatise „Riigiabimeetmete ajutine kriisiraamistik majanduse toetamiseks pärast Venemaa kallaletungi Ukrainale“ alusel, on kättesaadav järgmisel veebisaidil: https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/temporary-crisis-and-transition-framework_en (viimane külastus: 15.11.2023).

([9]) Määrus nr 1, millega määratakse kindlaks Euroopa Majandusühenduses kasutatavad keeled (EÜT 17, 6.10.1958, lk 385/58).

([10]) Nõukogu 29. juuli 1991. aasta direktiiv 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta (EÜT L 237, 24.8.1991, lk 25).

([11]) Nõukogu 7. detsembri 1992. aasta direktiivi 92/106/EMÜ (millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel) (EÜT L 368, 17.12.1992, lk 38) artikli 1 kohaselt tähendab kombineeritud vedu liikmesriikidevahelist kaubavedu, „mille puhul veoauto, haagis, poolhaagis (vedukiga või ilma), vahetusveovahend või 20jalane või suurem konteiner liigub veo alg- või lõppetapil maanteel ja ülejäänud etapil raudteel, siseveeteel või mereteel, kui viimati nimetatud etapi pikkus on linnulennult mõõdetuna üle 100 km, ja mille puhul veo alg- või lõppetapp on:
— kas teekond kaupade pealelaadimise kohast kuni lähima ümberlaadimiseks sobiva raudteejaamani algetapi puhul ning teekond lähimast ümberlaadimiseks sobivast raudteejaamast kuni kaupade mahalaadimise kohani lõppetapi puhul;
— või teekond linnulennult mõõdetuna 150 km raadiuses siseveetee- või meresadamast, kus kaupu lastitakse või lossitakse.“
Teisisõnu on kombineeritud vedu teatav ühendveo vorm, mille puhul suurim osa teekonnast läbitakse raudteed, siseveeteed või merd pidi ning alg- ja/või lõppetapp maanteel on rangelt piiratud.

(21) Direktiivi 91/440/EMÜ muudeti Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2001/12/EÜ, ([12]) mis moodustas osa nn **esimesest raudteepaketist** ([13]) ja mille liikmesriigid pidid oma siseriiklikusse õigusesse üle võtma 15. märtsiks 2003. Direktiiviga 2001/12/EÜ anti raudteeveo-ettevõtjatele mittediskrimineerival viisil juurdepääsuõigus järgmist liiki teenuste puhul:

— rahvusvahelised kaubaveoteenused üleeuroopalise raudtee-kaubaveovõrgu ([14]) piires (artikli 10 lõige 3);

— rahvusvahelised kaubaveoteenused kogu Euroopa raudteevõrgus alates 15. märtsist 2008 (artikli 10 lõike 3 teine lause).

(22) Selleks et parandada ohutust ning soodustada koostalitlust ja raudteekaubaveo turu avamist, võttis liit osana **teisest raudteepaketist** ([15]) vastu Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2004/51/EÜ ([16]). Selle direktiiviga nähti raudteeveo-ettevõtjatele ette juurdepääsuõigus järgmist liiki teenuste puhul:

— rahvusvahelised kaubaveoteenused alates 1. jaanuarist 2006 (st direktiivis 2001/12/EÜ sätestatud tähtpäev 15. märts 2008 toodi varasemaks);

— igat liiki (riigisisesed ja rahvusvahelised) kaubaveoteenused alates 1. jaanuarist 2007.

(23) Selle tulemusena avati raudtee-kaubaveo turg konkurentsile üleeuroopalises raudtee-kaubaveovõrgus 15. märtsil 2006; 1. jaanuaril 2006 avati see rahvusvahelisele kaubaveole kogu liidu raudteevõrgus ning 1. jaanuaril 2007 raudtee-kabotaažveole. Seepärast loetakse, et raudtee-kaubaveo turg on liidu tasandil nii riigisiseste kui ka rahvusvaheliste teenuste puhul täielikult liberaliseeritud alates 1. jaanuarist 2007.

(24) Direktiiv 91/440/EMÜ, mida muudeti direktiividega 2001/12/EÜ ja 2004/51/EÜ, tunnistati alates 17. juunist 2015 kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiiviga 2012/34/EÜ ([17]). Direktiivi 2012/34/EÜ artikli 10 lõikes 1 on sätestatud järgmine: „Raudteeveo-ettevõtjatele tagatakse võrdsetel, mittediskrimineerivatel ja läbipaistvatel tingimustel juurdepääsuõigus raudteeinfrastruktuurile kõigis liikmesriikides iga liiki raudtee-kaubaveoteenuste osutamiseks.“

([12]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiv 2001/12/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta (EÜT L 75, 15.3.2001, lk 1).

([13]) Sellesse paketti kuulusid ka Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiv 2001/13/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 95/18/EÜ raudtee-ettevõtjate litsentseerimise kohta (EÜT L 75, 15.3.2001, lk 26), ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 26. veebruari 2001. aasta direktiiv 2001/14/EÜ raudteeinfrastruktuuri läbilaskevõimsuse jaotamise, raudteeinfrastruktuuri kasutustasude kehtestamise ja ohutustunnistuste andmise kohta (EÜT L 75, 15.3.2001, lk 29).

([14]) Direktiivi 2001/12/EÜ artiklis 10a ja I lisas osutatud ligikaudu 50 000 km raudteevõrk, mis Itaalias hõlmab järgmisi raudteeühendusega sadamaid: Ancona, Bari, Brindisi, C. Vecchia, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Piombino, Ravenna, Salerno, Savona, Taranto, Trieste, Veneetsia.

([15]) Sellesse paketti kuulusid ka Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/49/EÜ ühenduse raudteede ohutuse kohta (ELT L 164, 30.4.2004, lk 44); Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/50/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 96/48/EÜ üleeuroopalise kiirraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta ja Euroopa Parlamendi ja nõukogu direktiivi 2001/16/EÜ üleeuroopalise tavaraudteevõrgustiku koostalitlusvõime kohta (ELT L 164, 30.4.2004, lk 114); ning Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta määrus (EÜ) nr 881/2004, millega asutatakse Euroopa Raudteeagentuur (ELT L 164, 30.4.2004, lk 1).

([16]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiv 2004/51/EÜ, millega muudetakse nõukogu direktiivi 91/440/EMÜ ühenduse raudteede arendamise kohta (ELT L 164, 30.4.2004, lk 164).

([17]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 21. novembri 2012. aasta direktiiv 2012/34/EL, millega luuakse ühtne Euroopa raudteepiirkond (ELT L 343, 14.12.2012, lk 32).

2.1.2. *Itaalias*

(25) Itaalias liberaliseeriti raudtee-kaubaveoteenuste turg esimest korda 22. oktoobril 2003, mil jõustus 8. juuli 2003. aasta seadusandlik dekreet nr 188/2003 (edaspidi „**2003. aasta dekreet**“); ([18]) sellega võeti siseriiklikusse õigusesse üle esimene raudteepakett. 2003. aasta dekreedi artikliga 6 anti riigisiseste kaubaveoteenuste ning riigisiseste ja rahvusvaheliste reisijateveoteenuste puhul mitmesugused kasutusõigused (teatavate nõuete täitmisel ([19])) riigisisest raudteevõrku kasutavatele raudteeveo-ettevõtjatele ja välisriigis asutatud raudteeveo-ettevõtjatele vastastikkuse põhimõttel.

(26) Direktiivi 2004/51/EÜ võttis Itaalia üle 10. augusti 2007. aasta dekreediga nr 162/2007, mis jõustus 23. oktoobril 2007. Selle dekreediga muudeti 2003. aasta dekreeti – raudteeveo-ettevõtjatele anti alates 23. oktoobrist 2007 võrdsetel, mittediskrimineerivatel ja läbipaistvatel tingimustel juurdepääs Itaalia kogu raudteevõrgule rahvusvaheliste kaubaveoteenuste osutamiseks ja hiljemalt alates 1. jaanuarist 2007 juurdepääs raudteetaristule igat liiki raudtee-kaubaveoteenuste osutamiseks ([20]).

(27) Itaalia võttis direktiivi 2012/34/EL oma siseriiklikusse õigusesse üle 15. juuli 2015. aasta dekreediga nr 112/2015, mis jõustus 27. juulil 2015. Selle dekreediga kinnitati, et raudteesektoris konkurentsi tagamiseks on raudteeveo-ettevõtjatel jätkuvalt võrdsetel, mittediskrimineerivatel ja läbipaistvatel tingimustel juurdepääsuõigus raudtee-kaubaveo turule ([21]).

2.2. **Raudtee-kaubaveo avaliku teenindamise kohustusi reguleeriv õigusraamistik**

2.2.1. *Liidu õigusnormid*

(28) ELi toimimise lepingu artiklis 93 on sätestatud: „Toetused ei ole vastuolus aluslepingutega, kui need vastavad transpordi koordineerimise vajadusele või kujutavad endast avalike teenuste hulka kuuluvate teatud kohustuste täitmise kulude katmist.“

(29) ELi toimimise lepingu artikli 93 alusel võttis nõukogu vastu 26. juuni 1969. aasta määruse (EMÜ) nr 1191/69 raudtee-, maantee- ja siseveetranspordis osutatavate avalike teenuste kontseptsioonist tulenevaid kohustusi puudutavate liikmesriikidepoolsete meetmete kohta (edaspidi „**määrus (EMÜ) nr 1191/69**“) ([22]). Määruses (EMÜ) nr 1191/69 kehtestati **avaliku teenindamise kohustusi** reguleerivad eeskirjad, mida kohaldati raudteeveo-teenuste valdkonnas alates 1. juulist 1969 kuni 2. detsembrini 2009 reisijateveoteenuste puhul ja 3. detsembrini 2012 kaubaveoteenuste puhul (vt põhjendus 34).

([18]) 8. juuli 2003. aasta seadusandlik dekreet nr 188/2003 (*Gazzetta Ufficiale* nr 170), millega asendati presidendi 8. juuli 1998. aasta dekreet nr 277/98 (*Gazzetta Ufficiale* nr 187) ja 16. märtsi 1999. aasta dekreet nr 146/99 (*Gazzetta Ufficiale* nr 119), millega võeti siseriiklikusse õigusesse üle direktiivid 91/440/EÜ, 95/18/EÜ ja 95/19/EÜ.

([19]) Raudteeveo-ettevõtjatel, kes kavatsesid osutada Itaalias riigisiseseid raudtee-kaubaveoteenuseid, pidi lisaks 2003. aasta dekreedi artikli 6 lõike 1 kohaselt nõutavale raudteeveo-ettevõtja tegevusloale olema taristu- ja transpordiministeeriumi eriluba (2003. aasta dekreedi artikli 6 lõige 2) vastavalt 23. detsembri 2000. aasta seaduse nr 388 artikli 131 lõike 1 määratlusele. Selle seadusega põhjendati kõnealuse loa esitamise vajadust sellega, et taristu- ja transpordiministeerium saaks hoida raudteetariifide suurenemise kontrolli all ja/või tagada Itaalia raudteeveo-tegevuse majandusliku elujõulisuse.

([20]) Seadusandliku dekreedi nr 162/2007 artikli 25 lõige 1, millega muudeti 2003. aasta dekreedi artikli 12 lõige 1. Alates 1. jaanuarist 2007 ei nõutud Itaalias raudteeveo-ettevõtjatelt enam joonealuses märkuses nr [19] kirjeldatud eriluba taristu- ja transpordiministeeriumilt.

([21]) Seadusandliku dekreedi nr 112/2015 artikli 2 lõike 1 punkt c.

([22]) Nõukogu 26. juuni 1969. aasta määrus (EMÜ) nr 1191/69 raudtee-, maantee- ja siseveetranspordis osutatavate avalike teenuste kontseptsioonist tulenevaid kohustusi puudutavate liikmesriikidepoolsete meetmete kohta (EÜT L 156, 28.6.1969, lk 1), mida on muudetud nõukogu 20. juuni 1991. aasta määrusega (EMÜ) nr 1893/91.

(30) Määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 2 kohaselt on avaliku teenindamise kohustused „kohustused, mida kõnesolev vedaja kaubandushuvidest lähtudes endale ei võtaks või ei võtaks samas ulatuses või samadel tingimustel". Avaliku teenindamise kohustused määruse (EMÜ) nr 1191/69 tähenduses koosnesid toimimiskohustusest, ([23]) veokohustusest ([24]) ja tariifikohustustest ([25]). Määruse (EMÜ) nr 1191/69 artiklis 5 ning artiklites 10–13 olid sätestatud kriteeriumid, mida tuli arvesse võtta avaliku teenindamise kohustuste kehtestamisest tuleneva majandusliku halvemuse kindlaksmääramisel, ja vastav hüvitamiskord. Kui veoettevõtja tegeles avaliku teenindamise kohustustega hõlmatud teenuste osutamise kõrval ka muu tegevusega, tuli selle määruse artikli 1 lõike 5 kohaselt tagada eraldi raamatupidamisarvestus ning kehtestada mehhanismid, et vältida ristsubsideerimist avaliku teenindamisega tegeleva üksuse ja muu tegevuse eest vastutava üksuse vahel.

(31) Nõukogu määrusega (EMÜ) nr 1893/91, ([26]) millega määrust (EMÜ) nr 1191/69 muudeti, kaotati liikmesriikide võimalus säilitada või kehtestada avaliku teenindamise kohustusi veoettevõtjatele, välja arvatud ettevõtjad, kelle tegevus piirdub ainult linna- ja linnalähiliinidel või piirkondlikel liinidel reisijateveo teenuste osutamisega ([27]). Muudatusega lisati määrusesse (EMÜ) nr 1191/69 uus avalikku teenindamist käsitlev jaotis (artikkel 14), millega võimaldati liikmesriikidel sõlmida avaliku teenindamise lepinguid selleks, et osutada üldsusele piisavaid veoteenuseid ([28]).

(32) Abi andmist raudtee-, maantee- ja siseveetranspordile reguleeriti täiendavalt nõukogu määrusega (EMÜ) nr 1107/70 ([29]). Selle määrusega nähti ette, et liikmesriigid ei tohi kehtestada avaliku teenindamise kohustusi, mis hõlmavad abi andmist ELi toimimise lepingu artikli 93 alusel, välja arvatud määruse (EMÜ) nr 1191/69 kohaldamisalasse mittekuuluvate tariifikohustuste ([30]) või transpordiettevõtjate või -tegevuste korral, mille suhtes seda määrust ei kohaldatud.

(33) Altmarki kohtuasjas tehtud otsuses ([31]) juhtis Euroopa Kohus tähelepanu, et määrustes (EMÜ) nr 1191/69 ja (EMÜ) nr 1107/70 on eeldatavalt ammendavalt loetletud asjaolud, mille korral liikmesriikide ametiasutused tohivad anda abi ELi toimimise lepingu artikli 93 alusel. Seda kinnitas Euroopa Kohus ka oma otsuses Combusi kohtuasjas ([32]).

(34) Nii määrus (EMÜ) nr 1191/69 kui ka määrus (EMÜ) nr 1107/70 tunnistati kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu määrusega (EÜ) nr 1370/2007, ([33]) mis jõustus 3. detsembril 2009. Seejuures nähti määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikliga 10 ette, et määrust (EMÜ) nr 1191/69 kohaldatakse raudtee-kaubaveoteenuste suhtes veel kolme aasta jooksul pärast määruse (EÜ) nr 1370/2007 jõustumist.

([23]) Vt määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 2 lõige 3.
([24]) Vt määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 2 lõige 4.
([25]) Vt määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 2 lõige 5.
([26]) Nõukogu 20. juuni 1991. aasta määrus (EMÜ) nr 1893/91, millega muudetakse määrust (EMÜ) nr 1191/69 raudtee-, maantee- ja siseveetranspordis osutatavate avalike teenuste kontseptsioonist tulenevaid kohustusi puudutavate liikmesriikidepoolsete meetmete kohta (EÜT L 169, 29.6.1991, lk 1).
([27]) Muudetud määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 1 lõikes 5 sätestati järgmine: „Liikmesriikide pädevad asutused võivad siiski säilitada või kehtestada artiklis 2 nimetatud avaliku teenindamise kohustused linna- ja linnalähiliinide ning piirkondlike liinide suhtes; teenuste osutamise tingimused ja üksikasjad, kaasa arvatud hüvitamise viisid, on sätestatud II, III ja IV jaos."
([28]) Vt määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõige 1.
([29]) Nõukogu 4. juuni 1970. aasta määrus (EMÜ) nr 1107/70 toetuste andmise kohta raudtee-, maantee- ja siseveetranspordile (EÜT L 130, 15.6.1970, lk 1). Kõnealuse määrusega ei piiratud nõukogu 26. juuni 1969. aasta määruse (EMÜ) nr 1192/69 (raudtee-ettevõtjate finantskohustuste ja soodustuste tasendamise ühisreeglite kohta) ja nõukogu määruse (EMÜ) nr 1191/69 sätete kohaldamist.
([30]) Tariifikohustused määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 2 lõikes 5 määratletud tähenduses.
([31]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 24. juuli 2003, Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg *vs.* Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, punkt 108.
([32]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 16. märts 2004, DanskeBusvognmænd *vs.* komisjon (edaspidi „Combusi kohtuasi"), T-157/01, ECLI:EU:C:2004:76, punkt 100.
([33]) Euroopa Parlamendi ja nõukogu 23. oktoobri 2007. aasta määrus (EÜ) nr 1370/2007, mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel ning millega tunnistatakse kehtetuks nõukogu määrused (EMÜ) nr 1191/69 ja (EMÜ) nr 1107/70 (ELT L 315, 3.12.2007, lk 1)

(35) Määrust (EÜ) nr 1370/2007 kohaldatakse üksnes reisijateveole raudteel ja muudel rööbasteedel ning maanteel; kaubavedu selle kohaldamisalasse ei kuulu (artikkel 1). Määruse EÜ) nr 1370/2007 artikli 9 lõikes 2 on sätestatud järgmine: „Ilma et see piiraks [ELi toimimise lepingu artiklite 93, 106, 107 ja 108] kohaldamist, võivad liikmesriigid asutamislepingu artikli [ELi toimimise lepingu artikli 93] alusel transpordisektorile jätkuvalt eraldada toetusi, kui need vastavad transpordi koordineerimise vajadusele või kujutavad endast avalike teenuste hulka kuuluvate teatud kohustuste täitmise kulude katmist, välja arvatud käesoleva määrusega hõlmatud teenused [...]“ Seega tuli pärast kolmeaastase ajavahemiku möödumist (st pärast 3. detsembrit 2012) raudtee-kaubaveo avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest antud abi kokkusobivust siseturuga hinnata otse ELi toimimise lepingu artikli 93 alusel.

2.2.2. *Itaalia õigusnormid*

(36) 17. mai 1985. aasta seadusega nr 210 (edaspidi „**seadus nr 210/1985**“) ([34]) anti riigile õigus säilitada, kaotada või kehtestada avaliku teenindamise kohustusi FSi kontserni puhul ning hüvitada kontsernile nende avaliku teenindamise kohustuste täitmisega otseselt seotud kulud.

(37) Seaduse nr 210/1985 artikli 18 lõigete 1 ja 2 kohaselt pidi transpordiminister dekreedi alusel kindlaks määrama avaliku teenindamise kohustused, mis tuli FSi kontserni puhul säilitada, võimalusega need kohustused hiljem kaotada ja/või kehtestada uued kohustused või laiendada kehtivate kohustuste ulatust. Avaliku teenindamise kohustuste kehtestamise või nende ulatuse laiendamise korral omandas FSi kontsern õiguse saada seotud kulude eest rahalist hüvitist määruses (EMÜ) nr 1191/69 kehtestatud eeskirjade alusel.

(38) Mis puudutab konkreetsemalt tariifikohustusi, siis sätestati seaduse nr 210/1985 artiklis 16, et ehkki tasakaalustatud juhtimise tagamiseks kiidab tariifid heaks FSi kontserni juhatus, saavad avaliku sektori asutused dekreedi alusel kindlaks määrata reisijateveo ja teatavat liiki kaupade veo puhul kohaldatavad maksimumtariifid. Selles artiklis oli sätestatud, et kui avaliku sektori asutuste kehtestatud tariifid erinevad FSi juhatuse määratud standardtariifidest, võidakse vahe katmiseks maksta hüvitist määruse (EMÜ) nr 1191/69 alusel.

(39) 28. veebruari 1986. aasta seadusega nr 41 (edaspidi „**seadus nr 41/1986**“) ([35]) kaotati kõik avaliku teenindamise kohustused, sealhulgas toimimiskohustused ja tariifikohustused, mille puhul oli tunnistatud FSi kontserni õigust hüvitisele määruse (EMÜ) nr 1191/69 alusel (artikli 10 lõige 15). Kooskõlas seaduse nr 210/1985 artiklitega 16 ja 18 võis transpordiministeerium kehtestada dekreedi alusel loetelu avaliku teenindamise kohustustest, mis avaliku huvi kaalutlustel ja riigieelarvest eraldatud rahaliste vahendite piires säilitatakse.

(40) 16. jaanuaril 1990 võttis transpordiministeerium vastu dekreedi nr 1-T (edaspidi „**ministeeriumi dekreet nr 1-T/1990**“). Selle dekreedi artiklis 2 kehtestati loetelu FSi kontsernile kehtestatud tariifikohustustest teatavatesse kategooriatesse kuuluvate reisijate ja kaupade veoks. See loetelu hõlmas alljärgnevaga seotud tariifikohustusi:

— kaubavedu Itaalia mandri ja Sardiinia vahel kooskõlas 11. juuni 1962. aasta seaduse nr 588 ([36]) (edaspidi „**seadus nr 588/1962**“) artikliga 12, millega kehtestati kriteeriumid raudteetariifide arvutamiseks ühenduste puhul Sardiiniaga;

— Trieste sadamat läbiv rahvusvaheline kaubavedu ning

— rahvusvaheline kaubavedu Euroopa Söe- ja Teraseühenduses.

(41) Alates 1. juulist 1992 – pärast seda, kui oli jõustunud määrus (EMÜ) nr 1893/91, millega muudeti määrust (EMÜ) nr 1191/69 (põhjendus 31) – hakkasid Itaalia ametiasutused avaliku teenindamise kohustuste kehtestamist reguleerima avaliku teenindamise lepingute alusel ning loobusid avaliku teenindamise kohustuste ühepoolse (dekreetide alusel) kehtestamise korrast.

([34]) 17. mai 1985. aasta seadus nr 210/1985, millega asutati majandusüksus „Ferrovie dello Stato“.

([35]) 28. veebruari 1986. aasta seadus nr 41 iga- ja mitmeaastase riigieelarve eraldiste kohta.

([36]) Seaduse nr 588/1962 (millega kehtestati Sardiinia majandus- ja sotsiaalarengu edendamise kava) artiklis 12 on sätestatud, et „parvlaevateenuste abil veetava kauba puhul kohaldatakse ligikaudu 100 km vahemaa alusel arvutatud raudteetariife“ ning et „sellise veo suhtes ei kohaldata fikseeritud määrasid, lisatasusid ega erimakse summas, mis ületab Itaalias sama vahemaa ja samade kaupade puhul kohaldatavat summat, ega transiidikvoote“.

(42) Selle tulemusena kehtestas Itaalia raudtee-kaubaveoteenuste osas põhjenduses 40 osutatud tariifikohustused ajavahemikuks 1992. aasta juulist detsembrini avaliku teenindamise lepinguga, mille transpordiministeerium ja FSi kontsern sõlmisid 23. jaanuaril 1991. Itaalia säilitas need tariifikohustused 1993. aastaks ning sõlmis FSi kontserniga uue avaliku teenindamise lepingu 29. detsembril 1992. Pärast seda sõlmis Itaalia FSi kontserniga veel kaks avaliku teenindamise lepingut – ajavahemikeks 1994–1996 ja 1997–1999. 1997.–1999. aasta lepingusse lisati jätkuvusklausel, mille kohaselt pidi FSi kontsern lepingu lõppemisel täitma lepingus kindlaksmääratud tariifikohustusi kuni järgmiste avaliku teenindamise lepingute sõlmimiseni.

(43) Vastavalt ajavahemikeks 1994–1996 ja 1997–1999 sõlmitud avaliku teenindamise lepingutes kehtestati tariifikohustused seoses järgmiste FSi kontserni osutatud teenustega:

— riigisisene kaubavedu Itaalia mandri ja Sardiinia vahel kooskõlas seaduse nr 588/1962 artikliga 12, millega kehtestati kriteeriumid raudteetariifide arvutamiseks ühenduste puhul Sardiiniaga;

— Trieste sadamat läbiv rahvusvaheline kaubavedu;

— rahvusvaheline kaubavedu Euroopa Söe- ja Teraseühenduse piires: see kohustus tulenes Euroopa Söe- ja Teraseühenduse liikmesriikide valitsuste esindajate 21. märtsil 1955 sõlmitud kokkuleppest, millega nähti ette vähendatud tariifid kivisöe ja terase veoks;

— riigisisene raudtee-kaubavedu üle 1 000 km pikkustel vahemaadel ning

— rahvusvaheline raudtee-kaubavedu Itaalia Trieste sadama ja Ungari vahel: kooskõlas Itaalia ja Ungari 19. aprilli 1988. aasta kahepoolse lepingu (mis ratifitseeriti 30. detsembri 1989. aasta seadusega nr 440 (edaspidi „**seadus nr 440/1989**“) ([37])) artikliga 5 ([38]) kehtestati 15 % soodustus Austriat läbiva transiidi standardtariifist ning 50 % (endist) Jugoslaaviat läbiva transiidi standardtariifist.

(44) Uuritavad meetmed võeti Itaalias vastu ajavahemikul 2000–2014. Neid meetmeid kirjeldatakse käesoleva otsuse 3. jaos.

3. MEETMETE KIRJELDUS

3.1. Abisaaja

3.1.1. *Trenitalia*

(45) Trenitalia asutati 2000. aasta juunis FSi kontserni valdusettevõtja Ferrovie dello Stato S.p.A. täieliku kontrolli all oleva tütarettevõtjana; kontserni ainuaktsionär on Itaalia majandus- ja rahandusministeerium. FSi kontsernis 1998. aasta juulis algatatud reformi tulemusena eraldati kontserni tegevused (taristu, reisijateveoteenused, piirkondlikud veoteenused ja kaubaveoteenused) üksteisest süstemaatiliselt, juriidiliselt ja raamatupidamislikult ning lisaks loodi FSi kontrolli all olevad eraldiseisvad juriidilised isikud – Trenitalia 2000. aasta juunis ja Rete Ferroviaria Italiana 2001. aasta juulis. Kohe pärast loomist võttis Trenitalia FSi kontsernilt üle raudtee-kaubaveoteenuste osutamise. Praegu on Trenitalia Itaalia suurim raudteeveo-ettevõtja ning 31. detsembrini 2016 tegeles see nii reisijateveo kui ka kaubaveoga.

([37]) Seaduse nr 440/1989 artiklis 11 sätestati, et kahepoolne leping sõlmitakse kõige enam viieks aastaks, et see on automaatselt pikendatav viie aasta pikkusteks ajavahemikeks ning et kummalgi poolel on võimalus leping lõpetada kuus kuud enne iga perioodi algust.

([38]) Selle artikliga nähti ette, et import- ja eksportkaubaveoks Ungarisse ja Ungarist läbi Trieste vabasadama määratakse riigi piiripunktidest Trieste vabasadamasse suunduva veo tariifid kindlaks nii, et seejuures kohaldatakse tariifset sooduskohtlemist võrreldes Itaalia riikliku raudteeveo-ettevõtja sätestatud kehtivate tingimuste ja tariifidega, ning et kõik raudteeteenustega seotud küsimused (sh hinnad) määratakse kindlaks eraldi lepingus, mille Itaalia riiklik raudteeveo-ettevõtja ja Ungari raudteetaristuettevõtja sõlmivad pärast transiidiriikide teiste raudteeametitega konsulteerimist.

3.1.2. *FSi kontserni kaubaveotegevuse ümberkorraldamine 2017. aastal*

(46) FSi kontsern otsustas alates 1. jaanuarist 2017 korraldada oma kaubaveotegevuse ümber ning koondada ühte majandusüksusesse – Mercitalia kontserni ([39]) – FSi kontserni kogu raudtee-kaubaveoteenustega seotud tegevuse ([40]). Selle tulemusena andis FSi kontsern Trenitalia raudtee-kaubaveo äritegevuse (nn kaubaveoosakonna) üle äsja loodud äriühingule – Mercitalia Rail S.r.l.-le (edaspidi „**Mercitalia Rail**"), ([41]) mida kontrollis täielikult äriühing Mercitalia Logistics S.p.A. (edaspidi „**Mercitalia Logistics**"), ([42]) mis omakorda kuulus FSi kontserni ainukontrolli alla. Mercitalia Logisticsi kaudu osutab FSi kontsern kaubaveoteenuseid Itaalias ja välismaal nii tavavedude kui ka kombineeritud vedude kaudu ([43]).

(47) Üleandmine leidis aset pärast seda, kui Mercitalia Rail oli saanud asjaomased raudtee-kaubaveoturul raudteeveo-ettevõtjana tegutsemiseks vajalikud ohutussertifikaadid. ([44]) Tehing toimus proportsionaalse eraldumise teel, st Mercitalia Rail omandas Trenitalia kaubaveoosakonna kõik varad ja kohustised, ([45]) sh töötajad, veeremi, hooldusrajatised, kaubanduslepingud ja Trenitalia investeeringud kaubaveo- ja/või logistikasektorites tegutsevates äriühingutes ([46]). Võttes arvesse, et selleks tehinguks tehti FSi kontsernis sisemisi restruktureerimisi, ei maksnud Mercitalia Rail Trenitaliale kõnealuse üleantud tegevuse eest hüvitist.

(48) 1. jaanuaril 2017 sai Mercitalia Railist Trenitalia kaubaveoosakonna uus omanik.

([39]) FSi kontserni 2017. aasta majandusaruandes (kättesaadav aadressil https://www.fsitaliane.it/content/dam/fsitaliane/en/Documents/investor-relations/financial-statements/2017_Annual_report_FS.pdf, viimane külastus: 15.11.2023) märgiti: „2017. aasta oli FSi kontserni jaoks märgiline aasta, arvestades Mercitalia Raili asutamist Trenitalia jagufirmana kaubaveosektoris. Peale selle loodi FS Logistica ümberkorraldamise tulemusena Mercitalia Logistics, kes vastutab allvaldusettevõtjana kõigi Mercitalia kontserni alla kuuluvate logistika- ja kaubaveoettevõtjate tegevuse koordineerimise eest" (lk 3). Oma 11. aprilli 2023. aasta vastustes selgitasid Itaalia ametiasutused, et Mercitalia kontserni kuuluvad praegu Mercitalia Logistics ja tema kuus tütarettevõtjat: Mercitalia Rail, Mercitalia Intermodal SpA, Mercitalia Shunting & Terminal Srl, TX Logistik ja TerAlp.

([40]) Vt https://www.mercitaliarail.it/content/mercitalia_rail/it/chi-siamo/il-business-merci-del-gruppo-fs-italiane.html (viimane külastus: 15.11.2023). Nagu Itaalia ametiasutused oma 11. aprilli 2023. aasta vastustes selgitasid, puudutas kõnealune ümberkorraldamine nii Trenitalia kui ka FSi kontserni kõigi teiste raudtee-kaubaveoturul tegutsenud äriühingute raudtee-kaubaveotegevust.

([41]) Varem loodud äriühing FS Telco Srl muutis nime Mercitalia Rail Srl-iks ning hakkas tegelema uue tegevusalaga, st raudtee-kaubaveoteenuste (sh ohtlike kaupade ja jäätmete vedu) osutamine ja turustamine Itaalias ja välisriikides.

([42]) 2017. aastal muutis FS Logistica SpA, mis loodi 2007. aastal pärast seda, kui Ferrovie dello Stato otsustas koondada FSi kontserni kogu logistikategevuse ühe sihtotstarbelise ettevõtja alla, oma nime Mercitalia Logistics SpA-ks.

([43]) 2017. aasta majandusaruandes (vt joonealune märkus nr [39]) märkis FSi kontsern: „Allvaldusettevõtja Mercitalia Logistics S.p.A. juhitava Mercitalia [kontserni] loomisega on [FSi kontsern] kaubaveo valdkonnas kasutusele võtnud uue ärimudeli, mis kätkeb endas integreeritud kaubaveo- ja transpordilogistikalahenduste väljatöötamist parimatel turutingimustel, ning rakendab seda ärimudelit. [Kontserni] raudteeteenus, mis põhineb tütarettevõtja Trenitalia S.p.A. kaubaveoosakonna asjatundlikkusel ja kutsealasel kogemusel, oli esimesel aastal edukas, osaliselt tänu integreeritusele teiste kontserni äriühingutega" (vt lk 62).

([44]) Raudteetaristule saavad juurdepääsu üksnes kehtiva ohutussertifikaadiga raudteeveo-ettevõtjad. Ohutussertifikaat tõendab, et raudteeveo-ettevõtja on kehtestanud ohutusjuhtimise süsteemi ja on võimeline täitma oma juriidilisi kohustusi. Sel ajal oli õigusraamistik sätestatud Euroopa Parlamendi ja nõukogu 29. aprilli 2004. aasta direktiiviga 2004/49/EÜ (ühenduse raudteede ohutuse kohta; ELT L 164, 30.4.2004, lk 44), mis oli jõus 30. oktoobrini 2020 (k.a). 31. oktoobril 2020 tunnistati see kehtetuks Euroopa Parlamendi ja nõukogu 11. mai 2016. aasta direktiiviga (EL) 2016/798 raudteeohutuse kohta (ELT L 138 26.5.2016, lk 102).

([45]) Oma 11. aprilli 2023. aasta vastustes esitasid Itaalia ametiasutused komisjonile eraldumisakti, mille Trenitalia ja Mercitalia Raili seadusjärgsed esindajad allkirjastasid 21. detsembril 2016 ja mis jõustus 1. jaanuaril 2017. Eraldumise tulemusena vähenes Trenitalia aktsiakapital ja suurenes proportsionaalselt Mercitalia Raili kapitaliväärtus Trenitalia üleantud kaubaveoosakonna raamatupidamislikule väärtusele vastavas summas.

([46]) Vt FSi kontserni 2017. aasta majandusaruanne (vt joonealune märkus nr [39]), lk 174.

3.2. **Meetmed**

(49) Ajavahemikul 2000–2014 sai Trenitalia riigilt kokku 1,6 miljardi euro ulatuses rahalist hüvitist kogu Itaalia territooriumil raudtee-kaubaveoteenuste (sh raudtee-kaubavedu Sardiiniasse ja Sitsiiliasse / Sardiiniast ja Sitsiiliast) osutamisega seotud avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest. Neid avaliku teenindamise kohustusi osutati alljärgneva kolme avaliku teenindamise lepingu alusel, mille **taristu- ja transpordiministeerium** ning Trenitalia sõlmisid vastavalt määrusele (EMÜ) nr 1191/69.

— Esimene leping sõlmiti 18. oktoobril 2002 esialgu ajavahemikuks 1. jaanuarist 2000 kuni 31. detsembrini 2001 ning see hõlmas reisijateveo- ([47]) ja kaubaveoteenuseid. Seda lepingut pikendati automaatselt lepingu kehtivusaja lõppemise kuupäeval kooskõlas jätkuvusklausliga veel kaheks aastaks, st 2003. aasta lõpuni (edaspidi „**esimene leping**“).

— Teine leping sõlmiti 27. märtsil 2007 esialgu ajavahemikuks 1. jaanuarist 2004 kuni 31. detsembrini 2006 ning see hõlmas üksnes kaubaveoteenuseid. Seda lepingut pikendati lepingu kehtivusaja lõppemise kuupäeval jätkuvusklausli alusel veel kaheks aastaks, st 2008. aasta lõpuni (edaspidi „**teine leping**“).

— Kolmas leping sõlmiti 3. detsembril 2012 ajavahemikuks 1. jaanuarist 2009 kuni 31. detsembrini 2014 ning see hõlmas üksnes kaubaveoteenuseid (edaspidi „**kolmas leping**“). See leping kaotas kehtivuse 31. detsembril 2014 ja seda ei pikendatud.

(50) Esimesest ja teisest lepingust nähtub, et nende puudumisel ei oleks Trenitalia asjaomaseid kaubaveoteenuseid ärieesmärkidel osutanud samadel tingimustel ([48]). Kolmandas lepingus käsitletakse liikmesriikidele määruses (EMÜ) nr 1191/69 sätestatud kohustust maksta hüvitist ettevõtjale, kellele kehtestatakse avaliku teenindamise kohustus. Avaliku teenindamise kohustused on määratletud kui kohustused, mida vedaja kaubandushuvidest lähtudes endale ei võtaks või ei võtaks samas ulatuses või samadel tingimustel.

Tabel 1

Ametliku uurimismenetlusega hõlmatud avaliku teenindamise lepingute loetelu

Avaliku teenindamise leping	Kohaldamisperiood	Allkirjastamine	Esimene makse	Koguhüvitis
I	1.1.2000–31.12.2003	18.10.2002	2003	404,6 miljonit eurot
II	1.1.2004–31.12.2008	27.3.2007	2007	613,7 miljonit eurot
III	1.1.2009–31.12.2014	3.12.2012	2010	612,1 miljonit eurot

([47]) Kuna menetluse algatamise otsuses käsitleti üksnes raudtee-kaubaveoteenuseid, ei kuulu reisijateveoteenused käesoleva otsuse kohaldamisalasse.

([48]) Esimese lepingu artikli 5 lõikes 1 on sätestatud järgmine: „Ministeerium tunnistab, et allpool punktis 2 osutatud kaubaveoteenuseid osutati kooskõlas ajavahemikeks 1994–1996 ja 1997–1999 sõlmitud teeninduslepingute sätetega, riigi rahvusvaheliste kohustustega, transpordiministeeriumi dekreediga nr 1-T/1990 ja asjaomaste juriidiliste kohustustega, samuti seda, et kui äriühing oleks neid teenuseid osutanud üksnes kaubandushuvidest lähtudes, oleks ta neid osutanud teistsuguses ulatuses või teistsugustel tingimustel kui need, mille alusel ta neid tegelikkuses osutas.“ Teise lepingu artikli 2 lõikes 3 on sätestatud järgmine: „Kui äriühing oleks samu teenuseid osutanud üksnes kaubandushuvidest lähtudes, oleks ta neid osutanud teistsuguses ulatuses või teistsugustel tingimustel kui need, mida talle reaalselt pakuti. Eeskätt tagab kaupade vedu kahele suurimale saarele / kahelt suurimalt saarelt pideva ühenduse mandriosaga ning kaubaveoliikluse pikkadel ja väga pikkadel vahemaadel; see aitab omakorda taastada territoriaalse tasakaalu.“

3.2.1. *Esimene leping*

3.2.1.1. Esimese lepingu sõlmimine – taust

(51) Ajavahemikuks 1997–1999 sõlmitud avaliku teenindamise lepingus (vt põhjendus 42) sisalduva jätkuvusklausli kohaselt täitis FSi kontsern oma raudtee-kaubaveoteenuste puhul tariifikohustusi ka pärast kõnealuse lepingu lõppemise kuupäeva, st pärast 31. detsembrit 1999.

(52) 18. märtsil 1999 ([49]) avaldas peaminister direktiivi, mille kohaselt pidi FSi kontsern koostama äriplaani, et ajavahemikuks 1997–1999 sõlmitud avaliku teenindamise lepinguga ette nähtud kohustusi ajakohastada. FSi kontsern esitas oma 1999.–2003. aasta äriplaani taristu- ja transpordiministeeriumile 1999. aastal. Selles äriplaanis kirjeldati ka raudtee-kaubaveoteenuseid, mida äriühing kavatses osutada tingimustel, mis ei oleks ilma hüvitiseta taganud majanduslikku elujõulisust. Taristu- ja transpordiministeerium kiitis selle äriplaani heaks 2000. aasta juulis ning tegi kindlaks teenused, mis otsustati avalikku huvi arvestades säilitada ([50]).

(53) Taristu- ja transpordiministeerium sõlmis Trenitaliaga ([51]) esimese lepingu 18. oktoobril 2002.

3.2.1.2. Esimese lepingu sisu

(54) Esimese lepingu kohaselt pidi Trenitalia täitma teatavaid tariifikohustusi (st kohustus kehtestada teatavate teenuste puhul hinnad, mis on madalamad kui Trenitalia turuhinnale vastavad tariifid juhul, kui tariifikohustusi ei kohaldataks) ja toimimiskohustusi, mille eest makstakse lepingus sätestatud metoodika põhjal arvutatud hüvitist.

(55) Esimeses lepingus säilitati olemasolevad tariifikohustused, mis kehtestati ajavahemiku 1997–1999 avaliku teenindamise lepingus (vt põhjendus 43) alljärgnevate Trenitalia osutatud raudtee-kaubaveoteenuste puhul, kusjuures seotud hüvitise kindlaksmääramise näitajaid ei muudetud.

— *Raudtee-kaubavedu mandriosa ja Sardiinia vahel*: kooskõlas seaduse nr 588/1962 artikliga 12 nähti esimese lepinguga ette, et hüvitis arvutatakse Civitavecchia ja Golfo Aranci vahel tegelikult läbitava vahemaa (250 km) alusel arvutatud raudteetariifi ja ligikaudse vahemaa 100 km alusel arvutatud tariifi vahena.

— *Raudtee-kaubavedu üle 1 000 km pikkustel vahemaadel* ([52])*:* selle kohustuse eesmärk oli säilitada regressiivsed kilomeetritariifid 1 000 km künnise ületamisel. Ilma selle kohustuseta ei oleks Trenitalia kaubaveotariif alates 1 000. kilomeetrist (st kilometraaž, mille juures püsikulud täielikult tagasi teenitakse) enam vähenenud. ([53]) Esimese lepinguga nähti ette, et hüvitis arvutatakse järgmiste summade vahena: summad, mis oleks saadud teoreetilist kilomeetrihinda (mis ei vähene enam alates hetkest, mil püsikulud täielikult tagasi teenitakse, st 1 000. kilomeetrist) kohaldades, ja Trenitaliaga sõlmitud lepinguga ettenähtud kilomeetrihinda (mis väheneb ka pärast 1 000. kilomeetrit) kohaldades tegelikult saadud summad.

([49]) Peaministri 18. märtsi 1999. aasta direktiiv, mis avaldati Itaalia ametliku teataja väljaandes nr 113, 17.5.1999.
([50]) Need teenused on loetletud põhjenduses 55.
([51]) Trenitalia võttis FSi kontserni raudtee-kaubaveo üle alates asutamisest 2000. aasta juunis.
([52]) See kohustus kehtis üksnes riigisisese liikluse suhtes.
([53]) 2002. aasta veebruari seletuskirjas (Itaalia 29. oktoobri 2012. aasta vastuse lisa 9.1) on sätestatud järgmine: „Kaubaveotariif tõuseb kilometraaži kasvades, kuid mitte proportsionaalselt; täheldada võib astmelist vähenemist eelkõige esmastes kilomeetrivahemikes, seejärel kõverjoon tasandub ja läheneb peaaegu asümptoodile. Alates 1 000. kilomeetrist on tariif aga regressiivsem, peegeldades varasemates teenuste hankelepingutes kehtestatud tariifikohustusi.“

— *Kivisöe ja terase raudteevedu Euroopa Söe- ja Teraseühenduses*: esimese lepinguga nähti ette hüvitis, mis arvutati tariifikohustuste kohaldamisest saadud tulu ja selle tulu vahena, mida Trenitalia oleks teeninud juhul, kui ta oleks kohaldanud oma standardtariifi. See kohustus oli jõus 1. maini 2002 ([54]).

— *Rahvusvahelised raudtee-kaubaveoteenused Itaalia Trieste sadama ja Ungari vahel*: esimese lepinguga nähti ette hüvitis, mille arvutamisel võeti aluseks 15 % soodustus Austriat läbiva transiidi standardtariifist ja 50 % soodustus endise Jugoslaavia riike (Sloveenia ja Horvaatia) läbiva transiidi standardtariifist, mis oli kehtestatud seaduse nr 440/1989 artikliga 5. Seaduse nr 440/1989 artiklis 11 sätestati, et Itaalia ja Ungari kahepoolne leping sõlmitakse kõige enam viieks aastaks, et see on automaatselt pikendatav viie aasta pikkusteks ajavahemikeks ning et kummalgi poolel on võimalus leping lõpetada kuus kuud enne iga perioodi algust. Lepinguga nähti ette hüvitis, mis arvutati tariifikohustuste kohaldamisest saadud tulu ja selle tulu vahena, mida Trenitalia oleks teeninud juhul, kui ta oleks kohaldanud oma standardtariifi.

— *Rahvusvahelised raudtee-kaubaveoteenused läbi Trieste Marittima sadama*: kooskõlas ministeeriumi dekreedi nr 1-T/1990 sätetega olid esimese lepinguga ette nähtud tariifikohustused seoses rahvusvaheliste raudtee-kaubaveoteenustega läbi Trieste Marittima sadama, ([55]) välja arvatud teenused, mida osutati Trieste sadama ja Ungari vahel seaduse nr 440/1989 ([56]) alusel. Hüvitis vastas tariifikohustuste kohaldamisest saadud tulu ja selle tulu vahele, mida Trenitalia oleks teeninud juhul, kui ta oleks kohaldanud oma standardtariifi, korrutatuna läbi Trieste Marittima impordiks/ekspordiks liikunud vagunite koguarvuga.

(56) Esimese lepinguga kehtestati ka uued tariifikohustused alljärgnevate Trenitalia osutatud raudtee-kaubaveoteenuste puhul.

— *Ühendveoteenused Lyoni–Torino liinil*: 15. juulil 1999 leppisid FSi kontsern ja äriühing Société Nationale des Chemins de fer Français (edaspidi „**SNCF**“) lepingu alusel kokku 30 % soodustuses Lyon Venissieux' ja Torino Orbassano terminalide vahelise liini ühendveoteenuste standardtariifist. Soodustuse eesmärk oli kaotada takistused, mida põhjustasid ummikud Itaaliat ja Prantsusmaad ühendavatel maanteedel kolme aasta jooksul, mil Mont Blanci tunnel oli 1999. aasta märtsis toimunud õnnetuse tõttu suletud. Need teenused võimaldasid maanteed pidi veetud kauba sujuvat transiiti Itaalia ja Prantsusmaa piiril, olenemata autoveoetapi pikkusest. ([57]) Esimese lepinguga nähti ette hüvitis, mis arvutati tariifikohustuste kohaldamisest saadud tulu ja selle tulu vahena, mida Trenitalia oleks teeninud juhul, kui ta oleks kohaldanud oma standardtariifi. See kohustus kehtis 1. jaanuarist 2000 kuni 2001. aasta lõpuni.

— *Kombineeritud auto- ja raudtee-kaubaveoteenused*: see kohustus kehtis üksnes riigisiseste teenuste suhtes. Selle eesmärk oli edendada saastavate transpordiliikide (nt autovedu) tasakaalustamist kestlikumate transpordiliikidega (nt raudteevedu). See kehtis 31. detsembrini 2003. Esimese lepinguga nähti ette hüvitis, mis arvutati ühelt poolt tavaraudteeveo ([58]) ja teisalt kombineeritud veo keskmise hinna vahena vastavalt kombineeritud veo mahule.

([54]) St kuus kuud pärast seda, kui *Euroopa Ühenduste Teatajas* avaldati nõukogus kokku tulnud liikmesriikide valitsuste esindajate 23. oktoobri 2001. aasta otsus, millega otsustati lõpetada 21. märtsi 1955. aasta leping, mis käsitleb otseste rahvusvaheliste raudteetariifide kehtestamist söe ja terase transpordiks; selle tulemusena 21. märtsi 1955. aasta leping lõpetati.

([55]) Trieste Marittima sadam on ainult üks osa Trieste sadamast; see koosneb lastimis- ja lossimisdokkide (V, VI ja VII maabumissild) lähedal asuvast sadama akvatooriumist. Trieste Marittima all mõeldakse Trieste raudteejaama Campo Marzio, mis on peamine kõnealuste dokkide teenindamiseks kasutatav taristu.

([56]) Ministeeriumi 13. aprilli 1992. aasta dekreedis nr 239/T täpsustati, et neid tariifikohustusi ei saa lisada seadusega nr 440/1989 ette nähtud kohustustele.

([57]) Teisisõnu ei olnud teekonna autoveoetapis läbitav vahemaa piiratud ja see võis ületada raudtee-etapis läbitavat vahemaad (vt joonealune märkus nr [11]).

([58]) Tavaraudteevedu tähendab veoteenuseid, mida osutatakse lähetamiskoha ja sihtkoha vahel ainult raudteed pidi.

(57) Peale selle sätestati esimese lepinguga Trenitaliale ka kohustused korraldada parvlaevaülesõite ja manööverdamist kaubaveoks riigi mandriosa ja Sardiinia/Sitsiilia vahel. Nende kohustuste alusel sai osutada raudtee-kaubaveoteenuseid riigi mandriosa ja kummagi saare vahel (marsruudi mereveoetapis olid rongid parvlaevadel). Hüvitisega kaeti tasud, mida Trenitalia pidi maksma taristuettevõtjale parvlaevaülesõidu- ja manööverdamis-teenuste osutamise eest ning mis arvutati lastimise ja lossimise käitlushinna ja parvlaevakulude ühikuhinna põhjal korrutatuna tehtud reiside arvuga.

(58) Esimese lepingu artikli 8 kohaselt pidi Trenitalia taristu- ja transpordiministeeriumile edastama sertifitseeritud raamatupidamisaruanded seoses avaliku teenindamise kohustuste täitmisega 2001. aastal.

(59) Esimese lepingu artikli 10 kohaselt pidi Trenitalia esimese lepingu kehtivuse lõppemisel jätkama selle lepinguga hõlmatud teenuste osutamist kuni vastava teate saamiseni taristu- ja transpordiministeeriumilt ([59]). Hüvitis iga lisakuu eest, mil teenust osutati, ei tohtinud olla suurem kui kaheteistkümnendik 2001. aasta hüvitisest. Teenuste osutamise jätkamise kohustusega vastuolus olevate õigussätete jõustumisel oli Trenitalial õigus jätkuvusklausli alusel teenuste osutamine vastavalt määruse (EMÜ) nr 1191/69 artiklites 4 ja 14 sätestatud menetlustele peatada, ilma et see oleks piiranud vastava kuupäevani osutatud teenuste eest tasumisele kuulunud hüvitist.

(60) Esimese lepingu artikliga 11 oli ette nähtud kuni 250 000 euro suurune trahv iga korra eest, mil mõni põhjendustes 55–57 loetletud avaliku teenindamise kohustus jääb täitmata.

(61) Aastate 2000–2003 hüvitise (356,4 miljonit eurot) maksis Itaalia välja 2003. aastal (237,6 miljonit eurot) ja 2005. aastal (118,8 miljonit eurot).

3.2.2. *Teine leping*

3.2.2.1. Teise lepingu sõlmimine – taust

(62) Esimese lepingu kehtivuse lõppemisel (31. detsember 2001) jätkas Trenitalia esimeses lepingus kehtestatud avaliku teenindamise kohustuste täitmist kooskõlas jätkuvusklausliga (vt põhjendus 59). Esimese lepinguga ettenähtud avaliku teenindamise kohustused ei kehtinud aga enam alates:

— 1. jaanuarist 2002: ühendveoteenused Lyoni–Torino liinil (vt põhjendus 56);

— 1. maist 2002: kivisöe ja terase raudteevedu Euroopa Söe- ja Teraseühenduses pärast Euroopa Söe- ja Teraseühenduse kaotamist (vt põhjendus 55);

— 1. jaanuarist 2004: kombineeritud auto- ja raudtee-kaubaveoteenused (vt põhjendus 56).

(63) Trenitalia esitas taristu- ja transpordiministeeriumile aruande 2005. aasta finantskulude kohta, mida Trenitalia esimese lepingu alusel avaliku teenindamise kohustuste täitmisel kandis; sellest aruandest nähtus, et esimese lepingu alusel kaeti riigi mandriosa ja Sardiinia/Sitsiilia vahelise kaubaveo puhul üksnes parvlaevaülesõidu ja manööverdamisega seotud kulud ning et arvesse ei võetud lisakulusid, mida Trenitalia riigi mandriosa ja Sardiinia/Sitsiilia vahelistel liinidel avaliku teenindamise kohustuste täitmisel kandis. Selleks et täita avaliku teenindamise kohustusi esimese lepingu alusel, pidi Trenitalia Sardiinias ja Sitsiilias haldama ja töös hoidma mitut raudteejaama ja -taristut kauba peale- ja mahalaadimise korraldamiseks. Neid kulusid ei võetud esimeses lepingus arvesse, ehkki Trenitalia neid tegelikult kandis ja need olid otseselt seotud esimese lepinguga kehtestatud avaliku teenindamise kohustuste täitmisega.

([59]) Esimese lepingu artiklis 10 oli samuti sõnaselgelt märgitud, et taristu- ja transpordiministeerium pidi kehtestama avaliku teenindamise kohustused ja asjaomase hüvitise kindlaksmääramise kriteeriumid uuesti, võttes arvesse käimasolevat liberaliseerimisprotsessi ning tehtavate uuringute ja põhjalike analüüside tulemusi.

(64) Selle tulemusena koostas taristu- ja transpordiministeerium 2006. aasta jooksul uue avaliku teenindamise lepingu. Trenitalia ning taristu- ja transpordiministeerium sõlmisid 27. märtsil 2007 teise lepingu ajavahemikuks 2004–2006; seejuures võeti arvesse avaliku teenindamise kohustusi, mida Trenitalia osutas esimeses lepingus sisaldunud jätkuvusklausli alusel.

3.2.2.2. Teise lepingu sisu

(65) Teises lepingus kehtestati samad tariifikohustused (samade hüvitise suuruse kindlaksmääramise näitajatega), mis olid sätestatud esimeses lepingus ([60]):

— regressiivne tariifikohustus raudtee-kaubaveoks üle 1 000 km vahemaadel;

— tariifikohustus rahvusvaheliseks raudtee-kaubaveoks Trieste sadama ja Ungari vahel;

— tariifikohustus rahvusvaheliste raudtee-kaubaveoteenuste osutamiseks läbi Trieste Marittima sadama;

— tariifikohustus raudtee-kaubaveoks mandriosa ja Sardiinia vahel.

(66) Samuti kehtestati teises lepingus Trenitaliale jätkuv kohustus osutada parvlaevaülesõidu- ja manööverdamisteenuseid (liiklus Sardiiniasse ja Sitsiiliasse / Sardiiniast ja Sitsiiliast), nagu esimese lepingu puhul (vt põhjendus 57).

(67) Erinevalt esimesest lepingust kehtestati teises lepingus täiendav kohustus, mille kohaselt pidi Trenitalia teenindama teatavaid teise lepingu 1. lisas loetletud raudteejaamasid kaubaveoteenuste osutamiseks Sardiiniasse ja Sitsiiliasse / Sardiiniast ja Sitsiiliast, et säilitada nende saarte puhul sama raudtee-kaubaveoteenuste maht nagu 2004. aastal.

(68) Selle tulemusena sätestati teises lepingus ka uus hüvitise arvutamise metoodika avaliku teenindamise kohustuste täitmiseks Sardiinia ja Sitsiilia suunal. Need avaliku teenindamise kohustused moodustasid enam kui 70 % teise lepingu kohasest hüvitisest. Erinevalt esimesest lepingust (vt põhjendused 55–57) kattis Trenitaliale teise lepingu alusel antud hüvitis riigi mandriosa ja Sitsiilia/Sardiinia vahel raudtee-kaubaveoteenuste korraldamisega (sh raudteejaamade haldamisega) seotud kulude ja nende teenuste osutamisest saadud tulude vahe (sh tariifikohustuste ja raudteetaristuettevõtjale makstud tasude katmiseks antud hüvitis).

(69) Seega arvutati koguhüvitis, mida maksti riigi mandriosa ja Sitsiilia/Sardiinia vahel raudtee-kaubaveoteenuste osutamiseks kehtestatud avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest, vastavalt Trenitalia kasumiaruandele seoses nende teenustega. Täpsemalt võeti selles kasumiaruandes arvesse kaubaveost saadud tulusid (sh tariifikohustuste kohaldamise tõttu saamata jäänud tulude hüvitis) ja ka lisatulusid ([61]). Kulude puhul võeti kasumiaruandes arvesse kõiki kulusid, mis olid seotud raudtee-kaubaveoteenuste osutamisega riigi mandriosa ja Sardiinia/Sitsiilia vahel (arvutatuna ühikukuluna rongikilomeetri kohta), samuti kulusid, mis kaasnesid vagunite mereveo ja manööverdamise ning raudteejaamade ja -rajatiste haldamisega. Hüvitis sisaldas kasumit, mis määrati kindlaks Trenitalia kapitali kaalutud keskmise hinna ja kasutatud kapitali väärtuse korrutisena.

(70) Peale selle kehtestati teises lepingus ka kohustus planeerida ja koordineerida kogu lisategevust, mis kaasnes kõigi teise lepinguga hõlmatud raudtee-kaubaveoteenuste osutamisega (eeskätt veeremi hooldus ja uuendused, optimaalse ohutustaseme tagamine, haldus- ja kaubandustegevused teenuste haldamise toetuseks).

([60]) Teises lepingus ei kehtestanud Itaalia enam tariifikohustusi kivisöe ja terase raudtee-kaubaveoks Euroopa Söe- ja Teraseühenduses (vt põhjendus 55), ühendveoteenuste osutamiseks Lyoni–Torino liinil (vt põhjendus 56) ning selliste kombineeritud raudtee-kaubaveoteenuste osutamiseks, mida 1. jaanuarist 2004 enam tegelikkuses ei osutatud (vt põhjendus 55).

([61]) Lisatulud on tulud, mida äriühing teenib oma põhitegevusala (käesoleval juhul raudtee-kaubaveoteenused) kõrval muudelt kaupadelt või teenustelt.

(71) Teise lepinguga nähti ette, et hüvitise kogusumma makstakse iga-aastase kogutasuna kahes osamakses (igal aastal makstakse 80 % summast välja pärast seda, kui Trenitalia esitab iga-aastased majandusprognoosid (vaatlusaastale järgneva aasta 30. juuniks), ja ülejäänud 20 % pärast seda, kui Trenitalia esitab sertifitseeritud iga-aastased raamatupidamisaruanded). Teise lepingu artikli 5 lõike 2 kohaselt pidi Trenitalia saatma oma iga-aastased raamatupidamisaruanded – mis pidid olema koostatud kooskõlas 2003. aasta dekreedi artikli 5 lõikega 3 ja audiitori poolt sertifitseeritud – taristu- ja transpordiministeeriumile läbivaatamiseks vaatlusaastale järgneva aasta 30. septembriks. Taristu- ja transpordiministeerium pidi raamatupidamisaruandeid, samuti andmeid Trenitalia tegelikult osutatud teenuste arvu kohta kontrollima 45 päeva jooksul alates kättesaamisest.

(72) Teise lepinguga kehtestati maksimaalne iga-aastane koguhüvitis, mida võis anda kõigi teise lepinguga aastateks 2004–2006 kehtestatud avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest, võttes arvesse majandus- ja rahandusministeeriumi eelarveprognoosi vastavaks aastaks. Aastane koguhüvitis ei võinud mingil juhul ületada Trenitalia tegelikke finantskohustusi kolmeaastase ajavahemiku 2004–2006 igal aastal vastavalt sertifitseeritud iga-aastastele raamatupidamisaruannetele. Kui hüvitis ületas Trenitalia tegelikke finantskohustusi, arvutas taristu- ja transpordiministeerium vastava ülemäärase summa tasumisele kuulunud hüvitise summast maha pärast seda, kui Trenitalia oli esitanud iga-aastased raamatupidamisaruanded (iga aasta 30. septembril) ([62]).

(73) Teise lepingu artikliga 9 nähti ette 50 000 euro suurune (makstavast hüvitisest maha arvatav) trahv Trenitaliale teise lepingu alusel kehtestatud avaliku teenindamise kohustuste täitmata jätmise eest ([63]).

(74) Teise lepingu artikliga 12 pikendati teise lepingu kehtivusaega kuni vastava teate saamiseni taristu- ja transpordiministeeriumilt. Selline teade tuli esitada vähemalt 90 päeva ette ja see võis olla seotud teatavate või kõigi lepingukohaste avaliku teenindamise kohustuste täitmise lõpetamisega. Selle artikli alusel jätkas Trenitalia teise lepinguga hõlmatud raudtee-kaubaveoteenuste osutamist ka pärast lepingu kehtivusaja lõppemist, kuni vastava teate saamiseni taristu- ja transpordiministeeriumilt. Hüvitis iga lisakuu eest, mil teenust osutati, ei tohtinud olla suurem kui kaheteistkümnendik 2004. aasta hüvitisest. Teenuste osutamise jätkamise kohustusega vastuolus olevate õigussätete jõustumisel oli Trenitalial õigus jätkuvusklausli alusel teenuste osutamine vastavalt määruse (EMÜ) nr 1191/69 artiklites 4 ja 14 sätestatud menetlustele peatada, ilma et see oleks piiranud vastava kuupäevani osutatud teenuste eest tasumisele kuulunud hüvitist.

(75) Teise lepingu alusel sai Trenitalia hüvitist kokku 613,7 miljoni euro ulatuses. 2004. aasta hüvitis (118,8 miljonit eurot) maksti välja 2007. aastal pärast lepingu sõlmimist ([64]). Mis puudutab hüvitist järgnenud aastatel (st 2005, 2006, 2007 ja 2008) osutatud teenuste eest, siis tehti ajavahemikul 2007–2009 kaks osamakset:

— 80 % summast maksti välja nõude alusel, mille Trenitalia esitas taristu- ja transpordiministeeriumile koos iga-aastase ülevaatega hinnangulise hüvitise täpsuse jälgimiseks kasutatud majanduslike näitajate muutumisest;

— 20 % summast maksti välja pärast sertifitseeritud raamatupidamisaruannete esitamist.

([62]) Vt teise lepingu artikli 4 lõige 2.

([63]) Sihtotstarbelised karistused kehtestati juhuks, kui taristu- ja transpordiministeeriumile ei esitata raamatupidamisandmeid; täitmata jäävad teise lepingu artikli 6 lõikes 2 sätestatud kohustused teenuse kvaliteedi tagamiseks; täitmata jäävad teenindamiskohustused, mis olid seotud teatavate selliste üldkasutatavate rajatiste hooldusega, mida kasutati kaubaveoks Sardiiniasse ja Sitsiiliasse / Sardiiniast ja Sitsiiliast.

([64]) 2004. aasta hüvitise maksmine oli sätestatud teise lepingu artikli 5 lõikes 4, milles tunnistati, et Trenitalia oli 2004. aastal täitnud artikli 2 lõikes 1 sätestatud avaliku teenindamise kohustused vastavalt 1. lisale ning artikli 3 kohased kohustused. „Seega makstakse hüvitis äriühingule välja ilma täiendavate kohustuste täitmiseta."

3.2.3. *Kolmas leping*

3.2.3.1. Kolmanda lepingu sõlmimine – taust

3.2.3.1.1. Teise lepinguga kehtestatud avaliku teenindamise kohustuste järkjärguline kaotamine

(76) Teise lepingu kehtivuse lõppemisel (31. detsember 2006) jätkas Trenitalia avaliku teenindamise kohustuste osutamist teise lepingu artikli 12 alusel.

(77) 17. jaanuaril 2008 teavitas Trenitalia aga taristu- ja transpordiministeeriumit asjaolust, et teise lepinguga hõlmatud avaliku teenindamise kohustuste täitmise prognoositud kulud ületasid märgatavalt selle hüvitise summat, mida Itaalia pidi 2008. aasta eest maksma ([65]). Võttes arvesse olulist riski, et Trenitalia oleks kandnud kahju, mida hüvitis ei oleks katnud, andis Trenitalia taristu- ja transpordiministeeriumile teada, et peab teise lepinguga hõlmatud avaliku teenindamise kohustuste mahtu vähendama ning eeskätt peatama teenuste osutamise Sardiiniast ja Sitsiiliast / Sardiiniasse ja Sitsiiliasse, pidades silmas, et need tekitasid teise lepingu alusel kõige suuremat kahju.

(78) 18. jaanuaril 2008 võttis taristu- ja transpordiministeerium Trenitalia märkimisväärse kahju teadmiseks ning nõustus hõlmatud avaliku teenindamise kohustuste ulatuse läbi vaatama eesmärgiga vähendada riski, et Trenitalia ei saa 2008. aasta eest piisavat hüvitist, eeskätt mis puudutab veoteenuseid Sardiiniasse/Sardiiniast.

(79) 28. mail 2008 palus taristu- ja transpordiministeerium Trenitalial esitada andmed avaliku teenindamise kohustuste täitmise kohta teise lepingu alusel, eelkõige finantsandmed (registreeritud kulud ja tulud) ja veoandmed (veetud kauba kogus tonnides, teenindatud rongikilomeetrid, keskmine vahemaa jne). Itaalia ametiasutused kavatsesid avaliku teenindamise kohustuste vajaduse läbi vaadata, võttes eeskätt arvesse raudtee-kaubaveoturu arengut pärast selle täielikku liberaliseerimist alates 1. jaanuarist 2007 (vt põhjendus 23).

(80) 27. oktoobri 2008. aasta kirjaga teatas taristu- ja transpordiministeerium Trenitaliale, et kavatseb Trenitaliale raudtee-kaubaveovaldkonnas Sardiinia suunal kehtestatud avaliku teenindamise kohustuste ulatuse läbi vaadata ning et selle muudatuse arvessevõtmiseks tuleks sõlmida alates 1. jaanuarist 2009 kohaldatav uus avaliku teenindamise leping. Selles kirjas märkis taristu- ja transpordiministeerium, et koostöös Sardiinia maakonnaga otsustati Sardiinia ja riigi mandriosa vaheline kaubavedu ümber korraldada, täpsemalt loobuda Sardiinias raudteeveost ning vedada saarel kaupu üksnes maanteed pidi ([66]). Peale selle tunnistas taristu- ja transpordiministeerium, et Sardiinia suunal raudtee-kaubaveoteenuste osutamisega teise lepingu tingimuste alusel kaasnesid Trenitaliale märkimisväärsed kulud.

(81) 19. detsembril 2008 esitas Trenitalia Itaalia ametiasutuste nõutud andmed. Need andmed andsid Itaalia ametiasutustele tunnistust sellest, et teises lepingus kehtestatud tariifikohustustega hõlmatud rahvusvaheliste teenuste puhul võis ajavahemikul 2004–2007 täheldada märkimisväärset veomahtude vähenemist (84 % võrra tonnide põhjal) ([67]). Seda silmas pidades järeldasid Itaalia ametiasutused, et teise lepingu kohased tariifikohustused, mis olid kehtestatud rahvusvaheliste raudtee-kaubaveoteenuste osutamiseks Trieste sadama ja Ungari vahel ning läbi Trieste Marittima sadama, ei olnud enam asjakohased, arvestades et nõudlus nende teenuste järele ajavahemikus 2004–2007 märgatavalt vähenes.

([65]) 17. jaanuari 2008. aasta kirjas taristu- ja transpordiministeeriumile märkis Trenitalia, et 2008. aastal oli kogumaksumuseks kavandatud 149 miljonit eurot, samal ajal kui Itaalia pidi 2008. aasta eest maksma hüvitist summas 92 miljonit eurot. Samuti viitas Trenitalia 2006. aasta sertifitseeritud raamatupidamisaruandele, mis taristu- ja transpordiministeeriumile edastati ning millest nähtus, et 2006. aastal moodustasid Trenitalia kulud teise lepinguga hõlmatud avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest 179 miljonit eurot.

([66]) Teise lepinguga oli ette nähtud, et kaubaveoks Sardiiniasse/Sardiiniast osutab Trenitalia raudtee-kaubaveoteenuseid riigi mandriosal, et vedada kaup mandril asuvatesse eri sadamatesse, seejärel laadib vagunid laevadele ning Sardiinias laevadelt maha, et jätkata vedu raudteed pidi läbi Sardiinias asuvate eri raudteejaamade (ja vastupidi). Itaalia ametiasutused aga otsustasid, et Trenitalia ei pea enam ronge laevadele laadima, sest kaubad laaditakse mandril asuvates sadamates maha ja veetakse meritsi Sardiiniasse, kus autoveoettevõtjad need peale võtavad ja üle saare laiali tarnivad.

([67]) St rahvusvaheline raudtee-kaubavedu Trieste sadama ja Ungari vahel ning rahvusvaheline raudtee-kaubavedu läbi Trieste Marittima sadama.

(82) Mis puudutab raudtee-kaubavedu üle 1 000 km pikkustel vahemaadel, siis märkisid Itaalia ametiasutused, et need teenused olid üldjoontes koondunud segmentidesse Itaalia põhjaosas ja et need segmendid andsid Trenitaliale märksa suuremat kasumit. Aastate 2007–2011 äriplaanis prognoosis Trenitalia ümberkorraldusi, et osutada kaubaveoteenuseid kõige tulutoovamates segmentides, eeskätt pärast seda, kui raudtee-kaubaveoteenuste turg alates 1. jaanuarist 2007 riigi tasandil konkurentsile avati. Trenitalia raudtee-kaubaveotegevuse kõnealuse ümberkorraldamise tagajärjel vähenes Itaalia lõunaosas ja suurematel saartel (Sitsiilia/Sardiinia) osutatud teenuste maht seega märkimisväärselt, eriti alates 2007. aastast. Selle tulemusena järeldasid Itaalia ametiasutused, et üle 1 000 km vahemaadega seotud tariifikohustused ei ole enam sobiv meede, et soodustada raudtee-kaubavedu Itaalia lõunaosas.

(83) Seega ei nõudnud taristu- ja transpordiministeerium Trenitalialt alates 1. jaanuarist 2009 enam teise lepingu kohaste tariifikohustuste täitmist.

(84) Pärast Sardiinia ja riigi mandriosa vahelise kaubaveo ümberkorraldamist ei olnud enam alates 1. jaanuarist 2009 samuti jõus need teises lepingus sätestatud avaliku teenindamise kohustused, mis olid seotud raudtee-kaubaveoga Sardiinia ja riigi mandriosa vahel.

(85) Selle tulemusena jäid Trenitalia suhtes alates 1. jaanuarist 2009 kehtima üksnes need teises lepingus sätestatud avaliku teenindamise kohustused, mis olid seotud raudtee-kaubaveoteenuste osutamisega Sitsiiliasse/Sitsiiliast, lähtudes teise lepingu artiklis 12 esitatud jätkuvusklauslist (st ülesõidu ja manööverdamisega seotud kohustus).

3.2.3.1.2. Kolmanda lepingu 4. märtsi 2009. aasta projekt

(86) 2008. aasta novembris alustas taristu- ja transpordiministeerium Trenitaliaga läbirääkimisi uue avaliku teenindamise lepingu üle.

(87) 26. veebruari 2009. aasta kirjaga palus taristu- ja transpordiministeerium Trenitalial jätkata avaliku raudtee-kaubaveoteenuste osutamist Itaalia lõuna- ja põhjaosa vahel, kuni taristu- ja transpordiministeerium ning Trenitalia on kindlaks määranud kolmanda lepingu ulatuse. Itaalia arvamuse kohaselt oli nende teenuste jätkuv osutamine hädavajalik, et tagada pidev kaubavoog Itaalia lõuna- ja põhjaosa vahel ning seega säilitada Itaalia maakondade majanduslik tasakaal.

(88) Itaalia andmete kohaselt jõudsid pooled 4. märtsil 2009, kui Trenitalia ning taristu- ja transpordiministeerium vahetasid omavahel kolmanda lepingu projekti, kokkuleppele enamikus lepingu tingimustes. Projekti kohaselt pidi Trenitalia osutama raudtee-kaubaveoteenuseid järgmistesse maakondadesse / järgmistest maakondadest: Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Apuulia ja Sitsiilia (lepinguprojekti artikkel 4 ja 1. lisa); samuti kehtestati Trenitaliale kohustus tagada igal aastal kindel teenuste hulk (12,8 miljonit rongikilomeetrit) ([68]). Neid teenuseid tuli osutada ükskõik millise Itaalias asuva kliendi nõudel (v.a juhul, kui tulu rongikilomeetri kohta on alla 5,1 euro ning/või rongikilomeetri kulude ja tulude vahe on üle 16 euro rongikilomeetri kohta) ning seejuures tuli kinni pidada lepinguprojekti 2. lisas loetletud teatavatest kvaliteeditasemetest. Lepinguprojekti kohaselt kehtis leping 1. jaanuarist 2009 kuni 31. detsembrini 2013.

(89) Hüvitisega kaeti lepinguprojektiga ettenähtud avaliku teenindamise kohustuste täitmisel veoliiklusest saadud tulude ja sellega kaasnenud kulude vahe ([69]). Trenitalial oli õigus saada iga-aastast kogutasu (lepinguprojekti artikli 6 lõige 6), mis kuulus tasumisele kahe osamaksena (90 % summast maksti välja pärast asjaomaste tuluandmete esitamist taristu- ja transpordiministeeriumile ning ülejäänud 10 % summast pärast iga-aastase kvantitatiivse ja kvalitatiivse aruande esitamist Trenitalia osutatud veoteenuste kohta). Hüvitis arvutati FSi kontserni 2007.–2011. aasta tööstuskava põhjal (lepinguprojekti artikli 6 lõige 3). Trenitalia pidi nii taristu- ja transpordiministeeriumile kui ka majandus- ja rahandusministeeriumile igal aastal esitama sertifitseeritud raamatupidamisaruanded, et tõendada nende tulude, kulude ja tasude summat, mis äriühingule lepinguprojektis osutatud teenindamiskohustuste täitmisega kaasnesid (lepinguprojekti artikli 6 lõige 7).

([68]) Lepinguprojektiga (artikkel 5) nähti samuti ette, et Trenitaliale kehtestatakse kohustus kavandada ja koordineerida kogu vajalikku tegevust avaliku teenindamise kohustuste täitmiseks (veeremi hooldus, ohutustingimused, halduslik ja kaubanduslik tugitegevus). Samuti pidi Trenitalia tagama lepinguprojekti kohaste avaliku teenindamise kohustustega seotud andmete ja teabe täpse registreerimise (lepinguprojekti artikkel 6).

([69]) 2009. aasta hüvitise suuruseks kehtestati 93 miljonit eurot ning 2010. ja 2011. aasta hüvitise suuruseks 107 miljonit eurot (ilma käibemaksuta).

(90) Lepinguprojektiga nähti ette karistused juhuks, kui Trenitalia ei täida lepinguprojekti kohaseid kvaliteedinorme. Samuti sätestati, et kui teenuste osutamisel tuleb ette katkestusi või muudatusi erakorraliste sündmuste või selliste sündmuste tõttu, mis ei sõltu Trenitaliast, vähendatakse Trenitaliale makstavat hüvitist vastavalt teenindamata jäänud rongikilomeetrite arvule.

(91) Arutelud ja läbirääkimised kolmanda lepingu projekti tingimuste üle kestsid mitu kuud. Itaalia väidete kohaselt arutleti läbirääkimistel täpse rongikilomeetrite arvu üle, mille Trenitalia igal aastal tagama pidi ([70]). Vahepeal täitis Trenitalia taristu- ja transpordiministeeriumiga läbi räägitud avaliku teenindamise kohustusi 4. märtsi 2009. aasta projektis kirjeldatud viisil, kusjuures 2009. aastal läbiti kokku 14 miljonit rongikilomeetrit.

3.2.3.1.3. Kolmanda lepingu 29. oktoobri 2010. aasta projekt

(92) 29. oktoobril 2010 vormistasid Trenitalia ning taristu- ja transpordiministeerium kolmanda lepingu projekti lõpliku versiooni, mis sisaldas põhimõtteliselt samu sätteid nagu 4. märtsi 2009. aasta lepinguprojekt, ent teatavate muudatustega. Need muudatused olid seotud lepingu kehtivusajaga, ([71]) Trenitalia pakutavate rongikilomeetrite arvuga, ([72]) hüvitise arvutamise näitajatega ([73]) ja karistuste korraga ([74]).

(93) Kolmanda lepingu 29. oktoobri 2010. aasta projekti sisu jäi muutmata kuni 3. detsembrini 2012, mil taristu- ja transpordiministeerium selle allkirjastas. Seda sisu kirjeldatakse punktis 3.2.3.2.

(94) 29. oktoobril 2010 saatis taristu- ja transpordiministeeriumi peadirektor kolmanda lepingu projekti lõpliku versiooni taristu- ja transpordiministri büroole koos teatega selle kohta, et Trenitalia oli kõnealuseid teenuseid kolmanda lepingu lõplikus projektis sätestatud tingimustel osutanud alates 1. jaanuarist 2009.

(95) Pärast kolmanda lepingu 29. oktoobri 2010. aasta projektis kokkuleppele jõudmist võtsid Itaalia ametiasutused vastu 29. detsembri 2010. aasta dekreetseaduse nr 225 (mis ratifitseeriti 26. veebruari 2011. aasta seadusega nr 11), millega anti majandus- ja rahandusministeeriumile volitus maksta Trenitaliale 2009. aastal avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest iga-aastases eelarvedokumendis kindlaksmääratud ja kolmanda lepingu projektis sätestatud näitajate alusel arvutatud summas hüvitist.

3.2.3.2. Kolmanda lepingu sisu

(96) Kolmas leping (mis sõlmiti 3. detsembril 2012 projekti põhjal, milles taristu- ja transpordiministeerium ning Trenitalia jõudsid kokkuleppele 29. oktoobril 2010) oli seotud raudtee-kaubaveoteenustega Itaalia lõunaosa/lõunaosast, nagu on märgitud põhjenduse 97 esimeses taandes. Kolmanda lepinguga kehtestati Trenitaliale kohustus tagada igal aastal kindlas koguses teenuseid, mida rahastatakse kättesaadavate avaliku sektori vahendite piires riigieelarvest ([75]). Neid teenuseid tuli osutada ükskõik millise kliendi nõudel ning järgides teatavaid kvaliteedi- ja tõhususstasemeid, mis olid loetletud kolmanda lepingu 1. ja 3. lisas ([76]). Erinevalt esimesest ja teisest lepingust ei hõlmanud kolmas leping raudtee-kaubaveoteenuseid Sardiinia saarele/saarelt ega tariifikohustusi, st Trenitalial oli vaba voli kohaldada turuhindu ([77]).

([70]) Itaalia esitas Trenitalia 22. aprillil 2009 taristu- ja transpordiministeeriumile saadetud kirja, milles juhiti tähelepanu lepinguprojekti üle peetud läbirääkimistel tehtud edusammudele ning sellele, et pooled peavad kindlaks määrama lõpliku pakutavate rongikilomeetrite arvu (vahemikus 9,4–13 miljonit rongikilomeetrit) vastavalt ajavahemikuks 2009–2011 saadaolevatele eelarvevahenditele.

([71]) 29. oktoobri 2010. aasta projekti kohaselt kehtis leping 1. jaanuarist 2009 kuni 31. detsembrini 2014 (st kauem kui ette nähtud 4. märtsi 2009. aasta projektiga, mille kohaselt pidi leping kehtima 31. detsembrini 2013).

([72]) 29. oktoobri 2010. aasta projekti kohaselt pidi teenindatavate rongikilomeetrite arv olema 12,8 miljoni asemel 11,9 miljonit.

([73]) 29. oktoobri 2010. aasta projekti kohaselt kehtestati lepingu vastavad näitajad Trenitalia majandus- ja finantskavas.

([74]) 29. oktoobri 2010. aasta projektis kirjeldatakse karistuste korda üksikasjalikumalt kui 4. märtsi 2009. aasta projektis.

([75]) Kolmanda lepingu artikli 4 lõike 4 kohaselt pidi Trenitalia tagama kaubaveod riigieelarvega kindlaks määratud ning kolmanda lepingu 2. lisas esitatud eelnevas majandus- ja finantskavas loetletud iga-aastaste rahaliste vahendite piires.

([76]) Kvaliteeditase oli põhiosas seotud kohustusega tagada täpsus.

([77]) Kolmanda lepingu artikli 4 lõike 5 kohaselt oli Trenitalia kohustatud kohaldama klientidele tariife, mis vastavad rangelt turutingimustele, mis võivad olla struktureeritud vastavalt tellitud kogustele ja mida tuleb igal juhul kohaldada mittediskrimineerival viisil.

(97) Kolmanda lepingu artikli 4 kohaselt võttis Trenitalia järgmised kohustused:

— osutada 11,9 miljoni rongikilomeetri ulatuses ([78]) raudtee-kaubaveoteenuseid (tavavedu marsruutrongiga ([79]) või kombineeritud vedu ([80])) Itaalia lõunaossa/lõunaosast, ([81]) sealhulgas Sitsiiliasse/Sitsiiliast (vastavalt Aadria mere ja Türreeni mere geograafilised piirkonnad), kõigile ettevõtjatele, kes teenuseid taotlevad; seejuures tuleb kinni pidada tõhususe miinimumtasemest ja äriplaanis osutatud riigieelarvevahendite piirsummast;

— kavandada ja koordineerida kogu tegevust, mis on vajalik kolmanda lepinguga kehtestatud avaliku teenindamise kohustuste osutamiseks (veeremi hooldus, ohutustingimused, halduslik ja kaubanduslik tugitegevus);

— tagada kolmanda lepingu alusel osutatud avaliku teenindamise kohustustega seotud andmete ja teabe täpne registreerimine (kohustusliku analüütilise raamatupidamisarvestuse koostamise kriteeriumid olid üksikasjalikult esitatud kolmanda lepingu 2. lisas).

(98) Kolmanda lepinguga nähti ette tõhususe miinimumtase, millest allpool võis Trenitalia keelduda taotletud teenust osutamast. Kolmanda lepingu 1. lisa kohaselt oli Trenitalia kohustatud osutama teenust igal juhul, välja arvatud siis, kui rongikilomeetri kulude ja tulude vahe on üle 19 euro rongikilomeetri kohta ning kui see vahe on suurem kui 73 % kogukuludest.

(99) Hüvitisega kaeti kolmanda lepinguga ettenähtud avaliku teenindamise kohustuste täitmisel veoliiklusest saadud tulude ja sellega kaasnenud kulude vahe. Trenitalial oli õigus saada iga-aastast kogutasu. Hüvitis arvutati Trenitalia eelnevalt koostatud majandus- ja finantskava alusel, mis oli lisatud kolmandale lepingule (2. lisa) ([82]). 2. lisas esitatud sätete kohaselt oleks kolmanda lepinguga hõlmatud esimestel aastatel saamata jäänud hüvitis tulnud kompenseerida järgnenud aastatel, et tagada tasakaal kogu ajavahemikul 2009–2014. Trenitalia pidi nii taristu- ja transpordiministeeriumile kui ka majandus- ja rahandusministeeriumile igal aastal esitama sertifitseeritud raamatupidamisaruanded, et tõendada nende tulude, kulude ja tasude summat, mis äriühingule kolmandas lepingus osutatud avaliku teenindamise kohustuste täitmisega kaasnesid ([83]).

([78]) Kolmanda lepingu artikli 10 kohaselt sai selle lepingu 1. lisas osutatud taotluse esitanud kliendile tehtud pakkumise läbi vaadata, kui Trenitalia äriplaanis esitatud majandus- ja mahutegurid (mille alusel olid kindlaks määratud lepingu majanduslikud ja teenustega seotud näitajad) peaksid muutuma.

([79]) Kolmanda lepingu 1. lisa kohaselt tähendab tavavedu marsruutrongiga sellist raudteevedu, mis teostatakse üksnes kliendi või klientide rühmade taotlusel vastavalt eelnevalt kindlaksmääratud tehnilistele näitajatele (aeg, sagedus, veomaht, maksimumpikkus), milles vedaja ja klient on kokku leppinud ja mille kohta kliendiga on sõlmitud leping.

([80]) Kolmanda lepingu 1. lisa kohaselt tähendab kombineeritud vedu sellist kaubavedu, mille korral veo alg- või lõppetapp läbitakse maanteed pidi veoauto, haagise või poolhaagise (vedukiga või ilma), vahetusveovahendi või konteineriga ja ülejäänud osa raudteed pidi ilma vahepealse ümberlaadimiseta.

([81]) Kolmanda lepingu 1. lisas („Kavandatud pakkumine“) oli loetletud 42 järgmist ühesuunalist maakondadevahelist ühendust (sihtkoht/lähtekoht): 1) Abruzzo/Abruzzo, 2) Abruzzo/Campania, 3) Abruzzo/Põhja-Itaalia, 4) Abruzzo/Apuulia, 5) Basilicata/Calabria, 6) Basilicata/Põhja-Itaalia, 7) Basilicata/Apuulia, 8) Basilicata/Sitsiilia, 9) Calabria/Basilicata, 10) Calabria/Calabria, 11) Calabria/Campania, 12) Calabria/Põhja-Itaalia, 13) Calabria/Apuulia, 14) Calabria/Sitsiilia, 15) Campania/Basilicata, 16) Campania/Calabria, 17) Campania/Campania, 18) Campania/Põhja-Itaalia, 19) Campania/Apuulia, 20) Campania/Sitsiilia, 21) Molise/Apuulia, 22) Põhja-Itaalia/Abruzzo, 23) Põhja-Itaalia/Basilicata, 24) Põhja-Itaalia/Calabria, 25) Põhja-Itaalia/Campania, 26) Põhja-Itaalia/Apuulia, 27) Põhja-Itaalia/Sitsiilia, 28) Põhja-Itaalia/Põhja-Itaalia, 29) Apuulia/Abruzzo, 30) Apuulia/Basilicata, 31) Apuulia/Calabria, 32) Apuulia/Campania, 33) Apuulia/Molise, 34) Apuulia/Põhja-Itaalia, 35) Apuulia/Apuulia, 36) Apuulia/Sitsiilia, 37) Sitsiilia/Basilicata, 38) Sitsiilia/Calabria, 39) Sitsiilia/Campania, 40) Sitsiilia/Põhja-Itaalia, 41) Sitsiilia/Apuulia, 42) Sitsiilia/Sitsiilia. Mis puudutab Põhja-Itaalia/Põhja-Itaalia ühendusi, siis oli 2. lisas sätestatud järgmine: „Põhja-Itaalia/Põhja-Itaalia liinid on „sisendid“ (vastavalt Aadria ja Türreeni mere piirkonnad) üldise ulatusega vedude teostamiseks, st nende alusel määratakse kindlaks lepinguga hõlmatud teenuse osutamiseks nõutavate rongide arv vastavalt kaubatoodangu võrgu korraldusele.“

([82]) Lisaks andmete ja teabe registreerimise nõuetele sisaldas 2. lisa äriplaani, kohustusliku analüütilise raamatupidamisarvestuse koostamise korda ning kriteeriumeid aastateks 2009–2010 ja 2011–2014.

([83]) Kolmanda lepingu artikli 5 lõike 1 punkt e.

(100) Kolmanda lepingu artikli 5 lõike 1 punkti e kohaselt pidi Trenitalia saatma oma iga-aastased raamatupidamisaruanded – mis pidid olema koostatud kooskõlas 2003. aasta dekreedi artikli 5 lõikega 3 ja audiitori poolt sertifitseeritud – taristu- ja transpordiministeeriumile läbivaatamiseks 90 päeva jooksul alates Trenitalia finantsaruannete kinnitamisest.

(101) Lepinguga nähti ette üksikasjalik kohustuste, kontrolli ja karistuste kord ([84]). Samuti sätestati, et kui teenuste osutamisel tuleb ette katkestusi või muudatusi erakorraliste sündmuste või selliste sündmuste tõttu, mis ei sõltu Trenitaliast, vähendatakse Trenitaliale makstavat hüvitist vastavalt teenindamata jäänud rongikilomeetrite arvule ([85]).

(102) Kolmanda lepingu alusel sai Trenitalia hüvitist kokku 612,1 miljoni euro ulatuses. Ajavahemiku 2009–2010 hüvitis maksti Trenitaliale välja 21. detsembril 2010, samal ajal kui järgnenud aastate (2011–2014) hüvitis maksti Trenitaliale igal aastal välja kahe osamaksena: i) 90 % summast maksti igal kuul tagantjärele ja proportsionaalselt; ii) 10 % summast arveldati vaatlusaastale järgnenud aasta aprillis, arvates maha karistused ([86]).

4. **MENETLUSE ALGATAMISE PÕHJUSED**

4.1.1. *Abi olemasolu*

(103) Komisjon järeldas menetluse algatamise otsuses, et raudtee-kaubaveo avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest makstud avaliku teenindamise hüvitisega anti Trenitaliale riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(104) Komisjon asus esialgsele seisukohale, et Trenitaliale kolme avaliku teenindamise lepingu alusel antud hüvitist rahastati otse riigieelarvest ning et see oli otseselt seostatav Itaalia riigiga, arvestades et lepingud sõlmis taristu- ja transpordiministeerium ([87]).

(105) Asjaomase ettevõtja eelise olemasolu küsimuses ei olnud komisjon kindel, kas Altmarki kohtuotsuses esitatud neli tingimust olid täidetud.

(106) Altmarki esimese tingimuse puhul, mis on seotud avaliku teenindamise kohustuste määramisega, väljendas komisjon kahtlust selle suhtes, kas kolme avaliku teenindamise lepingu puhul oli olemas turutõrge, võttes arvesse Lõuna-Itaalias tegutsenud eraettevõtjate kohalolekut ja Trenitalia osutatud teenuste liiki.

(107) Samuti ei olnud komisjon kindel, kas täidetud on teine Altmarki tingimus – mille kohaselt peavad hüvitise arvutamise tingimused olema eelnevalt kindlaks määratud –, arvestades et Trenitalia hakkas avaliku teenindamise kohustustega hõlmatud teenuseid osutama enne avaliku teenindamise lepingute sõlmimist.

(108) Mis puudutab kolmandat Altmarki tingimust (hüvitis ei tohi ületada avaliku teenindamise kohustuste täitmisel tekkinud kulude katmiseks vajalikku summat), siis ei olnud komisjonil piisavalt teavet, et järeldada, et ülemäärast hüvitamist ei toimunud.

([84]) Kolmanda lepingu artiklid 8, 11 ja 12.
([85]) Kolmanda lepingu artikli 8 lõige 3.
([86]) Vt kolmanda lepingu artikli 9 lõige 3: „90 % aastatasust võib välja maksta igal kuul tagantjärele ja proportsionaalselt. Ülejäänud summa kohta saab arve esitada järgneva aasta aprillist, arvates maha võimalikud artiklis 13 osutatud karistused."
([87]) 1. augusti 2002. aasta seaduse nr 166/2002 (mida muudeti 29. novembri 2007. aasta seadusega nr 222/2007) artikli 38 lõike 2 kohaselt kuulub riiklikes huvides olevate avaliku teenindamise lepingute sõlmimine taristu- ja transpordiministeeriumi ülesannete hulka.

(109) Neljas Altmarki tingimus ([88]) ei olnud komisjoni arvamuse kohaselt täidetud, pidades silmas, et ühegi kolme avaliku teenindamise lepingu puhul ei valitud Trenitaliat teenuseid osutama riigihankemenetluse tulemusena ning hüvitise suurus ei põhinenud hästi korraldatud juhtimisega ettevõtja kantavate kulude analüüsil. Eeskätt kolmanda lepingu puhul juhtis komisjon Itaalia esitatud uuringut ([89]) arvesse võttes tähelepanu sellele, et uuringus oli selgelt märgitud, et Trenitalia tegutses võrreldes Euroopa teiste raudtee-kaubaveoteenuseid osutanud ettevõtjatega teistsuguses tegevus- ja tehnilises kontekstis, eriti Lõuna-Itaalias, ning järeldas, et Trenitaliat ei oleks saanud pidada sama hästi juhitud ettevõtjaks nagu on tema suuremad konkurendid Euroopas.

(110) Sellele vastavalt oli komisjon esialgsel seisukohal, et kolme avaliku teenindamise lepinguga anti Trenitaliale eelis, mida äriühing ei oleks saanud tavapärastes turutingimustes. Peale selle oli see eelis valikuline, arvestades et meetmetest sai kasu üksnes Trenitalia.

(111) Samuti asus komisjon esialgsele seisukohale, et meetmed moonutasid konkurentsi Itaalia raudtee-kaubaveoturul, kus Trenitalia konkureeris riigi ja liidu tasandil muude raudteeveo-ettevõtjatega, ning mõjutasid liidusisest kaubandust, sest Itaalia turul tegutsenud peamised raudtee-kaubaveoteenuste osutajad tegutsesid ka rahvusvahelisel tasandil.

4.1.2. *Meetmete seaduslikkus*

(112) Komisjon järeldas, et Itaalia ametiasutused ei saanud tugineda määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 17 lõike 2 kohasele vabastusele eelneva teatamise kohustusest, sest avaliku teenindamise hüvitist maksti kolme avaliku teenindamise lepingu alusel, mitte avaliku teenindamise kohustuste ühepoolse kehtestamise tulemusena. Kuna avaliku teenindamise lepingutest komisjonile enne sõlmimist ei teatatud, saab hüvitist käsitada ebaseadusliku abina.

4.1.3. *Kokkusobivus*

(113) Menetluse algatamise otsuses väljendas komisjon kahtlust, kas kolme avaliku teenindamise lepingu puhul makstud hüvitis oli kokkusobiv siseturuga nii määruse (EMÜ) nr 1191/69 kui ka ELi toimimise lepingu artikli 93 alusel.

(114) Komisjon ei olnud kindel, kas määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 nõuded olid täidetud, kuna Trenitalia hakkas asjaomase kolme avaliku teenindamise lepinguga hõlmatud teenuseid osutama enne, kui lepingud taristu- ja transpordiministeeriumiga lõplikult vormistati.

(115) Komisjonil ei olnud piisavalt teavet, mille alusel saaks järeldada, et osutatud teenused kujutasid endast tegelikke ja õigesti määratletud **üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid**. Komisjoni arvates ületas Itaalia avaliku teenindamise kohustuse määratlemisel oma kaalutlusõiguse piire. Eeskätt ei olnud Itaalia ametiasutused tõendanud, et kõigil kolmandas lepingus kindlakstehtud liinidel, mille puhul Trenitalia pidi avaliku teenindamise kohustusi täitma, oli turutõrge. Komisjon juhtis tähelepanu, et raudtee-kaubaveoturg oli Itaalias liberaliseeritud alates 2003. aastast ning et Itaalia turul ja kolmanda lepinguga hõlmatud liinide teatavatel osadel tegutses enam kui 20 Euroopa raudteeveo-ettevõtjat, sealhulgas mitu Euroopa suuremat raudteeveo-ettevõtjat. Peale selle ei olnud Itaalia ametiasutused tõendanud oma väidet, et Itaalia lõunaosa eripärade tõttu ei oleks need ettevõtjad olnud valmis osutama kõnealust teenust kaubanduslikel tingimustel.

([88]) See tingimus arvatakse täidetuks juhul, kui hüvitise saajad on valitud pakkumismenetluse teel, mis võimaldab välja valida pakkuja, kes on võimeline osutama teenuseid kõige väiksemate kuludega; või kui hüvitise saaja ei ole valitud pakkumismenetluse teel, on kriteerium täidetud juhul, kui hüvitis on arvutatud hästi juhitud ettevõtte kulude alusel.

([89]) 9. oktoobri 2012. aasta uuring „Analisi del Contratto di Servizio Trenitalia alla luce delle disposizioni europee in materia di compensazione degli Oneri di Servizio Pubblico“, tellitud äriühingult Price Waterhouse Coopers Advisory S.p.A.

(116) Lisaks juhtis komisjon tähelepanu asjaolule, et kõik kolm avaliku teenindamise lepingut koostati ja allkirjastati pärast seda, kui Trenitalia alustas avaliku teenindamise kohustuste täitmist. Seega ei olnud ta kindel, kas hüvitise arvutamise aluseks olnud näitajad olid eelnevalt kindlaks määratud. Mis puudutab ülemäärase hüvitamise puudumist, siis oli komisjon arvamusel, et kolmanda lepingu puhul ei saa ülemäärast hüvitamist välistada (arvestades, et Itaalia ei olnud esitanud vastavat teavet), samal ajal kui teise lepingu küsimuses väljendas komisjon kahtlust selle suhtes, et Trenitalia osutas kõiki teise lepinguga hõlmatud avaliku teenindamise kohustusi nii, et makstud hüvitis võis ületada Trenitalia tegelikult kantud kulusid.

(117) Viimase punktina märkis komisjon, et kolmanda lepingu puhul ei piirdunud avaliku teenindamise kohustused üksnes Itaalia lõunaosaga, vaid hõlmasid ühtlasi riigi põhjaosas asuvaid liine, kus tegutsesid ka konkureerivad raudteeveo-ettevõtjad. Itaalia ametiasutused ei tõendanud, et raudtee-kaubaveo avaliku teenindamise kohustuste osas esines turutõrge, mistõttu võib järeldada, et igasugune Trenitaliale kõnealuse laia ulatusega teenuse eest antud hüvitis võis moonutada konkurentsi määral, mis oli vastuolus ühiste huvidega. Komisjonil olid sarnased kahtlused esimese ja teise lepingu puhul, arvestades et need lepingud hõlmasid avaliku teenindamise kohustuste täitmist rahvusvahelistel liinidel (eeskätt Trieste sadama ja Ungari vahel), kus tegutsesid ka omamaised ja rahvusvahelised raudteeveo-ettevõtjad.

(118) Seepärast kutsus komisjon Itaaliat ja huvitatud isikuid üles esitama märkused ja vajaliku teabe, et ta saaks hinnata, kas meetmeid saab pidada siseturuga kokkusobivaks.

5. ITAALIA MÄRKUSED

5.1. Esimene leping

(119) Oma 24. juuni 2014. aasta märkustes nentis Itaalia, et esimese lepingu alusel makstud hüvitis ei kujutanud endast riigiabi, sest sellega ei kaasnenud konkurentsi- ega kaubandusmoonutusi, samuti ei antud sellega Trenitaliale mingit eelist. Itaalia esitas lisaselgitusi oma 5.–15. veebruari 2018. aasta ning 23. mai 2018. aasta märkustes.

5.1.1. *Konkurentsi moonutamine ja mõju liidusisesele kaubandusele*

(120) Konkurentsimoonutuste puudumise küsimuses väitis Itaalia, et meetmeid ei saa käsitada abina, sest need olid seotud kohustustega, mis vastasid peaaegu täies ulatuses varasematele kohustustele, mis olid omakorda kehtestatud ajal, mil raudtee-kaubaveoturg ei olnud veel riigi tasandil liberaliseeritud (st enne 22. oktoobrit 2003). Alates ajast, mil turg riigi tasandil liberaliseeriti (22. oktoober 2003), kuni lepingu lõppemiseni (31. detsember 2003) ei olnud hüvitisel Itaalia väite kohaselt mingit mõju konkurentsile liidu tasandil, sest rahvusvahelise veoga seotud kohustused ei puudutanud teisi liikmesriike ([90]). Igal juhul oli Itaalia arvamusel, et kõnealused kohustused olid oma ulatuselt nii piiratud, et Trenitalial ei olnud finantsiliselt võimalik välisturgudel laieneda. Kui aga hüvitist ikkagi käsitatakse abina, tuleks seda Itaalia väite kohaselt pidada olemasolevaks abiks määruse (EÜ) nr 659/1999 artikli 1 punkti b lõike v alusel kuni turu liberaliseerimiseni liidu tasandil (1. jaanuaril 2007) ([91]).

(121) Peale selle märkis Itaalia, et esimese lepingu alusel makstud hüvitis ei mõjutanud kaubandust liidus, sest see ei olnud piisav, et katta Trenitalia tegevuspuudujääk, mis tal esimese lepingu alusel teenuste osutamisel tekkis. Samuti juhtis Itaalia tähelepanu, et Trenitalia oli FSi kontsernist sõltumatu juriidiline isik. Tal oli FSi kontserni teistest äriühingutest eraldiseisev raamatupidamissüsteem, samuti pidas ta eraldi arvestust oma eri tegevusalade kohta (raudtee-kaubaveoteenused ja -reisijateveoteenused). Oma 23. mai 2018. aasta märkustes selgitas Itaalia, et ajavahemikul 2000–2002 tegutses Trenitalia üksnes konkurentsile suletud sektorites (st raudtee-reisijatevedu ja -kaubavedu). Ta lisas, et Trenitalia tütarettevõtjatel, kes tegutsesid liberaliseeritud turgudel (nt Passaggi SpA reisibürooteenuste turul), oli eraldi raamatupidamisarvestus ning et kõik tehingud nende äriühingute ja Trenitalia vahel toimusid turutingimustel.

([90]) Ungari ei olnud liidu liikmesriik enne 1. maid 2004 ja vedu läbi Trieste sadama võis suunduda ka liiduvälistesse asukohtadesse / pärineda liiduvälistest asukohtadest.

([91]) Oma 23. mai 2018. aasta märkuses väitis Itaalia, et abiga ei ole tegemist seetõttu, et 15. märtsi 2003. aasta seisuga olid liidu tasandil direktiivi 2001/12/EÜ alusel liberaliseeritud ainult rahvusvaheline kombineeritud vedu ja rahvusvaheline raudtee-kaubavedu üleeuroopalise raudtee-kaubaveovõrgu piires (mitte rahvusvaheline raudtee-kaubavedu).

5.1.2. *Eelis*

(122) Mis puudutab väidet, et Trenitaliale ei antud eelist, siis oli Itaalia arvamusel, et esimene leping vastas kõigile neljale Altmarki tingimusele.

5.1.2.1. Tegeliku üldist majandushuvi pakkuva teenuse olemasolu (esimene *Altmarki* tingimus)

(123) Tegelike üldist majandushuvi pakkuvate teenuste olemasolu küsimuses oli Itaalia arvamusel, et kõik esimese lepinguga hõlmatud kohustused kujutasid endast tegelikku üldist majandushuvi pakkuvat teenust, isegi kui need olid seotud rahvusvaheliste ühendustega.

(124) Ühelt poolt taotleti esimese lepinguga mitme avalikes huvides oleva eesmärgi saavutamist transpordi-, ([92]) keskkonna-, ([93]) ohutus- ([94]) ning majandusliku ja sotsiaalse ühtekuuluvuse ([95]) poliitika valdkonnas. Itaalia oli arvamusel, et üldist majandushuvi pakkuva teenuse kehtestamisel arvesse võetavate majanduslike ja sotsiaalsete põhjuste hindamine on liikmesriikide ametiasutuste eesõigus, mis tagab neile kaalutlusruumi, ning et komisjoni hinnang piirdub selles osas vaid ilmse hindamisvea tuvastamisega.

(125) Teisalt ei saanud komisjoni otsustuspraktika põhjal järeldada, et üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid ei saa osutada rahvusvahelistel liinidel ([96]). Peale selle hõlmas rahvusvaheliste liinidega seotud tariifikohustus üksnes riigi territooriumil teostatud vedu, sest vähendatud tariif kehtis üksnes riigisisesel teenuseliinil. Igal juhul moodustas tariifikohustus vaid väga väikese osa Trenitaliale antud kõigist kohustustest.

(126) Oma 5.–15. veebruari 2018. aasta märkustes väljendas Itaalia arvamust, et esimese lepinguga hõlmatud kohustused kuulusid määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 2 lõike 1 kohase määratluse alla, arvestades et tegemist oli kohustustega, mida Trenitalia ei oleks võtnud või vähemalt ei oleks võtnud samas ulatuses või samadel tingimustel, kui ta oleks lähtunud enda kaubandushuvidest.

(127) Mis puudutab teenuse osutamise ülesande andmist, siis leidis Itaalia, et Trenitaliale kehtestatud kohustused olid selgelt kindlaks määratud alates esimese lepingu algusest. Õigupoolest oli Trenitaliale esimese lepingu alusel kehtestatud kohustuste õiguslik alus sätestatud juba varasemates õigusaktides, rahvusvahelistes lepingutes või varasemates avaliku teenindamise lepingutes (1992–1993, 1994–1996, 1997–1999).

5.1.2.2. Näitajad, mille alusel hüvitis arvutatakse, on eelnevalt objektiivselt ja läbipaistvalt kindlaks määratud (teine *Altmarki* tingimus)

(128) Itaalia väite kohaselt oli hüvitise kindlaksmääramise viis juba algusest peale täiesti kindel, sest pooled olid selles enne lepingu sõlmimist kokku leppinud. Lepingu allkirjastamine hilisemas etapis oli Itaalia arvamuse kohaselt üksnes formaalsus, et poolte vahel eelnevalt kokkulepitud elemendid kinnitada. Selle tõendamiseks tugines ta faktile, et poolte käitumisviis vastas igal juhul lepingu tingimustele, olgugi et leping sõlmiti ametlikult alles hilisemas etapis.

([92]) Eesmärk vältida raudtee-kaubaveotegevuse peaaegu täielikku väljasuremist Itaalias ning seeläbi hoida ära turu veelgi suuremat ja õigupoolest peaaegu täielikku kontsentreerumist nende maakondade maanteeveosektoris.

([93]) Eesmärk pakkuda kestlikku alternatiivi raudteeveole, et vältida saastuse ja liiklusummikute probleemi edasist süvenemist, arvestades et see on Itaalia lõunaosas juba niigi ülemäära suur, pealegi vastuolus enamiku asjaomaste piirkondade turismialaste eesmärkidega.

([94]) Eesmärk vähendada liiklusõnnetuste arvu.

([95]) Eesmärk tagada asjaomastes Itaalia maakondades sidus raudteeveovõrk – sealhulgas seotud taristu –, mis peaks püsima võimalikult ühtne ülejäänud poolsaare võrguga, ehkki minimaalsel hulgal konstruktsioonidega.

([96]) Itaalia väitis, et komisjon on raudteesektoriga seotud otsustuspraktikas tunnistanud järgmist: „Tõsiasi, et transporditeenus on seotud piiriülese või rahvusvahelise ühendusega, ei tohiks takistada selle osutamist avaliku teenindamise kohustuste raames. Komisjon rõhutab seoses sellega, et isegi konkurentsile täielikult avatud sektorites esineb rahvusvahelise ühendusega seoses üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid.“ Eeskätt osutas ta komisjoni 24. veebruari 2010. aasta otsusele Taani transpordiministeeriumi ja Danske Statsbaneri vahel veoteenuste osutamiseks sõlmitud avaliku teenindamise lepingute kohta – riigiabi C 41/08 (ex NN 35/08), teatavaks tehtud numbri K(2010) 975 all (ELT L 7, 11.1.2011, lk 1), punkt 265.

(129) Itaalia märkis, et esimese lepingu alusel osutatud teenuste eest Trenitaliale makstud hüvitise summad olid iga aasta kohta kindlaks määratud juba enne kõnealuse lepingu allkirjastamist iga-aastase riigieelarve seadustes, eeldusel et lepingus oli tegelikkuses kokku lepitud. Oma 5.–15. veebruari 2018. aasta märkustes selgitas Itaalia, et õiguslik alus Trenitaliale hüvitise maksmiseks esimese lepingu alusel oli alljärgnev: dekreetseaduse nr 299/2001 artikli 12 lõige 5 (2000. aasta puhul); seaduse nr 166/2002 artikli 38 lõige 1 (2001. aasta puhul); esimese lepingu IV lisa 2002. aasta puhul ja esimese lepingu artikli 10 lõige 3 aastate 2003–2004 puhul.

5.1.2.3. Ülemäärase hüvitamise puudumine (kolmas *Altmarki* tingimus)

(130) Itaalia teabe kohaselt koostati esimene leping nii, et välistada igasugune ülemäärase hüvitamise risk sellega, et nõutud teenused ja vastava hüvitise arvutamise näitajad määrati täpselt kindlaks. Itaalia märkis, et Trenitalia raamatupidamisaruannetes kajastatud arvandmete kohaselt oli hüvitis liiga väike ja teenuste ülemäärast hüvitamist ei toimunud.

(131) Oma 23. mai 2018. aasta märkustes esitas Itaalia andmed Trenitaliale makstud hüvitise ja tema netokulude kohta esimese lepingu alusel; need andmed on kokku võetud allpool (tabel 2).

Tabel 2

Hüvitis Trenitalia netokulude katmiseks esimese lepingu alusel

(miljonites eurodes (ilma käibemaksuta))

	2000	2001	2002	2003
Eraldis lepingu alusel	48,2	118,8	118,8	118,8
Makstud hüvitis	48,2	118,8	118,8	118,8
Trenitalia netokulud	48,2	185,4	166,5	156,5

5.1.2.4. Hüvitise suurus (neljas Altmarki tingimus)

(132) Itaalia arvamuse kohaselt oli Trenitalia hästi korraldatud juhtimisega ettevõtja, kes suutis tõendada, et tema kulud olid sama suured kui konkurentidel, ning osutada teenuseid majandustingimustel, mis olid sisuliselt sarnased konkurentsipõhiste majandustingimustega. Selles kontekstis võttis Itaalia arvesse Trenitalia kulusid rongikilomeetri kohta, mitte kulusid tonnkilomeetri kohta, sest Itaalia arvamuse kohaselt mõjutasid viimati osutatud kulusid tegurid, mis avaldasid raudtee-kaubaveoteenustele Itaalia lõunaosas struktuuriliselt kahjulikku mõju (nt nõudluse ja võrgutaristuga seotud tunnused), mis selgitas omakorda turutõrget.

5.1.3. *Seaduslikkus*

(133) Kui hüvitisi käsitatakse abina, oli kõnealune abi Itaalia väite kohaselt igal juhul vabastatud eelneva teatamise kohustusest määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 17 lõike 2 alusel. Itaalia juhtis tähelepanu, et kõnealused kohustused, ehkki need sisaldusid avaliku teenindamise lepingus, kehtestati avaliku sektori selliste otsuste tulemusena, millest paljud olid juba tehtud varem keskkonna-, ohutus-, transpordi- ning majandusliku ja sotsiaalse ühtekuuluvuse poliitika alusel.

(134) Itaalia väitis, et erinevalt juhtumist, mida Euroopa Kohus analüüsis Combusi kohtuasjas, ([97]) nõustus Trenitalia lepinguga hõlmatud veoteenuseid osutama üksnes sõnaselgel tingimusel, et Itaalia hüvitab äriühingule kahju, mis selliste teenuste osutamise tagajärjel tekib. Makstud hüvitis oli summa, milles Itaalia ja Trenitalia leppisid kokku juba alguses, mitte algsele hüvitisele lisandunud summa.

(135) Itaalia ametiasutused märkisid samuti, et ajal, mil komisjon määruse (EMÜ) nr 1191/69 kohaldamist jälgis, teavitas Itaalia komisoni korrapäraselt hüvitisest, mida anti avaliku teenindamise lepingute alusel kaubaveoteenuste osutamise eest määruse (EMÜ) nr 1191/69 alusel. Itaalia järeldas, et kuna komisjon ei küsinud selle hüvitise kohta kunagi täpsustust, kuulub raudtee-kaubaveo avaliku teenindamise lepingute alusel makstud hüvitis määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 17 lõike 2 kohaldamisalasse.

5.1.4. *Kokkusobivus*

(136) Itaalia väitis, et kui komisjon siiski järeldaks, et esimese lepingu alusel makstud hüvitis kujutas endast uut abi, millest tuli teatada, oli see abi kokkusobiv siseturuga määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 alusel, mis oli abi maksmise ajal kohaldatud materiaalõiguse norm ([98]).

(137) Itaalia väitis, et määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikliga 14 anti liikmesriikidele õigus sõlmida avaliku teenindamise lepinguid kogukonnale „veoteenuste piisava pakkumise tagamiseks“ ja anda selliste teenuste eest hüvitist. Seda silmas pidades on komisjon Itaalia arvamuse kohaselt juba kindlaks teinud, et piisab sellest, kui tõendada, et hüvitise summa (st riigi makstud hind) ei ületa avaliku teenindamise kohustuse täitmisest tulenevate kulude katmiseks vältimatult vajalikku summat ([99]).

(138) Seda silmas pidades väitis Itaalia, et esimese lepingu alusel makstud hüvitis oli kooskõlas määrusega (EMÜ) nr 1191/69, sest see sisaldas kõiki määruse (EMÜ) nr 1191/69 artiklis 14 kehtestatud elemente ja sellest kaeti üksnes osa kuludest, mida Trenitalia kandis lepinguga hõlmatud teenuste osutamiseks.

(139) Peale selle ei välistanud Itaalia seda, et hüvitis võib samuti vastata kas määrusele (EMÜ) nr 1107/70, millega samuti rakendati ELi toimimise lepingu artikli 93 sätteid, või siis vahetult ELi toimimise lepingu artiklile 93. Väidetava vastavuse kohta määrusele (EMÜ) nr 1107/70 Itaalia mingit põhjendust ei esitanud. ELi toimimise lepingu artikli 93 küsimuses väitis Itaalia aga, et avaliku teenindamise lepingu alusel makstud hüvitis oli seotud eelnevalt määratletud tegelike üldist majandushuvi pakkuvate teenustega, et seda anti üksnes üldist majandushuvi pakkuvate teenustega seotud täiendava netokulu katmiseks ning et see ei moonutanud konkurentsi põhjendamatult määral, mis oleks vastuolus ühiste huvidega. Teisalt väitis Itaalia, et esimese lepingu alusel makstud hüvitist saab igal juhul pidada kokkusobivaks siseturuga vastavalt ühenduse suunistele raudtee-ettevõtjatele antava riigiabi kohta, ([100]) arvestades et meetme eesmärk oli vähendada väliskulusid. Õigupoolest oli esimese lepingu eesmärk Itaalia teabe kohaselt „soodustada vedude ümbersuunamist raudteele, sest see põhjustab väiksemaid väliskulusid kui muud transpordiliigid, näiteks maanteetransport“ ([101]).

([97]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 16. märts 2004, Danske Busvognmænd, *vs.* komisjon, T-157/01, ECLI:EU:C:2004:76.

([98]) Itaalia osutas Üldkohtu otsusele Anderseni kohtuasjas ja selle põhjendusele 40 (kohtuotsus, 20. märts 2013, Jørgen Andersen *vs.* komisjon, T-92/11, ECLI:EU:T:2013:143).

([99]) Vt 26. novembri 2008. aasta otsus riigiabi kohta, mida Austria on andnud Lienzi haldusüksuses ettevõtjale Postbus (ELT L 306, 20.11.2009, lk 26).

([100]) Komisjoni teatis „Ühenduse suunised raudtee-ettevõtjatele antava riigiabi kohta“ (ELT C 184, 22.7.2008, lk 13).

([101]) Vt ühenduse 22. juuli 2008. aasta suunised raudtee-ettevõtjatele antava riigiabi kohta, punkti 98 alapunkt b. Eeskätt on nendes suunistes (milles selgitatakse kõnealust tüüpi ettevõtjate avaliku sektori poolse rahastamise suhtes kohaldatavaid norme) täpsustatud, et seda liiki abi puhul on abikõlblik „see väliskulude osa, mille vältimist raudteetransport võimaldab võrreldes konkureerivate transpordiliikidega“.

5.2. **Teine leping**

(140) Oma 24. juuni 2014. aasta märkustes nentis Itaalia esiteks, et teise lepingu alusel makstud hüvitis ei kujutanud endast riigiabi, sest sellega ei antud Trenitaliale mingit eelist ning see ei moonutanud konkurentsi. Teiseks väitis Itaalia, et isegi kui hüvitis kujutas endast abi, tuleb seda käsitada olemasoleva abina määruse (EÜ) nr 659/1999 artikli 1 punkti b alapunkti v alusel. Teise võimalusena oli abi Itaalia väite kohaselt kokkusobiv siseturuga, sest see oli kooskõlas määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikliga 14 ning oli vabastatud teatamiskohustusest selle määruse artikli 17 lõike 2 alusel.

5.2.1. *Eelis*

(141) Itaalia arvates vastas teine leping kõigile neljale Altmarki tingimusele. Eeskätt väitis Itaalia, et nagu esimese lepingu puhulgi, sai kõnealuseid kohustusi pidada tegelikuks üldist majandushuvi pakkuvaks teenuseks, et need kohustused olid selgelt määratletud juba algusest peale, et hüvitise arvutamise näitajad olid varem objektiivselt ja läbipaistvalt kindlaks määratud ning et Trenitalia ei saanud ülemäärast hüvitist.

5.2.1.1. Tegeliku üldist majandushuvi pakkuva teenuse olemasolu (esimene *Altmarki* tingimus)

(142) Lisaks esimese lepingu puhul juba esitatud argumentidele (vt põhjendused 123–125) väitis Itaalia, et Trenitaliale kehtestatud avaliku teenindamise kohustuste ulatus oli õigesti määratletud.

(143) Mis puudutab kehtestatud uut kohustust korraldada parvlaevaülesõitu ja manööverdamist, siis selgitas Itaalia, et see kohustus kätkes endas rongide lahtihaakimist ja uuesti komplekteerimist, rongide parvlaeval üle mere viimist ning peale- ja mahalaadimistoiminguid. Ehkki selle teenuse osutamise kohustus oli ametlikult pandud taristuettevõtjale (Rete Ferroviaria Italiana, RFI), maksti Trenitaliale hüvitist, et katta RFI nõutud tasud. Itaalia selgitas, et hüvitis ei olnud kõigile võimalikele ettevõtjatele, kes osutasid raudteeteenuseid saartele (Sitsiilia/Sardiinia), kättesaadav seetõttu, et i) need ettevõtjad ei olnud õiguse alusel kohustatud osutama teenust kõigile, kes seda taotlevad, ning ii) need ettevõtjad said arvestada vastavad tasud hinna sisse, samal ajal kui Trenitalia pidi kohaldama õiguse alusel sätestatud tariife.

(144) Võttes arvesse, et Itaalia lõunaosas puudusid piisavad veoteenused, pidas Itaalia põhjendatuks mitte korraldada avalikku turukonsultatsiooni selleks, et kindlaks määrata, kas avalike teenuste järele on vajadust ja kui suur see vajadus on. Igal juhul väitis Itaalia, et tal ei olnud kohustust korraldada kõnealust konsultatsiooni, mis on ette nähtud üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlevate eeskirjadega, ([102]) arvestades et need eeskirjad jõustusid alles 2012. aastal ning pealegi ei ole need raudteeveo suhtes kohaldatavad.

(145) Mis puudutab teenuse osutamise ülesande andmist, siis väitis Itaalia – lisaks esimese lepingu puhul juba esitatud argumentidele (vt põhjendused 127 ja 128) –, et teise lepinguga pelgalt formaliseeriti Itaalia ja Trenitalia varasem, 2004. aastal alguse saanud töösuhe; see kinnitab varasemate kokkulepete õiguskindlust. Ühelt poolt oli teise lepingu puhul tagatud jätkuvus esimese lepinguga, arvestades et selles säilitati suur osa esimeses lepingus sätestatud kohustusi, millest osa tulenes seadusandlikest aktidest ja rahvusvahelistest lepingutest. Teisalt olid lepingu põhiosad (st osutatavad teenused ja tasustamine) poolte vahel kindlaks määratud ja kokku lepitud algusest peale. Selles küsimuses juhtis Itaalia tähelepanu, et teise lepinguga hõlmatud ajavahemikul osutatud avalike teenuste eest Trenitaliale makstud hüvitise iga-aastased summad olid enne lepingu sõlmimist kehtestatud iga-aastase riigieelarve seadustes.

([102]) Komisjoni teatis „Euroopa Liidu raamistik riigiabi jaoks, mida antakse avalike teenuste eest makstava hüvitisena“ (2011) (ELT C 8, 11.1.2012, lk 15).

5.2.1.2. Näitajad, mille alusel hüvitis arvutati, olid eelnevalt objektiivselt ja läbipaistvalt kindlaks määratud (teine *Altmarki* tingimus)

(146) Itaalia väitis, et nagu esimese lepingu puhulgi (vt põhjendus 128), oli ka teise lepingu kohase hüvitise kindlaksmääramise viis juba eelnevalt täiesti kindel ning lepingu sõlmimisega hilisemas etapis üksnes formaliseeriti need elemendid. Selle tõendamiseks tugines ta faktile, et poolte käitumisviis vastas igal juhul lepingu tingimustele, olgugi et leping sõlmiti ametlikult alles hilisemas etapis.

(147) Itaalia märkis, et teise lepingu alusel osutatud teenuste eest Trenitaliale makstud hüvitise summad olid iga aasta kohta kindlaks määratud juba enne kõnealuse lepingu allkirjastamist iga-aastase riigieelarve seadustes, eeldusel et lepingus oli tegelikkuses kokku lepitud. Oma 5.–15. veebruari 2018. aasta märkustes nentis Itaalia, et summad, mis tuli maksta Trenitaliale hüvitisena avalike teenuste osutamise eest, olid enne teise lepingu ametlikku allkirjastamist juba kehtestatud iga-aastase riigieelarve seadustes ([103]).

5.2.1.3. Ülemäärase hüvitamise puudumine (kolmas *Altmarki* tingimus)

(148) Itaalia juhtis tähelepanu, et hinnangulised kulud, mida Trenitalia pidi teise lepingu alusel kandma, määrati kindlaks Trenitalia 2004. aastal (st esimene teise lepinguga hõlmatud aasta) kantud kulude alusel. Taristu- ja transpordiministeerium tugines sertifitseeritud aruannetele, mille ministeerium oli ise läbi vaadanud ja heaks kiitnud ning mida oli kontrollinud audiitorühing.

(149) Itaalia väite kohaselt välistati teise lepingu puhul ülemäärase hüvitamise risk eelnevalt sellega, et lepingus määrati kindlaks nõutud teenused ja hüvitise arvutamise näitajad (seotud raamatupidamisaruande alusel). Itaalia väitis, et Trenitaliale avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest makstud hüvitis oli ette nähtud üksnes finantstasakaalu saavutamiseks (kõigi teenuse osutamisega kaasnenud kulude katmiseks) ning et ülemäärast hüvitamist ei toimunud.

(150) Oma 23. mai 2018. aasta märkustes esitas Itaalia andmed Trenitaliale makstud hüvitise summa ja tema netokulude kohta teise lepingu alusel; need andmed on kokku võetud allpool.

Tabel 3

Hüvitis Trenitalia netokulude katmiseks teise lepingu alusel

(miljonites eurodes (ilma käibemaksuta))

	2004	2005	2006	2007	2008
Eraldis lepingu alusel	119,1	119,1	97,9	142,8	145,7
Makstud hüvitis	118,8	118,8	97,7	142,8	145,5
Trenitalia netokulud	163,5	159,0	179,6	150,2	132,1

(151) Peale selle märkis Itaalia, et Trenitalial oli kehtestatud tõhus eraldiseisev raamatupidamissüsteem, millega eraldati turupõhine tegevus teise lepingu alusel ellu viidud tegevusest. Trenitalia osutas raudtee-kaubaveoteenuseid oma kaubaveoosakonna kaudu, millel oli äriühingu üldisest raamatupidamissüsteemist eraldiseisev raamatupidamisarvestus. Turutingimustel osutatud teenuste ja avaliku teenindamise lepingu alusel osutatud teenuste kohta esitati eraldi aruanded analüütilise raamatupidamiskorra alusel, mille puhul: i) kulud ja tulud jaotati turutingimustel osutatud teenustele ja avalikele teenustele kulutäiturisüsteemi abil; ii) koostati avalike teenuste finantsaruanded; iii) aruanded sertifitseeris audiitorühing.

([103]) Näiteks 2004., 2005. ja 2006. aasta hüvitise puhul oli teise lepingu artiklis 4 osutatud summadele, mis olid eraldatud vastavalt 2004., 2005. ja 2006. aasta riigieelarve asjaomastes peatükkides.

5.2.1.4. Hüvitise suurus (neljas *Altmarki* tingimus)

(152) Samadel põhjustel, nagu oli kirjeldatud esimese lepingu puhul (vt põhjendus 132), oli Itaalia arvamusel, et Trenitalia oli hästi korraldatud juhtimisega ettevõtja, kes suutis tõendada, et tema kulud olid sama suured kui konkurentidel, ning osutada teenuseid majandustingimustel, mis olid sisuliselt sarnased konkurentsipõhiste majandustingimustega.

5.2.2. *Konkurentsi moonutamine ja mõju liidusisesele kaubandusele*

(153) Itaalia leidis, et teise lepinguga ette nähtud hüvitis rahvusvahelistel liinidel veoteenuste osutamise eest (st rahvusvaheline raudtee-kaubavedu Trieste sadama ja Ungari vahel ning rahvusvaheline raudtee-kaubavedu läbi Trieste Marittima sadama) ei kahjustanud konkurentsi ega mõjutanud kaubandust. Põhjuseks oli asjaolu, et tariifikohustused (ja hilisem hüvitis) olid kehtestatud üksnes neil liinidel toimuvate vedude riigisiseseks etapiks ja et need moodustasid vaid väga väikese osa Trenitaliale usaldatud kõigist kohustustest.

5.2.3. *Olemasolev abi*

(154) Kui siiski järeldataks, et teise lepingu alusel makstud hüvitis kujutab endast riigiabi, tuleks seda abi Itaalia arvamuse kohaselt käsitada olemasoleva abina ajani, mil raudtee-kaubaveoturg liidu tasandil täielikult liberaliseeriti (1. jaanuar 2007). Seda silmas pidades juhtis Itaalia tähelepanu, et teine leping sisaldas teatavaid kohustusi, mis olid sätestatud juba esimeses lepingus ([104]) ja mis jäeti põhiaspektides muutmata. Ainus uus kohustus, mis teise lepinguga kehtestati, oli kohustus pidada eriotstarbelist loetelu Sardiinias ja Sitsiilias kaubaveoteenuse osutamiseks üldkasutatavatest rajatistest.

5.2.4. *Seaduslikkus*

(155) Itaalia arvamuse kohaselt ei olnud vaja abist komisjonile teatada. Nagu esimese lepingu puhul (vt põhjendused 133–135), märkis Itaalia, et abi oli vabastatud eelneva teatamise kohustusest määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 17 lõike 2 alusel.

5.2.5. *Kokkusobivus*

(156) Itaalia väitis, et kui komisjon siiski järeldaks, et teise lepingu alusel makstud hüvitis kujutas endast uut abi, millest tuli teatada, oli see abi kokkusobiv siseturuga määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 alusel, mis oli abi maksmise ajal kohaldatud materiaalõiguse norm.

(157) Nagu esimese lepingu puhul (vt põhjendus 138), väitis Itaalia, et teine leping sisaldas kõiki määruse (EMÜ) nr 1191/69 artiklis 14 sätestatud elemente ja et sellega kaeti ainult teatav osa kuludest, mida Trenitalia lepinguga hõlmatud teenuste osutamiseks kandis.

(158) Viimase punktina kordas Itaalia esimese lepingu puhul juba esitatud argumenti ja väitis, et teist lepingut saab samuti pidada siseturuga kokkusobivaks kas määruse (EMÜ) nr 1107/70 või ELi toimimise lepingu artikli 93 alusel (vt põhjendus 139). Sellegipoolest ei esitanud ta selle kohta mingit põhjendust.

([104]) Eeskätt tariifikohustused, mis olid seotud i) raudtee-kaubaveoga üle 1 000 km vahemaadel; ii) rahvusvahelise raudtee-kaubaveoga läbi Trieste Marittima sadama; iii) rahvusvahelise raudtee-kaubaveoga Trieste sadamast Ungarisse ja vastupidi ning iv) raudtee-kaubaveoga mandriosa ja Sardiinia vahel, samuti kohustus korraldada parvlaevaülesõite ja manööverdamist kaubaveoks riigi mandriosa ja Sardiinia/Sitsiilia vahel.

5.3. **Kolmas leping**

(159) Oma 24. juuni 2014. aasta märkustes nentis Itaalia, et kolmanda lepingu alusel makstud hüvitis ei kujutanud endast riigiabi, sest sellega ei antud Trenitaliale mingit eelist ning see ei moonutanud konkurentsi ega mõjutanud kaubandust. Isegi kui eeldada, et hüvitise puhul oli tegemist abiga, oli kõnealune abi Itaalia väite kohaselt siseturuga kokkusobiv kooskõlas määrusega (EMÜ) nr 1191/69, millega rakendati ELi toimimise lepingu artiklit 93, ja seega vastas täielikult ka ELi toimimise lepingu artiklile 93.

5.3.1. *Eelis*

(160) Itaalia arvates vastas kolmas leping kõigile neljale Altmarki tingimusele. Eeskätt väitis Itaalia, et nagu esimese ja teise lepingu puhulgi, sai kõnealuseid kohustusi pidada tegelikuks üldist majandushuvi pakkuvaks teenuseks, et need kohustused olid selgelt määratletud juba algusest peale, et hüvitise arvutamise näitajad olid varem objektiivselt ja läbipaistvalt kindlaks määratud ning et Trenitalia ei saanud ülemäärast hüvitist.

5.3.1.1. Tegeliku üldist majandushuvi pakkuva teenuse olemasolu (esimene *Altmarki* tingimus)

(161) Lisaks esimese lepingu (vt põhjendused 123–126) ja teise lepingu (vt põhjendused 142–144) puhul juba esitatud argumentidele väljendas Itaalia arvamust, et kolmas leping oli vajalik toimetulekuks turutõrkega, mis Itaalia lõunaosa ajavahemikul 2008–2009 endiselt mõjutas.

(162) Itaalia arvamuse kohaselt ei pakkunud eraettevõtjad Itaalia lõunaosas selliseid raudtee-kaubaveoteenuseid, mis oleksid olnud võrreldavad Trenitalia teenustega. Turuosaliste vähene huvi nende ühenduste suhtes oli tingitud asjaolust, et raudtee-kaubavedu Itaalia lõunaosas iseloomustasid tegurid (seoses nõudluse volatiilsuse ja taristupiirangutega), mis ei taganud teenuse piisavat kasumlikkust, isegi mitte pikas perspektiivis.

(163) Ühelt poolt olid raudtee-kaubaveoteenused Itaalia lõunaosas kulukad, võttes arvesse sealset taristut ja pinnamoodi, samuti ebasobivaid rongimooduleid, liinide kaldeid, ebapiisavat rööpmelaiust ja parvlaevakulusid. Pärast seda, kui raudtee-kaubaveosektor konkurentsile avati, keskendusid uued turule sisenenud raudteeveo-ettevõtjad väidetavalt vedudele Itaalia põhjaosas ning raudteeühendused Itaalia lõunaosaga jäid kõrvale, sest nende teenindamiseks oli vaja keerukat tööstus- ja organisatsioonistruktuuri ning sisendikulud olid kõrged ([105]).

(164) Teisalt viis tööstusklastrite iseäralik ebaühtlane geograafiline jaotus Itaalias selleni, et ka veoliiklus oli riigi põhja- ja lõunaosa vahel ebaühtlaselt jaotunud. Esiteks oli Itaalia põhjaosas nõudlus suurem nii mahu kui ka väärtuse poolest ([106]). Teiseks mõjutas raudteeteenuste osutamist Itaalia lõunaosas märkimisväärne tasakaalustamatus kaubavahetuses Itaalia lõunaossa suunduvatel ja sealt väljuvatel liinidel ([107]). Kolmandaks oli Itaalia lõunaosa kaubaveosektoris ülekaalukalt domineerival kohal autovedu ning seetõttu oli raudteevedu hinnavõtja igat liiki kaupade puhul, mille korral autovedu oli sobiv alternatiiv ([108]). Eeskätt teenindasid Trenitalia konkurendid, eriti integreeritud logistikateenuste osutajad, Itaalia lõunaosa tavaliselt autoveo abil ([109]).

([105]) Itaalia lõunaossa suundunud / sealt lähtunud liinide eriomaseid tunnuseid arvestades oli nende teenindamiseks vaja kallimat veeremit kui see, mida kasutati marsruutrongiteenuste osutamiseks regulaarliinidel (nagu rahvusvahelised liinid). Vajaliku rajatistevõrgu tööshoidmise ja piisava kaetuse tagamisega riigi territooriumil kaasnesid ka suuremad püsikulud.

([106]) Itaalia juhtis tähelepanu, et Itaalia lõunaosas oli kombineeritud veo osakaal väiksem kui riigi tasandil (vastavalt 34 % ja 39 %) ning põllumajandustoodete ja toiduainete osakaal kaubavedudes märksa suurem (17 % riigi lõunaossa suundunud / sealt lähtunud vedudest ja 9 % üldiselt riigi tasandil).

([107]) Eeskätt moodustasid suurema osa raudteekaubaveo voogudest Itaalias ühesuunalised vood riigi põhjaosas asuvatest tootmiskeskustest lõunaosas asuvatesse tarbimiskeskustesse. Vastupidises suunas oli kõige sagedasem teekond tühjade vagunite tagasisõit (vagunid ei vedanud kaupa kas seetõttu, et saadetisi ei olnud, või seetõttu, et vagunid ei olnud veose transportimiseks sobivad).

([108]) See omakorda tähendas väiksemat valmidust raudtee-kaubaveoteenuste eest maksta ja seega seda, et raudtee-kaubaveo turuhinnad olid võrreldes riigi üldise transpordisektori hindadega madalamad.

([109]) Itaalia tõi näiteks DB Schenkeri ja NordCargo, kellel olid Itaalia põhjaosas nn raudteesadamad raudteeveolt autoveole üleminekuks.

(165) Itaalia juhtis tähelepanu, et kolmanda lepingu eesmärk oli tagada minimaalne teenustevõrk, mitte individuaalsed ühendused. Põhieesmärk oli tagada kogu Itaalia lõunaosas minimaalne kombinatsioon liine ja ühendusi koos lähtekohtade/terminalidega, et säilitada majanduslikult kestlikel tingimustel võimalus kasutada raudteevedu alternatiivina autoveole kui domineerivale transpordiliigile. See pidi omakorda aitama suurendada Itaalia põhja- ja lõunaosa piirkondlikku ühtekuuluvust ja territoriaalset tasakaalu. Eeskätt oli Itaalia arvamusel, et kolmandas lepingus kindlakstehtud kohustused aitasid saavutada alljärgnevaid avaliku huvi eesmärke.

— *Transpordipoliitika ja ohutus*: eesmärk vältida raudtee-kaubaveotegevuse peaaegu täielikku väljasuremist Itaalia lõunaosas ning vältida seega kontsentreerumist autokaubaveo sektoris nendes piirkondades ja vähendada liiklusõnnetuste arvu ([110]).

— *Keskkonna- ja territoriaalpoliitika*: eesmärk pakkuda kestlikku alternatiivi autoveole, et vältida saastuse ja liiklusummikute probleemi edasist süvenemist, arvestades et see on Itaalia lõunaosas juba niigi ülemäära suur, pealegi vastuolus enamiku asjaomaste piirkondade turismialaste eesmärkidega.

— *Majanduslik ja sotsiaalne ühtekuuluvus*: eesmärk tagada asjaomastes Itaalia maakondades sidus raudteeveovõrk – sealhulgas seotud taristu –, mis peaks püsima võimalikult ühtne ülejäänud poolsaare võrguga, ehkki minimaalsel hulgal konstruktsioonidega.

(166) Selleks et kehtestada lähenemisviis, mis tagaks piisava territoriaalse kaetusega kaubaveoteenuste osutamise, määratleti Trenitaliale pandud kohustuste ulatus kolmandas lepingus ümber (võrreldes teise lepinguga), et keskenduda maakondadevahelistele ühendustele ([111]). Itaalia ei pidanud vajalikuks korraldada avalikku turukonsultatsiooni, et tõendada avaliku teenuse vajaduse olemasolu ja teha õigesti kindlaks selle vajaduse ulatus.

(167) Mis puudutab teenuse osutamise ülesande andmist, siis väitis Itaalia, et lepingu põhiosad (st osutatavad teenused ja tasustamine) olid kindlaks määratud ja reguleeritud juba algusest peale ning et leping sõlmiti põhimõtteliselt selleks, et olemasolevad õiguslikud ja siduvad töösuhted ja teenused kinnitada.

5.3.1.2. Näitajad, mille alusel hüvitis arvutatakse, on eelnevalt objektiivselt ja läbipaistvalt kindlaks määratud (teine *Altmarki* tingimus)

(168) Itaalia väitis, et nagu esimese lepingu (vt põhjendus 128) ja teise lepingu puhul (vt põhjendus 146) puhul, oli ka kolmanda lepingu kohase hüvitise kindlaksmääramise viis juba eelnevalt täiesti kindel ning lepingu sõlmimisega hilisemas etapis üksnes formaliseeriti ja kinnitati need elemendid. Selle tõendamiseks tugines ta faktile, et poolte käitumisviis vastas igal juhul lepingu tingimustele, olgugi et leping sõlmiti ametlikult alles hilisemas etapis.

(169) Eeskätt kolmanda lepingu puhul väitis Itaalia, et õigusraamistik, millega kõnealuseid teenuseid reguleeriti (st teenuse osutamise tingimused, teenustega seotud raamatupidamisarvestus ja -aruandlus hüvitise kindlaksmääramiseks, hüvitise arvutamine ja suurus), oli juba kehtestatud ja kohaldatav lepingutega hõlmatud ajavahemike algusest. Itaalia arvamuse kohaselt oli eelnevalt tagatud täielik kindlus hüvitise arvutamise viisi osas, sest näitajad (mille alusel hüvitis arvutati) olid kehtestatud varem finantsäriplaani alusel, võttes arvesse teenuse osutamisega eeldatavalt kaasnevaid kulusid ja tulusid.

([110]) Selle argumendi põhjendamiseks osutas Itaalia üheksanda parlamendikomitee teabekogumisuurimise tulemusena tehtud järeldustele, mille kohaselt oli raudtee-kaubaveo valdkonnas olemas avalik huvi sõlmida avaliku teenindamise leping, et soodustada autoveo alternatiivide kasutamist, millel oleks ilmselge positiivne mõju keskkonnale ja transpordiohutusele.

([111]) Peamiselt põhja–lõunasuunalised ühendused ja lõuna–lõunasuunalised ühendused. Põhja-Itaalia/Põhja-Itaalia ühendusi põhimõtteliselt ei välistatud, tingimusel et need olid vajalikud teenuste osutamiseks Itaalia lõunaosa suunal, et võimaldada kaubaveovoogusid, mis olid mahult liiga väikesed.

(170) Teise lepingu küsimuses märkis Itaalia oma 5.–15. veebruari 2018. aasta märkustes, et summad, mis tuli maksta Trenitaliale hüvitisena avalike teenuste osutamise eest, olid enne kolmanda lepingu ametlikku allkirjastamist juba kehtestatud iga-aastase riigieelarve seadustes ([112]).

5.3.1.3. Ülemäärase hüvitamise puudumine (kolmas *Altmarki* tingimus)

(171) Itaalia väitis, et Trenitaliale avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest makstud hüvitis oli ette nähtud üksnes selleks, et katta kõik teenuse osutamisega kaasnenud kulud, ning et ülemäärast hüvitamist ei toimunud. Selles küsimuses juhtis Itaalia tähelepanu asjaolule, et igasugune ülemäärase hüvitamise oht oli juba eelnevalt välistatud sellega, et lepingus täpsustati nõutud teenused ja kriteeriumid hüvitise arvutamiseks aastase rongikilomeetrite arvu põhjal. Teenuste eest ei makstud ülemäärast hüvitist ja õigupoolest jäi hüvitis teatatud andmete kohaselt liiga väikeseks.

(172) Eespool kirjeldatu põhjendamiseks esitas Itaalia andmed Trenitalia kulude ja hüvitise kohta ajavahemikul 2009–2014 ning vastavad sertifitseeritud aruanded, mille oli läbi vaadanud ja kinnitanud taristu- ja transpordiministeerium ning mida oli kontrollinud audiitorühing. Itaalia märkis, et Trenitalial oli kehtestatud tõhus eraldiseisev raamatupidamissüsteem, millega eraldati turupõhine tegevus kolmanda lepingu alusel ellu viidud tegevusest.

(173) Oma 4. novembri 2015. aasta ja 23. mai 2018. aasta märkustes esitas Itaalia lisaselgitusi Trenitaliale makstud hüvitise ja tema netokulude kohta kolmanda lepingu alusel; need andmed on kokku võetud allpool.

Tabel 4

Hüvitis Trenitalia netokulude katmiseks kolmanda lepingu alusel

(miljonites eurodes (ilma käibemaksuta))

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Eraldis lepingu alusel	92,4	106,7	107	106,1	106,1	105,2
Makstud hüvitis	92,4	106,6	102,5	106,0	103,6	101,0
Trenitalia netokulud	200,0	179,6	138,0	131,0	113,7	92,9

5.3.1.4. Hüvitise suurus (neljas Altmarki tingimus)

(174) Nagu esimese lepingu (vt põhjendus 132) ja teise lepingu (vt põhjendus 152) puhul, väljendas Itaalia arvamust, et Trenitalia oli hästi korraldatud juhtimisega ettevõtja, kes suutis tõendada, et tema kulud olid sama suured kui konkurentidel, ning osutada teenuseid majandustingimustel, mis olid sisuliselt sarnased konkurentsipõhiste majandustingimustega.

(175) Itaalia osutas kolmanda lepinguga seotud 9. oktoobri 2012. aasta uuringule, mis telliti konsultatsioonibüroolt PricewaterhouseCoopers (edaspidi „**PwC**“) ja esitati komisjonile enne menetluse algatamise otsuse vastuvõtmist, (edaspidi „**PwC 1. uuring**“); selle eesmärk oli tõendada, et hüvitis määrati kindlaks Trenitalia kulude analüüsi põhjal vastavalt Euroopa võrdlusalustele. Eeskätt väitis Itaalia, et Trenitalia veeremi- ja keskmised tegevuskulud rongikilomeetri kohta vastasid teiste sama suurte ja sarnaseid teenuseid osutanud Euroopa ettevõtjate kuludele.

([112]) Itaalia osutas 29. detsembri 2010. aasta dekreetseaduse nr 225 (mis asendati 26. veebruari 2011. aasta seadusega nr 10) artiklile 2 (4. muudatus), millega anti majandus- ja rahandusministeeriumile volitus maksta Trenitaliale välja riigieelarvest aastateks 2009–2010 eraldatud rahalised vahendid raudteeveo sektoris avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest kuni uue teenuste hankelepingu sõlmimiseni.

(176) PwC 1. uuringus tehti kindlaks kuus liidus tegutsenud raudteeveo-ettevõtjat, ([113]) keda peeti sobivaks, et moodustada Trenitaliaga suuruse poolest piisavalt võrreldavate ettevõtjate valim. Uuringu kohaselt oli nende kuue ettevõtja vedude maht ajavahemikul 2009–2010 üle 25 miljoni rongikilomeetri ja 10 miljardi tonnkilomeetri aastas ([114]). Peale selle selgitati uuringus, et need ettevõtjad olid transpordivahenditega asjakohaselt varustatud. Selle järelduse põhjendamiseks määrati uuringus kindlaks järgmised näitajad: veetud kauba kogus (tonnides) koormatud vaguni kohta, et hinnata keskmist üksikvaguniga tegelikult veetud mahtu; aastane laadimiste arv vaguni kohta, mis kajastab transpordivahendi tegeliku kasutuse määra; ühe tonni kauba veo keskmine vahemaa (veetud tonnkilomeetrid), et teha kindlaks selle raudteevõrgu eripärad, kus ettevõtjad tegutsesid ([115]). PwC 1. uuringu kohaselt vastas Trenitalia veetud kauba kogus (tonnides) koormatud vaguni kohta 2009. aastal (2009. ja 2010. aastal 41 tonni) tema konkurentide mediaanile (2009. aastal 42 tonni ja 2010. aastal 44 tonni), mis tõendab, et Trenitalia oli registreeritud veomahtu arvesse võttes asjakohaselt varustatud, eeskätt pidades silmas seda, et Itaalias oli veo keskmine vahemaa pikem (2009. aastal 307 km ja 2010. aastal 288 km) valimi mediaanist (2009. aastal 272 km ja 2004. aastal 264 km).

(177) Mis puudutab veeremit, siis ei olnud PwC 1. uuringu kohaselt võimalik koguda andmeid üksnes kaubaveoks kasutatud veeremi kohta. Seepärast võeti PwC 1. uuringus arvesse kogu veeremiparki, mida valimisse kaasatud ettevõtjad kasutasid (nii reisijate- kui ka kaubaveoks). Uuringu kohaselt oli Trenitalia veerem võrreldes valimisse kaasatud äriühingutega piisav: 2009. aastal läbis Trenitalia ühe veduri kohta keskmiselt 69 000 rongikilomeetrit (2010. aastal 81 000), samal ajal kui tema konkurendid läbisid 2009. aastal keskmiselt 56 000 rongikilomeetrit (2010. aastal 53 000) ([116]).

(178) Selleks et tõendada Trenitalia tegevuse tõhusust, võrreldi PwC 1. uuringus valimisse kaasatud ettevõtjate ja Trenitalia keskmisi tegevuskulusid rongikilomeetri kohta. Uuringu kohaselt on see näitaja (kulud rongikilomeetri kohta) raudteeveo-ettevõtjate tõhususe kindlakstegemiseks kõige asjakohasem, arvestades et tonnkilomeetri kohta arvestatavad tegevuskulud ei anna äriühingu tõhususest piisavat ülevaadet. PwC 1. uuringu kohaselt võivad tegevuskulusid tonnkilomeetri kohta moonutada nõudluse eriomadused (ebaühtlased vood konkreetsel liinil, veetava kauba liik jne) või raudtee eripärad (rongide maksimumpikkus, rööpmelaius jne), mis võivad omakorda mõjutada raudteeveo-ettevõtjate pakutavaid teenuseid.

(179) Analüüsis võeti aluseks Trenitalia ja valimisse kaasatud ettevõtjate tegevuskulude kogusumma (millest oli maha arvatud amortisatsioonikulud ja maksud), mis hõlmas nii riigisisest kui ka rahvusvahelist tegevust ja nii reisijate- kui ka kaubavedu. PwC 1. uuringu valimist jäeti siiski välja kaks äriühingut (České dráhy Tšehhi Vabariigist ja Polskie Koleje Państwowe Poolast), sest selgus, et nende kahe äriühingu keskmised kulud töötaja kohta (vähem kui 20 000 eurot) olid märksa väiksemad kui valimi ülejäänud äriühingutel (50 000 eurot) ja Trenitalial.

(180) PwC 1. uuringus tehti järgmised järeldused:

— Trenitalia tegevuskulud rongikilomeetri kohta jäid vahemikku 22,1–22,5 eurot rongikilomeetri kohta ja olid samas suurusjärgus kui äriühingutel ÖBB, DB ja SNCF (21,8–22,6 eurot rongikilomeetri kohta) ([117]);

([113]) Uuringu jaoks moodustatud valimisse kuulusid järgmised ettevõtjad: Österreichischen Bundesbahnen (ÖBB) Austrias, Deutsche Bahn AG (DB) Saksamaal, SNCF Prantsusmaal, České dráhy (CD) Tšehhi Vabariigis, Polskie Koleje Państwowe (PKP) Poolas ja Schweizerische Bundesbahnen / Chemins de fers fédéraux suisses / Ferrovie Federali Svizzere (SBB/CFF/FFS) Šveitsis.

([114]) Uuringu kohaselt olid teistel liidu ettevõtjatel (Lietuvos geležinkeliai (LG) Leedus, Valtion Rautatiet (VR) Soomes ja Latvijas dzelzceļš (LDz) Lätis) sama suured aastased veomahud, kuid tonnkilomeetrite arvud väiksemad. Igal juhul nähtus uuringust, et need ettevõtjad tegutsesid raudteevõrgus, mis oli Itaalia raudteevõrguga võrreldes suuruselt märksa väiksem, suurema rööpmelaiusega ning seega teistsuguste omadustega. Seega jäeti need ettevõtjad uuringu valimist välja.

([115]) Kui keskmine vahemaa on pikem, tähendab see, et tootmisvõimsus on ühel territooriumil laialdaselt hajutatud, mis omakorda tähendab väiksemaid aastaseid veetava kauba mahtusid.

([116]) PwC 1. uuring, lk 35.

([117]) PwC 1. uuring, lk 36. Välja jäeti SBB/CFF/FFS, sest nende keskmised tegevuskulud rongikilomeetri kohta olid üle 30 euro rongikilomeetri kohta.

— Trenitalia keskmine kogutulu (tulu rongikilomeetri kohta) jäi vahemikku 14,8–15,7 eurot rongikilomeetri kohta ja oli väiksem kui äriühingutel ÖBB, DB ja SNCF (18,7–23,2 eurot rongikilomeetri kohta) ([118]).

(181) Itaalia selgitas Trenitalia väiksemat tulu sellega, et Trenitalia konkurendid tegutsesid täiesti teistsuguses turuolukorras (võttes arvesse konkurentsi teiste raudtee-kaubaveoteenustega ja veetud kauba liiki) ([119]). Samuti oli vahe tema väitel tingitud asjaolust, et keskmine veetud kauba kogus rongi kohta ei olnud ühtlane (taristuga seotud piirangud, kaubavahetuse tasakaalustamatus Itaalia lõunaossa suunduvate ja sealt väljuvate liinide vahel, veetud kauba hindade kõikuvus).

(182) Itaalia väite kohaselt mõjutasid kolmanda lepinguga hõlmatud teenuste osutamise kogukulusid rongikilomeetri kohta järgmised tegurid: i) tavalisest suuremate mõõtmetega veeremi (sh vedurid ja vagunid) vajadus; ii) probleemid inimressursside ja tootmisvarade optimaalse kasutuse tagamisega rangete kiiruspiirangute tõttu; iii) taristu ja logistikaga seotud piirangud ([120]).

(183) Mis puudutab konkreetselt vedusid Sitsiiliasse/Sitsiiliast, siis juhtis Itaalia tähelepanu järgmistele aspektidele.

— Rongide pikkus on Sitsiilias eriti piiratud, sest rongid tuleb Messina väina ületamiseks laadida parvlaevadele ja seega ei tohi rongi pikkus ületada 400 m.

— Messina väina ületamine nõuab omakorda sihtotstarbelisi tootmisstruktuure, et tagada saare ja Itaalia mandriosa vahel liikuvate vagunite käitlemine, parvlaevadele laadimine ja transport üle mere.

— Kaldalt-kaldale parvlaevatranspordi hinnanguline maksumus rongi kohta (sh peale- ja mahalaadimine) on ligikaudu 6 000 eurot. Kui saarele/saarelt veetakse ohtlikke kaupu, on maksumus suurem, sest see nõuab eraldi parvlaevasõitu (kõige enam neli vagunit sõidu kohta).

(184) PwC 1. uuringu põhjal tegi Itaalia järgmised järeldused:

— Trenitalia oli võrreldes sarnase suurusega ettevõtjatega liidus transpordivahenditega asjakohaselt varustatud;

— Trenitalia tegevuskulud rongikilomeetri kohta vastavad tema konkurentide kuludele;

— Trenitalia tulu on välistegurite tõttu (maismaatranspordi turu struktuur ja taristuga seotud piirangud, mis mõjutavad hinda) märksa väiksem (25 % võrra).

([118]) PwC 1. uuring, lk 38–39.

([119]) Uuringu kohaselt mõjutavad need tegurid hinda ja tulu. Raudteeveo-ettevõtja turuosa oli Itaalias 2009. aastal 10 % (kaupade maismaaveos üldiselt), võrreldes valimi 20 %-ga. Trenitalia keskmine tulu 100 tonnkilomeetri kohta oli 3,60 eurot, mis oli väiksem kui valimisse kaasatud äriühingutel (mediaan 4,42 eurot).

([120]) Eeskätt esitas Itaalia järgmised selgitused.

— Võttes arvesse jaamades kasutada oleva rööbastee piiratud pikkust, on lubatav rongi pikkus väiksem kui teistes liikmesriikides (kus see on üldjuhul vahemikus 550–750 m).

— Võttes arvesse rongide suurimat lubatud teljekoormust Itaalia lõunaosas (20 tonni telje kohta võrreldes 22,5 tonniga telje kohta ülejäänud riigis ja liidu standardi järgi), on raudteed pidi veetava kauba absoluut- ja mahukaal piiratud.

— Võttes arvesse, et veeremigabariitidega seotud piirangud on rangemad kui mujal Itaalias ja Euroopa raudteevõrgus, on vaja väga madalaid platvormvaguneid ja suuremate kõrgete konteinerite vedu ei ole võimalik. See omakorda takistab ühendveoks (raudteel ja maanteel) vajaliku nn veereva maantee süsteemi arendamist.

— Võttes arvesse elektrifitseerimata raudteeliinide suurt osakaalu, peavad raudteeveo-ettevõtjad kasutama nii elektri- kui ka diiselvedureid; see põhjustab tootmisega seotud mastaabikulu ja vedurite alakasutust.

— Võttes arvesse rongiteekondade pikkust, on keskmine väljuvate rongide arv päevas väiksem kui muudel ühendustel (Itaalia märkis, et kui Itaalia lõunaosast/lõunaossa väljub keskmiselt kaks rongi päevas, siis tavapärane keskmine on 3,5 rongi päevas). Selle tõttu on kohapealse teenindusega tegelevate mittereisivate töötajate võrgustik liiga suur ja alakasutuses.

— Võttes arvesse, et veeremi toimetamine spetsiaalseteks hooldustöödeks Itaalia kesk- ja põhjaosas asuvatesse remonditöökodadesse on kulukas, tekitab hooldusvõrk loomuldasa mastaabikulu.

(185) Trenitalia ja tema konkurentide tulude vahe on eriti suur kolmanda lepingu alusel hüvitatud teenuste puhul, mille hulgas olid Itaalia põhja- ja lõunaosa vahelised teenused. Seda silmas pidades oli Itaalia arvamusel, et komisjoni menetluse algatamise otsuses tõstatatud kahtlused tunduvad olevat tekkinud vääritimõistmise tagajärjel. Komisjon väitis, et ühendustel Itaalia lõunaosaga olid kulud veetud tonnkilomeetri kohta suuremad, ning järeldas, et see võis olla tingitud Trenitalia väiksemast tõhususest. Itaalia arvamuse kohaselt tuleb Altmarki neljanda tingimuse alusel aga tõendada seda, et hüvitise saaja on hästi korraldatud juhtimisega ettevõtja, et tema kulud on seega sama suured kui konkurentidel ning et ta suudab osutada teenuseid majandustingimustel, mis on sisuliselt sarnased konkurentsipõhiste majandustingimustega. Seda silmas pidades tuleb arvesse võtta just keskmist tegevuskulu rongikilomeetri kohta, mis kajastab nõuetekohaselt asjaomase teenuse ühikukulu.

(186) Mis puudutab kulusid tonnkilomeetri kohta, siis ei oma see näitaja Itaalia väite kohaselt mingit tähtsust Altmarki neljanda tingimuse kohaldamisel käesoleva juhtumi suhtes. Sellel näitajal on teistsugune eesmärk – teha kindlaks ebasoodsamat olukorda põhjustanud tegurid, millel oli struktuuriline mõju raudtee-kaubaveoteenustele Itaalia põhja- ja lõunaosa vahel ning mis õigupoolest olid põhjuseks, miks tekkis turutõrge ja miks riik asjaomasel juhul sekkus. Itaalia väitis, et need tegurid ei ole seotud Trenitalia tõhususega; vastupidi – tegemist on välisteguritega, mis ei sõltunud mingil moel Trenitaliast, kuid mõjutasid Trenitaliat samamoodi, nagu need oleksid mõjutanud ükskõik millist teist ettevõtjat.

5.3.2. *Konkurentsi moonutamine ja mõju liidusisesele kaubandusele*

(187) Itaalia oli arvamusel, et kolmas leping ei moonutanud konkurentsi ega mõjutanud liidusisest kaubandust.

(188) Esiteks väitis Itaalia, et pärast raudtee-kaubaveoturu liberaliseerimist riigi ja liidu tasandil oli turukonkurents suunatud kõige tulutoovamatele liinidele Itaalia põhjaosas, mitte vedudele Itaalia lõunaosas.

(189) Peale selle väitis Itaalia, et kuna Trenitalia võttis kasutusele eraldiseisva raamatupidamissüsteemi, välistati sellega igasugune võimalus, et avaliku sektori ressurssidest rahastatakse ettevõtja muud tegevust. See pidas eelkõige paika, arvestades asjaolu, et hüvitis ei olnud piisav, et katta tegevuskahjumit, mida Trenitalia kolmanda lepingu alusel kehtestatud kohustuste täitmise tagajärjel kandis.

5.3.3. *Seaduslikkus*

(190) Itaalia oli arvamusel, et määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 17 lõike 2 kohane vabastus eelneva teatamise kohustusest kehtis ka Trenitaliale kolmanda lepingu alusel antud hüvitiste suhtes, sest kõnealused kohustused kehtestati avaliku sektori asutuste otsuste tulemusena, ehkki need sätestati lepingus.

5.3.4. *Kokkusobivus*

(191) Itaalia väitis, et kui siiski järeldataks, et kolmanda lepingu alusel makstud hüvitis kujutas endast uut abi, millest tuli teatada, oli see abi kokkusobiv siseturuga määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 alusel, arvestades et kõnealuse lepinguga lõplikult vormistatud lepinguline suhe tekkis 2009. aastal ehk ajal, mil määrus (EMÜ) nr 1191/69 oli veel jõus.

(192) Mis puudutab kolmanda lepingu sõlmimise kuupäeva (3. detsember 2012), siis märkis Itaalia, et määrust (EMÜ) nr 1191/69 kohaldati 3. detsembrini 2012 (k.a). Kuna määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 10 lõikes 1, mis on jõus alates 3. detsembrist 2009, on sätestatud järgmine: „Määrus (EMÜ) nr 1191/69 tunnistatakse kehtetuks. Siiski jätkatakse kolme aasta jooksul pärast käesoleva määruse jõustumist selle sätete kohaldamist kaubaveoteenuste suhtes“, märkis Itaalia, et lõppkuupäev langes kokku määruse (EÜ) nr 1370/2007 jõustumisele järgnenud kolmanda aasta detsembri sama päeva (st 3. detsember) lõpuga, st 3. detsember 2012 ([121]).

([121]) Itaalia tugines nõukogu 6. märtsi 1971. aasta määruse (EMÜ, Euratom) nr 1182/71 (millega määratakse kindlaks ajavahemike, kuupäevade ja tähtaegade suhtes kohaldatavad eeskirjad) artikli 3 lõike 2 punktile c, mille kohaselt aastates väljendatav ajavahemik lõpeb (*dies ad quem*) „ajavahemiku viimase nädala, kuu või aasta selle päeva viimasel tunnil, mis on sama nädalapäev või sama kuupäev, millest ajavahemiku algust arvestatakse“.

(193) Oma 24. juuni 2014. aasta märkustes täpsustas Itaalia, et siseturuga kokkusobivuse hindamisel oli väga oluline asjaolu, et kolmas leping lepiti kokku ja isegi allkirjastati määruse (EMÜ) nr 1191/69 alusel. Itaalia juhtis tähelepanu, et edaspidi kavatseb taristu- ja transpordiministeerium raudtee-kaubaveo ja selle kasutajate toetuseks võetavad meetmed nõuetekohaselt määratleda.

(194) Nagu esimese lepingu (vt põhjendus 138) ja teise lepingu puhul (vt põhjendus 157), väitis Itaalia, et kolmas leping sisaldas kõiki määruse (EMÜ) nr 1191/69 artiklis 14 sätestatud elemente ja et sellega kaeti ainult teatav osa kuludest, mida Trenitalia lepinguga hõlmatud teenuste osutamiseks kandis.

(195) Viimase punktina kordas Itaalia esimese lepingu (vt põhjendus 139) ja teise lepingu (vt põhjendus 158) puhul juba esitatud argumenti ja väitis, et kolmandat lepingut saab samuti pidada siseturuga kokkusobivaks määruse (EMÜ) nr 1107/70 või ELi toimimise lepingu artikli 93 alusel. Sellegipoolest ei esitanud ta selle kohta mingit põhjendust.

5.4. **Majanduslik järjepidevus**

(196) 1. jaanuaril 2017 sai Mercitalia Railist Trenitalia kaubaveoosakonna uus omanik.

(197) 11. aprillil 2023 esitatud teabes Trenitalia ja Mercitalia Raili majandusliku järjepidevuse kohta selgitasid Itaalia ametiasutused, et Itaalia õiguse kohaselt oli Mercitalia Rail Trenitalia kaubaveoosakonna uue omanikuna Trenitalia õigusjärglane raudtee-kaubaveoturul.

(198) Itaalia ametiasutused aga selgitasid, et kõnealuse õigusjärglusega ei läinud Mercitalia Railile üle võimalikud tagasimaksekohustused juhul, kui Trenitaliale enne vastavat eraldumist raudtee-kaubaveoteenuste osutamise eest antud abi tunnistatakse ebaseaduslikuks ja siseturuga kokkusobimatuks. Nende arvates jäid sellised kohustused Trenitalia kanda, sest neid ei saanud seostada Trenitalia kaubaveoosakonnaga ([122]). Selles küsimuses nentisid Itaalia ametiasutused oma 11. aprilli 2023. aasta vastuses, et i) kui Trenitalia oleks kavatsenud need kohustused Mercitaliale üle anda, oleks nendele sõnaselgelt osutatud eraldumisaktis; ii) eraldumise ajal oli kolmanda lepingu kehtivusaeg juba lõppenud ning iii) eraldumine oli mõeldud üksnes äritegevuse ümberkorraldamiseks FSi kontsernis.

6. **HUVITATUD ISIKUTE MÄRKUSED**

6.1. **Euroopa raudtee- ja infrastruktuuriettevõtjate ühendus**

(199) Euroopa raudtee- ja infrastruktuuriettevõtjate ühendus (edaspidi „**CER**“) esindab 75 raudteeveo-ettevõtjat (nende hulgas ka FSi kontsern) ja taristuettevõtjat liidust, kandidaatriikidest ning ka Lääne-Balkani riikidest, Norrast ja Šveitsist.

(200) Oma 18. juuni 2014. aasta märkustes väljendas CER arvamust, et määruse (EMÜ) nr 1191/69 kohaselt võis avaliku teenindamise kohustuste kehtestamine ja/või avaliku teenindamise lepingute sõlmimine raudtee-kaubaveoteenuste osutamiseks olla põhjendatud selleks, et soodustada kestlikku majandust, piirkondlikku ühtekuuluvust ja territoriaalset tasakaalu ning samal ajal edendada üleminekut autokaubaveolt raudteekaubaveole.

(201) CER märkis, et määrusega (EMÜ) nr 1191/69, mida kohaldati kaubaveoteenuste suhtes 3. detsembrini 2012, anti liikmesriikidele võimalus raudtee-kaubavedu rahastada ja edendada. Ta järeldas, et teenust saab üldist majandushuvi pakkuvaks teenuseks pidada juhul, kui on oht, et konkureerivate teenustega ei kaetaks märkimisväärset osa kodanike ja tarbijate vajadustest.

([122]) Eraldumisakti artikli 2 kohaselt säilitas Trenitalia kõik kohustused ja kohustised, mis olid seotud enne eraldumist tekkinud faktide või asjaoludega, mida ei saanud seostada üleantud äriüksusega.

6.2. **FerCargo**

(202) FerCargo esindab 17 raudteeveo-ettevõtjat, ([123]) (nii riigile kuuluvad kui ka erasektori ettevõtjad) kes osutavad Itaalias raudtee-kaubaveoteenuseid.

(203) Oma 8. juuli 2014. aasta märkustes väitis FerCargo, et Itaalia hüvitis Trenitaliale tugevdas Trenitalia seisundit Itaalia lõunaosa raudtee-kaubaveoturul ning kahjustas seeläbi teisi raudtee-kaubaveoettevõtjaid, kes oleks saanud sellel turul raudtee-kaubaveoteenuseid osutada.

(204) Esimese lepingu küsimuses FerCargo mingit seisukohta ei esitanud. Teise ja kolmanda lepingu puhul oli FerCargo arvamusel, et hüvitis kujutas endast Trenitaliale antud riigiabi, arvestades et neli Altmarki tingimust ei olnud täidetud ning et avaliku teenindamise lepingud moonutasid konkurentsi ja mõjutasid kaubandust. Ühendus juhtis tähelepanu asjaolule, et enamik Itaalia turul tegutsevaid ettevõtjaid kuulub rahvusvahelistesse kontsernidesse, st NordCargo (Deutsche Bahn), Schweizerische Bundesbahnen Cargo Italia (Schweizerische Bundesbahnen Cargo International), Rail Cargo Italia (Rail Cargo Austria), või tegutseb mitmes liikmesriigis (nt Rail Traction Company).

(205) Peale selle seadis FerCargo küsimuse alla selle, kas kõnealune riigiabi on kokkusobiv siseturuga.

(206) Esiteks märkis FerCargo, et temale teadaolevalt ei olnud Itaalia ametiasutused korraldanud avalikku konsultatsiooni, et teha kindlaks, kas vaja on raudtee-kaubaveoteenuseid, mis vastavad oma ulatuselt ja omadustelt Trenitaliale usaldatud teenustele. FerCargo kaebuse kohaselt ei arvestanud Itaalia ametiasutused sellega, et alates 2006. aastast tegutses Itaalia lõunaosas kasvaval arvul ettevõtjaid, keda oleks saanud turgu valitseva ettevõtja asemel valida. FerCargo väitis, et tema liikmed oleksid saanud tagada teenused, mis oleksid jätkuvust, regulaarsust ja sagedust, mahtu ja hindu arvesse võttes olnud Trenitalia pakutud teenustega võrdväärsed; seega ei oleks avaliku teenindamise lepinguid vaja olnud. Ta märkis, et enne kolmanda lepingu sõlmimist teenindas lisaks Trenitaliale juba kaks teist äriühingut Campania/Põhja-Itaalia ([124]) ja Abruzzo/Põhja-Itaalia ([125]) ühendusi ning viis äriühingut oleksid saanud hakata teenindama Campania/Calabria, ([126]) Molise/Apuulia, ([127]) Apuulia/Basilicata, ([128]) Campania/Apuulia, ([129]) Basilicata/Calabria ([130]) ühendusi ning ühendusi Campania, ([131]) Calabria ([132]) ja Apuulia ([133]) maakonnas, pidades silmas, et neil olid olemas vajalikud sertifikaadid.

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

([124]) 2008. aastal teenindas Rail Traction Company üht liini Campania/Põhja-Itaalia ühendusel.

([125]) Aastatel 2009–2011 teenindas NordCargo kaht liini Abruzzo/Põhja-Itaalia ühendusel.

([126]) Campania/Calabria ühendus: Rail Traction Company oleks 2008. aasta seisuga saanud teenindada üht liini; Compagnia Ferroviaria Italiana oleks 2009. aasta seisuga saanud teenindada üht liini; GTS Rail oleks 2009. aasta seisuga saanud teenindada üht liini (komisjon aga märgib, et viimati osutatud teavet ei kinnita GTS Raili 2009. aasta ohutussertifikaat, mis on kättesaadav aadressil www.ansf.it (viimane külastus 15.11.2023)).

([127]) Molise–Apuulia ühendusel: Linea oleks 2009. aasta seisuga saanud teenindada üht liini, GTS Rail kaht liini ja NordCargo üht liini.

([128]) Apuulia/Basilicata ühendusel oleks Linea 2009. aasta seisuga saanud teenindada üht liini.

([129]) Campania/Apuulia ühendusel: Compagnia Ferroviaria Italiana oleks 2009. aasta seisuga saanud teenindada üht liini; GTS oleks 2009. aasta seisuga saanud teenindada üht liini (komisjon aga märgib, et viimati osutatud teavet ei kinnita GTSi 2009. aasta ohutussertifikaat, mis on kättesaadav aadressil www.ansf.it (viimane külastus 15.11.2023)).

([130]) Basilicata/Calabria ühendusel oleks GTS Rail 2009. aasta seisuga saanud teenindada kaht liini.

([131]) Campania/Campania ühendusel: Rail Traction Company oleks 2008. aasta seisuga saanud teenindada kuut liini; Compagnia Ferroviaria Italiana oleks 2009. aasta seisuga saanud teenindada kümmet liini; GTS oleks 2009. aasta seisuga saanud teenindada kaht liini; NordCargo oleks 2009. aasta seisuga saanud teenindada nelja liini.

([132]) Calabria/Calabria ühendusel oleks GTS Rail 2009. aasta seisuga saanud teenindada viit liini.

([133]) Apuulia/Apuulia ühendusel: Linea oleks 2009. aasta seisuga saanud teenindada kolme liini; GTS Rail oleks 2009. aasta seisuga saanud teenindada kümmet liini; NordCargo oleks 2009. aasta seisuga saanud teenindada kaht liini.

(207) Teiseks väitis FerCargo, et Trenitaliale kehtestatud kohustused ei olnud kooskõlas avaliku teenindamise lepingute eesmärkidega (st piirkondlik ühtekuuluvus ja tasakaal Itaalia põhja- ja lõunaosa vahel). Sellega seoses oli ta arvamusel, et teises lepingus rahvusvaheliste liinide puhul sätestatud tariifikohustustega rahastati Trenitalia laienemist teiste liikmesriikide turgudele. Peale selle ei olnud ta nõus viisiga, kuidas Itaalia oli avaliku teenindamise kohustused kolmandas lepingus määratlenud, ega asjaoluga, et kolmandas lepingus ei sätestatud liine, mida Trenitalia pidi teenindama, vaid ainult lähte- ja sihtmaakonnad. FerCargo tuletas meelde, et 21. detsembril 2012 esitas Itaalia ministeeriumidevaheline majanduskomisjon (edaspidi „**CIPE**“) kolmanda lepingu kohta positiivse tagasiside ning palus seejuures täpsustusi avaliku teenuse ulatuse, hüvitatavate kulude ja Trenitalia tasustamise kohta. Samuti juhtis ta tähelepanu, et 1. juunil 2009 palus ka Itaalia konkurentsiamet Trenitaliale ülesandeks tehtud avalikud teenused selgemalt määratleda, võttes arvesse konkurentsi olemasolu raudteeveosektoris ja transpordiliikidevahelist konkurentsi mere- ja autoveosektorilt.

(208) Kolmandaks väitis FerCargo, et suurema osa teise ja kolmanda lepinguga hõlmatud perioodist tegutses Trenitalia ülesande andmise aktita ja ilma et hüvitise arvutamise näitajad oleksid selgelt kindlaks määratud. Ta ei olnud nõus väitega, et Trenitalia sai kolmanda lepingu allkirjastamiseni tugineda teises lepingus sätestatud jätkuvusklauslile, sest kaks avaliku teenindamise lepingut hõlmasid erinevaid kohustusi ja ka hüvitamismeetodid olid erinevad.

(209) Neljandaks ei välistanud FerCargo ülemäärast hüvitamist, pidades silmas, et teises ja kolmandas lepingus ei osutatud asjaolule, et hüvitis tuleb arvutada tõhusa ettevõtja kulude alusel. Selleks et teha kindlaks, kas Trenitalia kulud vastasid tõhusa juhtimisega äriühingu kuludele, oleks võrdlusalus tema arvates pidanud põhinema turul olnud konkurentidel, mitte välisturgudel tegutsenud raudteeveo-ettevõtjatel. Eeskätt kolmanda lepingu küsimuses väitis FerCargo, et ainus teenuse kvaliteedi hindamiseks kasutatud näitaja oli õigeaegsus ja mitte teenuse tõhus kuluhaldus. Peale selle ei võetud hüvitise summa puhul arvesse seda, et Trenitalia maksis rongide tarbitud elektrienergialt madalamaid energiamakse ([134]).

(210) Viimase punktina väitis FerCargo, et Trenitalial ei olnud eraldi raamatupidamisarvestust ning et ta kasutas avaliku teenindamise lepingutest tulenenud kasumimarginaale selleks, et rahastada agressiivset hinnapoliitikat ärisegmendis ja suurendada oma turuosa. FerCargo arvamuse kohaselt oli Trenitalia teatatud ühikukulu liiga suur, ([135]) kui võrrelda seda andmetega, mille komisjon esitas oma otsuses Itaalia Ferrobonuse kava kohta (SA.32603), ([136]) ning Trenitalia konkurentide registreeritud kuludega ([137]). FerCargo väitis, et 1. juunil 2009 oli Itaalia konkurentsiamet juba juhtinud tähelepanu tõsiasjale, et kui avaliku teenindamise leping ei ole sõlmitud konkurentsipõhise hankemenetluse tulemusena, tõstatab selle alusel makstud hüvitis kahtluse võimaliku ristsubsideerimise kohta turutingimustel osutatud teenuste ja avalike teenuste vahel, kui kaht liiki teenused kas või osaliselt kattuvad.

(211) FerCargo järelduse kohaselt on riigiabi siseturuga kokkusobimatu, sest tema arvates ei olnud selle puhul järgitud ei ELi toimimise lepingu artiklit 93 ega määrust (EMÜ) nr 1191/69.

6.3. **FSi kontsern**

(212) Oma 23. juuli 2014. aasta märkustes väitis FSi kontsern, et kolmandat lepingut ei saanud pidada riigiabiks, sest see vastas Altmarki tingimustele. Sellega seoses esitas ta 2014. aasta juulis tehtud täiendava uuringu ([138]) (mis pidi täiendama PwC 1. uuringut, mille Itaalia ametiasutused olid esitanud) eesmärgiga tõendada, et esimene ja neljas Altmarki tingimus olid täidetud.

([134]) FerCargo osutas Itaalia 22. mai 1963. aasta dekreedile nr 730 ja 14. juuni 2014. aasta dekreet-seadusele nr 91.

([135]) 2009. aastal 24 eurot rongikilomeetri kohta, 2010. aastal 26,1 eurot rongikilomeetri kohta, 2011. aastal 24 eurot rongikilomeetri kohta.

([136]) 16. detsembri 2011. aasta otsus (ELT C 88, 2012). Selles otsuses oli raudtee-kaubaveo keskmine maksumus hinnanguliselt 10 eurot rongikilomeetri kohta (vt otsuse põhjendus 39).

([137]) FerCargo osutas oma kahe liikme (Rail Traction Company ja NordCargo) kuludele. Rail Traction Company kulud jäid vahemikku 9,27 eurot (Campania/Calabria ühendusel) ja 9,5 eurot rongikilomeetri kohta (teenused Campania/Põhja-Itaalia ühendusel). NordCargo kulud olid 11,7 eurot rongikilomeetri kohta pikamaarongide korral, sh veeremikulud, mis pidanuks FerCargo väite kohaselt olema Trenitalial juba täielikult kaetud.

([138]) PwC 2014. aasta juuli uuring „Contratto di servizio Trenitalia Cargo, Supporto per la risposta alla decisione CE, 27 March 2014“.

(213) Mis puudutab ilmse hindamisvea puudumist kolmanda lepingu ulatuse määratlemisel, siis oli FSi kontsern arvamusel, et raudtee-kaubavedu Itaalia lõunaossa/lõunaosast mõjutas turutõrge.

(214) Selles küsimuses juhtis FSi kontsern tähelepanu asjaolule, et Trenitalia konkurendid ei olnud turul stabiilselt ega ulatuslikult esindatud ning et ajavahemikul 2007–2008 jäi nende turuosa isegi kõige tulutoovamatel maakondadevahelistel ühendustel (nt Campaniasse ja Apuuliasse / Campaniast ja Apuuliast) alla 3 %. Nendel ühendustel osutasid Trenitalia konkurendid aga peamiselt kombineeritud veo teenuseid (seega ei pakkunud konkurendid teatavate selliste kaupade vedu, mida sai transportida üksnes tavaveo korras, nagu teras ja kemikaalid) ning peamiselt ühel suunal (Apuulia puhul riigi lõunaosast põhjaossa ja Campania puhul riigi põhjaosast lõunaossa). Peale selle teenindasid konkurendid Itaalia lõunaosas tol ajal võrreldes kolmanda lepingu ulatusega üksnes piiratud arvul raudteejaamu ja maakondadevahelisi ühendusi.

(215) FSi kontserni arvamuse kohaselt oli konkurentide vähene huvi Itaalia lõunaosa suhtes tingitud tavaraudteevedude nõudluse kõikumisest nendes maakondades (mistõttu olid vagunid tühjad ja vedude sagedus väike). Võttes arvesse, et vedada tuli eri liiki kaupa (teras, kemikaalid, autotööstuse kaubad, muud kaubad), oli teenuse osutamiseks vaja suurel arvul vaguneid. FSi kontsern selgitas, et lepingu osakaal raudtee-kaubaveoteenuste kogumahust Itaalias oli rongikilomeetrite arvu põhjal 26–28 %, kuid tonnaaži põhjal ainult 6–7 % (kuna lepingu alusel liikus kaup kaugemale kui keskmine Itaalias veetud kaup ning asjaomastel liinidel oli rongide koormustegur väiksem). Võttes arvesse asjaolu, et kolmanda lepinguga hõlmatud maakondadevahelised ühendused olid omadustelt sarnased, oli tema arvates täielikult põhjendatud see, et Itaalia ametiasutused otsustasid määratleda üldist majandushuvi pakkuva teenuse nii, et maakondadevahelisi ühendusi käsitati raudteeühenduste võrguna (mitte punktist punkti ühendustena) ([139]).

(216) FSi kontsern märkis, et ilma kolmanda lepinguta oleks ta raudtee-kaubaveoteenuste osutamise Itaalia lõunaosas lõpetanud. Sel juhul oleks suurem osa kaubavedudest viidud raudteelt maanteele. Näitena tõi FSi kontsern Sardiinia juhtumi – Trenitalia raudtee-kaubaveo maht vähenes järsult ([140]) ajavahemikul 2008–2009, st pärast seda, kui Itaalia otsustas pärast teise lepingu kehtivusaja lõppu (31. detsembril 2008) Sardiinia maakonna kolmanda lepingu kohaldamisalast välja jätta. Tol ajal ei osutanud Sardiinias teenust ükski teine raudteeveo-ettevõtja ning pärast Trenitalia lahkumist ei sisenenud turule ka keegi teine.

(217) Mis puudutab neljandat Altmarki tingimust, siis oli FSi kontsern nõus Itaalia ametiasutuste väitega, et Trenitalia kulud rongikilomeetri kohta vastasid teiste liidu tasandil tegutsenud ettevõtjate (ÖBB, DB, SNCF) kuludele, nagu nähtus PwC 1. uuringust (vt põhjendus 175), ning seepärast keskmise suurusega ja hästi korraldatud juhtimisega ettevõtja kuludele. Ta järeldas, et kulutõhususe analüüs tuleb teha teenust osutava ettevõtja tasandil (mitte avaliku teenindamise lepingu tasandil). FSi kontsern leidis, et Altmarki neljanda tingimuse kohaldamisel ei oma mingit tähtsust tulu (arvestades, et neljas Altmarki tingimus on seotud üksnes hästi korraldatud juhtimisega ettevõtja kuludega), ning täpsustas, et nõudlust raudtee-kaubaveo järele iseloomustas suur kõikumine, mis omakorda tähendas, et tulusid oli väga keeruline prognoosida.

([139]) FSi kontsern viitas komisjoni 24. veebruari 2010. aasta otsusele riigiabi SA.21143 kohta (Danske Statsbaner), kus komisjon märkis, „[…] et kehtiva õigusega ei piirata kuidagi võimalust anda koherentse transpordisüsteemi loomiseks mitut liini hõlmavaid avaliku teenindamise ülesandeid, eriti selleks, et võimaldada transpordi valdkonnas teatavat järjepidevust. Asjakohaste üksikliinide tasuvuse või mittetasuvuse kohta ei ole sõnastatud ühtki kriteeriumi. […] [K]aasates avaliku teenindamise lepingusse ühe või mitut tasuvat liini, ei tee Taani ilmset hindamisviga, kuna sellised liinid kuuluvad ühtsesse transpordisüsteemi[.] […] Et vastupidiseid selgelt määratletud eeskirju ei ole vastu võetud, on liikmesriigil vabadus hinnata avaliku teenindamise ülesannete ulatust, mida soovitakse ettevõttele anda, et moodustada vajadustele vastavat transpordisüsteemi"; vt komisjoni 24. veebruari 2010. aasta otsus Taani transpordiministeeriumi ja Danske Statsbaneri vahel veoteenuste osutamiseks sõlmitud avaliku teenindamise lepingute kohta (riigiabi C 41/08 (ex NN 35/08)), punkt 166.

([140]) Trenitalia pakkumine langes 2009. aastal 400 000–500 000 rongikilomeetrilt ligikaudu 22 000 rongikilomeetrile ning kahanes ka järgnenud aastatel (2010. aastal oli see ligikaudu 5 000 rongikilomeetrit ja 2011. aastal 3 000 rongikilomeetrit), kuni see 2012. aastal täielikult lakkas.

7. ITAALIA MÄRKUSED FERCARGO MÄRKUSTE KOHTA

(218) Oma 20. novembri 2014. aasta, 4. novembri 2015. aasta, 5.–15. veebruari 2018. aasta, 23. mai 2018. aasta ja 19. veebruari 2019–19. veebruari 2019. aasta märkustes esitas Itaalia täiendavad argumendid vastusena FerCargo esitatud märkustele. Nendes argumentides keskenduti peamiselt abi olemasolule teise ja kolmanda lepingu alusel.

7.1. **Teine leping**

7.1.1. *Eelis*

(219) 20. novembri 2014. aasta märkustes kordas Itaalia peamiselt põhjendustes 141–152 esitatud argumente, et lükata ümber FerCargo väited selle kohta, et Trenitaliale hüvitise maksmisega anti talle eelis.

(220) Eeskätt väitis Itaalia, et avaliku teenindamise kohustuste määratlus teises lepingus oli ühtne ja asjakohane, et tagada Itaalia territooriumi piirkondlik ühtekuuluvus ja majanduslik tasakaal (st vältida majandus- ja tootmisahelate tasakaalustamatust Itaalia põhja- ja lõunaosa vahel). Peale selle märkis ta, et kõik Trenitalia ajavahemikul 2004–2006 osutatud teenused olid Itaalia ametiasutustega varem kokku lepitud. Ajavahemiku 2007–2008 küsimuses osutas Itaalia teise lepingu artiklile 12 (jätkuvusklausel), mille kohaselt Trenitalia jätkas teise lepinguga hõlmatud teenuste osutamist kuni vastava teabe saamiseni taristu- ja transpordiministeeriumilt.

(221) Itaalia juhtis tähelepanu, et Trenitalia oli ainus raudteeveo-ettevõtja, kes suutis osutada teenust asjakohase geograafilise jaotuse ja ulatusega. Oma väite toetuseks esitas ta 22. oktoobri 2014. aasta uuringu, mis telliti PwC-lt (edaspidi **„PwC 2. uuring“**). See uuring oli seotud kolmanda lepinguga, kuid selles hinnati ka Trenitalia konkurentide pakkumist ajavahemikul 2006–2008, et vastata FerCargo väitele, et Itaalia ametiasutused ei olnud arvesse võtnud, et Itaalia lõunaosas hakkas alates 2006. aastast tegutsema kasvaval arvul ettevõtjaid (vt põhjendus 206); uuringust nähtus, et kuni 2007. aastani ei osutanud Trenitalia konkurendid ühtki teenust Itaalia lõunaosa suunal ja sealt väljapoole, olenemata sellest, et raudtee-kaubavedu oli riigi tasandil liberaliseeritud ([141]). Veel 2008. aastal oli konkurentide kohalolu Itaalia lõunaosas peaaegu olematu, kusjuures Sardiinias ja Sitsiilias ei tegutsenud ühtki konkurenti ([142]).

(222) Vastuseks FerCargo väitele, et teise lepingu alusel makstud hüvitis võimaldas Trenitalial tegutseda kahjumiga, et konkurente turult välja tõrjuda (põhjendus 210), juhtis Itaalia tähelepanu sellele, et Trenitalial ei olnud vaba voli kehtestada oma tariife, vaid ta pidi täitma Itaalia kehtestatud tariifikohustusi ([143]). Peale selle oli Trenitalia hinnavõtja rollis, sest raudtee-kaubaveo hinnad sõltusid suures osas autoveo hindadest. Mis puudutab FerCargo väidet, et konkurentidel ei olnud võimalik tagada samaväärset pakkumist kui Trenitalia oma, siis oli Itaalia arvamuse kohaselt ebatõenäoline, et konkurendid seda teha ei saanud, arvestades et Itaalia raudteeveo-ettevõtjate keskmised kulud olid enam kui poole võrra väiksemad kui Trenitalial ([144]).

([141]) Ehkki teatavad äriühingud – Rail Traction Company ja NordCargo – taotlesid 2006. aastal ohutussertifikaati, vähemalt Campania jaoks.

([142]) Teised äriühingud peale Trenitalia osutasid alates 2008. aastast vaid teenust, mis ühendas kaht tööstuspiirkonda: Nola (Campanias) ja Fossacesia (Abruzzos).

([143]) Kolmanda lepingu 1. lisa kohaselt oli Trenitalia kohustatud osutama teenust igal juhul, välja arvatud siis, kui rongikilomeetri kulude ja tulude vahe on üle 19 euro rongikilomeetri kohta ning kui see vahe on suurem kui 73 % kogukuludest. Nende piirangutega kehtestati tariifide miinimumkünnised, millest allpool võis Trenitalia keelduda teenust osutamast. Künniste ületamise korral pidi Trenitalia osutama kolmandatele isikutele teenust kolmanda lepinguga ette nähtud kvaliteediga.

([144]) PwC 2. uuringus toodi välja, et Trenitalia keskmised kulud, mis kaasnesid teenuste osutamisega kolmanda lepingu alusel, olid ajavahemikul 2009–2010 ligikaudu 22 eurot rongikilomeetri kohta, samal ajal kui teiste Itaalia raudtee-kaubaveo sektoris tegutsenud raudteeveo-ettevõtjate (eelkõige Trenitaliast märksa väiksema suurusega ettevõtjad) keskmised kulud jäid suurusjärku 10 eurot rongikilomeetri kohta. Seda silmas pidades oli Itaalia arvamusel, et Trenitalia konkurendid olid võimelised pakkuma turul teenuseid sarnaste või madalamate hindadega kui Trenitalia.

(223) Vastusena FerCargo väitele võimaliku ülemäärase hüvitamise kohta (põhjendus 209) väitis Itaalia, et teise lepingu alusel kantud kulusid ei hinnatud mitte esimese lepingu alusel, vaid võttes arvesse Trenitalia kulusid 2004. aastal, mis oli teise lepingu esimene kohaldamisaasta. Hüvitise arvutamisel tugines taristu- ja transpordiministeerium sertifitseeritud aruannetele, mille taristu- ja transpordiministeerium oli ise läbi vaadanud ja heaks kiitnud, mitte lihtsalt hinnangutele.

(224) Mis puudutab FerCargo väidet, et hüvitise puhul ei võetud arvesse asjaolu, et Trenitalia maksis rongide tarbitud elektrienergialt madalamaid energiamakse (põhjendus 209), siis selgitas Itaalia oma 5.–15. veebruari 2018. aasta märkustes, et see maksuvähendus kehtis kõigile Itaalias tegutsenud raudteeveo-ettevõtjatele.

7.1.2. *Konkurentsi moonutamine ja mõju liidusisesele kaubandusele*

(225) Itaalia arvates ei olnud oluline asjaolu, et FerCargo liikmed on Alpides asuvatel ja piiriülestel liinidel tegutsevate Euroopa juhtivate raudteeveo-ettevõtjate kontrollitavad majandusüksused või sidusettevõtjad. Itaalia arvamuse kohaselt ei tõendanud see asjaolu mingil viisil seda, et hüvitis oleks võinud mõjutada nende raudteeveo-ettevõtjate osutatud teenuseid; vastupidi – need ettevõtjad teatasid kasvavatest veomahtudest ja laienemisest rahvusvahelistel liinidel ([145]).

7.2. **Kolmas leping**

(226) Itaalia jäi seisukohale, et kolmas leping ei moonutanud konkurentsi ega mõjutanud liidusisest kaubandust, samuti ei antud Trenitaliale sellega eelist. Esimese aspekti puhul kordas Itaalia peamiselt põhjendustes 187–189 ja 225 esitatud argumente. Eelise küsimuses esitas Itaalia põhjalikud vastused FerCargo väidetele i) tegeliku üldist majandushuvi pakkuva teenuse puudumise; ii) ülesande andmise akti puudumise ja iii) võimaliku ülemäärase hüvitamise kohta.

7.2.1. *Tegeliku üldist majandushuvi pakkuva teenuse olemasolu*

(227) Oma 24. juuni 2014. aasta märkustes selgitas Itaalia põhjuseid, mille tõttu ta määratles avaliku teenuse ulatuse maakondadevaheliste ühenduste, mitte individuaalsete liinide järgi (põhjendus 165).

(228) Vastusena FerCargo väitele, et avaliku teenindamise kohustustega hõlmatud liinidel tegutses mitu raudteeveo-ettevõtjat (põhjendus 206), väitis Itaalia oma 20. novembri 2014. aasta märkustes, et kolmas leping oli vajalik turutõrke kõrvaldamiseks.

(229) Üldise märkusena juhtis Itaalia tähelepanu, et Trenitalia konkurendid osutasid tol ajal teenuseid tulutoovamatel liinidel Itaalia põhjaosas ja Alpide mägiteedel (nt Brennero, Chiasso ja Tarvisio) ([146]). Itaalia teabe kohaselt olid Itaalia lõunapoolsete maakondade kohalikud omavalitsused mitmel korral rõhutanud vajadust raudtee-kaubaveoteenuste järele nende maakondades ([147]).

(230) Mis puudutab konkreetselt turuolukorda 2008. aastal (mil pooled määrasid kindlaks kolmanda lepingu ulatuse), siis väitis Itaalia, et tol ajal turul pakutud raudtee-kaubaveoteenused olid ebapiisavad nii mahult kui ka kvaliteedilt.

([145]) Kõige tulutoovamatel liinidel (nii piiriülesed liinid kui ka Itaalia põhjaosa maakondades mäekurudele kõige lähemal paiknevad liinid) toimunud vedudes võis Itaalia teabe kohaselt ajavahemikul 2009–2013 täheldada Trenitaliaga konkureerinud raudteeveo-ettevõtjate turuosade kasvu 25–42 % võrra.

([146]) Itaalia tõi näiteks, et DB Schenker (kes võttis 2009. aastal üle NordCargo juhtimise) tegutses ainult Itaalia põhjaosas. Selles küsimuses osutas Itaalia ka Itaalia konkurentsi- ja turuameti 2008. aasta detsembris vastu võetud otsusele Deutsche Bahni / NordCargo koondumise kohta; otsuses märgiti, et vastav tegevus hõlmab Itaalia põhjaosa Euroopa põhjaosaga ühendavaid liine (Itaalia konkurentsiameti 11. detsembri 2008. aasta otsus juhtumi C9819 kohta, DEUTSCHE BAHN / NORDCARGO, avaldatud Itaalia konkurentsiameti nädalabülletäänis nr 47/2008, 14.1.2009).

([147]) Itaalia osutas Apuulia maakonna 9. juuli 2009. aasta kirjale, Abruzzo maakonna 9. märtsi 2010. aasta kirjale, Sitsiilia maakonna 20. veebruari 2009. aasta kirjale ja Lamezia Terme (Calabria maakonnas) linnavalitsuse esimehe 26. veebruari 2009. aasta kirjale.

(231) Esiteks osutasid Trenitalia konkurendid, kes alustasid Itaalia lõunaosas tegevust 2008. aastal (äriühingud Rail Traction Company, Interporto Servizi Cargo ja NordCargo), teenuseid ainult kahte tööstuspiirkonda / kahest tööstuspiirkonnast (Nola Campanias ja Fossacesia Abruzzos). Vedude liigi mõistes tegutsesid need äriühingud nišiturgudel (esimesel juhul pendelrongid kombineeritud veoks Nolast ning teisel juhul kergsõidukeid vedanud rongid Fossacesias asuvast Seveli ([148]) tehasest). Seepärast ei olnud nende ettevõtjate teenused võrreldavad teenustega, mida Trenitalia osutas kolmanda lepingu alusel (st hästi väljaarenenud teenindusvõrk, mis hõlmas igat tüüpi kaubavoogusid). Peale selle moodustasid kolm raudteeveo-ettevõtjat, kellel olid kehtivad lepingud põhja–lõunasuunalistel ühendustel, vaid väga väikese osa kaubaveo kogupakkumisest nendel liinidel (keskmiselt vähem kui 6 % sellest pakkumisest (rongikilomeetrites), mille Trenitalia pidi kolmanda lepingu tingimuste täitmiseks tagama).

(232) Teiseks, ehkki GTS Rail ([149]) ja Interporto Servizi Cargo olid alustanud väikesemahulisi raudtee-kaubaveoteenuseid teatavates Campania ja Apuulia asukohtades (Nola ja Bari), oli see valik Itaalia arvamuse kohaselt ajendatud asjaolust, et need äriühingud olid kaubaterminalide ja ümberlaadimisrajatiste omanikud/käitajad ja logistikaettevõtjad, kes otsustasid tegeleda oma rajatiste ja klientide vaheliste kaubavedudega ise.

(233) Kolmandaks, Trenitalia oli ainus raudteeveo-ettevõtja, kellel oli kogu Itaalia territooriumil kehtinud ohutussertifikaat, samal ajal kui uutel osalejatel olid üksnes valitud ühendustel kehtinud ohutussertifikaadid, arvestades et nende sertifikaatide omandamine oli väga kulukas. Nendel raudtee-kaubaveoettevõtjatel, kellel olid olemas ohutussertifikaadid raudtee-kaubaveoteenuste osutamiseks vähemalt ühte kolmanda lepinguga hõlmatud maakonda või sealt väljapoole, ei olnud koos arvestatuna sobivat veeremit ega piisavaid tootmisvahendeid kolmanda lepinguga nõutud mahu (11,9 miljonit rongikilomeetrit) katmiseks.

(234) Oma 23. mai 2018. aasta vastustes selgitas Itaalia, et kolmanda lepingu 1. lisas esitatud loetelu 42 ühesuunalisest maakondadevahelisest ühendusest ([150]) ei olnud täielik. Selle eesmärk oli üksnes loetleda ühendused, mille puhul oli 2009. aastal (st kolmanda lepingu geograafilise ulatuse kindlaksmääramise ajal) olemas kasutajatepoolne nõudlus. Trenitalia võetud avaliku teenindamise kohustused olid aga seotud raudtee-kaubaveoteenuste osutamisega kõigile ettevõtjatele, kes taotlesid kaubaveoteenuseid lepingus loetletud maakondadest/maakondadesse Itaalia lõunaosas (st Abruzzo, Molise, Campania, Apuulia, Basilicata, Calabria, Sitsiilia). Seepärast pidi Trenitalia olema valmis teenindama ka muid ühendusi, kui tekkis vastav nõudlus ([151]). Ajavahemikul 2009–2014 oli Trenitalia tegelikult teenindatud ühesuunaliste maakondadevaheliste ühenduste koguarv 66, st 33 maakondadevahelist (edasi-tagasi) ühendust. See arv ei kajasta Itaalia põhjaosa maakondade vahelisi ühendusi, mida teenindati üksnes juhul, kui see oli vajalik selleks, et optimeerida vedusid Itaalia lõunaosa maakondadesse/maakondadest.

(235) Oma 18.–19. veebruari 2019. aasta vastustes esitas Itaalia uuringu (edaspidi „**PwC 3. uuring“**), mille eesmärk oli tõendada, et aastatel 2007–2009 iseloomustas turuolukorda raudtee-kaubaveoteenuste ebapiisav pakkumine (võrreldes riigi miinimumnõudlusega) Itaalia lõunaosas. Eeskätt tehti uuringus järgmised järeldused.

— Ajavahemikul 2007–2008 tegutses teatavates kolmanda lepinguga hõlmatud maakondades lisaks Trenitaliale ainult viis raudteeveo-ettevõtjat (NordCargo BV, Rail Traction Company SpA, Linea Srl, Rail One SpA ja Ferrovia Adriatico Sangritana SpA). 2008. aastal osutasid need äriühingud teenuseid kogumahus 883 000 miljonit rongikilomeetrit. 2009. aastal tõusis Trenitalia konkurentide arv viielt kaheksale, kusjuures konkurendid osutasid teenuseid kogumahus 1,4 miljonit rongikilomeetrit (samal ajal kui Trenitalia osutatud teenuste maht oli 14 miljonit rongikilomeetrit).

([148]) Sevel S.p.A. (Società Europea Veicoli Leggeri) on Itaalia autotootja, kes toodab väikeseid tarbesõidukeid.
([149]) GTS Rail S.p.A. kuulub GTS S.p.A. kontserni ja on üks nendest 17 raudteeveo-ettevõtjast, keda esindab FerCargo.
([150]) Vt joonealune märkus nr [81].
([151]) PwC 3. uuringu kohaselt osutas Trenitalia kõigil kolmanda lepinguga hõlmatud ühendustel teenuseid vähemalt ühe kolmanda lepinguga hõlmatud aasta jooksul. Näiteks Abruzzo/Basilicata ühendusel osutas Trenitalia ajavahemikul 2009–2014 teenuseid kogumahus 400 rongikilomeetrit (tavaraudteevedu) – pool sellest mahust 2011. aastal üksnes põhja–lõuna suunal ja ülejäänud pool 2014. aastal üksnes lõuna–põhja suunal.

— Ajavahemikul 2008–2009 – ajal, mil pooled määrasid kindlaks lepingu geograafilise ulatuse ([152]) – teenindasid Trenitalia konkurendid vaid 14 maakondadevahelist (edasi-tagasi) ühendust, võrreldu na 33 maakondadevahelise (edasi-tagasi) ühendusega, mida Trenitalia pidi kolmanda lepingu kohaselt nõude alusel teenindama, sealhulgas Sitsiilias. Peale selle oli konkurentide veomaht oluline (kogupakkumine üle 60 000 rongikilomeetri) ainult kuuel teenindatud maakondadevahelisel ühendusel (Campania/Põhja-Itaalia, Abruzzo/Põhja-Itaalia, Apuulia/Põhja-Itaalia, Calabria/Campania, Basilicata/Põhja-Itaalia ja Abruzzo/Apuulia) ning isegi nendel ühendustel ei olnud konkurentide pakkumine sama hea kui Trenitalia oma. Õigupoolest olid kaetud ainult osa saadaolevatest liinidest ja/või pakuti üksnes üht liiki raudtee-kaubaveoteenuseid, üht liiki toote vedu või ühesuunalist vedu. Seda turuolukorda ei saa mingil juhul pidada teise lepingu mõjuks, arvestades et teine leping hõlmas Itaalia mandriosa põhja–lõunasuunalistel liinidel üksnes üle 1 000 km vedusid.

— Nendel vähestel maakondadevahelistel ühendustel, kus Trenitalia teenused võisid kattuda konkurentide teenustega (liinide, veoliigi ja toodete osas), ei olnud konkurentide pakkumine kas piisav kogu veonõudluse katmiseks või oli see liiga killustatud või ebastabiilne, et selle peale saanuks kindel olla. Pakkumise väidetava ebastabiilsuse küsimuses osutas Itaalia eeskätt pakkumisele Apuulia/Põhja-Itaalia, Calabria/Campania ja Basilicata/Põhja-Itaalia ühendustel.

— Ehkki konkurentide pakkumine ajavahemikul 2009–2014 järjepidevalt suurenes, oli nende osutatud teenuste maht 2014. aastal kokku 2,3 miljonit rongikilomeetrit (võrrelduna Trenitalia 10,9 miljoni rongikilomeetriga). Peale selle puudutas kõnealune veomahu kasv peamiselt kolme maakondadevahelist ühendust (Abruzzo/Põhja-Itaalia, Campania/Põhja-Itaalia ja Apuulia/Põhja-Itaalia) nendest 33 ühendusest, mida Trenitalia pidi nõude alusel teenindama.

(236) Itaalia järeldas, et nõuetekohaste toetusmeetmeteta oleks raudtee-kaubaveoteenuste osutamine tõenäoliselt koondunud Itaalia põhjaossa või teatavatele vähestele punktist punkti ühendustele – ilma jätkuvuseta – ning Itaalia lõunaosa oleks jäänud katmata. Eeskätt oli Itaalia arvamusel, et ilma kolmanda lepinguta oleks 80–90 % raudtee-kaubavedudest, mille Trenitalia teise lepingu alusel tagas, suunatud kas autoveosektorisse või oleks need üldse lakanud (näiteks teatavate kemikaalide ja terasetoodete korral, mille veoks puuduvad elujõulised alternatiivid). Itaalia väite kohaselt kinnitasid kõnealust asjade seisu ka raudteetaristuettevõtja aruanne, milles käsitleti uute osalejate taotlusi liinide eraldamiseks, ja Itaalia kontrollikoda ([153]).

(237) Mis puudutab kolmanda lepinguga hõlmatud Põhja-Itaalia/Põhja-Itaalia ühendusi, mis FerCargo arvates ei sobinud üldist majandushuvi pakkuva teenuse ulatusse (põhjendus 207), selgitas Itaalia, et nendel ühendustel ei toimunud uusi laadimisi ega uute klientide teenindamist, vaid need teenisid üksnes põhja–lõunasuunaliste ühenduste jätkuvuse huve. Need ühendused olid põhja–lõunasuunaliste ühenduste veovoogude koondamiseks ja optimeerimiseks sama vajalikud kui lõuna–lõunasuunalised ühendused. Itaalia arvamuse kohaselt oleks teenuse igasugune teistsugune ülesehitus suurendanud teenuse maksumust, mistõttu oleks ka hüvitis pidanud olema suurem.

(238) Samuti juhtis Itaalia tähelepanu sellele, et Itaalia konkurentsiamet ei olnud oma 1. juuni 2009. aasta aruandes välistanud vajadust kaubaveoturu avaliku teenindamise kohustuste järele, vaid keskendus selle asemel asjaomastele lepingu sõlmimise meetoditele. Taristu- ja transpordiministeerium võttis konkurentsiameti märkusi nõuetekohaselt arvesse, kui järeldas lõppkokkuvõttes siiski, et Trenitalia oli ainus raudteeveo-ettevõtja, kes suutis täita avaliku teenindamise kohustusi asjakohase geograafilise jaotuse ja ulatusega ([154]).

([152]) Pooled arutasid lepingu ulatust ajavahemikul 2008. aasta novembrist 2009. aasta märtsini.

([153]) Selles küsimuses märkis Itaalia, et kontrollikoja 22. veebruari 2012. aasta aruande kohaselt oli asjaolu, et Trenitalia osutas teenuseid kahjumiga, tööstuslikust perspektiivist põhjendamatu. Kontrollikoda märkis järgmist „Peale selle on kaubaveosektoris väga suur transpordiliikidevaheline konkurents, mis on suunatud ainult kõige tasuvamatele turgudele, peamiselt Itaalia põhjaosas; õigupoolest ei osuta Roomast lõuna pool raudtee-kaubaveoteenuseid keegi teine peale FSi kontserni."

([154]) Taristu- ja transpordiministeeriumi 23. juuli 2009. aasta märgukiri.

7.2.2. *Teenuse osutamise ülesande andmine*

(239) Vastusena FerCargo väitele, et Trenitalia tegutses kolmanda lepingu alusel ilma ülesande andmise aktita (põhjendus 208), märkis Itaalia oma 20. novembri 2014. aasta märkustes, et kolmanda lepinguga hõlmatud kohustused kehtestati Trenitalia ja pädevate ministeeriumide (majandus- ja rahandusministeerium ning taristu- ja transpordiministeerium) dialoogi kaudu. Itaalia arvamuse kohaselt tõendasid avaliku teenuse osutamise eesmärki ja volituse eelnevat olemasolu Trenitalia majandus- ja finantskavad, mille oli heaks kiitnud lepingu avaliku sektori asutus, kes lepingu sõlmis.

(240) Peale selle selgitas Itaalia oma 18.–19. veebruari 2019. aasta vastustes, et pooled leppisid Trenitalia osutatavate teenuste iseloomus ja piirmahus, hüvitise summa arvutamise meetodites, lepingu kehtivusajas ja lepingupõhiste kohustuste täitmata jätmise korral kohaldatavates karistustes kokku 2010. aasta oktoobris.

(241) Eeskätt oli lepingu ulatus (st teenindatavad maakonnad ja teenuse liik) ning hüvitise maksimumsumma Trenitaliaga mitteametlikus korras kokku lepitud alates 2009. aasta algusest. Mis puudutab lepinguga hõlmatud teenuste kogu piirmahtu (st 11,9 miljonit rongikilomeetrit aastas), siis selgitas Itaalia, et ajavahemikul 2009–2010 korraldatud aruteludes jäi see näitaja vahemikku 9,4–13,1 miljonit rongikilomeetrit aastas. Piirmahus 11,9 miljonit rongikilomeetrit aastas leppisid pooled kokku 2010. aasta oktoobris. Kuna polnud selge, millises mahus raudtee-kaubaveoteenuseid kolmanda lepingu raames nõude alusel lõppkokkuvõttes osutada tuleb, osutas Trenitalia 2009. aastal teenuseid mahus 14 miljonit rongikilomeetrit aastas.

(242) Itaalia väitis, et Trenitalia sai nende teenuste eest hüvitist alles 2010. aasta lõpus (21. detsembril 2010) ning üksnes lõpuks kokkulepitud 11,9 miljoni rongikilomeetri piires. Itaalia väite kohaselt kinnitavad seda, et Trenitalial oli riigiga lepinguline suhe juba enne kolmanda lepingu allkirjastamist, Itaalia konkurentsiameti 1. juuni 2009. aasta aruanne ning transpordiministri avalik teadaanne, mis avaldati 2011. aasta juulis vastusena Itaalia parlamendi järelepärimisele. Aruande kohaselt oli kaubaveoteenuste hankelepingus juba kokku lepitud, isegi kui see polnud allkirjastatud. Avalikes teadaannetes täpsustati Trenitaliale aastatel 2009–2011 maksmisele kuulunud hüvitise summad, nagu oli märgitud hiljem allkirjastatud lepingus, kusjuures need summad olid kindlaks määratud mitmeaastase majandus- ja finantskava alusel.

7.2.3. *Ülemäärase hüvitamise puudumine*

(243) Mis puudutab FerCargo väidet võimaliku ülemäärase hüvitamise kohta (põhjendus 209), siis nentis Itaalia oma 20. novembri 2014. aasta märkustes, et Euroopa ettevõtjad moodustasid ainsa võimaliku valimi Trenitalia kulude võrdlemiseks. FerCargo nimetatud konkurente turul – st väga väikese veeremiga (kõige enam 10–20 rongi) raudteeveo-ettevõtjad, kelle veomaht ei ületanud 1–3 miljonit rongikilomeetrit ettevõtja kohta – ei saanud kasutada sobiva võrdlusalusena, et hinnata avaliku teenindamise kohustust, mille väljund on märksa suurem (ligikaudu 12 miljonit rongikilomeetrit) ja mida tuleb täita ülimalt keerukas põhja–lõunasuunaliste liinide võrgus. Itaalia esitas selles küsimuses PwC 2. uuringu, millega ajakohastati PwC 1. uuringut (vt põhjendus 175). PwC 2. uuringu kohaselt oli Trenitalia keskmine kulu, mida ta kolmanda lepingu alusel teenuste osutamisel kandis, 22 eurot rongikilomeetri kohta ([155]) ning keskmine tulu kolmanda lepingu alusel teenuste osutamise eest 10,8 eurot rongikilomeetri kohta ([156]).

(244) Itaalia väitis, et hüvitis oli rangelt seotud osutatud teenustega. Nagu Itaalia oli juba selgitanud (põhjendus 181), oli Trenitalia osutatud teenuse suurem maksumus (võrreldes konkurentide teenusega) tingitud sellest, et Trenitalial pidi olema piisav veerem (mis oleks sobiv Itaalia lõunaosa raudteevõrgu taristu- ja logistilisi piiranguid arvestades) ning piisavad inimressursid ja tootmisvarad, et osutada raudtee-kaubaveoteenuseid nõude alusel. Itaalia tunnistas, et kolmanda lepinguga hõlmatud perioodil Trenitalia vedurite arv vähenes, kuid et kõnealune vähenemine ei põhjustanud ülemäärast hüvitamist, sest see puudutas tehniliselt aegunud vedureid, mida Trenitalia kasutas väga harva (vähese tõhususe ja kättesaadavuse ning varuosade kättesaamatuse tõttu).

([155]) Selle näitaja arvutamiseks liideti kokku järgmised keskmised kulud rongikilomeetri kohta: energiakulud, teemaksud, vedurite rendi, masinajuhtide, manööverdamise, vagunite ja parvlaevaülesõiduga seotud kulud, üldkulud. Vt PwC 2. uuring, lk 17, 22 ja 23.

([156]) PwC 2. uuring, lk 24.

(245) Viimase aspektina tuleb märkida, et oma 18.–19. veebruari 2019. aasta vastustes selgitas Itaalia, et aastate 2009–2014 hüvitis arvutati põhimõtteliselt sama meetodi abil nagu oli ette nähtud teise lepinguga ([157]). Ainus erinevus teise ja kolmanda lepingu vahel oli see, et kolmandas lepingus (eeskätt alates lõpliku projekti koostamisest 2010. aasta oktoobris) võeti aluseks Trenitalia majandus- ja finantskava, et teha kindlaks Trenitalia kulude ja tulude muutused lepingu kehtivuse ajal.

8. **MEETMETE HINDAMINE**

8.1. **Abi olemasolu**

(246) Meedet peetakse ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses abiks juhul, kui see on seostatav riigiga ja seda rahastatakse riigi ressurssidest, see annab abisaajale eelise, mis on valikuline, see kahjustab või ähvardab kahjustada konkurentsi ning võib mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust.

(247) Võttes arvesse Itaalia tähelepanekut selle kohta, et kolme avaliku teenindamise lepingu alusel makstud hüvitis ei kujuta endast riigiabi, sest see ei moonutanud konkurentsi ega mõjutanud liidusisest kaubandust, hindab komisjon kõigepealt nende tingimuste täitmist. ELi toimimise lepingu artikli 107 lõikes 1 sätestatud muude kumulatiivsete tingimuste täitmist hinnatakse hilisemas etapis üksnes nende avaliku teenindamise kohustuste puhul, mille korral järeldatakse, et makstud hüvitis moonutas konkurentsi ja mõjutas liikmesriikidevahelist kaubandust.

8.1.1. *Konkurentsi moonutamine ja mõju liidusisesele kaubandusele*

(248) Riigi võetud meede moonutab või ähvardab moonutada konkurentsi, kui see suudab parandada abisaaja konkurentsiseisundit võrreldes teiste ettevõtjatega, kellega ta konkureerib ([158]). Konkurentsi moonutamist ELi toimimise lepingu artikli 107 tähenduses eeldatakse seega siis, kui riik annab ettevõtjale rahalise eelise liberaliseeritud sektoris, kus on või võib olla konkurents ([159]).

(249) Võimalik konkurentsi moonutamine on välistatud juhul, kui täidetud on järgmised kumulatiivsed tingimused ([160]). Esiteks, teenus on seaduslik monopol (mis on kehtestatud kooskõlas liidu õigusega). Teiseks, seaduslik monopol ei välista üksnes konkurentsi turul, vaid ka turu nimel. Kolmandaks, teenus ei konkureeri teiste teenustega. Neljandaks, kui teenuseosutaja tegutseb teisel konkurentsile avatud turul, tuleb välistada ristsubsideerimine; selleks tuleb kasutada eraldi arvestust ning tagada, et seadusliku monopolina toimivale teenusele antud avalikke vahendeid ei kasutataks muuks tegevuseks.

([157]) Kõnealune meetod koosnes järgmisest kolmest etapist: i) iga-aastase hüvitise maksimumsumma eelnev kindlaksmääramine, võttes arvesse kasutada olevaid riigi ressursse, ii) makstava hüvitise lõplik arvutamine Trenitalia tegelike kulude ja kasutatud kapitali alusel ning iii) ülemäära makstud summade sissenõudmine järgneva aasta hüvitisest mahaarvamise teel.

([158]) Kohtuotsus, Esimese Astme Kohus, 15. juuni 2000, Mauro Alzetta jt *vs.* komisjon, liidetud kohtuasjad T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 kuni T-607/97, T-1/98, T-3/98 kuni T-6/98 ja T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, punkt 80.

([159]) Kohtuotsus, Esimese Astme Kohus, 15. juuni 2000, Mauro Alzetta jt *vs.* komisjon, liidetud kohtuasjad T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 kuni T-607/97, T-1/98, T-3/98 kuni T-6/98 ja T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, punktid 141–147; kohtuotsus, Euroopa Kohus, 24. juuli 2003, Altmark Trans ja Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, punkt 82.

([160]) Komisjoni teatis riigiabi mõiste kohta ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses (C/2016/2946) (ELT C 262, 19.7.2016, lk 1), punkt 188.

(250) Komisjon tõdeb, et esimese lepingu sõlmimise ajal ([161]) oli raudtee-kaubaveoturg nii riigi kui ka liidu tasandil suures osas ([162]) konkurentsile suletud. Itaalias oli Trenitalia raudtee-kaubaveoturul monopoolses seisundis ega konkureerinud teiste liikmesriikide ettevõtjatega, kes osutasid teenuseid oma koduturgudel ([163]). See monopoolne seisund välistas ka konkurentsi turul, arvestades et 18. oktoobri 2002. aasta seisuga ei olnud siseriiklike ega liidu normidega (vt põhjendus 23) ette nähtud, et liikmesriigid peavad korraldama riigihanke, et sõlmida avaliku teenindamise leping raudtee-kaubaveoteenuste osutamiseks. Komisjon märgib, et enne seda kui riigisisene raudtee-kaubaveoturg 22. oktoobril 2003 liberaliseeriti (vt põhjendus 25), oli FSi kontsernil seaduslik monopol riigi hallatud raudteevõrgu käitamise osas ([164]).

(251) Mis puudutab konkurentsi muude teenustega, siis on komisjon arvamusel, et ehkki üldiselt konkureerivad raudtee-kaubaveoteenuste osutajad autoveoteenuste osutajatega, ei ole need teenused täielikult asendatavad. Iga kaubaveoliik on hinna- ja kulustruktuuride, ajastuse ja geograafilise kättesaadavuse poolest erinev. Peale selle sobib teatavate veetava kauba liigiga seotud nõuete (nt ohutusnõuded ohtlike kaupade puhul, kaupade maht/kogus, kaal, geograafiline asukoht) täitmiseks üksnes raudtee-kaubavedu, mis on mõne kliendi jaoks ühtlasi ainus valikuvariant ([165]).

(252) Võimaliku ristsubsideerimise küsimuses leiab komisjon Itaalia selgitusi (vt põhjendus 121) silmas pidades, et Trenitalia eri tegevuste ristsubsideerimist ei toimunud. Ehkki FSi kontserni tütarettevõtjad tegutsesid ka liberaliseeritud turgudel (vt põhjendus 121), oli Trenitalial tegelikkuses teistest FSi kontserni äriühingutest eraldiseisev raamatupidamissüsteem ning samuti eraldi raamatupidamisarvestus iga oma tegevusala jaoks.

(253) Seda silmas pidades järeldab komisjon, et esimese lepingu allkirjastamise ajal (18. oktoober 2002) ei kujutanud selle lepinguga ettenähtud hüvitise maksmine endast riigiabi, sest see ei moonutanud ega ähvardanud moonutada konkurentsi. Seda järeldust ei muuda tõsiasi, et esimese lepingu allkirjastamise ajal oli rahvusvaheliste kombineeritud kaubaveoteenuste turg juba konkurentsile avatud. Ühelt poolt, nagu on selgitatud põhjenduses 56, ei hõlmanud esimene leping seda liiki teenust, sest a) kombineeritud auto- ja raudtee-kaubaveoteenustega seotud avaliku teenindamise kohustused puudutasid üksnes riigisiseseid vedusid ning b) ühendveoteenuseid Lyoni–Torino liinil ei loetud kombineeritud veoteenusteks ([166]). Teisalt välistas asjaolu, et Trenitalial oli iga tegevusala jaoks eraldi raamatupidamissüsteem, Trenitaliale esimese lepingu alusel antud võimaliku eelise ülekandumise kõnealusel avatud turul elluviidud tegevusele.

(254) Selleks et teha aga järeldus abi olemasolu kohta esimese lepingu kogu kehtivusajal, peab komisjon arvesse võtma siseturu arengut ajavahemikul 1. jaanuarist 2000 kuni 31. detsembrini 2003. Õigupoolest ei kujuta esimese lepingu alusel makstud hüvitis endast abi üksnes niivõrd, kuivõrd see on seotud liberaliseerimata tegevusalaga.

([161]) Esimene leping sõlmiti 18. oktoobril 2002 ja see kehtis alates 1. jaanuarist 2000.

([162]) Liidu tasandil oli konkurentsile avatud üksnes rahvusvaheliste kombineeritud kaubaveoteenuste turg (vt põhjendus 23).

([163]) Rahvusvahelise konkurentsi raudtee-kaubaveoturul välistasid tegelikkuses ka riikide süsteemide erinevused, mis olid märkimisväärseks takistuseks turule sisenemisel. Näiteks kui raudteeveo-ettevõtja soovis kasutada teise liikmesriigi taristut, pidi riiklik sertifitseerimisasutus olema heaks kiitnud tema veeremi, tal pidi olema riigi pädeva asutuse väljastatud ohutussertifikaat ning juhid pidid omama sertifikaati selle võrgu jaoks, kus teenust osutati.

([164]) Eeskätt oli seaduse nr 210/1985 artiklis 1 sätestatud järgmine „Ferrovie dello Stato täidab kulutasuval ja tõhusal viisil ning kooskõlas ühenduse õigusega järgmisi ülesandeid: a) teenuste osutamine raudteevõrgu liinidel, mida juba haldab Azienda Autonoma Ferrovie dello Stato [FSi kontserni eelkäija (avaliku sektori asutus)], ning liinidel, mida haldab riik; b) parvlaevateenuse osutamine raudteeterminalide vahel […].“

([165]) Komisjon on ühinemisjuhtumites juba järeldanud, et raudtee-kaubaveoturg on eraldi tooteturg, vt juhtum COMP/M.5855 – DB/Arriva, 11. august 2010, põhjendused 144–145.

([166]) Neid teenuseid ei loetud kombineeritud veoteenusteks seepärast, et teekonna autoveoetapis läbitav vahemaa ei olnud piiratud ja see võis ületada raudtee-etapis läbitavat vahemaad (vt joonealune märkus nr [57]). Nõukogu 7. detsembri 1992. aasta direktiivi 92/106/EMÜ (millega kehtestatakse ühiseeskirjad kaupade teatavate kombineeritud vedude kohta liikmesriikide vahel) (EÜT L 368, 17.12.1992, lk 38) artikli 1 kohaselt peab kombineeritud veona liigitamiseks alg- ja/või lõppetapp maanteel olema rangelt piiratud (vt joonealune märkus nr [11]).

(255) Alzetta kohtuasjas selgitasid liidu kohtud, et liberaliseeritus on eeltingimus asutamislepingu riigiabisätete kohaldamiseks teatavates sektorites, näiteks transpordisektoris, mis oli algselt konkurentsile suletud ([167]). Sellega seoses tuleb aga vahet teha liberaliseerimisel, mis leiab aset siseturu arengu tulemusena, ning liidu õigusega ettenähtud liberaliseerimisel. Nõukogu määruse (EL) 2015/1589 (edaspidi „menetlusmäärus") ([168]) artikli 1 punkti b alapunkti v kohaselt on olemasolev abi muu hulgas „abi, mida peetakse olemasolevaks abiks, kuna on võimalik teha kindlaks, et selle kehtestamise ajal ei olnud see veel abi, vaid on muutunud selleks hiljem siseturu arengu tõttu ja ilma et liikmesriik oleks seda muutnud. Kui teatavad meetmed muutuvad abiks pärast tegevuse liberaliseerimist liidu õiguses, ei käsitata neid meetmeid pärast liberaliseerimise kuupäeva enam olemasoleva abina".

(256) Komisjon märgib järgmist.

— Liidu tasandil liberaliseeriti juurdepääs rahvusvahelistele raudtee-kaubaveoteenustele üleeuroopalises raudtee-kaubaveovõrgus alates 15. märtsist 2003. Seepärast ei kujutanud esimese lepingu alusel seda liiki teenuste eest makstud hüvitis endast riigiabi 14. märtsini 2003 (k.a), samal ajal kui alates 15. märtsist 2003 saab seda käsitada uue abina (sest kõnealused teenused liberaliseeriti liidu õiguse alusel), eeldusel et täidetud on teised artikli 107 lõike 1 kohased kumulatiivsed tingimused. See puudutab eeskätt hüvitist järgmiste teenuste eest: a) rahvusvahelised raudtee-kaubaveoteenused Itaalia Trieste sadama ja Ungari vahel ning b) rahvusvahelised raudtee-kaubaveoteenused läbi Trieste Marittima sadama.

— Riigi tasandil liberaliseeriti juurdepääs riigisisestele raudtee-kaubaveoteenustele alates 22. oktoobrist 2003, st enne kõnealuse tegevuse liidu tasandil liberaliseerimist (1. jaanuar 2007). Seepärast ei kujutanud esimese lepingu alusel seda liiki teenuste eest makstud hüvitis endast riigiabi 21. oktoobrini 2003 (k.a), samal ajal kui alates 22. oktoobrist 2003 saab seda käsitada olemasoleva abina (võttes arvesse siseturu arengut), eeldusel et täidetud on teised artikli 107 lõike 1 kohased tingimused. See puudutab kõiki esimese lepinguga hõlmatud kohustusi, mis olid seotud raudtee-kaubaveoteenustega riigi mandriosa ja Sardiinia/Sitsiilia vahel, raudtee-kaubaveoteenustega üle 1 000 km pikkustel vahemaadel ning kombineeritud auto- ja raudtee-kaubaveoteenustega.

— Kohustus, mis oli seotud kivisöe ja terase raudteeveoga Euroopa Söe- ja Teraseühenduses, ei kehtinud enam alates 1. maist 2002, ning Lyoni–Torino liinil osutatud ühendveoteenustega seotud kohustus kehtis 31. detsembrini 2001. Kuna need kohustused lõppesid enne rahvusvaheliste raudtee-kaubaveoteenuste liberaliseerimist liidu tasandil (mis jõustus 1. jaanuaril 2006), ei saanud Trenitaliale makstud hüvitis moonutada konkurentsi ega mõjutada liidusisest kaubavahetust; seega ei kujutanud see endast riigiabi.

(257) Eespool kirjeldatud põhjustel järeldab komisjon, et hüvitis, mis maksti esimese lepingu alusel rahvusvaheliste raudtee-kaubaveoteenuste ([169]) puhul enne 15. märtsi 2003 ja riigisiseste raudtee-kaubaveoteenuste ([170]) puhul enne 22. oktoobrit 2003, ei kujutanud endast abi, sest see ei mõjutanud kaubandust ega moonutanud konkurentsi.

([167]) Kohtuotsus, Esimese Astme Kohus, 15. juuni 2000, Mauro Alzetta jt *vs.* komisjon, liidetud kohtuasjad T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 kuni T-607/97, T-1/98, T-3/98 kuni T-6/98 ja T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, punkt 144, mida Euroopa Kohus kinnitas oma 29. aprilli 2004. aasta otsuses kohtuasjas C-298/00 P, Itaalia *vs.* komisjon, ECLI:EU:C:2004:240.

([168]) Nõukogu 13. juuli 2015. aasta määrus (EL) 2015/1589, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 kohaldamiseks (ELT L 248, 24.9.2015, lk 9), mis asendab alates 14. oktoobrist 2015 menetlusmäärust.

([169]) Eeskätt rahvusvahelised raudtee-kaubaveoteenused üleeuroopalises raudtee-kaubaveovõrgus (st rahvusvahelised raudtee-kaubaveoteenused Itaalia Trieste sadama ja Ungari vahel ning läbi Trieste Marittima sadama) ja ülejäänud rahvusvahelised raudtee-kaubaveoteenused, mille osutamise Trenitalia lõpetas enne 15. märtsi 2003 (st kivisöe ja terase raudteevedu Euroopa Söe- ja Teraseühenduses ning ühendveoteenused Lyoni–Torino liinil).

([170]) See puudutab kõiki esimese lepinguga hõlmatud kohustusi, mis olid seotud raudtee-kaubaveoga riigi mandriosa ja Sardiinia/Sitsiilia vahel, raudtee-kaubaveoga üle 1 000 km pikkustel vahemaadel ning kombineeritud auto- ja raudtee-kaubaveoteenustega.

(258) Seevastu hüvitis, mis maksti esimese lepingu alusel alates 15. märtsist 2003 rahvusvaheliste raudtee-kaubaveoteenuste eest Itaalia Trieste sadama ja Ungari vahel ning rahvusvaheliste raudtee-kaubaveoteenuste eest läbi Trieste Marittima sadama, mõjutas kaubandust ja moonutas konkurentsi ning seepärast käsitatakse seda abina ajavahemiku 15. märts 2003 kuni 31. detsember 2003 osas, kui täidetud on ka teised ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohased kumulatiivsed tingimused (vt põhjendused 264–286). Vastupidiselt Itaalia väitele (põhjendus 120) ei oma tähtsust asjaolu, et Ungari ei olnud tol ajal liikmesriik, kuna makstud hüvitis mõjutas või oleks võinud mõjutada liidu ettevõtjate poolset raudtee-kaubaveoteenuste osutamist kõnealusel rahvusvahelisel liinil. Lisaks ei ole abi hindamise seisukohast oluline väide, et kõnealused avaliku teenindamise kohustused moodustasid vaid väikese osa kõigist esimese lepingu alusel kehtestatud avaliku teenindamise kohustustest (vt põhjendus 120), arvestades et abi võib liikmesriikidevahelist kaubandust mõjutada olenemata antud hüvitise summast või asjaomase tegevuse mahust. Riigiabi määratluses ei nõuta, et konkurentsi moonutamine või mõju kaubandusele oleks oluline või materiaalne. Asjaolu, et kõnealused avaliku teenindamise kohustused olid Trenitaliale esimese lepingu alusel kehtestatud kõigi avaliku teenindamise kohustustega võrreldes piiratud, ei saa iseenesest välistada konkurentsi moonutamist või mõju kaubandusele ega vastavat ohtu. Selleks et abi peetaks konkurentsi moonutavaks, piisab tavaliselt sellest, et abiga antakse abisaajale eelis, vabastades ta kuludest, mida ta oleks muidu oma igapäevase äritegevuse käigus kandma pidanud ([171]).

(259) Peale selle, kui liikmesriik annab veoteenuseid pakkuvale ettevõtjale avalik-õigusliku toetuse, aitab see toetus tal jätkata veoteenuse pakkumist (ükskõik kas piiratud või märkimisväärses ulatuses) või suurendada teenuse mahtu, mille tagajärjel väheneb muudes liikmesriikides asuvate ettevõtjate võimalus pakkuda selle liikmesriigi turul veoteenust, mis omakorda mõjutab kaubandust. Käesoleval juhul võis asjaolu, et Trenitalia (pikka aega turgu valitsenud ettevõtja) sai tänu toetuste maksmisele turul jätkuvalt edasi tegutseda, takistada uutel ettevõtjatel uuele turule sisenemast, eeskätt juhul, kui need ettevõtjad oleksid pidanud hakkama kindlustama oma turupositsiooni pärast üleeuroopalises raudtee-kaubaveovõrgus osutatavate rahvusvaheliste raudtee-kaubaveoteenuste avamist konkurentsile. Samamoodi ei välista võimalikku mõju kaubandusele ega konkurentsi moonutamist asjaolu, et hüvitis ei olnud piisav, et katta Trenitalia tegevuspuudujääk, mis tal esimese lepingu alusel teenuste osutamisel tekkis. Olgugi et hüvitis oli väike, võimaldas see Trenitalial säilitada või suurendada oma tegevust turul ning seeläbi vähendada konkurentide võimalust osutada raudtee-kaubaveoteenuseid sellel turul.

(260) Mis puudutab esimese lepingu alusel riigisiseste raudtee-kaubaveoteenuste osutamise eest alates 22. oktoobrist 2003 antud hüvitist, ([172]) siis saab seda käsitada ajavahemikul 22. oktoobrist 2003 kuni 31. detsembrini 2003 antud abina juhul, kui täidetud on ka teised ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 kohased kumulatiivsed kriteeriumid (vt põhjendused 264–286).

Tabel 5

Esimene leping: konkurentsi moonutamine ja mõju liidusisesele kaubandusele

Teenus, mille eest hüvitist maksti	1.1.2000–14.3.2003	15.3.2003–21.10.2003	22.10.2003–31.12.2003
Rahvusvahelised raudtee-kaubaveoteenused üleeuroopalises raudtee-kaubaveovõrgus	Ei sisalda abi	Võimalik konkurentsi moonutamine	Võimalik konkurentsi moonutamine
Riigisisesed raudtee-kaubaveoteenused	Ei sisalda abi	Ei sisalda abi	Võimalik konkurentsi moonutamine

([171]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 3. märts 2005, Heiser, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, punkt 55.

([172]) See puudutab kõiki esimese lepinguga hõlmatud kohustusi, mis olid seotud raudtee-kaubaveoteenustega riigi mandriosa ja Sardiinia/Sitsiilia vahel, raudtee-kaubaveoteenustega üle 1 000 km pikkustel vahemaadel ning kombineeritud auto- ja raudtee-kaubaveoteenustega.

(261) Esimese lepingu puhul hindab komisjon üksnes sellist makstud hüvitist, mis moonutas konkurentsi ja mõjutas liidusisest kaubandust. Seega peetakse esimesele lepingule viitamisel silmas üksnes hüvitist järgmiste teenuste eest: a) rahvusvahelised raudtee-kaubaveoteenused Itaalia Trieste sadama ja Ungari vahel ajavahemikul 15. märtsist 2003 kuni 31. detsembrini 2003; ii) rahvusvahelised raudtee-kaubaveoteenused läbi Trieste Marittima sadama ajavahemikul 15. märtsist 2003 kuni 31. detsembrini 2003 ning iii) riigisisesed raudtee-kaubaveoteenused ajavahemikul 22. oktoobrist 2003 kuni 31. detsembrini 2003.

(262) Teise ja kolmanda lepingu (mis allkirjastati vastavalt 27. märtsil 2007 ja 3. detsembril 2012) küsimuses juhib komisjon tähelepanu, et need sõlmiti pärast seda, kui raudtee-kaubaveoturg liidu tasandil täielikult liberaliseeriti (1. jaanuar 2007). On ilmselge, et tol ajal konkureeris Trenitalia raudtee-kaubaveo turul nii riigi kui ka liidu tasandil teiste raudteeveo-ettevõtjatega. Seega, vastupidiselt Itaalia väidetele (põhjendused 153, 187–189) moonutasid teise ja kolmanda lepingu alusel saadud hüvitised konkurentsi sellel turul, olenemata teenuste piiratud mahust või asjaomase hüvitise väikesest summast ning asjaolust, et Trenitalial oli oma tegevuseks eraldi raamatupidamissüsteem.

(263) Peale selle, kuna Itaalia turul osutasid raudtee-kaubaveoteenuseid – või oleksid saanud osutada – teistest liikmesriikidest pärit ettevõtjad, ([173]) mõjutasid Trenitaliale teise ja kolmanda lepingu alusel antud avaliku teenindamise hüvitised ka liidusisest kaubandust. Vastupidiselt Itaalia väitele (põhjendus 225) tuleb selleks, et lugeda riigi meede riigiabiks, üksnes uurida, kas kõnealune abi võis mõjutada liikmesriikidevahelist kaubandust ja moonutada konkurentsi, ning mitte seda, kas see reaalselt mõjutas sellist kaubandust ja moonutas konkurentsi. Seega ei ole asjaolu, et tol ajal teatasid Trenitalia konkurendid kasvavatest veomahtudest ja laienemisest rahvusvahelistel liinidel, piisav järeldamaks, et teine ja kolmas leping ei kujutanud endast riigiabi. Vastupidi – kui teist ja kolmandat lepingut sõlmitud ei oleks, oleks kõnealune laienemine võinud olla veelgi suurem.

8.1.2. *Riigi ressursid ja riigiga seostatavus*

(264) Trenitaliale esimese, teise ja kolmanda lepingu alusel antud hüvitist rahastati otse riigieelarvest (vt põhjendused 129, 145 ja 170). Peale selle sõlmiti need lepingud pädevate ministeeriumide algatusel ning igas lepingus sätestati, et Trenitaliale hüvitatakse nende lepingute alusel avaliku teenindamise kohustuste täitmine (vt põhjendused 59, 71, 72 ja 99). Seega on meetmed otseselt seostatavad riigiga.

8.1.3. *Majanduslik eelis*

(265) Ettevõtjatele avaliku teenindamise kohustustega seoses antud hüvitised ei kujuta endast majanduslikku eelist juhul, kui täidetud on Altmarki kohtuotsuses sätestatud neli kumulatiivset tingimust. Need tingimused on järgmised.

— Esiteks peab abi saav ettevõtja olema reaalselt vastutav avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest ja need kohustused peavad olema täpselt määratletud.

— Teiseks tuleb hüvitise väljaarvutamise parameetrid eelnevalt objektiivsel ja läbipaistval viisil kindlaks määrata.

— Kolmandaks ei tohi hüvitis olla suurem, kui on vajalik avaliku teenindamise kohustuse täitmisest tulenevate kulude täielikuks või osaliseks katmiseks, arvestades asjakohast tulu ja mõistlikku kasumit.

([173]) Vt nt joonealune märkus nr [109] (DB Schenker).

— Neljandaks, kui avaliku teenindamise kohustusi täitvat ettevõtjat ei valitud riigihanke menetluses, mis võimaldab välja valida pakkuja, kes suudab asjaomaseid teenuseid pakkuda üldsuse jaoks kõige väiksemate kuludega, peab sobiva hüvitise tase olema kindlaks määratud selliste kulude analüüsi alusel, mida keskmise suurusega, hästi korraldatud juhtimise ja asjaomase avaliku teenusega seotud nõuete täitmiseks vajalike sobivate transpordivahenditega varustatud ettevõtja oleks nende kohustuste täitmiseks kandnud, arvestades nende kohustuste täitmisega seotud tulusid ja mõistlikku kasumit.

(266) Nelja *Altmarki* tingimuse kumulatiivse laadi tõttu käsitatakse hüvitist juhul, kui mis tahes nimetatud kriteerium ei ole täidetud, eelisena ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

(267) Käesoleval juhul leiab komisjon, et vastupidiselt Itaalia ametiasutuste väitele ei ole neljas Altmarki tingimus ühegi kolme avaliku teenindamise lepingu puhul täidetud.

(268) Ühelt poolt ei valitud kolme avaliku teenindamise lepingu puhul abisaajat riigihanke menetluse tulemusena, mis võimaldab välja valida pakkuja, kes suudab asjaomaseid teenuseid pakkuda üldsuse jaoks kõige väiksemate kuludega ([174]). Teisalt ei toeta Itaalia argumente selle kohta, et kolme avaliku teenindamise lepingu alusel antud hüvitise tase põhines keskmise suurusega ja tõhusa ettevõtja kuludel, tõendid, mis kinnitaksid, et neljas Altmarki tingimus on täidetud.

(269) Esimese ja teise lepingu küsimuses väitis Itaalia – esitamata tõendeid oma väite põhjendamiseks –, et Trenitalia oli hästi korraldatud juhtimisega ettevõtja, kes suutis tõendada, et tema kulud olid sama suured kui konkurentidel, ning osutada teenuseid majandustingimustel, mis olid sisuliselt sarnased konkurentsipõhiste majandustingimustega (põhjendused 132 ja 152).

(270) Itaalia esitas sarnased argumendid kolmanda lepingu kohta. Nende argumentide toetuseks esitas Itaalia kaks PwC uuringut (9. oktoobrist 2012 ja 22. oktoobrist 2014; vt põhjendused 175 ja 243), mis väidetavalt tõendasid, et Trenitalia keskmised tegevuskulud rongikilomeetri kohta vastasid selliste liidu ettevõtjate kuludele, kes olid sarnase suurusega, osutasid sarnaseid teenuseid ja olid transpordivahenditega asjakohaselt varustatud (vt põhjendused 180–186). FSi kontsern esitas 2014. aasta juuli uuringu, milles piirduti kokkuvõttega teatavatest märkustest lähenemisviisi kohta, millele komisjon menetluse algatamise otsuses neljanda Altmarki tingimuse hindamisel tugines (vt põhjendus 217).

(271) Komisjon märgib, et kui üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesannet ei ole antud riigihanke menetluse alusel ja asjaomase teenuse puhul puudub üldtunnustatud turuhind, tuleb neljanda Altmarki tingimuse puhul esmajärjekorras kindlaks teha keskmise suurusega, hästi korraldatud juhtimise ja sobivate transpordivahenditega varustatud ettevõtja ([175]).

(272) Keskmise suurusega, hästi korraldatud juhtimise ja sobivate transpordivahenditega varustatud ettevõtja kindlakstegemine võimaldab omakorda arvutada määratud avaliku teenuse osutamise ülesande täitmiseks vajaliku hüvitise summa nii, et aluseks ei võeta ebatõhusa ettevõtja suuri kulusid.

([174]) Komisjoni teatis Euroopa riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes (ELT C 8, 11.1.2012, lk 4), lk 65.

([175]) Viidata ei saa sellise ettevõtja kuludele, kellel on monopoolne seisund, või kes saab avaliku teenuse osutamise eest hüvitist tingimustel, mis ei ole kooskõlas liidu õigusega, sest mõlemal juhul võivad kulud olla tavalisest suuremad, vt komisjoni teatis Euroopa riigiabi eeskirjade kohaldamise kohta üldist majandushuvi pakkuvate teenuste osutamise eest makstava hüvitise suhtes (edaspidi „üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitlev teatis“), punkt 74 (ELT C 8, 11.1.2012, lk 4).

(273) Euroopa Kohus on selgitanud, et „üks lähenemisviis, mida võib kasutada, et hinnata, kas see neljas tingimus on täidetud, võib seisneda selles, et avaliku teenindamise lepingu sõlminud ettevõtjale makstava hüvitise arvutamisel võetakse aluseks nende ettevõtjate kulude keskmine, kes juba mitu aastat osutavad konkurentsile avatud turul teenust, mis on igas suhtes võrreldav põhikohtuasjas kõne all oleva avaliku teenusega; tulu, mida need ettevõtjad saavad avaliku teenuse osutamisest, ja olenevalt olukorrast kasum, mida nad sellelt teenuselt on saanud“ ([176]).

(274) Seda silmas pidades märgib komisjon esiteks, et põhjenduses 273 osutatud lähenemisviis ei ole aga käesoleval juhul asjakohane, sest Trenitaliale antud hüvitise arvutamisel ei saanud aluseks võtta nende ettevõtjate kulude keskmist, kes olid mitu aastat osutanud asjaomase avaliku teenusega võrreldavat teenust konkurentsile avatud turul.

(275) Teiseks märgib komisjon uuritavate meetmete puhul, et kättesaadavate tõendite kohaselt tegi Itaalia Trenitalia avaliku teenindamise lepingutega seotud kulud kindlaks üksnes Trenitalia varasemate või prognoositud tulemuste alusel. Esimese lepingu puhul põhines Trenitalia saadud hüvitis tegelikel kuludel, mida Trenitalia kandis aastatel 2000–2001, kui ta täitis esimese lepingu alusel kehtestatud avaliku teenindamise kohustusi, ning 2002. ja 2003. aasta hüvitis põhines 2001. aastal tegelikult kantud kuludel (põhjendused 58–59). Teise lepingu alusel makstud hüvitis põhines kuludel, mida Trenitalia kandis 2004. aastal, kui ta täitis teise lepingu alusel kehtestatud avaliku teenindamise kohustusi (põhjendus 223). Nagu on osutatud põhjenduses 99, määrati kolmanda lepingu kohase hüvitise suurus kindlaks Trenitalia eelneva majandus- ja finantskava alusel, st üksnes selliste kulude alusel, mida Trenitalia kolmanda lepingu kohaste avaliku teenindamise kohustuste täitmiseks prognoosis.

(276) Mis puudutab Itaalia väidet, et Trenitalia on hästi korraldatud juhtimisega ettevõtja (vt põhjendus 174), siis tuletab komisjon meelde, et Altmarki neljanda tingimuse eesmärk ei ole tõendada, et abisaaja *ise* on hästi korraldatud juhtimisega ning suudab tõendada, et tema kulud on sama suured kui konkurentidel, või osutada teenuseid majandustingimustel, mis on sisuliselt sarnased konkurentsipõhiste majandustingimustega ([177]). Küsimuses, kas varem sõlmitud lepingute alusel osutatud teenustega seotud varasemaid kulusid saab arvesse võtta, selgitas Euroopa Kohus SAD Trasporto Locale SpA kohtuasjas: „„keskmise suurusega, hästi korraldatud juhtimise ja vajalike vahenditega varustatud ettevõtja“ kriteerium ei välista iseenesest arvutust, mis põhineb senise teenuseosutaja varasema teenuse osutamise kuludel või mis on seotud eelmise lepingu sõlmimisega, kuid seda siiski tingimusel, et senist teenuseosutajat võib selleks tavapäraselt kasutatavate raamatupidamis- ja finantsanalüüsimeetodite alusel pidada keskmise suurusega ja hästi korraldatud juhtimisega ettevõtjaks“ ([178]).

(277) Komisjoni arvamuse kohaselt ei saa Itaalia esitatud andmete alusel järeldada, et Trenitalia kulude struktuur vastas keskmise suurusega ja hästi korraldatud juhtimisega ettevõtja kulude struktuurile.

(278) Esiteks sõlmiti kolm avaliku teenindamise lepingut, ilma et tehtud oleks toetavat uuringut, mis oleks tõendanud, et Trenitaliat saab selleks tavapäraselt kasutatavate raamatupidamis- ja finantsanalüüsimeetodite alusel pidada keskmise suurusega ja hästi korraldatud juhtimisega ettevõtjaks.

([176]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 19. oktoober 2023, Sad Trasporto Locale SpA, C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, punkt 39. Selle lähenemisviisi puhul peavad aga olema täidetud kaks kumulatiivset tingimust. Esiteks tuleb „veenduda, et selliselt arvesse võetud turul tegutsevate ettevõtjate arv on piisavalt suur, mistõttu tulenevalt sellest, et konkreetse ettevõtja konkreetset olukorda ei või kaaluda ebaproportsionaalselt, võib sellist keskmist pidada statistiliselt tugevaks ja seega 24. juuli 2003. aasta kohtuotsuses Altmark Trans ja Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415) esile toodud neljandas tingimuses ette nähtud standardit esindavaks“. Teiseks „tuleb märkida, et arvutamisel võib arvesse võtta üksnes neid ettevõtjaid, kes on võimelised viivitamata täitma asjaomaseid avaliku teenuse osutamise kohustusi ja keda võib seega pidada vajatava avaliku teenindamise nõudluse rahuldamiseks vajalike sobivate vahenditega varustatuks“ (punktid 40 ja 41).

([177]) Oma 24. septembri 2015. aasta otsuses kohtuasjas TV2/Danmark *vs.* komisjon leidis Üldkohus, et „Euroopa Kohus ei ole kordagi vihjanud, et juhul, kui hüvitise saajat ei valita avaliku hankemenetluse käigus, siis on võimalik selle tingimuse täitmiseks tõendada, et hüvitise saaja ise oli „hästi korraldatud juhtimisega ja vajalike vahenditega varustatud” ettevõtja“ (vt kohtuotsus, Üldkohus, 24. september 2015, TV2/Danmark *vs.* komisjon, T-674/11, ECLI:EU:T:2015:684, punkt 131).

([178]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 19. oktoober 2023, Sad Trasporto Locale SpA, C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, punkt 44.

(279) Kolmanda lepingu küsimuses juhib komisjon samuti tähelepanu, et PwC 1. ega 2. uuringus ei tõendatud, et kolmanda lepingu kohase hüvitise summa määrati kindlaks selliste kulude analüüsi alusel, mida keskmise suurusega, hästi korraldatud juhtimise ja sobivate transpordivahenditega varustatud ettevõtja oleks avaliku teenindamise kohustuste täitmiseks kandnud. Nendes uuringutes oli kindlaks tehtud kolm äriühingut (ÖBB, DB, SNCF) – nendest kuuest äriühingust, keda peeti sobivaks, et kaasata Trenitaliaga suuruse poolest piisavalt võrreldavate ettevõtjate valimisse –, kelle kulusid peeti võrreldavaks Trenitalia kuludega (põhjendused 180 ja 217), kuid seejuures ei selgitatud, miks võib Trenitaliat või kõnealuseid äriühinguid pidada keskmise suuruse ja hästi korraldatud juhtimisega ettevõtjateks. Üldjoontes sisaldasid PwC 1. ja 2 uuring üksnes võrdlust Trenitalia ning teiste sarnase suuruse ja sarnaseid teenuseid osutavate liidu ettevõtjate keskmiste tegevuskulude kohta (kokku rongikilomeetri kohta) (vt põhjendus 175). Asjaolu, et need ettevõtjad olid Trenitaliaga sarnase suurusega, ei anna aga mingit aimu sellest, kas tegemist on keskmise suuruse ja hästi korraldatud juhtimisega ettevõtjatega. Mis puudutab sarnaseid teenuseid, siis hinnati kahes PwC uuringus (PwC 1. ja 2. uuring) üksnes raudtee-kaubaveoteenuste keskmisi kogukulusid, ilma et seejuures oleks kindlaks tehtud, kas need teenused olid sarnased Trenitaliale kehtestatud avaliku teenindamise kohustustega hõlmatud teenustega.

(280) Peale selle tuleb neljanda Altmarki tingimuse kohaselt analüüsida avaliku teenindamise kohustuste täitmiseks piisavaid vahendeid omava ettevõtja kulusid. Kolmanda lepingu puhul ei nähtu PwC kahest uuringust (PwC 1. ja 2. uuring), et valimisse kaasatud ettevõtjad olid varustatud kolmanda lepinguga kehtestatud avaliku teenindamise kohustuste täitmiseks sobivate vahenditega. Nagu Itaalia ise tunnistas (vt põhjendused 182 ja 183), oli Itaalia raudteevõrgul märkimisväärne arv eriomadusi, mille tõttu tuli kontrollida, kas valimisse kaasatud ettevõtjad olid varustatud sobivate vahenditega, et täita kolmandas lepingus sätestatud avaliku teenindamise kohustustega seotud nõudeid neid omadusi silmas pidades. Käesoleval juhul oli see veelgi vajalikum seda enam, et kõnealuste eriomaduste olemasolu oli üks põhjus, miks kolmas leping sõlmiti (vt põhjendused 162 ja 186). Seega ei saa kõnealusel tõendamisel piirduda liidu ettevõtjate keskmise kaubaveomahu kindlaksmääramisega (vt põhjendus 176), võtmata seejuures arvesse neid eriomadusi. Peale selle ei sisalda kaks PwC uuringut (PwC 1 ja 2. uuring) andmeid, mis võimaldaksid komisjonil kindlaks teha, kas valimisse kaasatud liidu ettevõtjatel oli olemas kolmanda lepingu kohaste kohustuste täitmiseks vajalik sobiv veerem. Nendes PwC uuringutes kirjeldati lihtsalt iga ettevõtja veeremi (nii reisijate- kui ka kaubaveoks kasutatud veerem) üldisi näitajaid (vt põhjendus 177) ning need ei sisaldanud teavet selle kohta, kas veerem oli sobiv kolmanda lepingu alusel kehtestatud avaliku teenindamise kohustuste täitmiseks.

(281) Peale selle märgib komisjon, et PwC kahes uuringus (PwC 1. ja 2. uuring) ei esitatud asjakohast analüüsi kulude kohta, mida sellised ettevõtjad kannaksid Itaalia kehtestatud avaliku teenindamise kohustuste täitmiseks. Nendes uuringutes võeti arvesse kuue valimisse kaasatud raudteeveo-ettevõtja (kellest ainult kolmel ettevõtjal – nimelt ÖBB-l, DB-l ja SNCFil – olid Trenitalia kuludega võrreldavad kulud) kogu tegevust, olenemata geograafilisest piirkonnast ([179]) ja sisust ([180]), mitte üksnes kolmanda lepinguga hõlmatud tegevust, nagu on nõutav Altmarki neljanda tingimuse kohaselt. Kuna andmed olid koondatud, ei olnud võimalik eristada kulusid, mida saaks seostada iga konkreetset liiki tegevusega, mida raudtee-kaubaveosektoris tegutsev (kulu-)tõhus ettevõtja oleks kolmanda lepinguga hõlmatud avaliku teenindamise kohustuste täitmiseks ellu viinud ([181]). Vastupidiselt FSi kontserni väitele, et kulutõhususe analüüs tuli teha teenust osutava ettevõtja tasandil (vt põhjendus 217), märgib komisjon ühtlasi, et selles analüüsis tuleb arvesse võtta üksnes avaliku teenindamise kohustuse täitmiseks vajalikke otseseid kulusid ning mõistlikku osa nii avaliku teenindamise kohustuse kui ka muu tegevusega seotud kaudsetest kuludest ([182]). Peale selle võrreldi uuringutes üksnes üldisi tegevuskulusid rongikilomeetri kohta (vt põhjendus 179) ega käsitletud konkreetselt tõhusust ja seega ka mitte tegelikke kulusid. Komisjon juhib tähelepanu, et kõnealune võrdlus ei ole lõplik, sest kolmanda lepinguga hõlmatud teenuste osutamise maksumus rongikilomeetri kohta ja ka saadav tulu sõltusid suuresti raudtee-kaubaveoteenuse eriomadustest Itaalia lõunaosas, nagu Itaalia ka ise märkis (põhjendused 181 ja 182).

([179]) PwC uuringutes ei olnud kindlaks tehtud konkreetset geograafilist ulatust, vaid esitatud arvandmed olid seotud SNCF tegevusega Prantsusmaa territooriumil, ÖBB tegevusega Austria territooriumil ja DB Schenkeri tegevusega Saksamaa territooriumil.

([180]) PwC uuringutes tehti keskmised tegevuskulud rongikilomeetri kohta kindlaks ettevõtjate kogu tegevust, st reisijate- ja kaubavedu arvesse võttes.

([181]) Vt nt kohtuotsus, Üldkohus, 12. juuli 2019, Syndicat Transport Ile de France (STIF-IDF), T-738/17, ECLI:EU:T:2019:526, punkt 64.

([182]) Vt üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid käsitleva teatise punkt 74.

(282) Kokkuvõttes leiab komisjon, et Itaalia ei tõendanud, et Trenitaliat saab selleks tavapäraselt kasutatavate raamatupidamis- ja finantsanalüüsimeetodite alusel pidada keskmise suurusega ja hästi korraldatud juhtimisega ettevõtjaks ning et hüvitis, mida Trenitalia kolme avaliku teenindamise lepingu alusel avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest sai, oli sama suur kui hüvitis, mida oleks küsinud keskmise suurusega, hästi korraldatud juhtimisega ettevõtja, et osutada võrreldavat teenust nagu kõnealuste avaliku teenindamise lepingute alusel avaliku teenindamise kohustuste korral.

(283) Sellest tulenevalt järeldab komisjon, et Itaalia ametiasutused ei ole tõendanud, et neljas Altmarki tingimus on täidetud. Seepärast anti esimese, teise ja kolmanda lepingu alusel makstud hüvitistega Trenitaliale eelis, mida äriühing tavapärastel turutingimustel ei oleks saanud.

8.1.4. *Valikulisus*

(284) Meedet peetakse valikuliseks juhul, kui sellega koheldakse erinevalt ettevõtjaid, kes on taotletava eesmärgi seisukohast sarnases olukorras, ning seepärast asetatakse teatavad ettevõtjad soodsamasse olukorda kui teised. Euroopa Kohus on leidnud, et üksikabi puhul võimaldab majandusliku eelise tuvastamine põhimõtteliselt eeldada, et eelis on valikuline ([183]).

(285) Käesoleval juhul maksis Itaalia Trenitaliale avaliku teenindamise hüvitist üksikabina, millega anti ettevõtjale eelis. Selle hüvitise andmine kahjustas teisi kaubaveoettevõtjaid, kes konkureerisid Trenitaliaga raudtee-kaubaveosektoris või oleksid võinud seda teha. Kuna Trenitalia oli tänu esimese, teise ja kolmanda lepingu alusel saadud avaliku teenindamise hüvitisele soodsamas olukorras kui tema konkurendid, oli meede valikuline.

8.1.5. *Järeldus abi olemasolu kohta*

(286) Eespool kirjeldatut arvesse võttes järeldab komisjon, et avaliku teenindamise hüvitis, mis oli ette nähtud esimese lepingu (hüvitis järgmiste teenuste osutamise eest: i) rahvusvahelised raudtee-kaubaveoteenused Itaalia Trieste sadama ja Ungari vahel; ii) rahvusvahelised raudtee-kaubaveoteenused läbi Trieste Marittima sadama alates 15. oktoobrist 2003; iii) riigisisesed raudtee-kaubaveoteenused alates 22. oktoobrist 2003), teise lepingu ja kolmanda lepinguga, kujutab endast Trenitaliale antud riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

8.2. **Abi liigitamine olemasoleva või uue abina**

(287) Itaalia väidab, et esimese ja teise lepingu alusel makstud hüvitist saab käsitada olemasoleva abina, sest see oli seotud kohustustega, mis vastasid peaaegu täielikult varasematele kohustustele, mis kehtestati ajal, mil raudtee-kaubaveoturg ei olnud ei riigi ega liidu tasandil veel liberaliseeritud (põhjendused 120 ja 154). Eeskätt olid need kohustused Itaalia väite kohaselt kehtestatud ministeeriumi dekreediga nr 1-T/1990, ([184]) seadusega nr 440/1989 ([185]) või varasemate avaliku teenindamise lepingutega ([186]).

([183]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 4. juuni 2015, komisjon *vs.* MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, punktid 59 ja 60; kohtuotsus, Euroopa Kohus, 28. september 2023, Ryanair DAC *vs.* komisjon, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, punkt 104.

([184]) Tariifikohustused seoses raudtee-kaubaveoteenustega riigi mandriosa ja Sardiinia vahel ning rahvusvaheliste raudtee-kaubaveoteenustega läbi Trieste Marittima sadama.

([185]) Tariifikohustused seoses rahvusvaheliste raudtee-kaubaveoteenustega Trieste sadamast Ungarisse ja vastupidi.

([186]) Tariifikohustused seoses vedudega üle 1 000 km vahemaadel.

(288) Esimese lepingu (2000–2003) puhul teeb komisjon alljärgnevad järeldused.

— Hüvitist, mida maksti ajavahemikul 22. oktoobrist 2003 kuni 31. detsembrini 2003 riigisiseste raudtee-kaubaveoteenuste eest, ([187]) käsitatakse menetlusmääruse artikli 1 punkti b alapunkti v tähenduses olemasoleva abina alates ajast, mil turg liberaliseeriti. Ajal, mil seda hüvitist maksti, ei olnud tegemist abiga, sest see ei moonutanud ega ähvardanud moonutada konkurentsi. Hiljem (alates 22. oktoobrist 2003) muutus kõnealune riigisiseste raudtee-kaubaveoteenuste eest makstud hüvitis olemasolevaks abiks siseturu arengu tõttu (eeskätt turu liberaliseerimine riigi tasandil) ja ilma et Itaalia oleks seda muutnud. Olemasoleva abi kohta saab teha otsuse, et see on siseturuga kokkusobimatu, üksnes tulevikku silmas pidades. Kuna Trenitaliale riigisiseste raudtee-kaubaveoteenuste osutamiseks kehtestatud avaliku teenindamise kohustused olid jõus 31. detsembrini 2003, ei pea komisjon võimalikku kokkusobivust siseturuga käesolevas otsuses hindama.

— Hüvitis, mida maksti ajavahemikul 15. märtsist 2003 kuni 31. detsembrini 2003 rahvusvaheliste raudtee-kaubaveeteenuste eest üleeuroopalises raudtee-kaubaveovõrgus, ([188]) käsitatakse uue abina, arvestades et raudtee-kaubaveo turg liberaliseeriti liidu tasandil 15. märtsil 2003.

(289) Teise lepingu (2004–2008) puhul juhib komisjon tähelepanu, et selle lepinguga oli ette nähtud hüvitis põhjendustes 65–67 ja 70 loetletud avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest. Need avaliku teenindamise kohustused olid seotud nii rahvusvaheliste (üleeuroopalises raudtee-kaubaveovõrgus) kui ka riigisiseste raudtee-kaubaveoteenustega.

(290) Mis puudutab rahvusvaheliste raudtee-kaubaveoteenustega (st rahvusvahelised raudtee-kaubaveoteenused Itaalia Trieste sadama ja Ungari vahel, samuti rahvusvahelised raudtee-kaubaveoteenused läbi Trieste Marittima sadama) seotud avaliku teenindamise kohustusi, siis käsitatakse Trenitaliale nende teenuste eest makstud hüvitist uue abina alates 15. märtsist 2003, nagu on osutatud põhjenduses –; seega kujutab see endast teise lepingu alusel uut abi.

(291) Mis puudutab riigisiseste raudtee-kaubaveoteenustega (st raudtee-kaubaveoteenused Sardiiniasse ja Sitsiiliasse / Sardiiniast ja Sitsiiliast ning pikamaateenused üle 1 000 km vahemaadel) seotud avaliku teenindamise kohustusi, siis märgib komisjon, et need teenused liberaliseeriti liidu tasandil 1. jaanuaril 2007. Itaalia väite kohaselt tuleb seda abi käsitada menetlusmääruse artikli 1 punkti b alapunkti v tähenduses olemasoleva abina ajani, mil raudtee-kaubaveoturg liidu tasandil 1. jaanuaril 2007 täielikult liberaliseeriti. Komisjon juhib aga tähelepanu, et nende teenuste eest teise lepingu alusel antud hüvitise kogusumma maksti välja pärast seda kuupäeva, st alles pärast teise lepingu allkirjastamist 27. märtsil 2007 (vt põhjendus 75). Seepärast käsitatakse teise lepingu alusel antud abi täies ulatuses uue abina. ([189])

(292) Igal juhul märgib komisjon, et teise lepingu alusel antud abi ei vasta menetlusmääruse artikli 1 punkti b alapunktis v sätestatud tingimustele, sest Itaalia tegi – vastupidiselt Itaalia väidetele (vt põhjendus 154) – esimese lepingu alusel algselt antud abis märkimisväärseid muudatusi. Selles küsimuses teeb komisjon järgmised tähelepanekud.

— Teise lepinguga muudeti Trenitaliale kehtestatud avaliku teenindamise kohustuste ulatust – lisati i) täiendavad avaliku teenindamise kohustused seoses raudtee-kaubaveoteenuste osutamisega Sardiiniasse ja Sitsiiliasse / Sardiiniast ja Sitsiiliast (põhjendus 67) ning ii) iga põhjenduses 66 loetletud avaliku teenindamise kohustusega seotud kõrvalkohustused. Samuti jäeti teise lepingu ulatusest välja teatavad esimeses lepingus sisaldunud avaliku teenindamise kohustused (põhjendus 62).

([187]) See puudutab kõiki esimese lepinguga hõlmatud kohustusi, mis olid seotud raudtee-kaubaveoga riigi mandriosa ja Sardiinia/Sitsiilia vahel, raudtee-kaubaveoga üle 1 000 km pikkustel vahemaadel ning kombineeritud auto- ja raudtee-kaubaveoteenustega.

([188]) See puudutab rahvusvahelisi raudtee-kaubaveoteenuseid Trieste sadama ja Ungari vahel ning rahvusvahelisi raudtee-kaubaveoteenuseid läbi Trieste Marittima sadama.

([189]) Menetlusmääruse artikli 1 punkti b alapunkti v kohaselt on olemasolev abi „**abi**, mida peetakse olemasolevaks abiks, kuna on võimalik teha kindlaks, et **selle kehtestamise ajal** ei olnud see veel abi, vaid on muutunud selleks hiljem siseturu arengu tõttu ja ilma et liikmesriik oleks seda muutnud“. Vt ka kohtuotsus, Esimese Astme Kohus, 15. juuni 2000, Mauro Alzetta jt *vs.* komisjon, liidetud kohtuasjad T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 kuni T-607/97, T-1/98, T-3/98 kuni T-6/98 ja T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, punktid 144–145; kohtuotsus, Üldkohus, 24. märts 2011, Freistaat Sachsen ja Land Sachsen-Anhalt, liidetud kohtuasjad T-443/08 ja T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, punkt 190.

— Teise lepinguga kehtestati teistsugune hüvitusmehhanism seoses hüvitisega riigi mandriosa ja Sardiinia/Sitsiilia vahel raudtee-kaubaveoteenuste osutamise eest (põhjendus 68).

— Teise lepinguga kehtestati uus Trenitaliale abi maksmise kord (põhjendus 71), mida esimene leping ei sisaldanud.

(293) Põhjenduses 292 kirjeldatud elemendid annavad tunnistust sellest, et teise lepinguga tehtud muudatused ei olnud puhtalt vormilised ega halduslikku laadi muudatused. Nende muudatustega tehti abi puhul, mida Itaalia esimese lepingu alusel andis, märkimisväärseid muudatusi. Seepärast ei käsitata teise lepingu alusel antud abi olemasoleva abina menetlusmääruse artikli 1 punkti b alapunkti v tähenduses.

(294) Kolmanda lepingu puhul juhib komisjon tähelepanu, et riigisisesed ja rahvusvahelised raudtee-kaubaveoteenused liberaliseeriti liidu tasandil 1. jaanuaril 2007 (põhjendus 23), st enne kolmanda lepingu allkirjastamist. Komisjon märgib samuti, et kolmas leping erines oma ulatuselt märkimisväärselt esimesest ja teisest lepingust – kõik tariifikohustused kaotati ja varasemate avaliku teenindamise lepingute kohased teenuse osutamise kohustused asendati tervikliku kohustusega, mis hõlmas raudtee-kaubavedu Itaalia lõunaossa/lõunaosast (vt punkt 3.2.3.1.1). Seepärast käsitatakse kolmanda lepingu alusel antud hüvitist täies ulatuses uue abina.

Tabel 6

Järeldus selle kohta, kas tegemist on olemasoleva või uue riigiabiga

Riigiabi meetmed	Hinnang riigiabi kohta
Esimene leping	**Ei kujuta endast abi**: hüvitis a) rahvusvaheliste raudtee-kaubaveoteenuste osutamise eest enne 15. märtsi 2003; b) riigisiseste raudtee-kaubaveoteenuste osutamise eest enne 22. oktoobrit 2003. **Olemasolev abi**: hüvitis riigisiseste raudtee-kaubaveoteenuste osutamise eest alates 22. oktoobrist 2003. **Uus abi**: hüvitis üleeuroopalises raudtee-kaubaveovõrgus rahvusvaheliste raudtee-kaubaveoteenuste osutamise eest alates 15. märtsist 2003.
Teine leping	**Uus abi**
Kolmas leping	**Uus abi**

8.3. **Abi seaduslikkus**

(295) ELi toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 kohaselt peavad liikmesriigid komisjoni teavitama igast kavandatavast või muudetavast abist ega tohi abiga seotud meetmeid rakendada enne teavitamisega seotud lõpliku otsuse tegemist, välja arvatud sellise riigiabi puhul, mis on teavitamiskohustusest vabastatud. Menetlusmääruse artikli 1 punkti f kohaselt on igasugune uus abi, mis on kehtestatud vastuolus ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikega 3, ebaseaduslik abi.

(296) Itaalia ei teatanud komisjonile ühestki meetmest. Seepärast analüüsib komisjon, kas meetmed, mida käsitatakse uue abina ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 alusel (vt põhjendused 288–294), olid vastavalt kohaldatavatele riigiabi eeskirjadele vabastatud eelneva teatamise kohustusest. Selleks tuleb kõigepealt kindlaks teha kohaldatavad riigiabi eeskirjad, millel kõnealune vabastus käesoleval juhul põhineks.

8.3.1. *Asjaomane õigusraamistik*

(297) Nagu on selgitatud põhjendustes 30–33, olid raudteeveoga (nii reisijate- kui ka kaubavedu) seotud avalike teenuste kontseptsioonist tulenevate kohustuste suhtes kohaldatavad eeskirjad sätestatud määruses (EMÜ) nr 1191/69. Abi andmist raudtee-, maantee- ja siseveetranspordile reguleeriti täiendavalt määrusega (EMÜ) nr 1107/70 (abi, mis ei kuulunud määruse (EMÜ) nr 1191/69 kohaldamisalasse). Mõlemad määrused tunnistati kehtetuks määrusega (EÜ) nr 1370/2007, mis jõustus 3. detsembril 2009. Seejuures nähti määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 10 lõikega 1 ette, et määrust (EMÜ) nr 1191/69 kohaldatakse kaubaveoteenuste suhtes veel kolme aasta jooksul pärast määruse (EÜ) nr 1370/2007 jõustumist. Kuna raudtee-kaubaveoteenused määruse (EÜ) nr 1370/2007 kohaldamisalasse ei kuulu, tuleks selleks, et hinnata raudtee-kaubaveo valdkonnas avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest antud abi kokkusobivust siseturuga, kohaldada ELi toimimise lepingu artiklit 93. Neid abimeetmeid hinnatakse pärast 3. detsembrit 2012 otse ELi toimimise lepingu artikli 93 alusel.

(298) Anderseni kohtuasjas ([190]) (reisijatevedu) tehtud otsuses märkis Euroopa Kohus määruse (EÜ) nr 1370/2007 ja määruse (EMÜ) nr 1191/69 ajalise kohaldamise küsimuses, et asjakohane kuupäev maismaatranspordi sektoris avaliku teenindamise lepingu alusel antud hüvitise siseturuga kokkusobivuse hindamisel kohaldatavate õigusaktide kindlakstegemiseks on kuupäev, mil hüvitis välja maksti. Samuti märkis Euroopa Kohus, et abi, mis maksti veoettevõtjale välja veel määruse (EMÜ) nr 1191/69 kehtimise kuupäeval ja mis vastas nimetatud määruses ette nähtud tingimustele, puudutas enne määruse (EÜ) nr 1370/2007 jõustumist lõplikult väljakujunenud olukorda.

(299) Komisjon juhib tähelepanu, et Anderseni kohtuotsuses ja ka muudes otsustes, mille liidu kohtud määruse (EMÜ) nr 1191/69 ajalise kohaldamise küsimuses seni teinud on, viidatakse määrusele (EÜ) nr 1370/2007, sest nendes kohtuasjades analüüsitud lepingud olid seotud reisijateveoga raudteel ja maanteel.

(300) Selle tulemusena peab komisjon juhul, kui abi on makstud sellise avaliku teenindamise lepingu alusel, mis sõlmiti ajal, mil määrus (EMÜ) nr 1191/69 oli veel jõus, seda abi analüüsima vastavalt määruses (EMÜ) nr 1191/69 kehtestatud tingimustele, kui hüvitis maksti välja ajal, mil määrus (EMÜ) nr 1191/69 oli veel jõus, st raudteel ja maanteel osutatud reisijateveoteenuste puhul enne määruse (EÜ) nr 1370/2007 jõustumist 3. detsembril 2009 ning raudteel ja maanteel osutatud kaubaveoteenuste puhul kolme aasta jooksul pärast määruse (EÜ) nr 1370/2007 jõustumist. Määruse (EÜ) nr 1370/2007 kohaldamisalasse kuuluvate meetmete puhul peab komisjon hindama alates selle määruse jõustumise kuupäevast makstud abi seaduslikkust ja kokkusobivust siseturuga kooskõlas määrusega (EÜ) nr 1370/2007 ja selles määruses sätestatud eeskirjade alusel. ([191]) Määruse (EÜ) nr 1370/2007 kohaldamisalast välja jäävate meetmete puhul peab komisjon antud hüvitise kokkusobivust hindama vastavalt eeskirjadele, mis olid kohaldatavad hüvitise maksmise ajal.

(301) Kaubaveoteenuste küsimuses tuletab komisjon meelde, et määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 10 lõike 1 kohaselt jätkati määruse (EMÜ) nr 1191/69 sätete kohaldamist kaubaveoteenuste suhtes kolme aasta jooksul pärast määruse (EÜ) nr 1370/2007 jõustumist (st 3. detsembrini 2012). Seepärast leiab komisjon, et käesoleval juhul on Trenitaliale 3. detsembrini 2012 makstud abi suhtes kohaldatavad määruses (EMÜ) nr 1191/69 sätestatud eeskirjad. Pärast seda kuupäeva Trenitaliale makstud abi puhul on kohaldatav õiguslik alus ELi toimimise lepingu artikkel 93, arvestades, et puuduvad muud kohaldatavad teisesed õigusaktid, millega reguleeritakse riigiabi andmist raudtee-kaubaveo avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest.

(302) Järgnevalt peab komisjon hindama, kas kõnealuse kahe õigusliku aluse põhjal (määrus (EMÜ) nr 1191/69 ja ELi toimimise lepingu artikkel 93) on võimalik järeldada, et vastavad meetmed olid vabastatud ELi toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 kohasest teatamiskohustusest.

([190]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 6. oktoober 2015, Euroopa Komisjon *vs.* Andersen, C-303/13 P, ECLI:EU:C:2015:647, punktid 51–55.
([191]) Kohtuotsus, Üldkohus, 29. november 2018, Aziende riunite filovie ed autolinee Srl (ARFEA) *vs.* komisjon, T-720/16, ECLI:EU:T:2018:853, punkt 158.

8.3.2. *Vabastus teatamiskohustusest määruse (EMÜ) nr 1191/69 alusel – Trenitaliale enne 3. detsembrit 2012 makstud abi*

(303) Määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 17 lõikes 2 on sätestatud, et „määruse kohaselt makstava hüvituse suhtes“ ei kohaldata riigiabist teatamise kohustust.

(304) Võttes arvesse põhimõtteid, mille Euroopa Kohus sõnastas Anderseni kohtuotsuses, ([192]) leiab komisjon, et määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 17 lõike 2 kohaldamisalasse kuulub hüvitis, mida maksti 3. detsembrini 2012 raudtee-kaubaveoteenustega seotud avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest vastavalt selles määruses sätestatud tingimustele.

(305) Määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 1 lõike 5 kohaselt võivad liikmesriikide pädevad asutused „siiski säilitada või kehtestada artiklis 2 nimetatud avaliku teenindamise kohustused linna- ja linnalähiliinide ning piirkondlike liinide suhtes; teenuste osutamise tingimused ja üksikasjad, kaasa arvatud hüvitamise viisid, on sätestatud II, III ja IV jaos“. Ehkki artikli 1 lõikes 5 on osutatud üksnes reisijateveoteenustele, on nii määruse (EMÜ) nr 1191/69 artiklis 2 sätestatud avaliku teenindamise kohustuse määratluses kui ka määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 5 lõikes 1 (II jagu) osutatud nii reisijate- kui ka kaubaveole. Seepärast leiab komisjon, et määruse (EMÜ) nr 1191/69 kohaselt võisid liikmesriigid säilitada või kehtestada avaliku teenindamise kohustusi ka kaubaveoteenuste puhul ning maksta nende avaliku teenindamise kohustuste eest hüvitist ([193]).

(306) Selle tulemusena oli abi, mis maksti ettevõtjale avaliku teenindamise kohustuste eest kuupäeval, mil määrus (EMÜ) nr 1196/69 oli veel jõus, ja mis vastas selles määruses sätestatud tingimustele, vabastatud teatamiskohustusest. Abi, mis maksti ettevõtjale avaliku teenindamise kohustuste eest kuupäeval, mil määrus (EMÜ) nr 1191/69 oli veel jõus, kuid mis ei vastanud selles määruses sätestatud tingimustele, ei olnud aga teatamiskohustusest vabastatud ([194]). Seepärast ei pidanud Itaalia Trenitaliale kolme avaliku teenindamise lepingu alusel makstud hüvitistest ELi toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 alusel teatama seni, kuni need hüvitised vastasid määrusele (EMÜ) nr 1191/69. Trenitaliale 3. detsembrini 2012 makstud abi, mis ei vastanud määruses (EMÜ) nr 1191/69 sätestatud tingimustele, ei olnud aga teatamiskohustusest vabastatud. Seega, arvestades et Itaalia ei teatanud ühestki hinnatavast meetmest, sõltub komisjoni järeldusest selle kohta, kas Trenitaliale 3. detsembrini 2012 makstud abi vastas määruses (EMÜ) nr 1191/69 sätestatud eeskirjadele (vt põhjendused 401 ja 439), ka see, kas kõnealust abi saab pidada seaduslikuks.

8.3.3. *Vabastus teatamiskohustusest ELi toimimise lepingu artikli 93 alusel – Trenitaliale pärast 3. detsembrit 2012 makstud abi*

(307) ELi toimimise lepingu artikliga 93 ei ole ette nähtud vabastust liikmesriikide kohustusest teatada komisjonile riigiabist ELi toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 alusel ([195]).

(308) Selle tulemusena pidi Itaalia Trenitaliale pärast 3. detsembrit 2012 makstud abist komisjonile kooskõlas ELi toimimise lepingu artikli 108 lõikega 3 teatama, mida Itaalia ei teinud.

([192]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 6. oktoober 2015, Euroopa Komisjon *vs.* Andersen, C-303/13 P, ECLI:EU:C:2015:647, punkt 52.

([193]) Sellisele tõlgendusele ei räägi vastu asjaolu, et nõukogu 20. juuni 1991. aasta määrusega (EMÜ) nr 1893/91 (millega muudetakse määrust (EMÜ) nr 1191/69 raudtee-, maantee- ja siseveetranspordis osutatavate avalike teenuste kontseptsioonist tulenevaid kohustusi puudutavate liikmesriikidepoolsete meetmete kohta) anti liikmesriikidele võimalus sõlmida avaliku teenindamise lepinguid piisavate veoteenuste pakkumiseks. Lähtudes kohtupraktikast (kohtuotsus, Euroopa Kohus, 3. aprill 2014, CTP – Compagnia Trasporti Pubblici SpA *vs.* Regione Campania ja Provincia di Napoli, liidetud kohtuasjad C-516/12 kuni C-518/12, ECLI:EU:C:2014:220; kohtuotsus, Euroopa Kohus, 6. oktoober 2015, Euroopa Komisjon *vs.* Andersen, C-303/13 P, ECLI:EU:C:2015:647), on avaliku teenindamise lepingud üks võimalus osutatavate veoteenuste reguleerimiseks ning need võivad sisaldada avaliku teenindamise kohustusi.

([194]) Vt kohtuotsus, Üldkohus, 11. juuli 2018, CSTP Azienda della Mobilità SpA vs. komisjon, T-186/15, ECLI:EU:T:2018:431, punkt 120; kohtuotsus, Euroopa Kohus, 4. märts 2020, CSTP Azienda della Mobilità SpA vs. komisjon, C-587/18 P, ECLI:EU:C:2020:150, punkt 51.

([195]) Vt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 24. juuli 2003, *Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, punkt 95; kohtuotsus, Euroopa Kohus, 7. mai 2009, Antrop, C-504/07, ECLI:EU:C:2009:290, punkt 23.

8.3.4. *Järeldus*

(309) Hüvitised, mida maksti esimese lepingu (niivõrd, kuivõrd meetmed kujutasid endast uut abi), teise lepingu ja kolmanda lepingu alusel 3. detsembrini 2012, olid eelneva teatamise kohustusest vabastatud, tingimusel et need vastasid määruse (EMÜ) nr 1191/69 asjaomastele sätetele. Põhjenduses 306 selgitatud põhjustel sõltub komisjoni järeldusest selle kohta, kas Trenitaliale 3. detsembrini 2012 makstud abi vastas määruse (EMÜ) nr 1191/69 sätestatud eeskirjadele, ka see, kas seda abi saab pidada seaduslikuks.

(310) Kolmanda lepingu alusel pärast 3. detsembrit 2012 makstud hüvitistest tuli komisjonile ELi toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 alusel teatada. Kuna Itaalia nendest hüvitistest ei teatanud, on nende puhul tegemist ebaseadusliku abiga.

8.4. **Abi kokkusobivus siseturuga**

8.4.1. *Hindamise õiguslik alus*

(311) ELi toimimise lepingu artikkel 93 sisaldub VI jaotises „Transport“, mille sätteid kohaldatakse üksnes raudtee-, maantee- ja siseveetranspordi suhtes. ELi toimimise lepingu artiklis 93 on sätestatud järgmine: „Toetused ei ole vastuolus aluslepingutega, kui need vastavad transpordi koordineerimise vajadusele või kujutavad endast avalike teenuste hulka kuuluvate teatud kohustuste täitmise kulude katmist.“

(312) Meetmete alusel anti Trenitaliale hüvitist riigisisese ja rahvusvahelise raudtee-kaubaveoga seotud avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest.

(313) ELi toimimise lepingu artikli 93 kohaselt on lubatud anda hüvitist avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest raudtee-kaubaveo valdkonnas. Nagu on osutatud põhjendustes 29–33, olid avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest makstud hüvitise siseturuga kokkusobivuse hindamisel kohaldatavad eeskirjad sätestatud määrustes (EMÜ) nr 1191/69 ja 1107/70, kuni need määrused tunnistati kehtetuks määrusega (EÜ) nr 1370/2007. Määrus (EÜ) nr 1370/2007 jõustus 3. detsembril 2009; seejuures nähti sellega ette kolmeaastane periood, mil jätkati määruse (EMÜ) nr 1191/69 kohaldamist kaubaveoteenuste suhtes (määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 10 lõige 1).

(314) Määruse (EÜ) nr 1370/2007 artikli 9 lõike 2 kohaselt võisid liikmesriigid jätkuvalt eraldada hüvitist selle määrusega hõlmamata avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest, ilma et see piiraks ELi toimimise lepingu artiklite 93, 106, 107 ja 108 kohaldamist.

(315) Vastupidiselt Itaalia väitele (põhjendus 139) ei ole ühenduse suunised raudtee-ettevõtjatele antava riigiabi kohta ([196]) käesoleval juhul kohaldatavad. Nendes suunistes keskendutakse ELi toimimise lepingu artikli 93 kohaldamisele muu hulgas sellise abi puhul, mis vastab transpordi koordineerimise vajadusele. Seda liiki abil on teistsugune eesmärk kui avaliku teenindamise kohustuste täitmiseks antaval abil, arvestades et see on ette nähtud selleks, et kõrvaldada raudtee-kaubaveo puudused võrreldes muude transpordiliikidega (näiteks väliskulude osas). Komisjon märgib, et käesoleval juhul oli avaliku teenindamise lepingute eesmärk tagada raudtee-kaubaveoteenuste osutamine Itaalia territooriumil, olenemata transpordi koordineerimise vajadustest. Eeskätt kaeti avaliku teenindamise lepingute alusel kokkulepitud hüvitisega sellised Trenitaliale pandud avaliku teenindamise kohustuste täitmisega kaasnenud netokulud, mis ei kuulunud raudtee-ettevõtjatele antavat riigiabi käsitlevates ühenduse suunistes sätestatud abikõlblike kulude ühegi määratluse alla.

(316) Liidu kohtute otsuste kohaselt tuleb selleks, et määrata kindlaks kohaldatavad eeskirjad, mille alusel hinnata liikmesriikide poolt avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest ELi toimimise lepingu artikli 93 alusel antud abi kokkusobivust siseturuga, hinnata vastavat hüvitist abi maksmise ajal kehtinud õigusaktide alusel ([197]).

([196]) Komisjoni teatis „Ühenduse suunised raudtee-ettevõtjatele antava riigiabi kohta“ (ELT C 184, 22.7.2008, lk 13).

([197]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 6. oktoober 2015, Jorgen Andersen, C-303/13P, ECLI:EU:C:2015:647, punkt 54; kohtuotsus, Üldkohus, 11. juuli 2018, Buonotourist Srl *vs.* komisjon, T-185/15, ECLI:EU:T:2018:430, punkt 216; kohtuotsus, Üldkohus, 11. juuli 2018, CSTP Azienda della Mobilità SpA *vs.* komisjon, T-186/15, ECLI:EU:T:2018:431, punkt 216; kohtuotsus, Üldkohus, 29. november 2018, Aziende riunite filovie ed autolinee Srl (ARFEA) *vs.* komisjon, T-720/16, ECLI:EU:T:2018:853, punkt 132.

(317) Nagu on osutatud põhjenduses 313, olid raudtee-kaubaveoga seotud avalikke teenuseid käsitlevad eeskirjad 3. detsembrini 2012 ette nähtud määrusega (EMÜ) nr 1191/69, 3. detsembrini 2009 määrusega (EMÜ) nr 1107/70 ning pärast 3. detsembrit 2012 ELi toimimise lepingu artikliga 93.

(318) Määruse (EMÜ) nr 1191/69 kohaldamisala on selle määruse artikli 1 lõikes 1 määratletud järgmiselt:

„1. Käesolevat määrust kohaldatakse raudtee-, maantee- ja siseveetranspordiga tegelevate veoettevõtjate suhtes. Liikmesriigid võivad jätta käesoleva määruse reguleerimisalast välja ettevõtjad, kelle tegevus piirdub ainult linna- ja linnalähiliinide või piirkondlike liinide teenindamisega.“

(319) Määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 2 lõikes 5 on sätestatud järgmine:

„Käesolevas määruses tähendab mõiste „tariifikohustused“ vedajale pandud mis tahes kohustust kehtestada eelkõige teatavate reisijate ja kaupade kategooriate või teatavate marsruutide suhtes veohinnad, mis avaliku võimu kandja on kindlaks määranud või heaks kiitnud, kuid mis on vastuolus ettevõtja kaubandushuvidega ning mis tulenevad eriliste tariifisätete kehtestamisest või keeldumisest neid muuta.

Eelmise lõigu sätteid ei kohaldata kohustuste suhtes, mis tulenevad kogu majanduses kohaldatava hinnapoliitika üldmeetmetest või veohindade ja -tingimustega üldiselt seotud meetmetest, mille eesmärk on transporditurru või selle osa korraldamine.“

(320) Käesoleval juhul olid kolme avaliku teenindamise lepingu alusel osutatud teenused (mille eest Itaalia Trenitaliale hüvitist andis) riigisisesed ja rahvusvahelised raudtee-kaubaveoteenused, mida osutas raudtee-kaubaveoettevõtja Trenitalia. Seega olid esimene, teine ja kolmas leping seotud määruse (EMÜ) nr 1191/69 kohaldamisalasse kuuluvates sektorites tegutseva veoettevõtjaga.

(321) Mis puudutab määruse (EMÜ) nr 1107/70 kohaldamisala, siis oli selle määruse artikliga 1 sätestatud, et seda kohaldatakse raudtee-, maantee- ja siseveetranspordiga otseselt seotud tegevusele antavate toetuste suhtes. Selle määruse põhjenduses 10 märgiti, et „tuleb kindlaks määrata, millisel juhul ja asjaoludel võivad liikmesriigid võtta kooskõlastusmeetmeid ja kehtestada selliseid avalike teenuste hulka kuuluvaid kohustusi, millega kaasneb asutamislepingu artiklis 77 <ELi toimimise lepingu artikkel 93> nimetatud ja kõnesolevate määrustega <(EMÜ) nr 1191/69> reguleerimata toetuste andmine“. Peale selle oli määruse (EMÜ) nr 1107/70 artiklis 3 sätestatud, et „[i]lma et see piiraks [...] määruse (EMÜ) nr 1191/69 [...] kohaldamist, võivad liikmesriigid võtta kooskõlastusmeetmeid ja kehtestada selliseid avalike teenuste hulka kuuluvaid kohustusi, millega kaasneb asutamislepingu artiklis <ELi toimimise lepingu artikkel 93> nimetatud toetuste andmine, ainult järgmistel juhtudel ja asjaoludel,“ mis olid loetletud määruse (EMÜ) nr 1107/70 artikli 3 lõikes 2. See artikkel hõlmas eeskätt hüvitist veoettevõtjatele „riigi või avalik-õiguslike asutuste poolt neile kehtestatud avalike teenuste hulka kuuluvate kohustuste täitmise eest, mis sisaldavad tariifikohustusi, mida ei hõlma määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 2 lõikes 5 esitatud määratlus, või transpordiettevõtjaid või -tegevust, mille suhtes [...] määrust ei kohaldata“. Sellest tulenevalt kohaldati määrust (EMÜ) nr 1107/70 üksnes juhul, kui määrus (EMÜ) nr 1191/69 ei olnud kohaldatav.

(322) Samuti juhib komisjon tähelepanu, et erinevalt määrusest (EMÜ) nr 1191/69 ei olnud määrust (EMÜ) nr 1107/70 ühegi meetme puhul nimetatud lepingut reguleerivate asjaomaste sätete hulgas.

(323) Peale selle ei selgitanud Itaalia, miks ta arvas, et meetmete suhtes on kohaldatav määrus (EMÜ) nr 1107/70.

(324) Eespool kirjeldatut arvestades järeldab komisjon, et kuna uuritavad meetmed kuulusid määruse (EMÜ) nr 1191/69 kohaldamisalasse, ei olnud määrus (EMÜ) nr 1107/70 käesoleval juhul kohaldatav. Seega ei saa Itaalia väita, et viimati nimetatud määrus on alternatiivne õiguslik alus hindamiseks (põhjendused 139, 158 ja 195).

(325) Seega hindab komisjon esimese lepingu, ([198]) teise lepingu ja kolmanda lepingu alusel 3. detsembrini 2012 makstud abi kokkusobivust siseturuga määruse (EMÜ) nr 1191/69 alusel ja kolmanda lepingu alusel pärast 3. detsembrit 2012 makstud abi kokkusobivust ELi toimimise lepingu artikli 93 alusel.

8.4.1.1. Siseturuga kokkusobivus määruse (EMÜ) nr 1191/69 alusel

(326) Määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 1 lõike 4 kohaselt võivad liikmesriigid sõlmida vedajatega avaliku teenindamise lepinguid „[t]agamaks piisavat veoteenuste pakkumist, mille puhul võetakse eeskätt arvesse sotsiaalseid ja keskkonnategureid ning asulaplaneerimist, või pidades silmas eri veohindade kehtestamist reisijate teatavatele kategooriatele“.

(327) Avaliku teenindamise lepingute suhtes kohaldatavad sätted on esitatud määruse (EMÜ) nr 1191/69 V jaos. See jagu koosneb ühest artiklist (artikkel 14), milles on sätestatud avaliku teenindamise lepingu mõiste määratlus („leping, mis sõlmitakse liikmesriigi pädevate asutuste ja vedajate vahel selleks, et osutada üldsusele piisavaid veoteenuseid“) ning täpsustatud, mida selline leping võib sisaldada ([199]) ja peab sisaldama ([200]).

(328) Määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikkel 14 põhineb piisavate veoteenuste mõistel ([201]). Sellega seoses märgib komisjon, et määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 1 lõike 4 kohaselt võivad liikmesriigid sõlmida veoettevõtjaga avaliku teenindamise lepinguid, et tagada piisavate veoteenuste pakkumine, võttes muu hulgas arvesse sotsiaalseid ja keskkonnategureid.

(329) Euroopa Kohus on sedastanud, et määruses (EMÜ) nr 1191/69 ja määruses (EMÜ) nr 1107/70 olid ammendavalt loetletud asjaolud, mille korral liikmesriikide ametiasutused võisid anda abi ELi toimimise lepingu artikli 93 alusel, ([202]) ning et määruse (EMÜ) nr 1191/69 kohaldamisalasse kuuluvate hüvitiste kokkusobivust siseturuga tuleb hinnata kooskõlas selles määruses kehtestatud sätetega ([203]).

(330) Varasemates otsustes ([204]) on komisjon avaliku teenindamise lepingute siseturuga kokkusobivust hinnanud kõnealuse artikli 14 alusel koostoimes üldpõhimõtetega, mis tulenevad asutamislepingust, kohtupraktikast ja komisjoni otsustuspraktikast muudes valdkondades. Nende ELi toimimise lepingu artikli 106 lõike 2 alusel väljatöötatud põhimõtete kohaselt peab ühelt poolt olemas olema ülesande andmise akt ja teisalt ei tohi olla aset leidnud ülemäärast hüvitamist ([205]).

([198]) Ainult see osa esimese lepingu alusel makstud hüvitisest, mis kujutab endast uut abi, st a) rahvusvaheline raudtee-kaubavedu Itaalia Trieste sadama ja Ungari vahel ning b) rahvusvahelised raudtee-kaubaveoteenused läbi Trieste Marittima sadama.

([199]) Vt määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõige 1: „[…] Avaliku teenindamise leping võib hõlmata eelkõige: – veoteenuseid, mis vastavad kinnitatud jätkuvus-, regulaarsus-, veomahu- ja kvaliteedinormidele, – lisaveoteenuseid, – veoteenuseid, mida osutatakse kindlaksmääratud hinnaga ja kindlaksmääratud tingimustel, eriti reisijate teatavatele kategooriatele või teatavatel marsruutidel, – teenuste kohandamist tegelike nõuetega“.

([200]) Vt määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõige 2: „[…] Avaliku teenindamise lepingus on muu hulgas järgmised punktid: a) osutatavate teenuste iseloom, eelkõige jätkuvus-, regulaarsus-, veomahu- ja kvaliteedinormid; b) lepinguga hõlmatavate teenuste hind, mis lisatakse tariifituludele või sisaldub tariifituludes, ning kahe lepingupoole finantssuhete üksikasjad; c) lepingu muutmise ja parandamise eeskirjad, arvestades ettenägematuid muudatusi; d) lepingu kehtivusaeg; e) sanktsioonid lepingu rikkumise korral.“

([201]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 17. september 1998, Kainuun Liikenne Oy, C-412/96, ECLI:EU:C:1998:415, punktid 33 ja 34.

([202]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 24. juuli 2003, Altmark Trans GmbH ja Regierungspräsidium Magdeburg *vs.* Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, punkt 108.

([203]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 7. mai 2009, Antrop, C-504/07, ECLI:EU:C:2009:290, punkt 32.

([204]) Komisjoni otsused järgmiste riigiabi juhtumite kohta: N 332/2008, Taani, hüvitis kaugliinibussiettevõtjatele soodustuste eest, mida kohaldatakse teatavatele kaugliinibussiteenust kasutanud reisijatele (ELT C 46, 25.2.2009, lk 8); N 409/2008, Tšehhi Vabariik, N 410/2008 ja N 411/2008, raudteeveeremi ning linna- ja piirkondlikuks transpordiks kasutatavate sõidukite soetamine ja moderniseerimine (ELT C 106, 8.5.2009, lk 17); C 3/2008, Tšehhi Vabariik, avalike teenuste eest makstav hüvitis Lõuna-Moravia bussiettevõtjatele, (ELT L 97, 16.4.2009, lk 14); C 16/2007, Austria, Postbusiga sõlmitud avaliku teenindamise leping Lienzi haldusüksuses (ELT L 306, 20.11.2009, lk 26); N 495/2007, Tšehhi Vabariik, Program pořízení a obnovy železničních kolejových vozidel, (ELT C 152, 18.6.2008, lk 21); N 350/2007, Tšehhi Vabariik, busside soetamine (ELT C 140, 6.6.2008, lk 2).

([205]) Vt komisjoni teatis „Euroopa Liidu raamistik riigiabi jaoks, mida antakse avalike teenuste eest makstava hüvitisena“ (edaspidi „**üldist majandushuvi pakkuvate teenuste raamistik**“) (ELT C 8, 11.1.2012, lk 15). Kuigi üldist majandushuvi pakkuvate teenuste raamistikku maismaatranspordi sektori suhtes ei kohaldata (vt punkt 8), võib see anda suuniseid üldist majandushuvi pakkuvate teenuste teatavate aluspõhimõtete kohta.

(331) Mis puudutab ülesande andmise akti olemasolu, siis tuleneb väljakujunenud kohtupraktikast, et ettevõtjad, kellele on antud ülesanne osutada üldist majandushuvi pakkuvaid teenuseid, peavad olema saanud selle ülesande avaliku sektori asutuse akti(de) alusel, mille vorm on iga liikmesriigi otsustada ([206]). Sellistes aktides peavad olema selgelt ja täpselt kindlaks määratud avaliku teenuse alla kuuluvad tegevused ja nende tegevuste elluviimise tingimused. Kõnealune ülesanne peab olema antud enne hüvitise maksmist.

(332) Mis puudutab ülemäärase hüvitamise puudumist, siis ei tohi hüvitis olla suurem, kui on vajalik avaliku teenindamise kohustuste täitmisest tulenevate netokulude katmiseks, võttes arvesse asjakohast tulu ja mõistlikku kasumit ([207]). Varasemates otsustes on komisjon täheldanud, et kui avaliku sektori asutus määrab eelnevalt kindlaks hüvitise ülemmäära, saab ta põhimõtteliselt tagada, et edasised hüvitised ei ületa üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamise ülesandega ettevõtja kantavat kahju ([208]).

(333) Mis puudutab määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 1 lõike 4 ja artikli 14 kohaldamist raudtee-kaubaveosektori avaliku teenindamise lepingute suhtes ning asutamislepingust tulenevate üldpõhimõtete kohaldamist, siis kontrollib komisjon sellest tulenevalt, kas:

— avaliku transporditeenuse osutamine oli tehtud ülesandeks avaliku sektori asutuse akti(de) alusel;

— avaliku teenindamise lepingu ese kuulub määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõike 1 kohaldamisalasse;

— ülesande andmise aktis oli täpsustatud a) osutatavate teenuste iseloom (st piisavad veoteenused, mille liikmesriik oli kindlaks määranud vastavalt jätkuvus-, regulaarsus-, veomahu- ja kvaliteedinormidele); b) teenuste hind ja kahe lepingupoole finantssuhete üksikasjad; c) lepingu muutmise ja parandamise eeskirjad; d) lepingu kehtivusaeg; e) karistused lepingu rikkumise korral;

— hüvitis ei olnud suurem sellest, mis oli vajalik avaliku teenindamise kohustuste täitmisega kaasnenud kulude katmiseks, võttes arvesse asjakohast tulu ja mõistlikku kasumit.

8.4.1.2. Abi kokkusobivus ELi toimimise lepingu artikli 93 alusel

(334) Kaubaveoteenuste puhul on määruse (EÜ) nr 1370/2007 kohaldamisalasse mittekuuluva abi siseturuga kokkusobivuse kindlakstegemiseks vahetult kohaldatav õiguslik alus alates 3. detsembrist 2012 ELi toimimise lepingu artikkel 93 ([209]). See säte kujutab endast riigiabi suhtes kohaldatavate üldeeskirjade erinormi ([210]).

([206]) 21. märtsi 1974. aasta otsuses kohtuasjas BRT ja Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs, 127/73, ECLI:EU:C:1974:25 (punkt 22) märkis Euroopa Kohus, et kui ettevõtja tugineb ELi toimimise lepingu artikli 106 lõikele 2 asutamislepingu normidest erandi saamiseks, peab liikmesriik talle olema andnud ülesande osutada üldist majandushuvi pakkuvat teenust.

([207]) Vt analoogia alusel kohtuotsus, Üldkohus, 11. juuli 2014, DTS Distribuidora de Televisión Digital, SA *vs.* komisjon, T-533/10, ECLI:EU:2014:629, punkt 117. Vt ka C 16/2007, Austria, Postbusiga sõlmitud avaliku teenindamise leping Lienzi haldusüksuses (ELT L 306, 20.11.2009, lk 26).

([208]) Vt N 495/2007, Tšehhi Vabariik, Program pořízení a obnovy železničních kolejových vozidel, (ELT C 152, 18.6.2008, lk 21), põhjendused 80–81.

([209]) Komisjoni teatises määruse (EÜ) nr 1370/2007 (mis käsitleb avaliku reisijateveoteenuse osutamist raudteel ja maanteel) tõlgendamissuuniste kohta (2023/C 222/01) märkis komisjon järgmist: „Määrust (EÜ) nr 1370/2007 ei kohaldata kaubaveoteenuse suhtes. Kaubaveoteenuse võib liigitada üldist majandushuvi pakkuvaks teenuseks ainult siis, kui asjaomane liikmesriik teeb kindlaks, et sellise teenuse järele on tõeline vajadus, mida turg üldse või piisavalt ei rahulda (vt punkt 2.2.3). Kui liikmesriigid soovivad kehtestada raudtee-kaubaveoteenuse toetusmeetmed, mis ei vasta Altmarki kohtuotsuses[...] sätestatud tingimustele ja kujutavad endast riigiabi, peavad nad komisjoni nendest meetmetest ELi toimimise lepingu artikli 108 lõike 3 kohaselt teavitama."

([210]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 24. juuli 2003, Altmark, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, punkt 34.

(335) Riigiabi, mis kujutab endast raudtee-kaubaveoga seotud avalike teenuste hulka kuuluvate teatud kohustuste täitmise kulude katmist, saab lugeda siseturuga kokkusobivaks vastavalt ELi toimimise lepingu artiklile 93 ([211]). ELi toimimise lepingu artikli 93 kohaldamiselt kontrollib komisjon nii ülemäärase hüvitamise puudumist kui ka abi vajalikkust, asjakohasust ja proportsionaalsust. Samuti veendub komisjon, et abi ei põhjustaks põhjendamatuid konkurentsimoonutusi.

(336) Selleks et hinnata Trenitaliale kolmanda lepingu alusel pärast 3. detsembrit 2012 makstud hüvitist, kohaldab komisjon analoogia põhjal põhimõtteid, mis on sätestatud üldist majandushuvi pakkuvate teenuste hindamise kohta. Mis puudutab ELi toimimise lepingu artikli 106 lõiget 2, siis peavad kohtupraktika ([212]) kohaselt olema täidetud järgmised tingimused. Esiteks peaks asjaomane teenus olema tegelik üldist majandushuvi pakkuv teenus. Teiseks peab ettevõtjale olema avaliku sektori asutuse akti(de) alusel antud ülesanne osutada tegelikku üldist majandushuvi pakkuvat teenust. Kolmandaks peab meede olema proportsionaalne. Neljandaks ei tohi asutamislepingu sätetest kõrvalekaldumine mõjutada kaubanduse arengut määral, mis on vastuolus liidu huvidega.

(337) Selleks et hinnata avalike teenuste hulka kuuluvate teatud kohustuste täitmiseks antud abi kokkusobivust siseturuga, kontrollib komisjon seega ELi toimimise lepingu artikli 93 alusel, kas

— avalik teenus on tegelik üldist majandushuvi pakkuv teenus;

— üldist majandushuvi pakkuva teenuse osutamine oli tehtud ülesandeks avaliku sektori asutuse akti(de) alusel;

— hüvitis ei olnud suurem sellest, mis oli vajalik avaliku teenindamise kohustuste täitmisega kaasnenud netokulude katmiseks, võttes arvesse asjakohast tulu ja mõistlikku kasumit;

— kohustused ja seotud hüvitis ei ole tekitanud põhjendamatuid konkurentsimoonutusi.

8.4.2. *Esimene ja teine leping*

(338) Kuna esimese ja teise lepingu alusel makstud hüvitis maksti täielikult välja enne 3. detsembrit 2012, hinnatakse nende lepingute alusel makstud abi kokkusobivust siseturuga määruse (EMÜ) nr 1191/69 ning asutamislepingust tulenevate üldpõhimõtete alusel (vt põhjendus 333).

8.4.2.1. Avaliku transporditeenuse osutamise ülesande andmine

(339) Mis puudutab 18. oktoobril 2002 allkirjastatud *esimest lepingut*, siis analüüsitakse käesolevas punktis abi, mis on seotud hüvitisega tariifikohustuste kohaldamise eest rahvusvaheliste raudtee-kaubaveoteenuste puhul, mida Trenitalia osutas üleeuroopalises raudtee-kaubaveovõrgus 15. märtsist 2003 kuni 31. detsembrini 2003.

(340) *Teise lepingu* küsimuses juhib komisjon tähelepanu, et see allkirjastati 27. märtsil 2007 ning hõlmas ajavahemikku 1. jaanuarist 2004 kuni 31. detsembrini 2006. Komisjon märgib, et Trenitalia hakkas selles lepingus kindlakstehtud teenuseid osutama enne teise lepingu allkirjastamist.

([211]) Vt kohtuotsus, Euroopa Kohus, 12. oktoober 1978, Euroopa Ühenduste Komisjon *vs.* Belgia, 156/77, ECLI:EU:C:1978:180, punkt 10.
([212]) Kokkuvõte artikli 106 lõike 2 kohaselt täidetavatest tingimustest on esitatud näiteks 24. septembri 2015. aasta otsuses kohtuasjas Viasat Broadcasting UK *vs.* komisjon, T-125/12, ECLI:EU:T:2015:687, punkt 61.

(341) Punktis 8.3.1 („8.3.1. Relevant legal framework“) selgitatud põhjustel on liidu kohtute hinnangu kohaselt asjakohane kuupäev, et teha kindlaks maismaatranspordi sektoris avaliku teenindamise lepingu alusel antud hüvitise siseturuga kokkusobivuse hindamisel kohaldatavad õigusaktid, see kuupäev, mil hüvitis välja maksti. Komisjon märgib, et käesolevas punktis hinnatav abi maksti täies ulatuses välja pärast asjaomase avaliku teenindamise lepingu allkirjastamist. Esimese lepingu alusel maksti hüvitist 2003. ja 2005. aastal (vt põhjendus 61) ning teise lepingu kohane hüvitis maksti täielikult välja pärast selle lepingu allkirjastamist (vt põhjendus 75) ([213]). See tähendab, et hüvitiste väljamaksmise ajal olid avaliku teenindamise kohustused – samuti tingimused, mille alusel neid avaliku teenindamise kohustusi tuli täita, ja hüvitise arvutamise meetodid – juba kindlaks määratud ülesande andmise aktiga (esimene leping selle hüvitise korral, mida maksti tariifikohustuste kohaldamise eest seoses rahvusvaheliste raudtee-kaubaveoteenustega, mida Trenitalia osutas üleeuroopalises raudtee-kaubaveovõrgus 15. märtsist 2003 kuni 31. detsembrini 2003, ning teine leping selle hüvitise korral, mida maksti teises lepingus kindlakstehtud avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest). Seega maksis Itaalia hüvitist selliste avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest, mis olid selgelt kindlaks tehtud ja Trenitaliale teada ([214]).

(342) Seepärast järeldab komisjon, et käesolevas punktis kirjeldatud konkreetseid asjaolusid silmas pidades andis Itaalia Trenitaliale avaliku teenindamise kohustuste täitmise ülesande esimese ja teise lepinguga hõlmatud ajavahemikuks.

8.4.2.2. Avaliku teenindamise lepingute ese kuulub määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõike 1 kohaldamisalasse

(343) Määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõike 1 teise lõigu kohaselt võib avaliku teenindamise leping hõlmata eelkõige:

— veoteenuseid, mis vastavad kinnitatud jätkuvus-, regulaarsus-, veomahu- ja kvaliteedinormidele,

— lisaveoteenuseid,

— veoteenuseid, mida osutatakse kindlaksmääratud hinnaga ja kindlaksmääratud tingimustel, eriti reisijate teatavatele kategooriatele või teatavatel marsruutidel,

— teenuste kohandamist tegelike nõuetega.

(344) Komisjon juhib tähelepanu, et määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõikes 1 esitatud loend, millele on osutatud põhjenduses 343, ei ole lõplik. See aga ei tähenda, et liikmesriikidel oli määruse (EMÜ) nr 1191/69 alusel avaliku teenindamise lepingute sisu kindlakstegemisel piiramatu kaalutlusõigus. Määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõike 1 esimese lõigu kohaselt on avaliku teenindamise leping „leping, mis sõlmitakse liikmesriigi pädevate asutuste ja vedajate vahel selleks, et osutada üldsusele piisavaid veoteenuseid“. Määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõike 1 teises lõigus loetletud elemendid on ette nähtud nõuetena, mille alusel saab veoteenuseid pidada „piisavaks“, tingimusel et avaliku teenindamise leping vastab ka määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõikes 2 sätestatud kohustuslikele tingimustele.

([213]) Vt teise lepingu artikli 5 lõige 4 ja Trenitalia 2007. aasta bilanss, lk 33. Mis puudutab 2005. aasta abi, mida maksti ka 2007. aastal, siis oli teise lepingu artikli 5 lõikega 5 ette nähtud, et Trenitaliale tehakse väljamakse pärast seda, kui ministeerium on läbi viinud 2005. aasta sertifitseeritud raamatupidamisaruande (mis tuli ministeeriumile saata 30 päeva jooksul alates lepingu allkirjastamisest) auditi. 2006. ja 2007. aasta abi väljamaksed (2007. aastal osaliselt) kiideti heaks 1. oktoobri 2007. aasta dekreet-seaduse nr 159 artikliga 9. See säte võimaldas majandus- ja finantsministeeriumil maksta Trenitaliale hüvitist avaliku teenindamise lepingu alusel täidetud avaliku teenindamise kohustuste eest.

([214]) See asjaolu erineb Fallimento Traghetti del Mediterraneo kohtuasja (kohtuotsus, Euroopa Kohus, 10. juuni 2010, Fallimento Traghetti del Mediterraneo SpA, C-140/09, ECLI:EU:C:2010:335) asjaoludest, mille korral liikmesriik maksis ettevõtjale, kellele oli ülesandeks tehtud avaliku teenindamise kohustuste täitmine, hüvitist, ilma et kõnealused avaliku teenindamise kohustused oleksid *de facto* või *de jure* määratletud. Seega maksis liikmesriik ettevõtjale hüvitist, kuigi ta ei olnud eelnevalt kindlaks määranud hüvitatavate avaliku teenindamise kohustuste iseloomu ega näitajaid avaliku teenindamise kohustustega seotud kulude ja vastava hüvitise summa arvutamiseks.

(345) Esimene leping hõlmas tariifikohustusi, toimimiskohustusi ning kohustust planeerida ja koordineerida lisategevust. Seda liiki avaliku teenindamise kohustused kuuluvad määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõikes 1 osutatud kategooriate alla. Nagu on selgitatud allpool, kuuluvad eelkõige tariifikohustused (vt põhjendused 346–352) ja toimimiskohustused (vt põhjendused 353–357) „kindlaksmääratud hinnaga ja kindlaksmääratud tingimustel, eriti reisijate teatavatele kategooriatele või teatavatel marsruutidel“ osutatavate veoteenuste kategooriasse. Mis puudutab kohustust planeerida ja koordineerida kogu lisategevust, mida tehakse teise lepingu kohaste avaliku teenindamise kohustuste täitmise kõrval, siis järeldab komisjon, et see kohustus kuulub lisaveoteenuste alla, mis võivad määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõike 1 kohaselt olla hõlmatud avaliku teenindamise lepinguga.

(346) Tariifikohustuste puhul on esimene leping (selles osas, mida käsitatakse uue abina) seotud Trenitaliale pandud kohustusega osutada i) rahvusvahelisi raudtee-kaubaveoteenuseid Trieste sadama ja Ungari vahelistel liinidel ning ii) rahvusvahelisi raudtee-kaubaveoteenuseid läbi Trieste Marittima sadama. Peale selle hõlmab teine leping Trenitalia kohustust osutada kindlaksmääratud hinnaga raudtee-kaubaveoteenuseid riigisisestel liinidel, iii) mis ühendavad riigi mandriosa Sardiiniaga ja iv) ületavad 1 000 km.

(347) Komisjoni arvamuse kohaselt kuuluvad punktis i, iii ja iv osutatud kohustused „kindlaksmääratud hinnaga ja kindlaksmääratud tingimustel, eriti […] teatavatel marsruutidel“ osutatavate veoteenuste kategooriasse, mis võivad määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõike 1 kohaselt olla hõlmatud avaliku teenindamise lepinguga. Kõik need kohustused vastasid kindlaksmääratud hinna ja kindlaksmääratud tingimustel osutamise kriteeriumidele, sest nende puhul oli kindlaks tehtud kohaldatav tariifisoodustus ja liinid, mille suhtes soodustust kohaldati.

(348) Seevastu tariifikohustus, mis on seotud rahvusvaheliste raudtee-kaubaveoteenustega läbi Trieste Marittima sadama, ei kuulu ühegi määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõikes 1 loetletud kategooria alla järgnevalt osutatud põhjustel.

(349) Esiteks ei olnud esimeses ega teises lepingus kindlaks määratud tingimusi, mille alusel rahvusvahelisi raudtee-kaubaveoteenuseid läbi Trieste Marittima osutada tuli. Mõlemas lepingus oli napisõnaliselt mainitud rahvusvahelisi liine, mis kulgesid läbi selle sadama (v.a Ungari ja Itaalia vahelised liinid, mis kuulusid mõlema lepingu alusel juba teise tariifikohustuse alla), ning need ei sisaldanud teavet hõlmatud liinide ulatuse, lähte- ja sihtkohtade (nt kas tegemist oli liidus või väljaspool liitu asuvate liinidega) ega arvessevõetud vahemaade kohta. Tariifikohustus hõlmas kõiki „rahvusvahelisi liine“, kusjuures ainus pidepunkt oli see, et kõnealused liinid läbisid Trieste Marittima sadamat. Nagu Itaalia selgitas (vt põhjendus 125), kehtis vähendatud tariif üksnes liini riigisisesel osal ja Trenitalia sertifitseeritud raamatupidamisaruannete kohaselt arvutati hüvitis üksnes nende vagunite arvu põhjal, mis läbisid Trieste Marittima sadamat (impordi/ekspordi eesmärgil) lähtekohaga naaberriigi Austria raudteevõrgus, mida haldab Austria taristuettevõtja Österreichische BundesBahnen (ÖBB). Kuna tariifikohustusel ei olnud seost tegeliku liiniga, mida Trenitalia reaalsuses teenindas, ning kuna teenuse suhtes ei kohaldatud tariifikohustuse kõrval mingit eritingimust, leiab komisjon, et Trieste Marittima sadamat läbinud veoga seotud tariifikohustus ei kuulu „kindlaksmääratud hinnaga ja kindlaksmääratud tingimustel osutatavate veoteenuste“ alla, mida avaliku teenindamise lepingud vastavalt määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõikele 1 võivad hõlmata.

(350) Teiseks ei kuulu kõnealune tariifikohustus määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõike 1 ühegi muu taande alla (vt põhjendus 343). Mis puudutab esimest taanet (veoteenused, „mis vastavad kinnitatud jätkuvus-, regulaarsus-, veomahu- ja kvaliteedinormidele“), siis pidades silmas, et Trieste Marittima sadamat läbinud rahvusvaheliste raudtee-kaubaveoteenuste suhtes ei kohaldatud mingeid eritingimusi, ei soodustanud see tariifikohustus kinnitatud jätkuvus-, regulaarsus-, veomahu- ja kvaliteedinormidele vastavate veoteenuste osutamist. Mis puudutab teist taanet (lisaveoteenused), siis ei kujuta kõnealune tariifikohustus endast lisaveoteenust, sest lepingutes ei olnud kindlaks tehtud peamist veoteenust, mida tariifikohustusega täiendati. Mis puudutab neljandat taanet (teenuste kohandamine tegelike nõuetega), siis ei kujuta kõnealune tariifikohustus endast kohandamist tegeliku nõudega, sest lepingutes ei olnud sellist nõuet täpsustatud.

(351) Ühtlasi ei ole alust eeldada, et kõnealune tariifikohustus – ehkki see ei kuulunud määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõike 1 teises lõigus esitatud ühegi kategooria alla – oli igal juhul vajalik selleks, et osutada piisavaid veoteenuseid vastavalt määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõike 1 esimesele lõigule. Nagu on osutatud põhjenduses 326, võivad liikmesriigid määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 1 lõike 4 kohaselt sõlmida vedajatega avaliku teenindamise lepinguid „[t]agamaks piisavat veoteenuste pakkumist, mille puhul võetakse eeskätt arvesse sotsiaalseid ja keskkonnategureid ning asulaplaneerimist“. Siiski ei olnud keskkonnateguritel ega asulaplaneerimisel mingit rolli Trieste Marittima sadamat läbinud rahvusvaheliste raudtee-kaubaveoteenustega seotud tariifikohustuse kindlaksmääramisel.

(352) Eespool kirjeldatud põhjustel järeldab komisjon, et Trieste Marittima sadamat läbinud vedudega seotud tariifikohustus ei kuulu määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõike 1 kohaldamisalasse. Kuna määruse (EMÜ) nr 1191/69 kohaldamisalasse kuuluva hüvitise maksmise kokkusobivust siseturuga tuleb hinnata kooskõlas selles määruses kehtestatud sätetega ning selles määruses olid ammendavalt loetletud asjaolud, mille korral liikmesriigid võisid anda abi ELi toimimise lepingu artikli 93 alusel (vt põhjendus 329), ei saa määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõike 1 kohaldamisalast välja jäävaid kohustusi pidada määrusega (EMÜ) nr 1191/69 kooskõlas olevaks.

(353) Mis puudutab teise lepinguga hõlmatud toimimiskohustusi – eeskätt kohustus tagada parvlaevaülesõidud ja manööverdamine kaubaveoks riigi mandriosa ja Sardiinia/Sitsiilia vahel ning kohustus käitada Sardiinias ja Sitsiilias kindlal arvul raudteejaamu –, siis järeldab komisjon, et need kohustused kuuluvad „kinnitatud jätkuvus-, regulaarsus-, veomahu- ja kvaliteedinormidele“ vastavate veoteenuste kategooriasse vastavalt määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõikele 1.

(354) Esiteks ei saanud Trenitalia nende teenuste osutamist katkestada ega peatada ([215]). Oma 15. veebruari 2018. aasta vastustes selgitas Itaalia, et Trenitalia pidi osutama raudtee-kaubaveoteenuseid lepingus kindlakstehtud jaamadest/jaamadesse kõigile klientidele, kes neid taotlesid. Asjaolu, et Trenitalia pidi tagama kõnealuste Sardiinias ja Sitsiilias asuvate jaamade puhul raudtee-kaubaveoteenuste pideva kättesaadavuse, tagas omakorda võimaluse osutada jätkuvaid raudtee-kaubaveoteenuseid nende saarte suunal.

(355) Teiseks, mis puudutab teenuste regulaarsust, siis märgib komisjon, et teise lepingu alusel pidi Trenitalia käitama raudteejaamu Sardiinias ja Sitsiilias ning osutama raudtee-kaubaveoteenuseid vastavalt jaamade konkreetsetele ajagraafikutele ja omadustele, mida kirjeldati teise lepingu 1. lisas. Seega tuli tagada regulaarne teenuste kättesaadavus kõigile võimalikele kasutajatele.

(356) Kolmandaks pidi Trenitalia lepinguga hõlmatud teenuste osutamisel tagama lepingu 1. lisas kirjeldatud omadused ([216]) ning säilitama nende teenuste kvaliteedi ([217]). 1. lisas oli esitatud Sardiinias ja Sitsiilias teenindatud jaamade nimekiri ja tööaeg ning kirjeldatud, mis tüüpi teenuseid tuli osutada, ([218]) arvestades jaamade taristuga seotud tunnusjooni. 2. lisas olid esitatud raudtee-kaubaveo üldtingimused, mis olid kohaldatavad kõigile kasutajatele. Lisaks pidi Trenitalia täitma järgmisi ülesandeid:

a) planeerida ja koordineerida kõnealuste teenuste osutamisega seotud kogu lisategevust, näiteks korraline ja lisahooldus, veeremi perioodiline kapitaalremont, optimaalsete ohutustingimuste tagamine, teenuste haldamist toetavad haldus- ja kaubandustegevused (teise lepingu artikli 3 lõige 1);

([215]) Välja arvatud hädaolukorras või asjaoludel, mis olid väljaspool äriühingu kontrolli või mis ei olnud tavapärase hoolsuse juures välditavad, seadusega sätestatud vääramatu jõu korral või ametiasutuste ettenähtud juhtudel avaliku korra ja julgeolekuga seotud põhjustel. Sellisel juhul tuli aga teenuse muudatusest või katkestusest taristu- ja transpordiministeeriumile viivitamata teada anda ja teenuste osutamine tuli taastada niipea kui võimalik, vt teise lepingu artikli 7 lõiked 1 ja 4.

([216]) Teise lepingu artikli 2 lõige 2.

([217]) Teise lepingu artikli 2 lõige 4. Trenitalia sai 1. lisas osutatud teenuseid muuta üksnes taristu- ja transpordiministeeriumi eelneval heakskiidul, vt teise lepingu artikli 2 lõige 5. Alates 2006. aastast võisid Trenitalia ning taristu- ja transpordiministeerium kokku leppida, et lepinguga hõlmatud teenindamiskohustustest jäetakse välja need rajatised, mille puhul oli veomaht 2005. aastal võrreldes 2004. aasta tasemega vähenenud vähemalt 30 % või tegevusega seotud finantskohustused olid märkimisväärselt suurenenud (vt teise lepingu artikli 2 lõige 7). Komisjon on arvamusel, et need sätted olid põhimõtteliselt ette nähtud lepingu majandusliku tasakaalu kaitsmiseks ning et need ei mõjutanud teenuse jätkuvust.

([218]) Nt ohtlike kaupade käitlemine, elusloomade ja sõidukite vedu.

b) esitada aruanne kõnealuste teenuste kvantiteedi ja kvaliteedi kohta, sh andmed muu hulgas rongide täpsuse, teenuste usaldusväärsuse ja klientide tagasiside kohta (teise lepingu artikli 6 lõige 1), ning parandada klientidele osutatava teenuse kvaliteeti vähemalt teise lepingu artikli 6 lõikes 2 kindlakstehtud elementide abil (nt veoseireteenused, elektrooniline saatekiri, liiklusstatistika, klienditeenindus ja -tugi).

(357) Teenuse kinnitatud veomahunormide küsimuses leiab komisjon, et eespool osutatud kohustuste täitmiseks pidi Trenitalia järjepidevalt tagama kasutajate võimalikule nõudlusele vastava raudteeveomahu. Itaalia selgitas, et lepingus ei olnud eelnevalt kindlaksmääratud minimaalse või maksimaalse veomahu tagamise nõuet Trenitaliale kehtestatud seepärast, et säilitada süsteemis piisav paindlikkus nõudluse kõikumistega kohanemiseks.

(358) Sellel taustal on komisjon arvamusel, et avaliku teenindamise kohustused, mis sisaldusid esimeses lepingus (niivõrd, kuivõrd neid käsitatakse uue abina) ja teises lepingus, kuulusid määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõike 1 kohaldamisalasse, välja arvatud tariifikohustus, mis oli seotud rahvusvahelise raudtee-kaubaveoga läbi Trieste Marittima sadama.

(359) Kokkuvõttes ei olnud esimene ja teine leping määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõikega 1 kooskõlas selles osas, mis puudutas Trieste Marittima sadamat läbinud rahvusvahelise raudtee-kaubaveoga seotud tariifikohustust. Seepärast käsitatakse esimese ja teise lepingu alusel selle tariifikohustuse puhul makstud hüvitist ebaseadusliku abina.

8.4.2.3. Ülesande andmise aktis sätestatud elemendid

(360) Määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõike 2 kohaselt peab avaliku teenindamise leping sisaldama muu hulgas järgmisi punkte: „a) osutatavate teenuste iseloom, eelkõige jätkuvus-, regulaarsus-, veomahu- ja kvaliteedinormid; b) lepinguga hõlmatavate teenuste hind, mis lisatakse tariifituludele või sisaldub tariifituludes, ning kahe lepingupoole finantssuhete üksikasjad; c) lepingu muutmise ja parandamise eeskirjad, arvestades ettenägematuid muudatusi; d) lepingu kehtivusaeg; e) sanktsioonid lepingu rikkumise korral.“

a) Osutatavate teenuste iseloom (määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõike 2 punkt a)

(361) Nii esimeses kui ka teises lepingus olid loetletud raudtee-kaubaveoteenused, mida Trenitalia pidi osutama, ja täpsustatud nende suhtes kohaldatud tingimused ([219]).

(362) Mis puudutab *tariifikohustusi*, siis oli tariifikohustuse iseloom komisjoni arvates nõuetekohaselt määratletud nende avaliku teenindamise kohustuste puhul, mis olid seotud rahvusvaheliste raudtee-kaubaveoteenustega Itaalia Trieste sadama ja Ungari vahel ning raudtee-kaubaveoteenustega riigi mandriosa ja Sardiinia vahelistel riigisisestel liinidel ja üle 1 000 km vahemaadel. Õigupoolest oli nii esimese kui ka teise lepinguga ette nähtud, et Trenitalia pidi vedama konkreetsetel liinidel kaupa lepingus sätestatud tariifidega. Need vähendatud tariifid olid kõigi teenusekasutajate puhul samad ning neid tuli kohaldada järjepidevalt ja regulaarselt, olenemata veetud kauba mahust või tõhususega seotud kaalutlustest. Teenuste kvaliteedi osas pidi Trenitalia mõlema lepingu kohaselt täitma ohutuse, rongide täpsuse, teenuste usaldusväärsuse ja klientide tagasisidega seotud norme ning esitama selle kohta aruande vastavalt esimese lepingu artiklile 7 ja teise lepingu artiklile 6.

([219]) Esimese lepingu 4. lisa ning teise lepingu 1. lisa.

(363) Samad kaalutlused ei kehti aga Trieste Marittima sadamat läbinud rahvusvahelise raudtee-kaubaveoga seotud tariifikohustuse puhul, pidades silmas, et selle tariifikohustusega hõlmatud liinid ei olnud eelnevalt kindlaks määratud, isegi mitte ainuüksi lähte-/sihtkoha tasandil. Komisjon märgib, et osutatud teenuse puhul oli kindlaks määratud läbi Trieste Marittima sadama impordiks/ekspordiks liikuvate vagunite arv, olenemata lähte-/sihtkohast. Sadamas käideldavate vagunite arv ei anna iseenesest mingit teavet osutatava teenuse iseloomu kohta jätkuvuse, regulaarsuse, veomahu ja kvaliteedi seisukohast. Neid näitajaid saab tähenduslikult hinnata üksnes võrreldavate veoteenuste osas ja seega mitte olukorras, kus raudtee-kaubaveoteenuste suhtes ei kohaldata mingeid eritingimusi (näiteks teenindatavad lähte-/sihtkohad), mille alusel saaks teenuseid võrrelda.

(364) *Teise lepinguga hõlmatud toimimiskohustuste* puhul kehtivad samad kaalutlused nagu on esitatud põhjendustes 354 – 357. Eeskätt puudutab see kohustust korraldada parvlaevaülesõite ja manööverdamist kaubaveoks riigi mandriosa ja Sardiinia/Sitsiilia vahel ning kohustust käitada teataval arvul raudteejaamu Sardiinias ja Sitsiilias. Teine leping sisaldas kõiki nõutavaid elemente, mis määravad ära osutatava teenuse iseloomu jätkuvuse, regulaarsuse, veomahu ja kvaliteedi seisukohast. Sama kehtib ka seoses teises lepingus sätestatud kohustusega planeerida ja koordineerida avaliku teenindamise kohustuste täitmisega seotud kogu lisategevust. Õigupoolest kohaldati selle lisakohustuse suhtes samu jätkuvus-, regulaarsus-, veomahu- ja kvaliteeditingimusi nagu lepingu aluseks olnud põhiliste veoteenuste puhul.

(365) Seda silmas pidades teeb komisjon alljärgnevad järeldused.

— Mis puudutab tariifikohustust seoses rahvusvahelise raudtee-kaubaveoga läbi Trieste Marittima sadama, siis ei olnud esimeses ega teises lepingus kindlaks tehtud veoteenuste iseloomu jätkuvus-, regulaarsus-, veomahu- ja kvaliteedinormide seisukohast ning seepärast ei vastanud see kohustus määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõikele 2.

— Mis puudutab esimese ja teise lepinguga hõlmatud tariifikohustust seoses rahvusvaheliste raudtee-kaubaveoteenustega Itaalia Trieste sadama ja Ungari vahel, teise lepinguga hõlmatud tariifikohustust seoses raudtee-kaubaveoteenustega riigisisestel liinidel riigi mandriosa ja Sardiinia vahel ning üle 1 000 km vahemaadel, samuti teise lepinguga hõlmatud toimimiskohustusi, siis oli veoteenuste iseloom mõlemas lepingus piisavalt täpselt määratletud, võttes arvesse jätkuvus-, regulaarsus-, veomahu- ja kvaliteedinorme. Need elemendid olid asjakohased selleks, et osutada üldsusele piisavaid veoteenuseid. Seega vastasid esimene ja teine leping nende avaliku teenindamise kohustuste osas määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõikele 2.

(366) Kuna esimeses ja teises lepingus ei olnud nõuetekohaselt kindlaks tehtud selle teenuse iseloomu, mida tuli täita Trieste Marittima sadamat läbinud rahvusvahelise raudtee-kaubaveoga seotud tariifikohustuse raames, ei vastanud esimese ja teise lepingu alusel selle tariifikohustuse puhul makstud hüvitis kokkuvõttes määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõike 2 punktile a ning seega kujutab see endast siseturuga kokkusobimatut abi, kusjuures selle määruse artikli 14 lõikes 2 sätestatud muude nõuete täitmist ei ole vaja kontrollida. See järeldus ei piira hinnangut selle kohta, et esimene ja teine leping vastasid määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõikes 2 sätestatud ülejäänud nõuetele, nagu on selgitatud põhjendustes 367–381.

b) Lepinguga hõlmatavate teenuste hind (määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõike 2 punkt b)

(367) Esimeses ja teises lepingus oli kindlaks määratud Trenitaliale teenuste osutamise eest makstava hüvitise summa, st teenuste hind ja hüvitise arvutamise meetodid ([220]).

([220]) Vt esimese lepingu 4. lisa ning teise lepingu artikkel 2 ja 1. lisa.

(368) *Tariifikohustuste puhul* oli ette nähtud, et Trenitaliale makstava hüvitisega kaetakse ühelt poolt standardtariifi kohaldamisel eeldatavalt teenitava tulu ja teisalt riigi kehtestatud tariifi kohaldamisel teenitava tulu vahe (vt põhjendused 54–56).

(369) Komisjon märgib eeskätt järgmist.

— Mis puudutab rahvusvahelist raudtee-kaubavedu Trieste sadama ja Ungari vahel, siis oli esimese ja teise lepinguga ette nähtud hind, mis vastas tariifikohustuse (st 15 % soodustus transiidilt läbi Austria ja 50 % soodustus transiidilt läbi endise Jugoslaavia (Sloveenia ja Horvaatia)) kohaldamisel saadava tegeliku tulu ning tavahinna kohaldamisel eeldatavalt teenitava tulu vahele.

— Mis puudutab raudtee-kaubavedu üle 1 000 km vahemaadel, siis oli teise lepinguga ette nähtud hind, mis vastas järgmiste summade vahele: summad, mis oleks saadud teoreetilist kilomeetrihinda kohaldades, ja ka pärast 1 000. kilomeetrit vähenevat kilomeetrihinda kohaldades tegelikult saadud summad.

— Mis puudutab teise lepinguga ette nähtud raudtee-kaubavedu riigi mandriosa ja Sardiinia vahel võeti Trenitalia kasumiaruannete alusel arvutatud hüvitise kvantifitseerimisel muude elementide hulgas arvesse ühelt poolt standardtariifi ja teisalt Sardiiniasse suunduvat / sealt väljuvat vedu käsitlevas lepingus osutatud tariifi kohaldamisest eeldatavalt saadava tulu vahet.

(370) Teise lepinguga ette nähtud *toimimiskohustuste* puhul (st kohustus tagada raudtee-kaubavedu riigi mandriosa ja Sardiinia/Sitsiilia vahel, kohustus käitada teataval arvul raudteejaamu Sardiinias/Sitsiilias ning kohustus viia ellu lisategevust raudtee-kaubaveoteenuste osutamise kõrval) arvutati hüvitis Trenitalia kasumiaruannete alusel.

(371) Nagu on osutatud põhjendustes 71–72, sisaldas teine leping konkreetseid eeskirju, millega reguleeriti a) hüvitise maksmist ja b) ülemäära makstud summade tagasimaksmist juhul, kui Trenitalia tegelikud aastased kulud osutusid sertifitseeritud raamatupidamisaruannete (mille vaatas läbi taristu- ja transpordiministeerium) kohaselt väiksemaks. Hüvitis ei tohtinud ületada lepingu artikli 4 lõikes 1 osutatud maksimumsummasid, ([221]) kusjuures lepingu artikli 4 lõikes 2 oli sätestatud täiendav kaitseklausel, mille kohaselt ei võinud iga-aastane koguhüvitis mingil juhul ületada äriühingu tegelikke finantskohustusi kolmeaastase perioodi 2004–2006 igal aastal. Samuti sisaldas leping eraldi sätteid nende teenuste eest tasumise kohta, mida Trenitalia osutas pärast lepingu kehtivusaja lõppu (vt põhjendus 74).

(372) Komisjoni arvamuse kohaselt on esimene ja teine leping kooskõlas määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõike 2 punktiga b, mille kohaselt peab leping sisaldama lepinguga hõlmatavate teenuste hinda ning kahe lepingupoole finantssuhete üksikasju.

c) Lepingu muutmise ja parandamise eeskirjad (määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõike 2 punkt c)

(373) Esimese lepingu kohaselt oli taristu- ja transpordiministeeriumil õigus muuta selle lepinguga hõlmatud avaliku teenindamise kohustusi ja vastavat hüvitise arvutamise meetodit ([222]). Trenitalial seevastu oli õigus teenuse osutamine peatada, kui kõnealused muudatused/parandused või kehtestatud õigusnormid olid teenuste osutamise kohustusega vastuolus ([223]). Igal juhul pidi Trenitalia teatama taristu- ja transpordiministeeriumile kõigist teenuse muudatustest ette, ([224]) kusjuures kõigi või teatavate esimese lepinguga hõlmatud teenuste osutamise lõpetamisest tuli ette teatada vähemalt 30 päeva ([225]).

([221]) St 2004. aastal 142 828 104 eurot (koos käibemaksuga); 2005. aastal 142 828 104 eurot (koos käibemaksuga); 2006. aastal 117 521 500 eurot (koos käibemaksuga).

([222]) Esimese lepingu artikli 10 lõike 1 kohaselt tuli kõnealusel muutmisel/parandamisel lähtuda uurimistöödest ja põhjalikest uuringutest, võttes arvesse raudtee-kaubaveo turu liberaliseerimise protsessi.

([223]) Esimese lepingu artikli 10 lõige 4.

([224]) Esimese lepingu artikli 10 lõige 5.

([225]) Esimese lepingu artikli 10 lõige 2.

(374) Teist lepingut sai muuta ja parandada üksnes kokkuleppel taristu- ja transpordiministeeriumiga. Teise lepingu 1. lisas osutatud teenuseid võis Trenitalia muuta ministeeriumi loal vähemalt 60-päevase etteteatamisega; ([226]) samuti võisid pooled teatavatel tingimustel kokku leppida alates 2006. aastast teenindatud jaamade arvu vähendamises ([227]). Peale selle võisid pooled avaliku teenindamise kohustustega hõlmatud teenuste tingimused ja kogused läbi vaadata juhul, kui tegelikult kasutada olnud hüvitis osutus väiksemaks kui riigieelarvest eraldatud summad ([228]). Teenuste puhul, mida Trenitalia osutas pärast lepingu kehtivusaja lõppu, oli Trenitalial õigus peatada teise lepinguga hõlmatud kohustuste täitmine juhul, kui vastu võeti õigussätted, mis olid teenuste osutamise kohustusega vastuolus ([229]).

(375) Seda silmas pidades järeldab komisjon, et esimene ja teine leping vastasid määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõike 2 punkti c nõudele, mille kohaselt peab avaliku teenindamise leping sisaldama lepingu muutmise ja parandamise eeskirju.

d) Lepingu kehtivusaeg (määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõike 2 punkt d)

(376) Esimene leping hõlmas ajavahemikku 1. jaanuarist 2000 kuni 31. detsembrini 2001 ning see sisaldas jätkuvusklauslit (artikkel 10), millega pikendati selle kehtivusaega kuni uue avaliku teenindamise lepingu sõlmimiseni või ajani, mil taristu- ja transpordiministeerium teatab Trenitaliale esimese lepingu kehtivuse lõppemisest.

(377) Teine leping hõlmas ajavahemikku 1. jaanuarist 2004 kuni 31. detsembrini 2006 ning see sisaldas jätkuvusklauslit (artikkel 12), millega pikendati selle kehtivusaega kuni vastava teate saamiseni taristu- ja transpordiministeeriumilt. Selline teade tuli esitada vähemalt 90 päeva ette ja see võis olla seotud teatavate või kõigi avaliku teenindamise kohustuste täitmise lõpetamisega.

(378) Komisjon järeldab, et esimene ja teine leping on kooskõlas määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõike 2 punktiga d, mille kohaselt peab avaliku teenindamise leping sisaldama lepingu kehtivusaega käsitlevaid eeskirju.

e) Karistused (määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõike 2 punkt e)

(379) Esimese lepingu mittetäitmise korral pidi Trenitalia maksma trahvi summas kuni 250 000 eurot iga korra eest, mil mõni Trenitaliale lepingus kehtestatud kohustus jäi täitmata (vt põhjendus 60).

(380) Teise lepingu mittetäitmise korral oli Trenitalia suhtes kohaldatav makstavast hüvitisest mahaarvatavate karistuste kord (vt põhjendus 73). Esiteks oli teise lepinguga ette nähtud konkreetne 50 000 euro suurune trahv iga järgmise kohustuse täitmata jätmise eest: teenusekvaliteediga või kavandatud sagedusega seotud kohustused, kohustus tagada minimaalsel arvul töötajaid raudteejaamades, ([230]) mille suhtes teenuse osutamise kohustusi kohaldati; sealhulgas oli ette nähtud eritrahv selle eest, kui lepinguga hõlmatud veoteenuste kvaliteedi taset käsitlevate aruannete edastamisel esines viivitusi ([231]). Teiseks oli teise lepinguga ette nähtud 50 000 euro suurune üldtrahv iga korra eest, mil Trenitalia jättis täitmata mõne ülejäänud lepingujärgse kohustuse või täitis neid kohustusi puudulikult ([232]). Peale selle oli taristu- ja transpordiministeeriumil eriti ränkade rikkumiste ja puuduste korral võimalus leping lõpetada.

(381) Komisjoni arvates on esimene ja teine leping kooskõlas määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõike 2 punktiga e, mille kohaselt peab avaliku teenindamise leping sisaldama karistusi lepingu rikkumise korral.

([226]) Teise lepingu artikli 2 lõige 5.
([227]) Teise lepingu artikli 2 lõige 7: kui mõnel tariifikohustusega hõlmatud liinil vähenesid/suurenesid veod 2005. aastal võrreldes 2004. aastaga märkimisväärselt (vähemalt 30 %), võisid pooled otsustada jätta kõnealuse liini avaliku transporditeenuse ulatusest välja.
([228]) Teise lepingu artikli 4 lõige 4.
([229]) Teise lepingu artikli 12 lõige 3.
([230]) Teise lepingu artikli 9 lõiked 3 ja 4.
([231]) Teise lepingu artikli 9 lõige 2.
([232]) Teise lepingu artikli 9 lõige 5.

8.4.2.4. Hüvitise proportsionaalsus

(382) Hüvitise summa puhul hindab komisjon asutamislepingust tulenevate üldpõhimõtete alusel, ega hüvitis ei ületanud avaliku teenindamise kohustuste täitmisel tekkinud kulude katmiseks vajalikku summat, arvestades asjakohast tulu ja mõistlikku kasumit.

Esimene leping

(383) Esimese lepingu alusel arvutati kulud lepinguga hõlmatud avaliku teenindamise kohustuste kaupa. Hüvitisega kaeti üksnes avaliku teenindamise kohustuste täitmisel tekkinud kulud ning mingit kasumimarginaali ei olnud ette nähtud. Esimese lepingu 4. lisas kirjeldati üksikasjalikult meetodeid, mille alusel iga avaliku teenindamise kohustusega kaasnenud kulud arvutati, ning kvantifitseeriti kõnealused kulud lepingu esimesel aastal (2000).

(384) Mis puudutab Trieste sadama ja Ungari vahelise rahvusvahelise raudtee-kaubaveoga seotud tariifikohustust (nagu on selgitatud põhjenduses 55), siis vastasid kulud tariifidelt saamata jäänud tuludele. Nende kindlaksmääramiseks lahutati tavatariifidest, mida Trenitalia oleks kohaldanud ilma lepinguta, need madalamad tariifid, mida Trenitalia tegelikkuses lepingu alusel kohaldas. Näiteks kvantifitseeriti esimeses lepingus kulud, mida Trenitalia 2000. aastal kõnealuse tariifi tõttu kandis, alljärgnevalt (väärtus Itaalia liirides ja vastav väärtus eurodes) ([233]):

Tabel 7

Meetodid, mille alusel määrati kindlaks esimese lepingu kohane hüvitis Trieste sadama ja Ungari vahelise veo eest

	Trieste sadam – Ungari (läbi Austria)			Trieste sadam – Ungari (läbi endise Jugoslaavia)			**C + F Saamata jäänud tariifitulu kokku**
	A – tulu kohaldatud tariifilt	B – teoreetiline tariifitulu	C = B – A Saamata jäänud tariifitulu kokku	D – tulu kohaldatud tariifilt	E – teoreetiline tariifitulu	F = E – D Saamata jäänud tariifitulu kokku	
Itaalia liirides	908 061 000	1 068 307 000	160 246 000	822 460 065	1 644 920 130	822 460 065	**982 706 065**
Vastav summa eurodes	468 974,37	551 734,52	82 760,15	424 765,17	849 530,35	424 765,17	**507 525,33**

(385) Komisjon on arvamusel, et põhjendustes 383 ja 384 kirjeldatud meetoditega tagati, et Trenitaliale esimese lepingu alusel makstud hüvitis piirdus Trenitalia tegelike finantskohustustega lepingu kogu kehtivusajal. Tariifikohustuste kehtestamise tagajärjel Trenitalia tulud hoopis vähenesid. Seepärast oli Itaalia rakendatud metoodika õige, arvestades et hüvitis määrati kindlaks ühelt poolt esimese lepingu alusel kehtestatud tariifidelt saadud tulu ja teisalt sellise tulu vahena, mida Trenitalia oleks teeninud ilma selle lepinguta kehtestatud tariifidelt. Peale selle nõudsid Itaalia ametiasutused Trenitalialt sõltumatu raamatupidamiseksperdi sertifitseeritud raamatupidamisaruandeid avaliku teenindamise kohustuste täitmise kohta 2001. aastal (vt põhjendus 58). Hüvitis iga lisakuu eest, mil teenust osutati, ei tohtinud olla suurem kui kaheteistkümnendik 2001. aasta hüvitisest (vt põhjendus 59).

(386) Sellest tulenevalt järeldatakse, et esimese lepingu alusel makstud hüvitis ei ületanud kulusid, mis kaasnesid lepinguga ettenähtud avaliku teenindamise kohustuste täitmisega.

([233]) Vahetuskurss: 1 euro = 1 936,27 Itaalia liiri; 1 Itaalia liir = 0,000516457 eurot.

Teine leping

(387) Teine leping sisaldas võrreldes esimese lepinguga põhimõtteliselt samu meetodeid selleks, et määrata kindlaks Trenitaliale antud hüvitis nende tariifikohustuste täitmise eest, mis olid kehtestatud seoses rahvusvaheliste raudtee-kaubaveoteenustega Trieste sadama ja Ungari vahel ning riigisiseste raudtee-kaubaveoteenustega üle 1 000 km vahemaadel. Teise lepingu 1. lisas kirjeldati meetodeid, mille alusel iga avaliku teenindamise kohustusega kaasnenud kulud arvutati, ning kõnealused kulud kvantifitseeriti lepingu esimese aasta põhjal (2004). Hüvitisega kaeti üksnes avaliku teenindamise kohustuste täitmisel tekkinud kulud ning mingit kasumimarginaali ei olnud ette nähtud.

(388) Tabelis 8 ja 9 kirjeldatakse meetodeid, mida kohaldati selleks, et määrata kindlaks teise lepingu kohane hüvitis nende tariifikohustuste täitmise eest, mis olid seotud a) rahvusvahelise raudtee-kaubaveoga Trieste sadama ja Ungari vahel ning b) raudtee-kaubaveoga üle 1 000 km vahemaadel, eeskätt Trenitalia kulud 2004. aastal.

Tabel 8

Meetodid, mille alusel määrati kindlaks teise lepingu kohane hüvitis Trieste sadama ja Ungari vahelise veo eest

Koormatud vagunid			Tühjad vagunid			**C + F Saamata jäänud tariifitulu kokku (eurodes)**
A – tulu kohaldatud tariifilt (eurodes)	B – teoreetiline tariifitulu (eurodes)	C = B – A Saamata jäänud tariifitulu kokku (eurodes)	D – tulud kohaldatud tariifilt (eurodes)	E – teoreetiline tariifitulu (eurodes)	F = E – D Saamata jäänud tariifitulu kokku (eurodes)	
73 318	146 637	73 318	28	56	28	73 346

Tabel 9

Meetodid, mille alusel määrati kindlaks teise lepingu kohane hüvitis üle 1 000 km liinide puhul

A – keskmine kohaldatud tariif (eurodes tonnkilomeetri kohta)	B – keskmine teoreetiline tariif (eurodes tonnkilomeetri kohta)	C – keskmine vahemaa (km)	D – transporditud tonnid	E = A × C × D Tulu kohaldatud tariifilt (miljonites eurodes)	F = B × C × D Teoreetiline tariifitulu (miljonites eurodes)	G = F – E Saamata jäänud tariifitulu kokku (miljonites eurodes)
0,0619	0,0716	1 322	2 342 104	191,7	221,6	29,9

(389) Komisjon on arvamusel, et nagu esimese lepingu puhulgi, tagati kõnealuste meetodite abil, et Trenitaliale teise lepingu alusel makstud hüvitis piirdus – samadel põhjustel, nagu on kirjeldatud põhjenduses 385 – tema tegelike finantskohustusega lepingu kogu kehtivusajal. Peale selle oli Itaalia makstud hüvitis väiksem kui nende tariifikohustuste kohaldamisega kaasnenud kulud kokku.

(390) Mis puudutab kulusid, mis olid seotud riigi mandriosa ja Sardiinia vahelise raudtee-kaubaveo avaliku teenindamise kohustustega (nii tariifikohustus kui ka teenuse osutamise kohustus), ([234]) siis maksti nende eest hüvitist Trenitalia kasumiaruannete alusel.

([234]) St kohustus: a) korraldada parvlaevaülesõite ja manööverdamist kaubaveoks riigi mandriosa ja Sardiinia vahel; b) pidada eriotstarbelist nimekirja raudteejaamadest ja üldkasutatavatest rajatistest kaubaveoks Sardiinias; c) planeerida ja koordineerida kogu lisategevust, mis oli seotud raudtee-kaubaveoteenuste osutamisega Sardiiniasse/Sardiiniast.

(391) Samu meetodeid hüvitise arvutamiseks vastavalt Trenitalia kasumiaruandele kohaldati ka kohustuste puhul, mis olid seotud vedudega Sitsiiliasse/Sitsiiliast.

(392) Nende meetodite alusel arvutatud hüvitis sisaldas kasumit, mis määrati kindlaks Trenitalia kapitali kaalutud keskmise hinna ja kasutatud kapitali väärtuse korrutisena.

(393) Itaalia määras teise lepingu kohaselt makstava hüvitise nende avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest, mis olid kehtestatud seoses raudtee-kaubaveoga Sardiiniast ja Sitsiiliast / Sardiiniasse ja Sitsiiliasse, vastavalt Trenitalia 2004. aasta kuludele, nagu on osutatud alljärgnevas tabelis.

Tabel 10

Meetodid, mille alusel määrati kindlaks teise lepingu kohane hüvitis veo eest Sardiiniasse ja Sitsiiliasse / Sardiiniast ja Sitsiiliast

(eurodes)

Trenitalia kasumiaruanne	Sardiinia	Sitsiilia
A – tulud kokku	7 674 289	89 236 087
B – kulud kokku	35 481 686	179 404 951
A–B	[27 807 397]	[90 168 864]
C – investeeritud kapitalilt saadud kasum	2 733 433	11 729 022
D – tööjõuga seotud maksud	–	1 003 737
Kogutulu/kahjum (A–B–C–D)	[30 540 830]	[102 901 623]

(394) Esiteks märgib komisjon, et Sardiiniasse ja Sitsiiliasse suundunud / sealt lähtunud raudtee-kaubaveoteenuste puhul kehtestatud avaliku teenindamise kohustustega seotud kulud arvutati ühikukuludena vagunkilomeetri kohta. Komisjon leiab, et see näitaja on raudtee-kaubaveosektoris asjakohane, et hinnata raudtee-kaubaveo maksumust, sest see võimaldab kindlaks teha iga veoks kasutatud vaguniga (ühik) kaasnenud kulud kilomeetri kohta, olenemata veetud kauba kogusest ([235]). Seega võimaldab kõnealune metoodika hinnata nende vagunitega seotud keskmisi kulusid, mida Trenitalia kasutas raudtee-kaubaveoteenuste osutamiseks Sardiiniast ja Sitsiiliast / Sardiiniasse ja Sitsiiliasse.

(395) Teiseks said Itaalia ametiasutused hinnata lisakulusid, mis kaasnesid riigi mandriosa ja Sitsiilia/Sardiinia vahelise veoga seotud avaliku teenindamise kohustuste täitmisega; seda tehti konkreetse kasumiaruande alusel, mis sisaldas kõiki nende teenustele jaotatud tulusid ja kulusid. Kulude jaotamise alused ning ka raamatupidamisaruanded ja Trenitalia tegelikult osutatud teenused vaatas läbi sõltumatu raamatupidamisekspert. Neid elemente kontrollisid ka Itaalia ametiasutused ja komisjon (vt põhjendus 71).

(396) Peale selle nähtub raamatupidamisaruannete sertifitseerimise dokumentidest, mille Itaalia ametiasutused komisjonile esitasid, et Trenitaliale nende teenuste eest makstud hüvitis ei ületanud kulusid, mida äriühing kandis avaliku teenindamise kohustuste täitmisel seoses veoga riigi mandriosa ja Sitsiilia/Sardiinia vahel. Itaalia makstud hüvitis oli väiksem kui nende avaliku teenindamise kohustuste kohaldamisega kaasnenud kulud kokku. Sel põhjusel ei ole vaja kontrollida, kas Itaalia ametiasutuste arvutatud mõistlik kasum oli asjakohane, kuna Trenitalia ei teeninud kõnealuste avaliku teenindamise kohustuste täitmisel mingit kasumit.

([235]) Teise lepinguga ei olnud ette nähtud veetava kauba miinimumkogust ega kohustust vedada konkreetset liiki kaupa.

(397) Mis puudutab Trenitaliale teise lepingu alusel makstud koguhüvitist, siis kinnitavad Itaalia esitatud andmed, et see hüvitis ei ületanud Trenitalia tegelikke finantskohustusi lepingu kogu kehtivusaja jooksul. Tabelis 3 on esitatud Trenitaliale teise lepinguga kaasnenud netokulude kogusumma ja Trenitaliale selle lepingu alusel antud ja makstud hüvitise kogusumma. Nendest andmetest nähtub, et Trenitalia sai hüvitist ainult tegelikult osutatud teenuste eest, mille sertifitseeris sõltumatu raamatupidamisekspert ja mida kontrollisid Itaalia ametiasutused (eeskätt oli 2004., 2005., 2006. ja 2008. aastal makstud hüvitis väiksem lepingus osutatud summadest), ning et kõnealune hüvitis ei olnud piisav Trenitalia kõigi netokulude katmiseks.

(398) Seda järeldust ei mõjuta asjaolu, et Trenitalia kulu rongikilomeetri kohta ületas teiste konkurentide kulusid või isegi Itaalias registreeritud keskmist kulu rongikilomeetri kohta ([236]). Esiteks ei ole ettevõtja tõhusus asjakohane element, mida tuleks arvesse võtta hindamisel, kas Itaalia maksis Trenitaliale teise lepingu alusel avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest ülemäärast hüvitist. Teiseks ei olnud kulu rongikilomeetri kohta seotud üksnes kõnealuste avaliku teenindamise kohustustega, vaid tegemist oli Trenitalia üldkuludega rongikilomeetri kohta (nii kaubanduslikud teenused kui ka avaliku teenindamise lepingutega seotud teenused). Sama järeldus kehtib seoses Itaalias registreeritud keskmise kuluga rongikilomeetri kohta – need andmed on seotud kõigi Itaalias osutatud raudtee-kaubaveoteenuste näitajatega. Seepärast ei ole FerCargo esitatud andmed (vt põhjendus 210) asjakohane võrdlusalus, et hinnata kulusid, mis kaasnesid avaliku teenindamise kohustuste täitmisega teise lepingu alusel, samuti ei tõenda need seda, et Trenitalia sai nende avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest ülemäärast hüvitist.

(399) Peale selle oli teise lepinguga sõnaselgelt ette nähtud tagastamismehhanism ülemäärase hüvitamise puhuks. Teise lepingu artikli 4 lõikes 3 oli sätestatud, et kui antud hüvitis ületas Trenitalia tegelikke kulusid, mida ta kandis avaliku teenindamise kohustuste täitmisel teise lepingu alusel, tuli vastav summa makstavast hüvitisest maha arvata.

(400) Seda silmas pidades on komisjon arvamusel, et Trenitaliale esimese ja teise lepingu alusel antud koguhüvitis ei olnud suurem kui avaliku teenindamise kohustuste täitmisega kaasnenud netokulude katmiseks vajalik summa ning et seega oli see hüvitis proportsionaalne.

8.4.2.5. Järeldus

(401) Eespool kirjeldatud põhjustel teeb komisjon järelduse, et kõik kohustused, mis olid sätestatud esimeses lepingus (niivõrd, kuivõrd neid käsitatakse uue abina) ja teises lepingus (v.a tariifikohustus seoses rahvusvahelise veoga läbi Trieste Marittima sadama, vt põhjendused 352 ja 366) vastavad määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 1 lõikele 4 ja artiklile 14 ning asutamislepingu üldpõhimõtetele. Seepärast peetakse Trenitaliale esimese ja teise lepingu alusel makstud hüvitist siseturuga kokkusobivaks riigiabiks (v.a maksed Trieste Marittima sadamat läbinud rahvusvahelise veoga seotud tariifikohustuse puhul, mida käsitatakse siseturuga kokkusobimatu riigiabina).

8.4.3. *Kolmas leping*

(402) Komisjon märgib, et kolmanda lepingu tingimused lepiti kokku 29. oktoobril 2010 (vt põhjendus 95) ja leping allkirjastati 3. detsembril 2012. Sellest tulenevalt sõlmiti leping ajal, mil määrus (EMÜ) nr 1191/69 oli veel kohaldatav (vt põhjendused 300 ja 301). Samuti märgib komisjon, et kolmanda lepingu kohane hüvitis maksti välja ajavahemikul 2010–2016. Võttes arvesse liidu kohtute sätestatud põhimõtteid (vt põhjendus 316), hinnatakse kolmanda lepingu põhjal 3. detsembrini 2012 makstud abi kokkusobivust siseturuga seega määruse (EMÜ) nr 1191/69 ja asutamislepingust tulenevate üldpõhimõtete alusel ning pärast 3. detsembrit 2012 makstud abi kokkusobivust siseturuga ELi toimimise lepingu artikli 93 alusel.

([236]) Vt otsus riigiabi SA.32603 kohta (2011/N) (kombineeritud veo subsiidiumikava „Ferrobonus“) (ELT C 88, 24.3.2012, lk 1), põhjendus 39.

8.4.3.1. 3. detsembrini 2012 tehtud maksete kokkusobivus siseturuga määruse (EMÜ) nr 1191/69 ja asutamislepingust tulenevate üldpõhimõtete alusel

8.4.3.1.1. Avaliku transporditeenuse osutamise ülesande andmine

(403) Esitatud tõendite kohaselt leppisid Itaalia ametiasutused ja Trenitalia kolmanda lepingu tingimustes kokku 29. oktoobril 2010 ning leping allkirjastati 3. detsembril 2012 (põhjendus 95). Leping hõlmas ajavahemikku 1. jaanuarist 2009 kuni 31. detsembrini 2014.

(404) Komisjon juhib tähelepanu, et Trenitalia hakkas selles lepingus kindlakstehtud teenuseid osutama 1. jaanuaril 2009, enne kolmanda lepingu allkirjastamist (3. detsember 2012), ning et Itaalia tasus kolmanda lepingu kohase hüvitise esimesed osamaksed 21. detsembril 2010 (vt põhjendus 102), seega samuti enne kolmanda lepingu allkirjastamist.

(405) Sellegipoolest märgib komisjon, et Itaalia esitas tõendid, millest nähtus, et kõik kolmanda lepingu põhiosad lepiti Trenitalia ning taristu- ja transpordiministeeriumi vahel kokku 29. oktoobril 2010.

(406) Nagu on selgitatud põhjenduses 92, oli kolmanda lepingu lõplik projekt, mille taristu- ja transpordiministeeriumi peadirektor saatis 29. oktoobril 2010 pädevale ministrile allkirjastamiseks, 3. detsembril 2012 allkirjastatud kolmanda lepinguga sisuliselt identne. Need sisaldasid samasisulisi sätteid osutatavate teenuste iseloomu, ([237]) teenuste hinna, ([238]) lepingu muutmise ja parandamise, ([239]) lepingu kehtivusaja (2009–2014) ([240]) ning karistuste ([241]) kohta. Peale selle sisaldas kõnealune projekt juba kõiki hüvitise arvutamisega seotud elemente ([242]). Samuti võeti just kolmanda lepingu selle lõpliku projekti alusel vastu eelarvedokument, millega anti Itaalia ametiasutustele volitus maksta Trenitaliale 21. detsembril 2010 hüvitist 2009. aastal kolmanda lepingu alusel täidetud avaliku teenindamise kohustuste eest (vt põhjendus 95).

(407) Peale selle oli poolte vahel 29. oktoobril 2010 kokku lepitud kolmanda lepingu projektis selgelt ja täpselt kindlaks määratud täidetavate avaliku teenindamise kohustuste iseloom ja ka tingimused, mille alusel Trenitalia pidi neid enne väljamakse tegemist täitma.

(408) Peale selle märgib komisjon, et ajavahemikul 1. jaanuarist 2009 kuni 29. oktoobrini 2010 täitis Trenitalia avaliku teenindamise kohustusi nii, et avaliku sektori asutus oli teda kolmanda lepinguga seotud läbirääkimiste käigus teavitanud avaliku teenindamise kohustuste iseloomust ja nende täitmise tingimustest. Punktis 3.2.3.1 kirjeldatud faktide alusel saab järeldada, et Trenitalia pidas täidetavate avaliku teenindamise kohustuste ulatuse ja iseloomu üle taristu- ja transpordiministeeriumiga intensiivset arutelu juba alates 2008. aasta novembrist. Poolte vahel 4. märtsil 2009 vahetatud lepinguprojektis (mis oli selle kuupäeva seisuga kuues arutatud versioon) olid juba kindlaks määratud täidetavate avaliku teenindamise kohustuste ulatuse ja iseloomuga seotud põhielemendid ning ka tingimused, mille alusel Trenitalia neid pidi täitma (vt põhjendus 88) ([243]).

([237]) Vt projekti artiklid 4 ja 5 ning 1. lisa, hiljem kolmanda lepingu artiklid 4 ja 5 ning 1. lisa.

([238]) Vt projekti artikkel 9 ja 2. lisa, hiljem kolmanda lepingu artikkel 9 ja 2. lisa.

([239]) Vt projekti artiklid 7 ja 8, artikli 10 lõige 2 ja artikkel 11 ning 5. lisa, hiljem kolmanda lepingu artiklid 7 ja 8, artikli 10 lõige 2 ja artikkel 11 ning 5. lisa.

([240]) Vt projekti artikli 6 lõige 1, hiljem kolmanda lepingu artikli 6 lõige 1.

([241]) Vt projekti artikkel 13 ja 3. lisa, hiljem kolmanda lepingu artikkel 13 ja 3. lisa.

([242]) Lisaks hüvitise arvutamise meetodeid käsitlevatele eeskirjadele oli kolmanda lepingu projekti 2. lisas esitatud Trenitalia majandus- ja finantskava, mis sisaldas lepingule kohaldatud sisemist tulumäära, tegevuskulusid, tulusid ja riigieelarvest eraldatud vahendite summat, mida kasutati hüvitise ülemmäärana; kolmanda lepingu lõpliku projekti sisu jäi samaks kuni lepingu ametliku sõlmimiseni 3. detsembril 2012.

([243]) Avalik teenus hõlmas Trenitalia kohustust osutada Itaalia lõunaosa maakondadesse suunduva / sealt lähtuva raudtee-kaubaveo teenuseid teatavate kvaliteedinormide alusel (eeskätt täpsus) ja ükskõik millise kliendi nõude alusel. Kolmanda lepingu projekti lõppversioonis erinesid ainult täpne rongikilomeetrite arv ja avaliku teenindamise kohustuste täitmiseks nõutav minimaalne finantstõhusus.

(409) Seepärast ei tegutsenud Trenitalia 2009. aastal (ega ka 2010. aastal) ilma volituseta avaliku teenindamise kohustuste ulatuse ja iseloomu osas. Kolmanda lepingu projekti 4. märtsi 2009. aasta versioonis ja 29. oktoobri 2010. aasta versioonis erinesid ainult minimaalne teenindatavate rongikilomeetrite arv ja avaliku teenindamise kohustuste täitmiseks nõutav minimaalne finantstõhusus. Sellega seoses märgib komisjon, et kõnealuste tingimuste ulatus oli 29. oktoobri 2010. aasta lepinguprojektis väiksem kui 4. märtsi 2009. aasta lepinguprojektis ([244]). See tähendab, et 2009. aastal täitis Trenitalia avaliku teenindamise kohustusi suuremal määral kui see, milles pooled 29. oktoobril 2010 kokku leppisid (vt põhjendus 91). Peale selle maksis Itaalia hüvitist üksnes vastavalt 29. oktoobril 2010 kokkulepitud rongikilomeetrite arvule (st 11,9 miljonit rongikilomeetrit) ning kolmanda lepingu 29. oktoobri 2010. aasta projektis esitatud finantsnäitajatele, võtmata arvesse täiendavaid avaliku teenindamise kohustusi, mida Trenitalia 2009. aastal täitis ([245]). Ühtlasi tasub märkida, et taristu- ja transpordiministeeriumi järelduse kohaselt täitis Trenitalia 2009. aastal kõik avaliku teenindamise kohustused vastavalt 29. oktoobril 2010 kokkulepitud kolmanda lepingu projekti nõuetele; see kinnitab, et avaliku teenindamise kohustuste ulatus ja iseloom oli Trenitaliale tegelikkuses piisavalt selge ja täpne juba 2009. aastal (vt põhjendus 94).

(410) Seega järeldab komisjon, et Itaalia andis Trenitaliale avaliku teenindamise kohustuste täitmise ülesande Trenitaliaga sõlmitud kolmanda lepinguga hõlmatud ajavahemikuks.

8.4.3.1.2. Avaliku teenindamise lepingu ese

(411) Kolmanda lepinguga kehtestati Trenitaliale kohustus osutada raudtee-kaubaveoteenuseid Itaalia lõunapoolsetesse maakondadesse / lõunapoolsetest maakondadest (sh Sitsiilia, kuid mitte Sardiinia). Eeskätt pidi Trenitalia osutama raudtee-kaubaveoteenuseid marsruutrongiga tavaveo või kombineeritud veo korras, olenevalt kasutajate nõudlusest geograafilises piirkonnas, mis oli lepingus määratletud maakondadevaheliste ühendustena.

(412) Trenitalia pidi neid teenuseid osutama kõigile ettevõtjatele, kes neid taotlesid, lähtudes lepingu 1. lisas esitatud kriteeriumidest ([246]) ja iga-aastase rongikilomeetrite arvu piires (11,9 miljonit) (edaspidi „kavandatud pakkumine“), nagu oli aastateks 2009–2014 sätestatud kolmanda lepingu artikli 4 lõikes 1 ja 1. lisas ([247]). Kolmanda lepingu artikli 11 kohaselt võisid pooled kavandatud pakkumise ajavahemikuks 2012–2014 läbi vaadata, kuid seda klauslit pooled ei kasutanud.

(413) Kolmanda lepinguga kehtestati Trenitaliale kohustus täita konkreetseid kvaliteedieesmärke (seoses täpsusega), mis olid loetletud lepingu 3. lisas ([248]). 3. lisas osutatud kvaliteedinäitajate väärtused põhinesid taristu- ja transpordiministeeriumiga kokkulepitud meetoditel ja kriteeriumidel ([249]). Trenitalia pidi taristu- ja transpordiministeeriumile igal aastal esitama aruande osutatud teenuse ja selle kvaliteedi kohta; aruandele pidid olema lisatud asjakohased ja täielikud dokumendid tegelikult osutatud teenuste ja kõigi elementide kohta, mis olid vajalikud selleks, et kontrollida lepingupõhiste kohustuste, sealhulgas kvaliteedieesmärkide täitmist ([250]).

(414) Lisaks pidi Trenitalia planeerima ja koordineerima kõnealuste teenuste osutamisega seotud kogu lisategevust, näiteks korraline ja erakorraline hooldus, veeremi regulaarne kontroll, optimaalsete ohutustingimuste tagamine ning teenuste haldamist toetavad haldus- ja kaubandustegevused ([251]).

([244]) 4. märtsi 2009. aasta projekti alusel pidi Trenitalia osutama teenuseid vähemalt 12,8 miljonit rongikilomeetri ulatuses, kuid 29. oktoobri 2010. aasta lepinguprojektis oli see arv 11,9 miljonit.

([245]) Tegelik rongikilomeetrite arv oli 2009. aastal 14 miljonit (võrrelduna 29. oktoobril 2010 kokku lepitud 11,9 miljoni rongikilomeetriga) – see tähendab, et 2009. aastal osutas Trenitalia 2,1 miljoni rongikilomeetri ulatuses teenuseid, mille eest ta hüvitist ei saanud.

([246]) Eeskätt kõigile sellistele ettevõtjatele, kes taotlesid 1. lisas loetletud maakondadevaheliste ühenduste puhul raudtee-kaubaveoteenuseid, mis tagasid *minimaalse tõhususe*, st taotletud teenuse rongikilomeetri kulude ja tulude vahe oli üle 19 euro rongikilomeetri kohta ning suurem kui 73 % kogukuludest. Need sätted olid põhimõtteliselt ette nähtud lepingu majandusliku tasakaalu kaitsmiseks ning need ei mõjutanud teenuse jätkuvust.

([247]) Kolmanda lepingu artikli 7 lõike 3 alusel on selge, et pooled tunnistasid vastastikku, et aastateks 2009–2014 kavandatud pakkumine vastas kolmanda lepingu 1. lisale.

([248]) Kolmanda lepingu artikli 4 lõige 6.

([249]) Kolmanda lepingu artikli 5 lõike 1 punkt a.

([250]) Kolmanda lepingu artikli 5 lõike 1 punkt c.

([251]) Kolmanda lepingu artikli 4 lõige 2.

(415) Komisjon märgib, et kolmanda lepingu eesmärk oli tagada minimaalne teenustevõrk, mitte individuaalsed ühendused, st tagada, et kogu Itaalia lõunaosas oleks olemas minimaalsel arvul liinide ja ühenduste kombinatsioone koos lähte-/sihtkohtadega. Kõnealuse *nõudeteenuste* osutamise kohustusega tagati, et raudtee-kaubaveoteenuste pakkumine vastas kasutajate nõudlusele regulaarsuse ja veomahu osas. Peale selle nähti lepinguga ette konkreetsed teenuse kvaliteediga seotud normid ([252]).

(416) Seda silmas pidades järeldab komisjon, et kolmanda lepinguga hõlmatud avaliku teenindamise kohustused kuuluvad „kinnitatud jätkuvus-, regulaarsus-, veomahu- ja kvaliteedinormidele“ vastavate veoteenuste kategooriasse vastavalt määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõikele 1.

8.4.3.1.3. Ülesande andmise aktis täpsustatud elemendid

a) Osutatavate avalike teenuste iseloom (määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõike 2 punkt a)

(417) Nagu on selgitatud põhjendustes 411–416, olid kolmandas lepingus kindlaks tehtud jätkuvus-, regulaarsus-, veomahu- ja kvaliteedinormid, millele Trenitaliale ülesandeks tehtud raudtee-kaubaveoteenused pidid vastama.

(418) Komisjon märgib, et nende teenuste puhul võeti muu hulgas arvesse sotsiaalseid ja keskkonnategureid. Nagu on osutatud põhjenduses 326, võivad liikmesriigid määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 1 lõike 4 kohaselt sõlmida vedajatega avaliku teenindamise lepinguid „[t]agamaks piisavat veoteenuste pakkumist, mille puhul võetakse eeskätt arvesse sotsiaalseid ja keskkonnategureid ning asulaplaneerimist“. Kolmanda lepingu eesmärk oli tagada majanduslikult kestlikel tingimustel võimalus kasutada raudteevedu alternatiivina autoveole kui domineerivale transpordiliigile (vt Itaalia selgitused põhjenduses 165). Sellega ei taotletud ainuüksi transpordipoliitika, vaid ka keskkonna- ja territoriaalpoliitika ning majandusliku ja sotsiaalse ühtekuuluvuse eesmärkide saavutamist. Õigupoolest oli lepingu eesmärk suurendada Itaalia põhja- ja lõunaosa piirkondlikku ühtekuuluvust ja territoriaalset tasakaalu ning tagada seejuures kestlik alternatiiv autoveole. Kolmandas lepingus olid selgelt kindlaks määratud siht- ja lähtemaakonnad, mida Trenitalia pidi täidetavate avaliku teenindamise kohustuste raames teenindama; seda silmas pidades saab järeldada, et määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 1 lõikes 4 ja artikli 14 lõike 2 punktis a sätestatud nõuded on täidetud.

(419) Eespool kirjeldatud põhjustel järeldab komisjon, et kolmanda lepingu alusel osutatavate avalike transporditeenuste iseloom oli kooskõlas määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõike 2 punktiga a – tõlgendatuna koostoimes sama määruse artikli 4 lõikega 1 – piisavalt määratletud.

b) Lepinguga hõlmatavate teenuste hind (määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõike 2 punkt b)

(420) Kolmandas lepingus oli kindlaks määratud Trenitaliale teenuste osutamise eest antud hüvitise summa, st osutatavate teenuste hind ja hüvitise arvutamise meetodid.

(421) Iga-aastase hüvitise maksimumsumma kindlaksmääramisel võeti arvesse saadaolevaid avaliku sektori vahendeid ning Trenitalia kulude ja tulude eeldatavat kujunemist lepingu kehtivusaja jooksul vastavalt Trenitalia majandus- ja finantskavale (lepingu 2. lisa). Trenitaliale tegelikult makstud hüvitis vastas vedudest saadud tulu ja avaliku teenindamise kohustuste täitmisega kaasnenud kulude vahele, mis tehti kindlaks tagantjärele (vt põhjendused 99 ja 100).

([252]) Kolmanda lepingu 3. lisa.

(422) Kolmas leping sisaldas konkreetseid eeskirju, millega reguleeriti hüvitise maksmist (vt põhjendus 99) ja ülemäära makstud summade tagasimaksmist juhul, kui Trenitalia tegelikud aastased kulud osutusid taristu- ja transpordiministeeriumile edastatud sertifitseeritud raamatupidamisaruannete kohaselt väiksemaks. Igal juhul ei tohtinud hüvitis ületada maksimumsummasid, mis olid välja toodud lepingu artikli 9 lõikes 1 (aastateks 2009–2011) või kindlaks määratud kooskõlas lepingu artikliga 11 (aastateks 2012–2014), ning see oleks pidanud jääma riigieelarvest eraldatud rahaliste vahendite piiresse (lepingu 2. lisa). Komisjon juhib tähelepanu, et Trenitalia sai 2009. ja 2010. aastal osutatud teenuste eest hüvitist 21. detsembril 2010 ja üksnes 2010. aasta oktoobris kokkulepitud künnise piires (11,9 miljonit rongikilomeetrit) ([253]).

(423) Seepärast järeldab komisjon, et kolmas leping vastas määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõike 2 punkti b nõuetele, mille kohaselt peab leping sisaldama lepinguga hõlmatavate teenuste hinda ning kahe lepingupoole finantssuhete üksikasju.

c) Lepingu muutmise ja parandamise eeskirjad (määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõike 2 punkt c)

(424) Lepingut sai muuta ja parandada üksnes poolte kokkuleppel.

(425) Kavandatud pakkumise muutmiseks – kui pakkumine oli kolmanda lepinguga ettenähtud rongikilomeetrite koguarvust enam kui 1 % võrra suurem või väiksem – pidi Trenitalia esitama taristu- ja transpordiministeeriumile ettepaneku ([254]). Pooled võisid kavandatud pakkumise läbi vaadata ka juhul, kui kavandatud ja tegelikult kantud tegevuskulude vahe osutus enam kui 10 % võrra suuremaks või väiksemaks 2. lisas osutatud kogukuludest, tingimusel et see vahe ei olnud tingitud Trenitalia käitumisest ([255]). Kui teenuste osutamisel esines katkestusi või muudatusi sündmuste tõttu, mida sai seostada Trenitaliaga, vähendati hüvitist vastavalt läbimata jäänud rongikilomeetrite arvule ([256]). Vajaduse korral võisid pooled kuue kuu jooksul alates lepingu registreerimise kuupäevast otsustada ajakohastada kavandatud pakkumist ning lepingu majandusliku ja finantstasakaalu tingimusi ajavahemikuks 2012–2014; sellisel ajakohastamisel tuli lähtuda kolmanda lepingu 5. lisas esitatud valemist ([257]). Seda klauslit ei kasutatud kunagi.

(426) Komisjon leiab, et kolmas leping vastab määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõike 2 punktile c, mille kohaselt peab avaliku teenindamise leping sisaldama lepingu muutmise ja parandamise eeskirju.

d) Lepingu kehtivusaeg (määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõike 2 punkt d)

(427) Kolmas leping hõlmas ajavahemikku 1. jaanuarist 2009 kuni 31. detsembrini 2014 ning sisaldas klauslilt (artikli 6 lõige 2), mille kohaselt sai kehtivusaega (samadel tingimusel) pikendada kõige enam 12 kuuks, kui taristu- ja transpordiministeerium pidas seda hiljemalt kuus kuud enne lepingu kehtivusaja lõppu vajalikuks.

(428) Komisjon järeldab, et lepingu kehtivusaeg oli kooskõlas määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõike 2 punktiga d selgelt kindlaks määratud.

e) Karistused (määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõike 2 punkt e)

(429) Kolmanda lepingu mittetäitmise korral kohaldati Trenitalia suhtes trahve, mis arvati maha makstud hüvitisest (vt põhjendus 101).

([253]) Trenitalia ei saanud hüvitist teenuste eest, mida ta osutas 2009. aastal lisaks sellele künnismahule (14 miljonit rongikilomeetrit 11,9 miljoni asemel).
([254]) Kolmanda lepingu artikli 7 lõiked 1 ja 2.
([255]) Kolmanda lepingu artikli 10 lõige 2.
([256]) Kolmanda lepingu artikli 8 lõige 4.
([257]) Kolmanda lepingu artikkel 11. 5. lisas oli sätestatud konkreetne valem, millest lähtuti lepingu majandusliku tasakaalu võimalikul läbivaatamisel, selleks et hüvitis oleks proportsionaalne Trenitalia kantud kuludega.

(430) Lepingupõhiste kohustuste täitmata jätmise puhuks olid kolmanda lepingu artikliga 13 ette nähtud rikkumise raskusastmele vastavates summades trahvid. Artikli 13 lõigetes 7–14 olid sätestatud eri summades trahvid konkreetsete rikkumiste eest. Iga rikkumise puhul, mida ei olnud nendes sätetes mainitud, oli artikli 13 lõikega 15 ette nähtud kuni 50 000 euro suurune trahv. 3. lisaga oli ette nähtud konkreetne karistus kvaliteedieesmärkide täitmata jätmise eest.

(431) Komisjoni arvates vastavad eespool osutatud sätted määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 14 lõike 2 punktile e, mille kohaselt peab avaliku teenindamise leping sisaldama karistusi lepingu rikkumise korral.

8.4.3.1.4. Hüvitise proportsionaalsus

(432) Hüvitise summa puhul peab komisjon veenduma, et hüvitis ei ületanud avaliku teenindamise kohustuste täitmisel tekkinud kulude katmiseks vajalikku summat, arvestades asjakohast tulu ja mõistlikku kasumit (vt põhjendus 382).

(433) Komisjon märgib, et kolmanda lepingu 2. lisa sisaldas üksikasjalikke tabeleid, kus olid esitatud Trenitaliale avaliku teenindamise kohustuste täitmisel lisanduvad kulud. Selles 2. lisas esitatud majandus- ja finantskavas kvantifitseeriti iga lisanduva kuluartikli puhul kavandatud summa kolmanda lepingu kehtivusaja iga aasta kohta koos kolmanda lepingu kehtivusaja iga aasta jaoks kindlaks määratud hüvitise maksimaalse kogusummaga.

Tabel 11

Meetodid kolmanda lepingu kohase hüvitise arvutamiseks – väljavõte Trenitalia majandus- ja finantskavast kolmanda lepingu 2. lisas

(miljonites eurodes)

		2009	2010	2011	2012	2013	2014
A1	Abikõlblikud kapitali tagasimaksete ja tasustamisega seotud kulud	38,9	39,2	39,4	39,6	40,0	40,3
A2	Kapitali tagasimaksete ja tasustamisega seotud kulud	38,9	39,2	39,4	39,6	40,0	40,3
b1.1	Teemaksud	32,9	32,9	32,9	32,9	32,9	32,9
b1.2	Rongiliiklus	22,6	19,1	17,1	16,2	16,2	16,2
b1.3	Veeremipargi haldus	14,0	11,3	10,0	9,3	9,3	9,3
b1.4	Juhtimine	58,1	47,0	39,8	36,7	36,7	36,7
b1.5	Rongide hankimine ja rongikoosseisud	56,6	42,1	36,5	33,8	33,8	33,8
b1.6	Hooldus	32,7	26,4	22,8	21,1	21,1	21,1
b1.7	Kaubanduslikud kulud	6,1	4,9	4,2	3,9	3,9	3,9
b1.8	Töötajad (tööstus, kaubandus ja tugi)	26,0	21,1	18,2	16,8	16,8	16,8

(miljonites eurodes)

		2009	2010	2011	2012	2013	2014
b1.9	Mitmesugused kulud	*	21,1	10,9	10,4	10,4	10,4
b1.10	Ülesütlemise hüvitise intressikulu	*	*	3,7	3,7	3,7	3,7
b1.11	Tööjõuga seotud maksud	2,0	1,9	1,8	1,8	1,8	1,8
B1	Abikõlblikud tegevuskulud	251,1	227,9	197,9	186,5	186,5	186,5
b2	Abikõlbmatud tegevuskulud (majanduslik põhimõte)	*	*	*	*	*	*
b3	Eraldised restruktureerimiskulude katteks	*	*	*	*	*	*
b4	Varade allahindamine	*	*	*	*	*	*
B2	Hõlmatud tegevuskulud	251,1	227,9	197,9	186,5	186,5	186,5
C1	**ABIKÕLBLIKUD KULUD KOKKU**	**290,0**	**267,0**	**237,3**	**226,2**	**226,5**	**226,8**
C2	**TASUSTAMISEL ARVESTATUD KULUD KOKKU**	**290,0**	**267,0**	**237,3**	**226,2**	**226,5**	**226,8**
d1	Tulud veotegevusest	116,4	124,2	131,8	140,1	140,1	140,1
d2	Lisatulud						
d2	Riigi makstud tasu teenuste hankelepingu eest	92,4	107,0	107,0	107,0	107,0	107,0
d4	Kombineeritud veo stiimulid	*	*	*	*	*	*
d5	Lõivud (eraldiste integreerimine, ilma käibemaksuta)	*	*	*	*	*	*
d6	Maakondade makstud tasu teenuste hankelepingu eest	*	*	*	*	*	*
d3	C-kvoot varasematest aastatest	5,9	0,6	*	*	*	*
D	**KOGUTULU**	**214,8**	**231,8**	**238,8**	**247,1**	**247,1**	**247,1**

(434) *Kuluartiklite* puhul nähtub tabelist 11 esiteks, et kõik loetletud kuluartiklid olid otseselt seotud avaliku teenindamise kohustuste täitmisega kolmanda lepingu alusel. Itaalia võttis arvesse kõiki abikõlblikke tegevuskulusid, mis olid otseselt seotud raudtee-kaubaveoteenustega, mida Trenitalia kolmanda lepingu alusel avaliku teenindamise kohustuste täitmiseks osutas. Samuti võttis Itaalia arvesse Trenitalia kapitalikulusid, eeskätt seoses nende avaliku teenindamise kohustuste täitmiseks kasutatud varade amortisatsiooni ja kulumiga. Peale selle sisaldasid sõltumatu raamatupidamiseksperdi esitatud iga-aastased sertifitseerimisdokumendid hinnangut, et Trenitalia kasutas õigeid näitajaid selleks, et eristada ühelt poolt kolmanda lepingu alusel täidetud avaliku teenindamise kohustustega otseselt seotud kulusid ja teisalt Trenitalia kaubaveoosakonna kaubandusliku veotegevusega seotud kulusid (vt põhjendus 100). Komisjon vaatas need sertifitseerimisdokumendid läbi.

(435) *Tulude* küsimuses märgib komisjon, et Trenitalia majandus- ja finantskavas oli arvesse võetud kõiki asjaomaseid tulusid, välja arvatud võimalikud lisatulud ([258]). Trenitalia registreeris kolmanda lepingu kehtivusajal tegelikkuses lisatulusid, mida oleks seega pidanud lisanduvates tuludes arvesse võtma. Sellegipoolest märgib komisjon, et isegi kui neid kolmanda lepingu täitmise ajal tegelikult registreeritud lisatulusid (ligikaudu 6 miljonit eurot, st 30 miljonit eurot kolmanda lepingu kogu kehtivusajal) oleks arvestatud, oleks prognoositud lisanduvate tulude kogusumma Trenitalia majandus- ja finantskavas siiski olnud kaugelt väiksem prognoositud lisanduvate kulude kogusummast (vt tabeli 11 read d1 ja C2). Asjaolu, et lisatulusid ei kaasatud hüvitise summa kindlaksmääramise näitajate hulka, ei mõjuta seega hinnangut kolmanda lepingu alusel antud hüvitise (millele tabelis 11 ja 12 osutatakse kui riigi makstud tasule teenuse hankelepingu eest) proportsionaalsuse kohta, arvestades et kõnealune hüvitis ei ületanud kogukulusid, mida Trenitalia kolmanda lepingu alusel avaliku teenindamise kohustuste täitmiseks kandis. Tabelist 12 nähtub, et Trenitalia majandus- ja finantskava kohaselt hindas Itaalia, et Trenitalia teenib kolmanda lepingu alusel avaliku teenindamise kohustuste täitmisel netokahjumit kogusummas 47,53 miljonit eurot, võttes arvesse vastavat hüvitist.

Tabel 12

Trenitalia prognoositud netotulem kolmanda lepingu alusel

(miljonites eurodes)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Kokku
Abikõlblikud kulud	290,0	267,0	237,3	226,2	226,5	226,8	1 473,80
Riigi makstud tasu teenuste hankelepingu eest	92,4	107,0	107,0	107,0	107,0	107,0	627,40
Tulud veotegevusest	116,4	124,2	131,8	140,1	140,1	140,1	799,20
Kogutulud	214,8	231,8	238,8	247,1	247,1	247,1	1 426,27
Netotulem	**[75,30]**	**[35,53]**	**1,50**	**20,90**	**20,60**	**20,30**	**[47,53]**

(436) Teiseks märgib komisjon, et Trenitaliale makstud hüvitise tagantjärele kvantifitseerimisel võeti arvesse Trenitalia tegelikult kantud kulusid ja kasutatud kapitali summat ning hüvitise maksimumsummaks määrati riigieelarvest eraldatud rahaliste vahendite summa. Nagu nähtub tabelist 13, ei ületanud Trenitaliale kolmanda lepingu alusel makstud abi kogusumma: a) majandus- ja finantskavas prognoositud ning lõppkokkuvõttes antud hüvitise kogusummat; b) majandus- ja finantskavas prognoositud netokulude ega tegelikult kantud kulude kogusummat.

([258]) Lisatulud on tulud, mida äriühing teenib oma põhitegevusala (käesoleval juhul raudtee-kaubaveoteenused) kõrval muudelt kaupadelt või teenustelt.

Tabel 13

Hüvitis kolmanda lepingu alusel

(miljonites eurodes)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Kokku
Hinnanguline hüvitis	92,4	107,0	107,0	107,0	107,0	107,0	**627,40**
Antud hüvitis	92,4	106,7	107,0	106,1	106,1	105,2	**623,50**
Makstud hüvitis	92,4	106,6	102,5	106,0	103,6	101,0	**612,10**
Trenitalia prognoositud netokulud	290,0	267,0	237,3	226,2	226,5	226,8	**1 473,80**
Trenitalia tegelikud netokulud	200,0	179,6	138,0	131,0	113,7	92,9	**855,20**

(437) Seda silmas pidades on komisjon arvamusel, et Trenitaliale kolmanda lepingu alusel antud koguhüvitis ei olnud suurem kui avaliku teenindamise kohustuste täitmisega kaasnenud netokulude katmiseks vajalik summa ning et seega oli see hüvitis proportsionaalne. See tähendab, et proportsionaalne oli ka kuni 3. detsembrini 2012 makstud hüvitis.

(438) Järeldus Trenitaliale kolmanda lepingu alusel makstud koguhüvitise proportsionaalsuse kohta ei piira hinnangut seoses ülejäänud tingimustega, mis peavad ELi toimimise lepingu artikli 93 alusel olema täidetud selleks, et lugeda pärast 3. detsembrit 2012 makstud hüvitised siseturuga kokkusobivaks.

8.4.3.2. Järeldus

(439) Eespool osutatud põhjustel järeldab komisjon, et kõik kolmandas lepingus sätestatud kohustused vastavad määruse (EMÜ) nr 1191/69 artikli 1 lõikele 4 ja artiklile 14 ning ka asutamislepingu üldpõhimõtetele. Seepärast kujutab Trenitaliale kolmanda lepingu alusel 3. detsembrini 2012 makstud hüvitis endast siseturuga kokkusobivat riigiabi.

8.4.3.3. Pärast 3. detsembrit 2012 tehtud maksete kokkusobivus siseturuga ELi toimimise lepingu artikli 93 alusel

8.4.3.3.1. Tegeliku üldist majandushuvi pakkuva teenuse olemasolu

(440) Selleks et hinnata tegeliku üldist majandushuvi pakkuva teenuse olemasolu ELi toimimise lepingu artikli 93 alusel, tuleb kontrollida, kas Itaalia tegi kolmanda lepinguga hõlmatud üldist majandushuvi pakkuva teenuse määratlemisel ilmse hindamisvea.

(441) Sellise hindamise käigus võetakse arvesse Üldkohtu otsuseid Anderseni ([259]) ja SNCMi ([260]) kohtuasjades, ent ka valdkondliku õigusraamistiku eripärasid. Komisjon märgib selles küsimuses, et liidu tasandi teiseste õigusaktidega ei piirata liikmesriikide kaalutlusõigust raudtee-kaubaveoga seotud üldist majandushuvi pakkuvate teenuste sisu ja ulatuse kindlaksmääramisel. ELi toimimise lepingu artikli 93 kohaselt on abimeetmed siseturuga kokkusobivad, „kui need vastavad transpordi koordineerimise vajadusele või kujutavad endast avalike teenuste hulka kuuluvate teatud kohustuste täitmise kulude katmist“.

([259]) Kohtuotsus, Üldkohus, 18. jaanuar 2017, RENV T-92/11, ECLI:EU:T:2017:14, punktid 69–70.
([260]) Kohtuotsus, Üldkohus, 1. märts 2017, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, punktid 134–135.

(442) Seda silmas pidades hindab komisjon kumulatiivselt järgmist:

1) kaalul olevad transpordivajadused, võttes arvesse asjaomase liikmesriigi taotletud õiguspärast avaliku huvi eesmärki (s.t tegelik vajadus avaliku teenuse osutamise järele);

2) mil määral oleksid turujõud üksi suutnud neid vajadusi täita (st sellise turutõrke olemasolu, mille tõttu oli vaja abi, et täita eespool osutatud vajadust avaliku teenuse järele);

3) kas avaliku teenindamise lepingud olid kõige vähem moonutavad meetmed puuduse kõrvaldamiseks, võttes arvesse asjaomase liikmesriigi taotletud avaliku huvi eesmärki (st abi asjakohasus).

8.4.3.3.1.1. Tegelik vajadus avaliku teenuse osutamise järele

(443) Itaalia arvamuse kohaselt oli kolmanda lepingu eesmärk tagada raudtee-kaubavedu, et tugevdada Itaalia põhja- ja lõunaosa piirkondlikku ühtekuuluvust. Itaalia väitis, et Itaalia lõunaosas vähemalt minimaalsegi raudtee-kaubaveo alternatiivi säilitamine oli keskse tähtsusega lõppkasutajate ja terve kogukonna jaoks ning ka selleks, et vältida vedude ulatuslikku ülekandumist autoveosektorisse (põhjendus 165).

(444) Peamine eesmärk, mida Itaalia käesoleval juhul taotles, oli tagada Itaalia põhja- ja lõunaosa territoriaalne majanduslik ja sotsiaalne ühtekuuluvus maakondadevahelise raudtee-kaubaveoteenuse korraldamise abil. Sel eesmärgil tegi Itaalia kindlaks vajaduse tagada Itaalia lõunaosas minimaalne raudtee-kaubaveoteenuste võrk, mitte individuaalsed ühendused. See võrk pidi võimaldama osutada raudtee-kaubaveoteenuseid Itaalia lõunaossa/lõunaosast. Peale selle pidi see aitama saavutada keskkonna- ja territoriaalpoliitika eesmärki ning soodustada ohutumat ja vähem saastavat kaubaveosüsteemi.

(445) Komisjon leiab, et territoriaalse majandusliku ja sotsiaalse ühtekuuluvuse ning keskkonna- ja territoriaalpoliitika eesmärgid, millele Itaalia osutas, on õiguspärased ega ole seotud ilmse hindamisveaga, sest piirkondlike raudtee-kaubaveoteenuste korraldamine võib olla asjakohane vahend, et tugevdada piirkondlikku ühtekuuluvust ja seejuures pakkuda kestlikku alternatiivi autoveole.

(446) 2008. aastal – kaks aastat pärast seda, kui Trenitalia konkurendid olid hakanud Lõuna-Itaalias tegutsema – oli Itaalia põhja- ja lõunaosa vahelise kaubaveo maht võrreldes veomahuga Itaalia põhjaosas suhteliselt väike ([261]). Itaalia märkis, et Itaalia lõunaosa maakondade omavalitsused pidasid seda mahtu ebapiisavaks (põhjendus 229) ning et see pidi veelgi vähenema, arvestades, et Trenitalia teatas kavatsusest lõpetada kahjumlike raudtee-kaubaveoteenuste osutamine, kui ta avaliku sektori hüvitist ei saa (põhjendus 216).

(447) Itaalia oli arvamusel, et nõuetekohaste toetusmeetmeteta oleks raudtee-kaubaveoteenuste osutamine Itaalia lõunaosas tõenäoliselt üldse lakanud. See oleks omakorda kahjustanud piirkondlikku ühtekuuluvust, pidades silmas, et Itaalia põhja- ja lõunaosa vaheline kaubavedude tasakaalustamatus puudutas ka autoveo ([262]) ja lennutranspordi ([263]) valdkondi. Nende asjaolude tõttu leiab komisjon, et isegi kui avalikku konsultatsiooni ei toimunud, on piisavalt andmeid, mis võimaldavad järeldada, et raudtee-kaubavedu vajas avaliku sektori toetust. Seda seisukohta toetas ka fakt, et enamik ühendveoterminale ja -platvorme asusid Itaalia põhjaosas ning Itaalia lõunaosas oli vaid vähesel arvul rajatisi.

([261]) Eeskätt nähtus Itaalia esitatud andmetest, et 2008. aastal moodustas raudtee-kaubavedu Itaalia lõunapoolsetes maakondades ainult 10 % Itaalias veetud kaupade kogumahust, kusjuures 60 % sellest kogumahust oli koondunud nelja Itaalia põhjaosas asuvasse maakonda (Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte ja Veneto). Nagu FSi kontsern oma märkustes täpsustas (põhjendus 214), osutasid Trenitalia konkurendid vaid väga väikese osa niigi piiratud raudtee-kaubaveoteenustest Itaalia lõunaosas.

([262]) Raudteeveo võimaluste puudumisel ei oleks Itaalia lõunaosa transpordivajadusi saanud katta autoveoga. 2007. aastal moodustas Itaalia põhjaosast lõunaossa (ja vastupidi) maanteed pidi veetud kauba maht üksnes vähem kui 2,5 % autokaubaveo kogumahust. 2008. aastal moodustas autokaubavedu 90 % kogu riigisisesest kaubaveost. Vt aruanne Itaalia transporditaristu kohta, UnionTrasporti, veebruar 2011.

([263]) Raudteeveo võimaluste puudumisel ei oleks Itaalia lõunaosa transpordivajadusi saanud katta lennutranspordiga. Kauba õhuvedu oli suuremas osas koondunud Itaalia põhjaosas asuvatesse maakondadesse ning Itaalia lõunaosas paiknevates lennujaamades oli lennuliiklus väga väike. Itaalia lõunaosas asuvatest lennujaamadest veetud kaup moodustas 2010. aastal üksnes 3 % riigisisesest kauba õhuveost.

(448) Peale selle oli Itaalia arvamusel, et raudtee-kaubavedu võimaldas tõenäoliselt vältida kaubaveo ümbersuunamist maanteele, mis omakorda võinuks suurendada õnnetusjuhtumite ja liiklusummikute arvu, eeskätt Itaalia lõunaosa teedevõrgus. Sellega seoses võtab komisjon arvesse eriomaseid asjaolusid, mis on seotud eeskätt Sitsiilia saare ja riigi mandriosa vahelise ühendusega, samuti teedevõrgu mõningate osade kehva olukorraga teatavates Itaalia lõunapoolsetes maakondades (nt Calabrias), nagu rõhutati PwC uuringus (vt põhjendused 235–237). Itaalia põhja- ja lõunaosa vahelise autokaubaveo mahu suurenemine oleks võinud suurendada nii saastust kui ka liiklusohutuse riske ([264]).

(449) Asjaolu, et kolmandas lepingus keskenduti maakondadevahelistele ühendustele ja mitte individuaalsetele liinidevahelistele ühendustele, ei tähenda, et üldist majandushuvi pakkuva teenuse ulatus ei ole kooskõlas piirkondliku ühtekuuluvuse eesmärgiga. Eespool selgitatud põhjustel (põhjendused 450–452) järeldab komisjon, et maakondadevaheliste ühendustega seotud lähenemisviis oli raudtee-kaubaveo eripärasid arvestades põhjendatud ega olnud vastuolus piirkondliku ühtekuuluvuse eesmärgiga.

(450) Esiteks korraldatakse raudtee-kaubavedu võrgupõhiselt ning samal liinil teenindatakse mitut raudteejaama ja samal maakondadevahelisel ühendusel mitut liini.

(451) Teiseks, eeskätt kaubaveo valdkonnas ei ole lõppkasutajad ainuüksi tööstusettevõtjad, vaid ka kaubaveoettevõtjad, kes osutavad punktist punkti veoteenuseid vastavalt klientide vajadustele. Seepärast leiab komisjon, et territoriaalse ühtekuuluvuse huvides on asjakohane keskenduda raudtee-kaubaveoteenuste osutamisele maakondadevaheliste ühenduste tasandil, mitte detailsemal tasandil.

(452) Viimase aspektina märgib komisjon, et rongikilomeetrite arv 11,9 miljonit (st lepinguga hõlmatud teenuste piirmaht) rongikilomeetrit aastas oli ette nähtud selleks, et tagada tasakaal ühelt poolt põhjendustes 443–445 osutatud transpordivajaduse ja teisalt Itaalia riigieelarve piirangute vahel. See arv oli seotud kogu Itaalia territooriumiga (olenemata teenindatavatest üksikliinidest), et säilitada süsteemis piisav paindlikkus võimalikult suurel hulgal kaubaveovajaduste täitmiseks ning seejuures võimalikult suure teenuste katvuse tagamiseks. Itaalia arvamuse kohaselt oli selline paindlikkus vajalik, pidades silmas, et nõudlus raudtee-kaubaveo järele erines nii maakonniti kui ka aastate lõikes, olenevalt tööstustoodangust.

(453) Eespool kirjeldatud asjaolusid arvestades järeldab komisjon, et Itaalia ei teinud ilmset hindamisviga raudtee-kaubaveoteenuste vajaduste kindlaksmääramisel konkreetsete maakondadevaheliste ühenduste puhul ja territoriaalse ühtekuuluvuse parandamise huvides.

8.4.3.3.1.2. Raudtee-kaubaveoteenuste kaubandusliku turupakkumise piiratus

(454) FerCargo väitis, et tema liikmed oleksid saanud tagada teenused, mis oleksid jätkuvust, regulaarsust ja sagedust, veomahtu ja hindu arvesse võttes olnud võrdväärsed (põhjendus 206). Itaalia aga väitis, et ajavahemikul 2008–2009, st ajal mil kolmanda lepingu geograafiline ulatus ja teenuste piirmaht kindlaks määrati, ei oleks turujõud üksi taganud piisavas mahus raudtee-kaubaveoteenuseid Itaalia lõunapoolsetesse maakondadesse (lõunapoolsetest maakondadest).

(455) Tabelis 14 on Itaalia esitatud andmete ([265]) põhjal kokku esitatud ülevaade Trenitalia konkurentide pakkumisest (rongikilomeetrite arvuna) kolmanda lepinguga hõlmatud maakondadevahelistel ühendustel aastatel 2008–2009.

([264]) Itaalia lõunaosa teedevõrgus oli kiirteede tihedus ebaühtlane ja osal kiirteedest toimusid kolmanda lepingu kehtivusajal olulised remonditööd (kiirtee A3 Salerno ja Reggio Calabria vahel). Mõnes maakonnas kiirteed puudusid (Molises, Basilicatas ja suures osas Apuuliast), mistõttu toimus kaubavedu riigimaanteedel; see omakorda suurendas liiklusummikute ja õnnetusjuhtumite riski (vt aruanne Itaalia transporditaristu kohta, UnionTrasporti, veebruar 2011).

([265]) PwC 3. uuring, lk 44–58.

Tabel 14

	Ühendused		2008		2009	
	Lähtekoht	Sihtkoht	Konkurendid	Pakkumine	Konkurendid	Pakkumine
1.	**Abruzzo**	Abruzzo	*Linea, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana*	3 800	*Ferrovia Adriatico Sangritana*	4 200
2.	**Calabria**	Calabria	*Rail Traction Company*	250	*Rail Traction Company*	300
3.	**Campania**	Campania	*NordCargo, Rail Traction Company*	900	*Rail Italia, Rail Traction Company*	6 300
4.	**Molise**	Molise	–	–	–	–
5.	**Apuulia**	Apuulia	*Linea, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana*	1 000	*Ferrotramviaria, Ferrovia Adriatico Sangritana, GTS Rail, Linea, NordCargo*	7 100
6.	**Sitsiilia**	Sitsiilia	–	–	–	–
7.	**Abruzzo**	Basilicata	–	–	–	–
	Basilicata	Abruzzo	–	–	–	–
8.	**Abruzzo**	Campania	–	–	–	–
	Campania	Abruzzo	–	–	–	–
9.	**Abruzzo**	Calabria	–	–	–	–
	Calabria	Abruzzo	–	–	–	–
10.	**Abruzzo**	Molise	*Ferrovia Adriatico Sangritana*	350	–	–
	Molise	Abruzzo	*Ferrovia Adriatico Sangritana*	350	–	–
11.	**Abruzzo**	Apuulia	*Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana*	810	*Ferrotramviaria, Ferrovia Adriatico Sangritana, NordCargo*	34 000
	Apuulia	Abruzzo	*Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana,*	940	*Ferrotramviaria, Ferrovia Adriatico Sangritana, NordCargo*	34 100
12.	**Abruzzo**	Sitsiilia	–	–	–	–
	Sitsiilia	Abruzzo	–	–	–	–
13.	**Basilicata**	Calabria	–	–	–	–
	Calabria	Basilicata	–	–	–	–

	Ühendused		2008		2009	
	Lähtekoht	Sihtkoht	Konkurendid	Pakkumine	Konkurendid	Pakkumine
14.	**Basilicata**	Campania	–	–	–	–
	Campania	Basilicata	–	–	–	–
15.	**Basilicata**	Apuulia	–	–	Linea	1 000
	Apuulia	Basilicata	–	–	Linea	2 300
16.	**Basilicata**	Sitsiilia	–	–	–	–
	Sitsiilia	Basilicata	–	–	–	–
17.	**Calabria**	Campania	*Rail Traction Company*	90 900	*Rail Italia, Rail Traction Company*	89 600
	Campania	Calabria	*Rail Traction Company*	91 600	*Rail Italia, Rail Traction Company*	89 500
18.	**Calabria**	Apuulia	–	–	–	–
	Apuulia	Calabria	–	–	–	–
19.	**Calabria**	Sitsiilia	–	–	–	–
	Sitsiilia	Calabria	–	–	–	–
20.	**Campania**	Molise	–	–	–	–
	Molise	Campania	–	–	–	–
21.	**Campania**	Apuulia	–	–	–	–
	Apuulia	Campania	–	–	–	–
22.	**Campania**	Sitsiilia	–	–	–	–
	Sitsiilia	Campania	–	–	–	–
23.	**Molise**	Calabria	–	–	–	–
	Calabria	Molise	–	–	–	–
24.	**Molise**	Apuulia	*Rail One*	200	*Ferrotramviaria*	400
	Apuulia	Molise	–	–	*Ferrotramviaria*	400
25.	**Molise**	Sitsiilia	–	–	–	–
	Sitsiilia	Molise	–	–	–	–
26.	**Apuulia**	Sitsiilia	–	–	–	–
	Sitsiilia	Apuulia	–	–	–	–

	Ühendused		2008		2009	
	Lähtekoht	Sihtkoht	Konkurendid	Pakkumine	Konkurendid	Pakkumine
27.	**Sitsiilia**	Põhja-Itaalia	–	–	–	–
	Põhja-Itaalia	Sitsiilia	–	–	–	–
28.	**Molise**	Põhja-Itaalia	–	–	–	–
	Põhja-Itaalia	Molise	*Rail One*	700	–	–
29.	**Apuulia**	Põhja-Itaalia	*Rail One, Linea*	49 000	*Linea, NordCargo*	90 700
	Põhja-Itaalia	Apuulia	*Rail One, Linea*	51 500	*Linea, NordCargo*	108 000
30.	**Campania**	Põhja-Itaalia	*NordCargo, Rail Traction Company*	187 100	*Compagnia Ferroviaria Italiana, NordCargo, Rail Italia, Rail Traction Company*	193 500
	Põhja-Itaalia	Campania	*NordCargo, Rail Traction Company*	175 600	*Compagnia Ferroviaria Italiana, NordCargo, Rail Italia, Rail Traction Company*	185 100
31.	**Calabria**	Põhja-Itaalia	–	–	–	–
	Põhja-Itaalia	Calabria	–	–	–	–
32.	**Basilicata**	Põhja-Itaalia	–	–	*Linea*	105 900
	Põhja-Itaalia	Basilicata	–	–	*Linea*	92 000
33.	**Abruzzo**	Põhja-Itaalia	*NordCargo, Linea, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana*	113 800	*Ferrovia Adriatico Sangritana, NordCargo, Rail Traction Company*	179 800
	Põhja-Itaalia	Abruzzo	*NordCargo, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana,*	116 400	*Ferrovia Adriatico Sangritana, NordCargo*	178 100

(456) Komisjon märgib, et ajavahemikul 2008–2009 ei tegutsenud turuosalisi 19 ühendusel nendest 33 maakondadevahelisest (edasi-tagasi) ühendusest, mida Trenitalia pidi kolmanda lepingu alusel teenindama. Need 19 ühendust, kus konkurendid ei osutanud teenuseid ei 2008. ega 2009. aastal, olid järgmised: Molise/Molise, Sitsiilia/Sitsiilia, Abruzzo/Basilicata, Abruzzo/Campania, Abruzzo/Calabria, Abruzzo/Sitsiilia, Basilicata/Calabria, Basilicata/Campania, Basilicata/Sitsiilia, Calabria/Apuulia, Calabria/Sitsiilia, Campania/Molise, Campania/Apuulia, Campania/Sitsiilia, Molise/Calabria, Molise/Sitsiilia, Apuulia/Sitsiilia, Sitsiilia/Põhja-Itaalia, Calabria/Põhja-Itaalia.

(457) Ülejäänud 14 maakondadevahelist (edasi-tagasi) ühendust, kus konkurendid aastatel 2008–2009 juba tegutsesid, olid aga järgmised: Abruzzo/Abruzzo; Calabria/Calabria; Campania/Campania; Apuulia/Apuulia; Abruzzo/Molise; Abruzzo/Apuulia; Basilicata/Apuulia; Calabria/Campania; Molise/Apuulia; Molise/Põhja-Itaalia; Apuulia/Põhja-Itaalia; Campania/Põhja-Itaalia; Basilicata/Põhja-Itaalia ja Abruzzo/Põhja-Itaalia.

19 maakondadevahelist ühendust, mida teenindas 2008. ja 2009. aastal ainult Trenitalia

(458) Nende 19 maakondadevahelise ühenduse puhul, mida konkurendid 2008. ega 2009. aastal ei teenindanud, ei ole mõistlik eeldada, et konkurendid oleksid saanud kiiresti turule siseneda.

(459) Esiteks ei olnud konkurentidel tol ajal asjaomaseid ohutussertifikaate nendel 19 maakondadevahelisel ühendusel tegutsemiseks, kui mitte arvestada Basilicata/Calabria ühendust (mille puhul GTSil oli sertifikaat alates 10. detsembrist 2009 ([266])) ja Campania/Apuulia ühendust (mille puhul Compagnia Ferroviaria Italianal oli sertifikaat alates 29. detsembrist 2009 ([267])). Need sertifikaadid olid aga piiratud kindlatele veoseliikidele ([268]). Kuna ühenduse teenindamiseks tuli eelnevalt hankida kõnealune sertifikaat, ([269]) pidid kõik raudteeveo-ettevõtjad, kes olid valmis laiendama tegevust uuele ühendusele, esitama eritaotluse riigi pädevale asutusele, maksma vastavat kulud ja ootama ohutussertifikaadi väljastamist, enne kui sai tegevust alustada ([270]).

(460) Teiseks ei tähendanud asjaomase ohutussertifikaadi omamine tingimata seda, et sertifikaadi valdaja osutas teenuseid kõnealusel ühendusel, sest tal oli vaba voli otsustada, milliseid ühendusi teenindada ja millal. Nagu nähtub tabelis 14 esitatud andmetest, ei tegutsenud maakondadevahelistel ühendustel 2008. ja 2009. aastal tingimata samad konkurendid ning osa ühendusi, mida konkurendid 2008. aastal teenindasid, ei olnud kaetud 2009. aastal (eeskätt Abruzzo/Molise ja Põhja-Itaalia/Molise). Peale selle ei ole huvitatud isikute ja Itaalia esitatud teabe põhjal tõendeid (nt huvide deklaratsioonid, äriplaanid või pressiteated) selle kohta, et ilma kolmanda lepinguta oleksid Trenitalia konkurendid alustanud uute raudtee-kaubaveoteenuste osutamist (või laiendanud olemasolevaid teenuseid) nendel 19 maakondadevahelisel ühendusel.

(461) Komisjoni arvates ei ole võimalik, et konkurentide suutlikkust osutada teenuseid kõnealusel 19 maakondadevahelisel ühendusel võis mõjutada teine leping, mis kehtis 2008. aasta lõpuni. Teine leping hõlmas üksnes tariifi- ja toimimiskohustusi, mis olid seotud raudtee-kaubaveoga Sitsiiliasse ja Sardiiniasse / Sitsiiliast ja Sardiiniast. Esiteks juhib komisjon tähelepanu, et teise lepingu sobimatuse tõttu oli vaja sõlmida kolmas leping, et tagada piisav teenuste osutamine Itaalia lõunaosas ja ühendused Itaalia põhjaosaga (vt põhjendused 80–83). Teiseks, teise lepingu kehtivuse lõppemise ajal ei tegutsenud nendel ühendusel Trenitalia konkurente, välja arvatud Campania/Apuulia ja Basilicata/Calabria ühendustel. Sellegipoolest ei oleks teine leping saanud mõjutada kaubandustegevust nendel kahel ühendusel, sest need ei kuulunud teise lepingu ulatusse. Ainus avaliku teenindamise kohustus, mis Trenitaliale Itaalia lõunaossa suundunud / sealt lähtunud ühendustel kehtestati, oli tariifikohustus seoses raudtee-kaubaveoga üle 1 000 km pikkustel vahemaadel. Campania/Apuulia ja Apuulia/Basilicata ühendustel jäid veod aga alla selle künnise.

(462) Võttes arvesse eespool kirjeldatut ning kõnealuse 19 maakondadevahelise ühenduse konkreetseid asjaolusid ja eriomadusi, on komisjon arvamusel, et ajavahemikul 2008–2009, mil kolmanda lepingu ulatus kindlaks määrati, olid need 19 maakondadevahelist ühendust, mida ei teenindanud konkurendid, mõjutatud turutõrkest. Seepärast järeldab komisjon, et nendel 19 maakondadevahelisel ühendusel ei suutnud turujõud üksi täita raudtee-kaubaveoteenuste vajadust kooskõlas Itaalia kindlaksmääratud avaliku huvi eesmärgiga ning seega oli abi vajalik kõnealuse eesmärgi saavutamiseks.

([266]) GTS Rail taotles ohutussertifikaati 8. aprillil 2008. Teave on kättesaadav aadressil www.ansf.gov.it (viimane külastus 15.11.2023).

([267]) Compagnia Ferroviaria Italiana taotles ohutussertifikaati 31. oktoobril 2008. Teave on kättesaadav aadressil www.ansf.gov.it (viimane külastus: 15.11.2023).

([268]) GTS Rail ei saanud vedada ohtlikke kaupu Basilicata/Calabria ühendusel. Compagnia Ferroviaria Italiana ei saanud vedada teatavaid ohtlikke kaupu (nt lõhkeained ja radioaktiivne materjal) Campania/Apuulia ühendusel. Allikas: www.ansf.gov.it (viimane külastus: 15.11.2023).

([269]) Vt 2003. aasta dekreedi artikkel 10 ja seadusandliku dekreedi nr 162/2007 artikli 14 lõige 1.

([270]) Ohutussertifikaadi saamiseks peab raudteeveo-ettevõtja tõendama vastavust konkreetsetele nõuetele, mis tagavad ohutu liiklemise riigisisesel raudteetaristul vastavalt sertifikaadi väljastamise ajal kehtivatele ohutuseeskirjadele ning tehnilistele ja riiklikele standarditele. Confcommercio avaldatud uuringu („Analisi e previsioni per il trasporto merci in Italia“, oktoober 2017, lk 27) kohaselt võttis sertifikaadi väljastamine tavaliselt aega kuus kuud kuni aasta.

(463) Seda järeldust ei muuda tõsiasi, et nendel 19 maakondadevahelisel ühendusel sisenes turule aegamööda uusi konkurente, sest turutõrke olemasolu tuleb hinnata teenuste osutamise ülesande andmise aja seisuga. Igal juhul oli kaubandustegevus nendel ühendustel kolmanda lepingu kogu kehtivusajal äärmiselt piiratud, nagu kinnitas PwC 3. uuring. Nagu Itaalia selgitas, tuli kõnealuse 19 maakondadevahelise ühenduse raudtee-kaubaveoteenuste puhul arvestada järgmiste probleemidega:

a) olemasoleva raudteetaristu objektiivsed puudused asjaomastes piirkondades, mistõttu tuli kasutada kindlat tüüpi veeremit;

b) suuremad manööverdamiskulud, mida tavavedudega tavapäraselt seostatakse (vagunite ühendamine/lahtiühendamine) ning

c) nõudluse suur kõikumine ja asjaolu, et seetõttu ei saanud kaubaveovoogude ja tulude püsivuses kindel olla ([271]).

(464) Mis puudutab konkreetselt Sitsiiliat, siis tuleb samuti tähelepanu juhtida täiendavatele taristumaksudele parvlaevaülesõidu ja manööverdamise eest ning Sitsiilia eriomasele raudteevõrgule, kus oli võimalik kasutada vaid väga vanu ja konkreetset tüüpi kaubaveovedureid.

14 maakondadevahelist ühendust, kus konkurendid aastatel 2008 ja 2009 juba tegutsesid

(465) Mis puudutab ülejäänud 14 maakondadevahelist ühendust, kus Trenitalia konkurendid olid aastatel 2008–2009 juba kanda kinnitanud, ([272]) siis väitsid Itaalia ja FSi kontsern, et Trenitalia konkurentide pakkumine ei olnud sobiv, sest see oli liiga väike (võttes arvesse teenindatud liine, suunda ja teenuse liiki) ja/või ebastabiilne (põhjendused 214 ja 230–238). Trenitalia konkurendid rakendasid valikulisuse strateegiat, arvestades, et nende pakkumine oli koondunud kõige tulutoovamatele liinidele ja koosnes peamiselt kombineeritud veo teenustest ([273]).

(466) PwC 3. uuringu kohaselt oli konkurentide pakkumine nendel ühendustel ebapiisav, et katta vastaval aastal kogu nõudlus teenuste järele maakondadevahelisel ühendusel ([274]). Peale selle osutasid konkurendid mõnel maakondadevahelisel ühendusel raudtee-kaubaveoteenuseid ainult ühel suunal ([275]) või vähemalt ainult ühel suunal konkreetse veoliigi puhul, ([276]) samal ajal kui Trenitalia pidi osutama teenuseid mõlemal suunal. Samamoodi oli Trenitalia konkurentide pakkumine Campania/Põhja-Itaalia, Abruzzo/Põhja-Itaalia, Calabria/Campania ja Basilicata/Põhja-Itaalia ühendustel Trenitalia pakkumisest suurem üksnes kombineeritud veo puhul, samal ajal kui Trenitalia pidi osutama ka tavaveoteenuseid. Samuti tegutsesid konkurendid mõnel maakondadevahelisel ühendusel üksnes teatavatel liinidel, ([277]) samal ajal kui Trenitalia pidi teenindama kõiki asjaomase maakondadevahelise ühenduse liine.

(467) Komisjoni arvates ei ole need elemendid aga piisavad, et teha kindlaks turutõrke olemasolu eespool nimetatud 14 maakondadevahelisel ühendusel.

([271]) Kasutajate nõudlus raudtee-kaubaveoteenuste (Trenitalia ja konkurentide pakkumise summana) järele ei olnud ühtlane ja nendel maakondadevahelistel ühendustel oli veomaht mitmel aastal kas olematu või alla 1 000 rongikilomeetri.

([272]) St Abruzzo/Abruzzo; Calabria/Calabria; Campania/Campania; Apuulia/Apuulia; Abruzzo/Molise; Abruzzo/Apuulia; Basilicata/Apuulia; Calabria/Campania; Molise/Apuulia; Molise/Põhja-Itaalia; Apuulia/Põhja-Itaalia; Campania/Põhja-Itaalia; Basilicata/Põhja-Itaalia; ja Abruzzo/Põhja-Itaalia.

([273]) V.a Abruzzost lähtunud veo teenused, mille puhul konkurendid pakkusid mõistlikul hulgal tavaveoteenuseid (enamasti autotööstuse teenindamiseks).

([274]) See kehtis ka nende ühenduste puhul (nt Campania/Põhja-Itaalia, Apuulia/Põhja-Itaalia, Abruzzo/Apuulia ja Abruzzo/Põhja-Itaalia), kus Trenitalia konkurentide turuosa oli ajavahemikul 2008–2010 kasvutrendis.

([275]) Nt 2008. aastal osutasid Trenitalia konkurendid Molise/Apuulia ühendusel teenuseid üksnes Molisest Apuuliasse ning Molise/Põhja-Itaalia ühendusel üksnes Põhja-Itaaliast Molisesse.

([276]) Nii oli see Abruzzo/Apuulia ühendusel Abruzzost Apuuliasse suundunud vedude puhul, mis hõlmasid ainult tavavedu, peamiselt autovedu.

([277]) Nii oli see ilmselgelt Campania/Põhja-Itaalia ja Apuulia/Põhja-Itaalia ühenduse puhul.

(468) Selleks et teha kindlaks turutõrke olemasolu, mis oleks põhjendanud kõnealuse 14 maakondadevahelise ühenduse kaasamist kolmandasse lepingusse, oleks Itaalia pidanud tõendama, et kui avaliku sektori asutus ei oleks vastavat kohustust kehtestanud, ei oleks turul juba tegutsenud ettevõtjad suutnud transpordivajadust täita. Õigupoolest ei võtnud Itaalia kolmanda lepingu sõlmimisel turutõrke kindlakstegemiseks piisaval määral arvesse olemasolevat turupakkumist nendel ühendustel.

(469) Esiteks nähtub PwC 3. uuringus esitatud andmetest, et 2009. ja 2010. aastal oli Trenitalia konkurentide teenuste kogumaht rongikilomeetrites mõnel nendest ühendustest juba suurem kui Trenitalial ning et osutatud teenuste hulk kasvas kiiresti ([278]). PwC 3. uuringu kohaselt suurenes eraettevõtjate rongikilomeetrite arv ajavahemikul 2007–2009 peaaegu kaks korda enamikul 14 maakondadevahelisel ühendusel, kus nad tegutsesid. Rongikilomeetrite arvu kasvu võis täheldada ka teatavatel põhja–lõunasuunalistel ühendustel; see omakorda aitas saavutada Itaalia piirkondliku ühtekuuluvuse eesmärki ([279]). Itaalia ei analüüsinud, kas kõnealune olemasolev turupakkumine oli piisav, et aidata saavutada põhjenduses 444 osutatud eesmärki tagada Itaalia põhja- ja lõunaosa territoriaalne majanduslik ja sotsiaalne ühtekuuluvus. Peale selle võis kaubandusettevõtjate osutatud raudtee-kaubaveoteenuste arvu suurenemine ajavahemikul 2007–2009 olla märk valmidusest laiendada kaubandustegevust kõnealusel 14 maakondadevahelisel ühendusel veelgi. Kui konkurentide 2009. aastal registreeritud veomaht oli piisav, et rahuldada kogunõudlust raudtee-kaubaveoteenuste järele 2010. aastal, ([280]) oleks Itaalia pidanud samuti täiendavalt kontrollima, kas Trenitalia teenused olid ka tegelikult vajalikud transpordivajaduste täitmiseks nendel ühendustel ([281]).

(470) Argument, et eraettevõtjatel ei olnud vajalikke vahendeid kolmanda lepinguga hõlmatud teenuste kogu piirmahu (11,9 miljonit rongikilomeetrit) katmiseks, ei ole asjakohane, sest eraettevõtjate veomahtu oleks pidanud hindama eraldi igal 14 maakondadevahelisel ühendusel, kus nad kas 2008. või 2009. aastal tegutsesid. Õigupoolest oleks kolmanda lepinguga hõlmatud teenuste piirmaht tulnud kindlaks määrata *pärast* arvessevõtmist, mil määral suutis turupakkumine täita transpordivajadusi.

(471) Teiseks ei tähenda asjaolu, et konkurendid teenindasid konkreetsel maakondadevahelisel ühendusel vaid teatavaid liine, tingimata seda, et kogu maakondadevahelise ühenduse puhul esines turutõrge. Nagu on osutatud põhjenduses 451, ei ole raudteekaubaveo lõppkasutajad ainuüksi tööstusettevõtjad, vaid ka kaubaveoettevõtjad, kes osutavad punktist punkti veoteenuseid vastavalt klientide vajadustele. Itaalia ei selgitanud, miks sama maakondadevahelise ühenduse üks või mitu liini ei olnud nende veoettevõtjate seisukohast asendatavad. Komisjoni arvates oleks selline põhjendus olnud vajalik, arvestades et Itaalia ise otsustas määratleda avaliku transpordivajaduse maakondadevahelise ühenduse, mitte individuaalsete ühenduste tasandil.

([278]) Eeskätt Campania/Põhja-Itaalia ühendusel osutasid Trenitalia konkurendid kombineeritud raudtee-kaubaveoteenuseid 2009. aastal mahus 374 300 rongikilomeetrit (Trenitalia: 281 500 rongikilomeetrit) ning 2010. aastal mahus 621 200 rongikilomeetrit (Trenitalia: 253 100 rongikilomeetrit). Abruzzo/Põhja-Itaalia ühendusel osutasid Trenitalia konkurendid kombineeritud raudtee-kaubaveoteenuseid 2009. aastal mahus 57 300 rongikilomeetrit (samal ajal kui Trenitalia ei osutanud teenuseid üldse) ning 2010. aastal mahus 93 400 rongikilomeetrit (Trenitalia: 50 900 rongikilomeetrit). Calabria/Campania ühendusel osutasid Trenitalia konkurendid kombineeritud raudtee-kaubaveoteenuseid 2009. aastal mahus 179 100 rongikilomeetrit (Trenitalia: 46 900 rongikilomeetrit). 2010. aastal vähenes konkurentide pakkumine 7 200 rongikilomeetrile (Trenitalia: 20 100 rongikilomeetrit). Basilicata/Põhja-Itaalia ühendusel osutasid Trenitalia konkurendid kombineeritud raudtee-kaubaveoteenuseid 2009. aastal mahus 10 000 rongikilomeetrit ja 2010. aastal mahus 1 000 rongikilomeetrit, samal ajal kui Trenitalia ei osutanud teenuseid üldse. Abruzzo/Apuulia ühendusel osutasid Trenitalia konkurendid 2009. aastal tavaraudteeveo-teenuseid mahus 30 500 rongikilomeetrit (Trenitalia: 6 800 rongikilomeetrit) ning kombineeritud raudtee-kaubaveoteenuseid mahus 37 600 rongikilomeetrit (Trenitalia: 1 200 rongikilomeetrit). 2010. aastal osutasid Trenitalia konkurendid tavaraudteeveoteenuseid mahus 58 600 rongikilomeetrit (Trenitalia: 1 100 rongikilomeetrit) ning kombineeritud raudtee-kaubaveoteenuseid mahus 59 800 rongikilomeetrit, samal ajal kui Trenitalia ei osutanud teenuseid üldse.

([279]) Eeskätt järgmistel ühendustel: Campania/Põhja-Itaalia, Apuulia/Põhja-Itaalia ja Abruzzo/Põhja-Itaalia.

([280]) Nii oli see näiteks Calabria/Campania ühendusel.

([281]) Itaalia esitatud andmete alusel ei saa järeldada, et Trenitalia teenused olid tegelikult vajalikud transpordivajaduste täitmiseks nendel ühendustel, sest need ei anna kõikehõlmavat ülevaadet raudteekaubaveo arengust kõnealustel ühendustel. Eeskätt ei esitanud Itaalia andmeid Trenitalia 2007. ja 2008. aasta vedude kohta nendel ühendustel, vaid üksnes andmed konkurentide koguveo kohta (eristamata tava- ja kombineeritud vedu), vt PwC 3. uuring. Nende andmete alusel oleks saanud võrrelda konkurentide ja Trenitalia veonäitajate arengut ajavahemikul 2007–2009 ning välja selgitada, kas kõnealune areng põhjendas avaliku teenindamise kohustusi nendel ühendustel 2010. aastal.

(472) Kolmandaks ei ole komisjon nõus Itaalia argumendiga, et mõnel maakondadevahelisel ühendusel ei olnud konkurentide pakkumine piisavalt stabiilne, et tagada minimaalses mahus teenuste pidev osutamine ([282]). Esiteks oleks just turukonsultatsiooni abil saanud välja selgitada, kas ettevõtjatel, kes juba osutasid kaubanduslikke teenuseid kõnealustel liinidel või asjaomastes võrkudes, oli tol ajal kavas nende teenuste osutamist suurendada, vähendada või see säilitada; Itaalia aga ei pidanud turukonsultatsiooni vajalikuks (vt põhjendus 166). Peale selle ei olnud kolmandas lepingus kindlaks määratud konkreetset liini, mida Trenitalia pidi teenindama, vaid Trenitaliale oli kehtestatud üldisem kohustus teenindada maakondadevahelisi ühendusi (olenemata nendes maakondades teenindatud liinidest) lõppkasutajate *nõude* alusel. Seega ei tohiks argumenti, et konkurendid suutsid teenindada üksnes kindlaid liine, arvesse võtta, sest Trenitalial endal ei olnud kolmanda lepingu alusel kohustust teenindada kõiki liine konkreetses maakonnas. Igal juhul märgib komisjon, et konkurentide pakkumise väidetav ebastabiilsus on samuti seotud eriomase nõudlusega nendel maakondadevahelistel ühendustel, mistõttu oli väga keeruline kindlaks teha stabiilset ja minimaalset teenuste mahtu igal maakondadevahelisel ühendusel ([283]). Peale selle, nagu nähtub tabelist 15, võis ajavahemikul 2009–2010 kolmel Itaalia osutatud maakondadevahelisel ühendusel täheldada sarnast vedude suundumust nii Trenitalia kui ka konkurentide pakkumises.

Tabel 15

Raudtee-kaubavedu 2009. aastal

(rongikilomeetrites)

Maakondadevaheline ühendus	Konkurendid		Trenitalia	
	Tavavedu	Kombineeritud vedu	Tavavedu	Kombineeritud vedu
Apuulia/Põhja-Itaalia	119 200	79 500	1 864 100	1 767 900
Calabria/Campania	–	179 100	264 800	46 900
Basilicata/Põhja-Itaalia	187 900	10 000	380 500	–

Raudtee-kaubavedu 2010. aastal

(rongikilomeetrites)

Maakondadevaheline ühendus	Konkurendid		Trenitalia	
	Tavavedu	Kombineeritud vedu	Tavavedu	Kombineeritud vedu
Apuulia/Põhja-Itaalia	80 900	497 400	1 439 700	1 279 700
Calabria/Campania	–	7 200	80 200	20 100
Basilicata/Põhja-Itaalia	25 600	1 000	340 400	–

(473) Tabeli 15 andmetest nähtub, et kui konkurentide veomaht vähenes, teatas samasugusest langustrendist ka Trenitalia Seega olid Trenitalia konkurentide pakkumise muutused tingitud pigem kasutajate nõudluse vähenemisest kui konkurentide pakkumise väidetavast ebastabiilsusest. Igal juhul vähenes sarnasel määral ka Trenitalia pakkumine, mis seega ei taganud stabiilset pakkumist.

([282]) Eelkõige Apuulia/Põhja-Itaalia, Calabria/Campania ja Basilicata/Põhja-Itaalia ühendustel, vt põhjendus 235.

([283]) Seda tunnistas ka Itaalia ise, kui otsustas kehtestada kohustuse osutada teenuseid nõude alusel, mitte kohustuse osutada kindlaksmääratud mahus teenuseid.

(474) Ühtlasi juhib komisjon tähelepanu, et Itaalia ei tõendanud, et Trenitalia osutatud teenustel olid (võrreldes kaubandusettevõtjate osutatud teenustega) konkreetsed eriomadused, mis oleksid põhjendanud turutõrke olemasolu. Kolmanda lepingu ulatus oli väga lai ning piiranguks oli vaid maksimaalne rongikilomeetrite arv, mille eest Trenitalial oli õigus saada hüvitist. Näiteks ei piiratud kolmanda lepinguga avaliku teenindamise kohustusi selliste kaupade veole 14 maakondadevahelisel ühendusel, mida kaubandusettevõtjad vedada ei saanud. Vastupidi, kolmanda lepingu alusel võis Trenitalia vedada klientide nõude alusel ükskõik millist liiki kaupu. PwC 3. uuringu kohaselt olid Trenitalia osutatud kaubaveoteenused peamiselt seotud kaupade konteinerveoga, mida oleks saanud pakkuda ka kaubandusettevõtjad. Kolmas leping ei sisaldanud nõuet, et kauba transportimisel tuli järgida teatavaid standardeid, mida kaubandusettevõtjad täita ei saanud, või kasutada konkreetseid ronge, mida nendel ettevõtjatel polnud. Samuti ei piiratud kolmanda lepinguga avaliku teenindamise kohustuste ulatust konkreetsetele veoteenustele ja Itaalia ei tõendanud, et Trenitaliale tehti kolmanda lepingu alusel ülesandeks osutada 14 maakondadevahelisel ühendusel veoteenuseid, mis erinesid kaubandusettevõtjate teenustest.

(475) Eespool esitatud järeldust ei mõjuta asjaolu, et Trenitalia suhtes kohaldati kohustust tagada täpsus ([284]) ja piisaval tasemel ohutus. Täpsus ja ohutus on kvaliteedinormid, mille täitmist eeldatakse kõigilt kaubaveoettevõtjatelt ning toimik ei sisalda andmeid, mis viitaks sellele, et kaubandusettevõtjad ei olnud võimelised selliseid norme täitma. Samamoodi ei oma käesoleval juhul tähtsust asjaolu, et Trenitalia pidi tagama mittediskrimineerivad hinnad, sest see aspekt iseenesest ei lisa mingit eriomadust teenustele, mida Trenitalia kolmanda lepingu alusel pakkus.

(476) Põhjenduses 469–475 kirjeldatud elementide põhjal võib järeldada, et Itaalia ei ole tõendanud, et Trenitalia sai hüvitist üksnes nende teenuste eest, mida ta osutas ebapiisava turupakkumise probleemi lahendamiseks. Võttes arvesse kolmanda lepingu suurt ulatust ja asjaolu, et 14 maakondadevahelisel ühendusel hakkas tegutsema üha rohkem kaubandusettevõtjaid, oleks Itaalia pidanud tegema täiendavad turu-uuringud, avalikud konsultatsioonid või muud asjakohased uuringud, et analüüsida olemasolevat ja prognoositavat turupakkumist. Seega leiab komisjon kõnealuse 14 maakondadevahelise ühenduse puhul, et võttes arvesse konkurentide olemasolu kolmanda lepingu sõlmimise ajal, ei hõlmanud kolmas leping üksnes selliseid maakondadevahelisi ühendusi, mida iseloomustas turutõrge.

(477) Mis puudutab kolmanda lepinguga hõlmatud Põhja-Itaalia/Põhja-Itaalia ühendusi, siis võtab komisjon arvesse Itaalia esitatud selgitust, mille kohaselt olid need ühendused ette nähtud üksnes põhja–lõunasuunaliste ühenduste jätkuna, et koondada ja optimeerida veovoogusid (põhjendus 237). Nagu Itaalia selgitas, oli nendel lisaühendustel kaks eesmärki.

— Need võimaldasid Trenitalial suunata rongid ja vagunid või ükskõik millised muud vajalikud varad Itaalia põhjaosast (kuhu tema kaubanduslik raudtee-kaubaveotegevus oli koondunud) kolmanda lepinguga hõlmatud maakondadevahelistele ühendustele. Kuna kolmanda lepinguga ei olnud ette nähtud teenindavaid regulaarliine, vaid Trenitalia pidi osutama maakondadevaheliste ühenduste sihtotstarbelistel liinidel nõudeteenuseid, ei eraldanud Trenitalia nendele maakondadevahelistele ühendustele varasid alaliselt, vaid paigutas varad nendel ühendustel ümber vastavalt kasutajate nõudlusele. Ümberpaigutamine toimus Põhja-Itaalia/Põhja-Itaalia ühendustel, sest nõutavad varad paiknesid peamiselt Itaalia põhjaosas.

— Lisaks kasutas Trenitalia Põhja-Itaalia/Põhja-Itaalia ühendusi selleks, et optimeerida teistel maakondadevahelistel ühendustel veetud kaupade voogusid. Nende ühenduste abil sai Trenitalia transportida kõik Põhja-Itaalia/Põhja-Itaalia ühendustel kogutud varad vastavasse lõppsihtkohta Itaalia lõunaosas (ja vastupidi). Teisisõnu kasutati Põhja-Itaalia/Põhja-Itaalia ühendusi ka 33 maakondadevahelist ühendust täiendavate liinidena, et koondada kokku kaubamaht nendelt ühendustelt ja seega tagada võimalikult optimaalne täitumus.

([284]) Vt kolmanda lepingu 3. lisa.

(478) Seega sõltus turutõrke puudumine või olemasolu nendel Põhja-Itaalia/Põhja-Itaalia ühendustel lõppkokkuvõttes turutõrke puudumisest või olemasolust konkreetsel Põhja-Itaalia/Põhja-Itaalia ühendusega seotud põhja–lõunasuunalisel ühendusel.

(479) Kokkuvõttes tunnistab komisjon, et turutõrge esines nendel 19 maakondadevahelisel ühendusel (ja seotud Põhja-Itaalia/Põhja-Itaalia ühendustel), kus raudtee-kaubaveoteenuste kaubanduslik pakkumine oli konkurentide puudumise tõttu selgelt puudulik. Seevastu nendel 14 maakondadevahelisel ühendusel (ja seotud Põhja-Itaalia/Põhja-Itaalia ühendustel), mida konkurendid kolmanda lepingu sõlmimise ajal juba teenindasid, ei teinud Itaalia terviklikku analüüsi tegeliku ja võimaliku turupakkumise kohta ning seega ei teinud eelnevalt kindlaks turutõrke olemasolu. Kuna Itaalia käesoleval juhul seda hindamist ei teinud, ei ole tõendeid selle kohta, et abi oli vajalik avaliku teenuse osutamise vajaduse täitmiseks. Sellest tulenevalt ei ole nendel 14 maakondadevahelisel ühendusel (ja seotud Põhja-Itaalia/Põhja-Itaalia ühendustel) osutatud teenuste eest makstud hüvitis ELi toimimise lepingu artikli 93 alusel siseturuga kokkusobiv.

8.4.3.3.1.3. Avaliku teenindamise leping oli kõige vähem moonutav meede turutõrke kõrvaldamiseks

(480) Viimase aspektina kontrollib komisjon, kas kolmas leping oli kõige vähem moonutav meede, et kõrvaldada turutõrge, mille Itaalia seoses taotletud territoriaalse majandusliku ja sotsiaalse ühtekuuluvuse eesmärgiga kindlaks tegi.

(481) Itaalia väitis, et ajavahemikul 2008–2010 ei olnud turu liberaliseerimine veel nii arenenud etapis, et tagatud oleks piisavas mahus raudtee-kaubaveoteenused Itaalia lõunaossa/lõunaosast isegi üldise subsiidiumide süsteemi olemasolul.

(482) Komisjon on arvamusel, et ajavahemikul 2008–2010 ei oleks vähest turukonkurentsi arvestades piisanud abikavast, ([285]) et tagada raudtee-kaubaveo võimalused kõigis Itaalia lõunapoolsetes maakondades. Selline kava – mis oleks olnud avatud kõigile raudteeveo-ettevõtjatele, kes vastavad konkreetsetele abikõlblikkus- ja sisulistele tingimustele – oleks ehk vähendanud Trenitalia konkurentide kulusid teenuste osutamisel, kuid see ei oleks siiski taganud minimaalsete teenuste osutamist kõigil maakondadevahelistel ühendustel ja seega ei oleks see aidanud täita territoriaalse ühtekuuluvuse eesmärki, mida Itaalia taotles. Nendel 19 maakondadevahelisel ühendusel, mida iseloomustas turutõrge, oli konkurentide veomaht olematu ja igal juhul oleks konkurentidel säilinud vaba voli otsustada, kas laiendada tegevust maakondadevahelistele ühendustele, mida nad varem ei teenindanud ([286]).

(483) Mis puudutab võimalust teha teenuste osutamine ülesandeks eri ettevõtjatele ja seega vältida teenuste hõlmamist ühe avaliku teenindamise lepingu alla, siis märgib komisjon lisaks, et kolmandas lepingus käsitleti 33 maakondadevahelist (edasi-tagasi) ühendust, millest igaüks hõlmas omakorda mitut liini. Peale selle juhib komisjon tähelepanu, et eri avaliku teenindamise lepingute sõlmimine (ja sellega seotud halduskulud) oleks osutunud liiga koormavaks. Peale selle ei olnud Itaalial kohustust korraldada riigihange raudtee-kaubaveoteenustega seotud avaliku teenindamise lepingu sõlmimiseks, vaid ta sai sõlmida avaliku teenindamise lepingu otse ühe ettevõtjaga. Nendel põhjustel ei oleks eraldiseisvate avaliku teenindamise lepingute sõlmimisel olnud vähem moonutavat mõju turule.

(484) Eespool kirjeldatud põhjustel järeldab komisjon, et avaliku teenindamise lepingu sõlmimine Trenitaliaga raudtee-kaubaveoteenuste osutamiseks nendel 19 maakondadevahelisel ühendusel (ja seotud Põhja-Itaalia/Põhja-Itaalia ühendustel), mida mõjutas turutõrge, oli asjakohane, et saavutada Itaalia põhja- ja lõunaosa territoriaalse ühtekuuluvuse eesmärk, mida Itaalia taotles.

([285]) Selline abikava on avatud kõigile kavas sätestatud abikõlblikkus- ja sisulistele tingimustele vastavatele raudteeveo-ettevõtjatele. Vt nt meede, mida komisjon hindas juhtumis SA.45482 (raudtee-kaubaveo toetuskava).

([286]) Sellele kaalutlusele ei räägi vastu asjaolu, et Itaalia loobus avaliku teenindamise lepingust 2015. aastal ja kehtestas kava taristu kasutamise tariifide ja raudtee-kaubaveoteenuste osutamisega kaasnevate kulude hüvitamiseks (juhtum SA.45482 (raudtee-kaubaveo toetuskava), juhtum SA.48759 (raudtee-kaubaveo toetuskava pikendamine). See kava põhines teistsugusel poliitikaeesmärgil – toetada kaupade ühendveoteenuste osutamist kogu riigi territooriumil, selle asemel et tagada minimaalsel hulgal raudtee-kaubaveoteenuste osutamine Itaalia lõunaosas.

8.4.3.3.2. Avaliku transporditeenuse osutamise ülesande andmine

(485) Komisjon märgib, et nagu on juba osutatud põhjenduses 405, oli Trenitalia taristu- ja transpordiministeeriumiga kõigis kolmanda lepingu põhiosades kokku leppinud juba 29. oktoobril 2010 ja leping allkirjastati 3. detsembril 2012. Seega järeldab komisjon, et Itaalia andis Trenitaliale avaliku teenindamise kohustuste täitmise ülesande kolmanda lepinguga hõlmatud ajavahemikuks.

8.4.3.3.3. Ülemäärase hüvitamise puudumine

(486) Põhjendustes 432–437 esitatud kaalutlused kolmanda lepingu alusel kuni 3. detsembrini 2012 makstud hüvitise proportsionaalsuse kohta kehtivad ka kolmanda lepingu alusel ajavahemikul 4. detsembrist 2012 kuni 31. detsembrini 2014 makstud hüvitise suhtes, sest abi arvutamise metoodika oli sama.

(487) Eeskätt märgib komisjon, et kolmanda lepingu alusel makstud hüvitis arvutati eelnevas etapis vastavalt teenuste osutamisega seotud kuludele, mis olid esitatud Trenitalia majandus- ja finantskavas (lisatud kolmandale lepingule) (põhjendus 99). Lepinguga ettenähtud koguhüvitis piirdus finantskohustustega, mida ettevõtja lepingu kogu kehtivusajal tegelikult kandis. Tagantjärele hinnates on ajavahemikul 3. detsembrist 2012 kuni 31. detsembrini 2014 makstud hüvitis peale selle väiksem kui kogukulud, millest äriühing samal perioodil osutatud teenuste puhul teatas (vt põhjendus 436). Samuti oli see isegi väiksem kui Trenitalia majandus- ja finantskavaga ette nähtud summa.

(488) Seda silmas pidades on komisjon arvamusel, et Trenitaliale kolmanda lepingu alusel antud koguhüvitis ei olnud suurem kui avaliku teenindamise kohustuste täitmisega kaasnenud netokulude katmiseks vajalik summa ning et seega oli see hüvitis proportsionaalne. See tähendab, et proportsionaalne oli ka pärast 3. detsembrit 2012 makstud hüvitis. Järeldus Trenitaliale kolmanda lepingu alusel makstud koguhüvitise proportsionaalsuse kohta ei piira hinnangut seoses ülejäänud tingimustega, mis peavad olema täidetud selleks, et lugeda pärast 3. detsembrit 2012 makstud hüvitised siseturuga kokkusobivaks.

8.4.3.3.4. Konkurentsile avalduva põhjendamatu negatiivse mõju vältimine

(489) Komisjon järeldab, et kolmanda lepinguga ei moonutatud konkurentsi nende 19 maakondadevahelise ühenduse puhul, mida mõjutas turutõrge. Esiteks tuleb märkida, et enamiku nende ühenduste puhul ei olnud Trenitalia konkurentidel vajalikku tegevusluba (vt põhjendus 459). Teiseks, isegi kui eeldada, et konkurendid said või oleksid saanud asjaomase loa suhteliselt lühikese ajaga, on komisjon arvamusel, et kolmas leping ei takistanud neid turule sisenemast, vaid ainuüksi tagas teenuste järjepideva osutamise liinidel, mis tõendite kohaselt ei pakkunud turuosalistele kuigi suurt huvi (vt põhjendused 460–461). Kolmandaks tagas Itaalia nõudepõhine lähenemisviis selle, et Trenitalia pakkumine ei ületanud kasutajate nõudlust.

(490) Mis aga puudutab neid 14 maakondadevahelist ühendust, mille puhul komisjon turutõrget ei tuvastanud (vt põhjendus 479), siis võis makstud hüvitis moonutada konkurentsi, võttes iseäranis arvesse asjaolu, et ajal, mil Trenitalia ning taristu- ja transpordiministeerium leppisid kokku kolmanda lepingu põhiosades, tegutsesid kõnealustel liinidel juba konkurendid ning et kui kolmandat lepingut ei oleks sõlmitud, oleksid konkurendid võinud suurendada teenuste mahtu maakondadevahelistel ühendustel, mida nad juba teenindasid.

(491) Mis puudutab kolmanda lepinguga hõlmatud Põhja-Itaalia/Põhja-Itaalia ühendusi, siis märgib komisjon, et need olid mõeldud veovoogude koondamiseks ja optimeerimiseks põhja–lõunasuunalistel ühendustel ning et seega täiendasid need maakondadevahelisi ühendusi (põhjendus 237). Komisjon leiab, et kolmanda lepinguga moonutati konkurentsi üksnes 14 maakondadevahelise ühenduse nendel Põhja-Itaalia/Põhja-Itaalia lisaühendustel, mille puhul Itaalia ei olnud eelnevalt kindlaks teinud turutõrke olemasolu.

9. **JÄRELDUSED**

(492) Esimese lepingu alusel makstud hüvitis ei kujuta endast riigiabi, välja arvatud: a) alates 22. oktoobrist 2003 osutatud riigisiseste raudtee-kaubaveoteenuste eest antud hüvitis, mis kujutas endast olemasolevat abi, ja b) hüvitis, mida anti alates 15. märtsist 2003 osutatud rahvusvaheliste raudtee-kaubaveoteenuste eest Trieste sadama ja Ungari vahel ning läbi Trieste Marittima sadama – see hüvitis kujutab endast uut abi. Seda uut abi, mida hinnati määruse (EMÜ) nr 1191/69 ja asutamislepingu üldpõhimõtete alusel, käsitatakse siseturuga kokkusobiva abina nende summade osas, mis olid seotud rahvusvahelise raudtee-kaubaveoga Itaalia Trieste sadama ja Ungari vahel; summad, mida maksti rahvusvahelise raudtee-kaubaveo eest läbi Trieste Marittima sadama, kujutavad endast ebaseaduslikku ja siseturuga kokkusobimatut abi.

(493) Teise lepingu alusel makstud hüvitis, mida hinnati määruse (EMÜ) nr 1191/69 ja asutamislepingu üldpõhimõtete alusel, kujutab endast siseturuga kokkusobivat riigiabi, välja arvatud Trieste Marittima sadamat läbinud raudtee-kaubaveoga seotud tariifikohustuse puhul makstud abi, mida käsitatakse siseturuga kokkusobimatu riigiabina.

(494) Kolmanda lepingu puhul kujutab 3. detsembrini 2012 makstud hüvitis, mida hinnati määruse (EMÜ) nr 1191/69 ja asutamislepingu üldpõhimõtete alusel, endast siseturuga kokkusobivat riigiabi. Kolmanda lepingu alusel pärast 3. detsembrit 2012 makstud hüvitis, mille kokkusobivust siseturuga hinnati otse ELi toimimise lepingu artikli 93 alusel, kujutab endast ebaseaduslikku abi ning seda liigitatakse osaliselt kokkusobiva abina ja osaliselt kokkusobimatu abina. Summa, mida Itaalia maksis Trenitaliale raudtee-kaubaveoteenuste osutamise eest järgmisel 19 maakondadevahelisel ühendusel, kujutab endast ebaseaduslikku siseturuga kokkusobivat abi: Molise/Molise, Sitsiilia/Sitsiilia, Abruzzo/Basilicata, Abruzzo/Campania, Abruzzo/Calabria, Abruzzo/Sitsiilia, Basilicata/Calabria, Basilicata/Campania, Basilicata/Sitsiilia, Calabria/Apuulia, Calabria/Sitsiilia, Campania/Molise, Campania/Apuulia, Campania/Sitsiilia, Molise/Calabria, Molise/Sitsiilia, Apuulia/Sitsiilia, Sitsiilia/Põhja-Itaalia, Calabria/Põhja-Itaalia (ja seotud Põhja-Itaalia/Põhja-Itaalia ühendused). Summa, mida Itaalia maksis Trenitaliale raudtee-kaubaveoteenuste osutamise eest järgmisel 14 maakondadevahelisel ühendusel, kujutab endast ebaseaduslikku siseturuga kokkusobimatut abi: Abruzzo/Abruzzo, Calabria/Calabria, Campania/Campania, Apuulia/Apuulia, Abruzzo/Molise, Abruzzo/Apuulia, Basilicata/Apuulia, Calabria/Campania, Molise/Apuulia, Molise/Põhja-Itaalia, Apuulia/Põhja-Itaalia, Campania/Põhja-Itaalia, Basilicata/Põhja-Itaalia, Abruzzo/Põhja-Itaalia (ja seotud Põhja-Itaalia/Põhja-Itaalia ühendused). Nende 14 maakondadevahelise ühenduse puhul, mida teenindasid ka Trenitalia konkurendid, tegi Itaalia ilmse hindamisvea järeldusega, et kui kolmandat lepingut ei oleks sõlmitud, ei oleks turuosalised suutnud osutada kõiki või teatavaid teenuseid, mida Trenitalia kolmanda lepingu alusel osutas.

Tabel 16

Järeldus kolme avaliku teenindamise lepingu kohta

Riigiabi meetmed	Hinnang riigiabi kohta
Esimene leping	**Ei kujuta endast abi**: hüvitis a) rahvusvaheliste raudtee-kaubaveoteenuste osutamise eest enne 15. märtsi 2003; b) riigisiseste raudtee-kaubaveoteenuste osutamise eest enne 22. oktoobrit 2003. **Olemasolev abi**: hüvitis riigisiseste raudtee-kaubaveoteenuste osutamise eest ajavahemikul 22. oktoobrist 2003 kuni 31. detsembrini 2003. **Uus abi**: hüvitis üleeuroopalises raudtee-kaubaveovõrgus rahvusvaheliste raudtee-kaubaveoteenuste osutamise eest ajavahemikul 15. märtsist 2003 kuni 31. detsembrini 2003, millest — ***siseturuga kokkusobiv abi***: hüvitis rahvusvaheliste raudtee-kaubaveoteenuste osutamise eest Itaalia Trieste sadama ja Ungari vahel; — ***ebaseaduslik siseturuga kokkusobimatu abi***: hüvitis rahvusvaheliste raudtee-kaubaveoteenuste eest läbi Trieste Marittima sadama.

Riigiabi meetmed	Hinnang riigiabi kohta
Teine leping	**Uus abi:** raudtee-kaubaveoteenuste eest makstud hüvitis, millest: — ***siseturuga kokkusobiv abi***: hüvitis rahvusvaheliste raudtee-kaubaveoteenuste osutamise eest Itaalia Trieste sadama ja Ungari vahel ning riigisiseste raudtee-kaubaveoteenuste osutamise eest (tariifi- ja toimimiskohustused); — ***ebaseaduslik siseturuga kokkusobimatu abi***: hüvitis rahvusvaheliste raudtee-kaubaveoteenuste eest läbi Trieste Marittima sadama.
Kolmas leping	**Uus abi:** raudtee-kaubaveoteenuste eest makstud hüvitis, millest: — ***siseturuga kokkusobiv abi***: raudtee-kaubaveoteenuste eest 3. detsembrini 2012 makstud abi; — ***ebaseaduslik siseturuga kokkusobiv abi***: abi, mida maksti pärast 3. detsembrit 2012 raudtee-kaubaveoteenuste osutamise eest põhjenduses 456 osutatud 19 maakondadevahelisel ühendusel ja seotud Põhja-Itaalia/Põhja-Itaalia ühendustel; — ***ebaseaduslik siseturuga kokkusobimatu abi***: abi, mida maksti pärast 3. detsembrit 2012 raudtee-kaubaveoteenuste osutamise eest põhjenduses 457 osutatud 14 maakondadevahelisel ühendusel ja seotud Põhja-Itaalia/Põhja-Itaalia ühendustel.

10. **TAGASINÕUDMINE**

(495) ELi toimimise lepingu ja liidu kohtute väljakujunenud kohtupraktika kohaselt võib komisjon juhul, kui ta leiab, et abi ei ole siseturuga kokkusobiv, otsustada, et asjaomane liikmesriik peab seda abi muutma või selle andmise lõpetama ([287]). Samuti on liidu kohtud korduvalt sedastanud, et liikmesriigi kohustus lõpetada sellise abi andmine, mida komisjon peab siseturuga kokkusobimatuks, on ette nähtud selleks, et taastada varem valitsenud olukord ([288]).

(496) Sellega seoses on liidu kohtud sedastanud, et see eesmärk on täidetud, kui abisaaja on ebaseadusliku abina saadud summad tagasi maksnud, loobudes sel moel eelisest, mis tal siseturul konkurentide ees oli, ja abi andmisele eelnenud olukord on taastatud ([289]).

(497) Nõukogu määruse (EL) 2015/1589 ([290]) artikli 16 lõikes 1 on kooskõlas kohtupraktikaga sätestatud, et „[k]ui ebaseadusliku abi korral tehakse negatiivne otsus, nõuab komisjon, et kõnealune liikmesriik peab võtma kõik vajalikud meetmed, et abisaajalt abi tagasi saada“.

(498) Seega, võttes arvesse, et osa põhjendustes 492–494 osutatud hüvitistest, mida Trenitaliale maksti, anti ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3 rikkudes ning et neid peetakse ebaseaduslikuks ja siseturuga kokkusobimatuks abiks, nõutakse abisumma tagasi, et taastada enne hüvitise andmist siseturul valitsenud olukord. Tagasinõutavalt summalt arvestatakse intressi alates kuupäevast, millal need anti Trenitalia käsutusse, kuni nende tegeliku tagasisaamiseni.

([287]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 12. juuli 1973, komisjon *vs.* Saksamaa, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, punkt 13.
([288]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 21. märts 1990, Belgia *vs.* komisjon, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, punkt 66.
([289]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 17. juuni 1999, Belgia *vs.* komisjon, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, punktid 64 ja 65.
([290]) Nõukogu 13. juuli 2015. aasta määrus (EL) 2015/1589, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 kohaldamiseks (ELT L 248, 24.9.2015, lk 9).

(499) Liidu õiguse ükski säte ei nõua komisjonilt, et ta siseturuga kokkusobimatuks tunnistatud abi tagastamist määrates fikseeriks tagastatava abi täpse summa. Piisab sellest, kui komisjoni otsus sisaldab andmeid, mis võimaldavad otsuse adressaadil iseseisvalt ja ülemääraste raskusteta selle summa määratleda ([291]).

(500) Trenitaliale antud ebaseadusliku ja siseturuga kokkusobimatu abi summa arvutatakse alljärgneval viisil.

(501) Mis puudutab ebaseaduslikku ja siseturuga kokkusobimatut abi, mida anti Trenitaliale esimese ja teise lepingu alusel hüvitistena Trieste Marittima sadamat läbinud raudtee-kaubaveoteenuste osutamise eest ajavahemikul 15. märtsist 2003 kuni 31. detsembrini 2008, siis arvutatakse selle abi summa tariifikohustuse kohaldamisel saadud tegeliku tulu ja sellise tulu vahena, mida Trenitalia oleks teeninud standardtariifi kohaldamisel, korrutatuna Trieste Marittima sadamas käideldud vagunite koguarvuga.

(502) Mis puudutab ebaseaduslikku ja siseturuga kokkusobimatut abi, mida maksti Trenitaliale kolmanda lepingu alusel pärast 3. detsembrit 2012 nende raudtee-kaubaveoteenuste eest, mida osutati põhjenduses 494 nimetatud 14 maakondadevahelisel ühendusel ja seotud Põhja-Itaalia/Põhja-Itaalia ühendustel, siis võetakse selle summa arvutamisel arvesse seda, kui suure osa nende rongikilomeetrite koguarvust, mille eest kolmanda lepingu alusel pärast 3. detsembrit 2012 hüvitist maksti, läbis Trenitalia kõnealusel 14 maakondadevahelisel ühendusel (ja seotud Põhja-Itaalia/Põhja-Itaalia ühendustel).

(503) Komisjon märgib, et pärast menetluse algatamise otsuse avaldamist läbis Trenitalia kaubaveoosakond ulatusliku restruktureerimisprotsessi (vt põhjendused 46–47). 2017. aastal andis Trenitalia ainuomanik FSi kontsern kogu oma kaubaveotegevuse üle uuele majandusüksusele – Mercitalia kontsern, kes oli FSi kontserni ainukontrolli all. Selle restruktureerimisprotsessi tulemusena läks Trenitalia kaubaveoosakond eraldumise teel üle Mercitalia Railile.

(504) Kui ebaseadusliku ja kokkusobimatu riigiabi saaja on andnud kogu oma tegevuse või osa sellest üle teisele ettevõtjale, saab ebaseadusliku ja siseturuga kokkusobimatu riigiabi tagasimaksmise kohustust laiendada ettevõtjale, kes eelise pärast tegevuse ülevõtmist tegelikult saab (ettevõtja õigusjärglane) ([292]). Lisaks võib ühinemise või muus vormis äritegevuse ümberkorraldamise korral abi tagastamise kohustuse anda järelejäävale üksusele ([293]).

(505) Komisjon märgib, et Trenitalia kaubaveoosakonna üleandmine Mercitalia Logisticsile oli põhimõtteliselt äritegevuse ümberkorraldamine FSi kontserni grupisisese tehinguna, mille käigus anti Trenitalia kaubaveotegevus Mercitalia Railile tasuta üle. FSi kontsern ise nimetas üleandmist kaubaveotegevuse ümberkorraldamiseks (vt põhjendus 46). Nagu Itaalia ametiasutused kinnitasid, sai Mercitalia Railist kui Trenitalia kaubaveoosakonna uuest omanikust 1. jaanuaril 2017 Itaalia õiguse alusel Trenitalia õigusjärglane kaubaveoturul.

(506) Tagasinõudmist käsitleva teatise punkti 95 kohaselt tuleb ettevõtjate ühinemise või muu ümberkorraldamise korral siseturuga kokkusobimatu ja ebaseaduslik abi tagasi nõuda esialgselt abisaajalt või, kui temalt ei õnnestu abi tagasi nõuda, siis tema õigusjärglaselt.

([291]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 18. oktoober 2007, komisjon *vs.* Prantsusmaa, C-441/06, ECLI:EU:C:2007:616, punkt 29 ja seal viidatud kohtupraktika.

([292]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 21. märts 1991, Itaalia *vs.* komisjon, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136, punkt 57; komisjoni teatis ebaseadusliku ja siseturuga kokkusobimatu riigiabi tagasinõudmise kohta, ELT C 247, 23.7.2019, lk 1 (edaspidi „tagasinõudmist käsitlev teatis"), punkt 89. Abi tagasimaksmisega peab abisaaja kaotama eelise, mis tal oli varem turul olnud, ja abieelne olukord taastatakse.

([293]) Tagasinõudmist käsitlev teatis, punkt 95.

(507) Seepärast järeldab komisjon, et Itaalia nõuab käesoleva otsuse alusel ebaseaduslikuks ja siseturuga kokkusobimatuks tunnistatud abi tagasi Trenitalialt kui selle abi otseselt saajalt või, juhul kui ebaseaduslikku ja siseturuga kokkusobimatut abi ei õnnestu tagasi nõuda Trenitalialt, siis Trenitalia õigusjärglaselt Mercitalia Raililt.

(508) Eespool esitatud järeldust ei muudaks ka see, kui eeldada, et õigusjärglusega ei kaasnenud Trenitaliale enne eraldumise teel jagunemist antud ebaseadusliku ja siseturuga kokkusobimatu abiga seotud kohustiste üleminekut Mercitalia Railile, nagu Itaalia ametiasutused väitsid (vt põhjendus 198) Õigupoolest saab Mercitalia Raili igal juhul käsitada ka Trenitalia majandusliku õigusjärglasena raudtee-kaubaveoturul, nagu on selgitatud põhjendustes 511–517.

(509) Tagasinõudmist käsitleva teatise punkti 89 kohaselt peaks liikmesriik juhul, kui tagasinõudeotsuse rakendamise etapis ei ole võimalik abi algselt abisaajalt tagasi nõuda ja abi anti edasi mõnele teisele ettevõtjale, laiendama abi tagasinõudmise ettevõtjale, kes pärast tegevuse üleandmist tegelikult eelise sai, ja tagama, et abi tagastamise kohustusest ei hoita kõrvale. Selline üleandmine võib toimuda ettevõtja kogu või osa vara müügina, mille järel tegevust ei vii enam ellu sama juriidiline isik.

(510) Euroopa Kohtu 8. mai 2003. aasta otsuses kohtuasjas Itaalia ja SIM 2 *vs.* komisjon ([294]) hinnatakse majanduslikku järjepidevust abisaaja ja selle ettevõtja vahel, kellele tema varad üle anti, mitme näitaja põhjal. Hindamisel võib arvesse võtta järgmisi tegureid, kuid kahe äriühingu vahelise majandusliku järjepidevuse kindlakstegemiseks ei pea need olema kumulatiivselt täidetud ([295]): a) kas müügihind vastab turuhinnale; b) ülekande ulatus (varad ja kohustised, tööjõud, varade funktsionaalsete kogumite olemasolu); c) ostja(te) isik; d) ülekandmise aeg (pärast esialgse hindamise algust, pärast ametliku uurimismenetluse algatamist või pärast lõplikku otsust); e) tehingu majanduslik loogika.

(511) Käesoleva juhtumi puhul on komisjoni arvates mitu tegurit, mis võimaldavad koosvõetuna järeldada, et Trenitalia ja Mercitalia Raili vahel oli majanduslik järjepidevus.

(512) Ostja isiku küsimuses tuleb esiteks märkida, et üleantud tegevused jäid lõppkokkuvõttes samale omanikule (Ferrovie dello Stato S.p.A.). Selge on see, et Trenitalia ja Mercitalia Rail (viimane äriühing kaudselt Mercitalia Logisticsi kaudu) on FSi kontserni valdusettevõtja Ferrovie dello Stato S.p.A. kontrolli all.

(513) Teiseks, mis puudutab tehingu majanduslikku loogikat ja eesmärki, siis on samuti selge, et kogu tehing oli ette nähtud pelgalt äritegevuse ümberkorraldamiseks FSi kontsernis (põhjendus 48). Selle ümberkorraldamise eesmärk oli jätkata Trenitalia kaubaveoosakonna tegevust ja FSi kontserni muud raudtee-kaubaveotegevust tõhusamal viisil, nii et sellega tegeleks üks majandusüksus (Mercitalia kontsern).

(514) Kolmandaks on selge (vt põhjendus 47), et Mercitalia Rail ei maksnud Trenitaliale kaubaveoosakonna üleandmise eest ning et üleandmine toimus Trenitalia aktsiakapitali vähendamise teel ning Mercitalia Raili kapitali väärtuse proportsionaalse suurendamise teel summas, mis vastas Trenitalia üleantud kaubaveoosakonna raamatupidamislikule väärtusele. Seepärast ei olnud tehing liigendatud viisil, mis oleks välistanud siseturuga kokkusobimatu abi üleandmist Trenitalialt Mercitalia Railile.

([294]) Kohtuotsus, Euroopa Kohus, 8. mai 2003, Itaalia Vabariik ja SIM 2 Multimedia SpA *vs.* komisjon, C-328/99 ja C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([295]) Euroopa Kohus kinnitas neid näitajaid oma 29. aprilli 2021. aasta otsuses kohtuasjas Fortischem a.s., C-890/19P, ECLI:EU:C:2021:345, punkt 59.

(515) Neljandaks, mis puudutab üleandmise ulatust, siis nagu osutasid Itaalia ametiasutused ja FSi kontsern ise oma 2017. aasta finantsaruandes (vt põhjendused 46–47), siis võttis Mercitalia Rail üle Trenitalia kaubaveoosakonna kõik varad ([296]) ja sõlmitud lepingud. Eeskätt võttis Mercitalia Rail üle alljärgneva: a) kõik ärilepingud, mille Trenitalia oli seoses kaubaveotegevusega sõlminud, samuti juurdepääs kõigi Trenitalia kaubaveoklientide teabele ja andmetele; b) Trenitalia kaubaveoosakonna kõik töötajad ja juhtkond (st 3 117 töötajat ja 15 direktorit), kes säilitasid samad lepingutingimused nagu enne jagunemist; c) kõik Trenitalia kaubanduslikud ja intellektuaalomandi litsentsid seoses kaubaveotegevusega; d) kõik kaubaveotegevusega seotud liisingulepingud (veerem, taristu jms), samuti varem Trenitaliale kuulunud varade omandiõigused; e) veomahu ja raudteetaristu ja/või teenindusrajatiste kasutamise õigused, mis Trenitalia oli Itaalias ja mis tahes muudes liikmesriikides saanud. Üleandmine hõlmas ka teatavaid Trenitalia kohustisi ([297]).

(516) Mis puudutab üleandmise aega, siis toimus äritegevuse ümberkorraldamine pärast ametliku uurimismenetluse algatamist, st ajal, mil Trenitalia oli tagasinõudmise riskist juba teadlik.

(517) Kõik põhjendustes 512–516 osutatud elemendid viitavad sellele, et Trenitalia ja Mercitalia Raili vahel oli raudtee-kaubaveotegevuse valdkonnas majanduslik järjepidevus. Itaalia ametiasutused ei esitanud andmeid, mis lükkaksid selle järelduse ümber. Väide, et Trenitalial ei olnud kavas Mercitalia Railile üle anda võimalikke ebaseaduslikust ja siseturuga kokkusobimatust riigiabist tulenenud kohustisi ning et kolmanda lepingu kehtivusaeg oli juba lõppenud, ei välista, et Mercitalia Rail sai eelise, mis kaasnes Trenitalia kaubaveoosakonnale antud ebaseadusliku ja siseturuga kokkusobimatu abiga. Asjaolu, et Trenitalia ei andnud üle oma ohutussertifikaati, ei välista iseenesest majandusliku järjepidevuse olemasolu Mercitalia Raili ja Trenitalia vahel ning igal juhul oli see tingitud sellest, et äsja asutatud ettevõtjana pidi Mercitalia Rail kohaldatavate õigusaktide ([298]) kohaselt omandama ise sertifikaadi, et saada tegutseda raudteeveo-ettevõtjana raudtee-kaubaveoturul.

(518) Võttes arvesse Trenitalia ja Mercitalia Raili raudtee-kaubaveotegevuse majandusliku järjepidevuse olemasolu, tuleks äriühingut Mercitalia Rail pidada Trenitalia majanduslikuks õigusjärglaseks.

(519) Kokkuvõttes tuleks juhul, kui ebaseaduslikku ja siseturuga kokkusobimatut abi ei õnnestu tagasi nõuda Trenitalialt, laiendada abi tagasimaksmise kohustust Mercitalia Railile kui Trenitalia õiguslikule ja majanduslikule õigusjärglasele,

ON VASTU VÕTNUD KÄESOLEVA OTSUSE:

Artikkel 1

Hüvitis, mida anti Trenitaliale esimese lepingu alusel raudtee-kaubaveoteenuste osutamisega seotud avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest, ei kujuta endast riigiabi niivõrd, kuivõrd see on seotud järgmiste teenustega: a) üleeuroopalises raudtee-kaubaveovõrgus enne 15. märtsi 2003 osutatud rahvusvahelise raudtee-kaubaveo teenused ning b) enne 22. oktoobrit 2003 osutatud riigisisese raudtee-kaubaveo teenused.

([296]) Nagu Itaalia ametiasutused oma 11. aprilli 2023. aasta vastustes selgitasid, hõlmasid varad järgmist: materiaalne vara (hooned, tehased, seadmed, veerem), immateriaalne vara (peamiselt osakonna juhtimissüsteemidega seotud tarkvara), osalused tütar- ja sidusettevõtetes ning muudes ettevõtetes, varud (eeskätt varuosad veeremi hoolduseks), lühiajalised nõuded ostjate vastu.

([297]) Nagu Itaalia ametiasutused oma 11. aprillil 2023 esitatud teabes selgitasid, hõlmasid üleantud kohustised järgmist: äriosakonna finantsvõlg (peamiselt emaettevõtja Ferrovie dello Stato S.p.A. antud lühiajaline laen), eraldised koondamishüvitisteks ja muudeks töötajate hüvitisteks, riski- ja kulueraldised, muud lühiajalised kohustised ja võlad hankijatele. Nagu on osutatud põhjenduses 198, ei hõlmanud üleandmine kohustisi, mis võisid tekkida juhul, kui Trenitaliale enne eraldumist raudtee-kaubaveoteenuste osutamise eest antud abi tunnistatakse ebaseaduslikuks ja siseturuga kokkusobimatuks.

([298]) Vt joonealune märkus nr [44].

Hüvitis, mida anti Trenitaliale esimese lepingu alusel raudtee-kaubaveoteenuste osutamisega seotud avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest 31. detsembrini 2003, kujutab endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses niivõrd, kuivõrd see oli seotud järgmiste teenustega: a) üleeuroopalises raudtee-kaubaveovõrgus alates 15. märtsist 2003 osutatud rahvusvahelise raudtee-kaubaveo teenused ning b) alates 22. oktoobrist 2003 osutatud riigisisese raudtee-kaubaveo teenused.

Hüvitis, mida anti Trenitaliale teise lepingu alusel raudtee-kaubaveoteenuste osutamisega seotud avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest, kujutab endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Hüvitis, mida anti Trenitaliale kolmanda lepingu alusel raudtee-kaubaveoteenuste osutamisega seotud avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest, kujutab endast riigiabi ELi toimimise lepingu artikli 107 lõike 1 tähenduses.

Artikkel 2

Hüvitis, mida anti Trenitaliale esimese lepingu alusel raudtee-kaubaveoteenuste osutamisega seotud avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest, kujutab endast olemasolevat abi osas, mis on seotud ajavahemikul 22. oktoobrist 2003 kuni 31. detsembrini 2003 osutatud riigisisese raudtee-kaubaveo teenustega. Hüvitis, mida anti Trenitaliale esimese lepingu alusel raudtee-kaubaveoteenuste osutamisega seotud avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest, kujutab endast uut abi osas, mis on seotud ajavahemikul 15. märtsist 2003 kuni 31. detsembrini 2003 üleeuroopalises raudtee-kaubaveovõrgus osutatud rahvusvahelise raudtee-kaubaveo teenustega.

Riigiabi, mida anti Trenitaliale teise lepingu alusel raudtee-kaubaveoteenuste osutamisega seotud avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest, kujutab endast uut abi.

Riigiabi, mida anti Trenitaliale kolmanda lepingu alusel raudtee-kaubaveoteenuste osutamisega seotud avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest, kujutab endast uut abi.

Artikkel 3

Hüvitis, mida maksti Trenitaliale esimese lepingu alusel avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest seoses rahvusvahelise raudtee-kaubaveo teenustega Itaalia Trieste sadama ja Ungari vahel, on siseturuga kokkusobiv. Riigiabi, mida maksti Trenitaliale esimese lepingu alusel Trieste Marittima sadamat läbinud rahvusvahelise raudtee-kaubaveo teenustega seotud avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest, anti ebaseaduslikult, rikkudes ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3, ning see on siseturuga kokkusobimatu.

Riigiabi, mida maksti Trenitaliale teise lepingu alusel raudtee-kaubaveoteenuste osutamisega seotud avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest, on siseturuga kokkusobiv, välja arvatud Trenitaliale Trieste Marittima sadamat läbinud raudtee-kaubaveo teenustega seotud avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest antud riigiabi, mis anti ebaseaduslikult, rikkudes ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3, ning mis on siseturuga kokkusobimatu.

Riigiabi, mida maksti Trenitaliale kolmanda lepingu alusel rahvusvahelise raudtee-kaubaveoteenustega seotud avaliku teenindamise kohustuste täitmise eest, on siseturuga kokkusobiv niivõrd, kuivõrd see puudutab kuni 3. detsembrini 2012 makstud abi; pärast 3. detsembrit 2012 makstud abi anti ebaseaduslikult ja rikkudes ELi toimimise lepingu artikli 108 lõiget 3. Riigiabi, mida maksti Trenitaliale kolmanda lepingu alusel, on siseturuga kokkusobiv, välja arvatud pärast 3. detsembrit 2012 makstud riigiabi järgmistel 14 maakondadevahelisel ühendusel (sh kõigil seotud Põhja-Itaalia/Põhja-Itaalia ühendustel) osutatud teenuste eest: Abruzzo/Abruzzo, Calabria/Calabria, Campania/Campania, Apuulia/Apuulia, Abruzzo/Molise, Abruzzo/Apuulia, Basilicata/Apuulia, Calabria/Campania, Molise/Apuulia, Molise/Põhja-Itaalia, Apuulia/Põhja-Itaalia, Campania/Põhja-Itaalia, Basilicata/Põhja-Itaalia, Abruzzo/Põhja-Itaalia; see abi on siseturuga kokkusobimatu.

Artikkel 4

Itaalia nõuab siseturuga kokkusobimatu abi, millele on osutatud artiklis 3, tagasi Trenitalialt või, kui seda abi ei õnnestu tagasi nõuda Trenitalialt, siis Trenitalia õigusjärglaselt Mercitalia Raililt.

Tagasinõutavatelt summadelt arvestatakse intressi alates kuupäevast, millal need anti abisaaja käsutusse, kuni nende tegeliku tagasisaamiseni.

Intress arvutatakse liitintressina vastavalt komisjoni määruse (EÜ) nr 794/2004 ([299]) V peatükile ja komisjoni määrusele (EÜ) nr 271/2008, ([300]) millega muudetakse määrust (EÜ) nr 794/2004.

Artikkel 5

Siseturuga kokkusobimatu abi, millele on osutatud artiklis 3, nõutakse tagasi viivitamata ja tõhusalt.

Itaalia tagab käesoleva otsuse täitmise nelja kuu jooksul pärast otsuse teatavakstegemise kuupäeva.

Artikkel 6

Itaalia esitab komisjonile kahe kuu jooksul pärast käesoleva otsuse teatavakstegemist järgmise teabe:

— abisaaja saadud abi kogusumma;

— abisaajalt tagasi nõutav kogusumma (põhisumma ja intressid);

— käesoleva otsuse täitmiseks juba võetud ja kavandatud meetmete üksikasjalik kirjeldus;

— dokumendid, mis tõendavad, et abisaajale on antud korraldus abi tagasi maksta.

Itaalia teavitab komisjoni käesoleva otsuse täitmiseks võetud riiklike meetmete edenemisest, kuni artiklis 3 osutatud abi on täies ulatuses tagasi makstud. Ta esitab komisjoni taotluse korral viivitamata teabe käesoleva otsuse täitmiseks juba võetud ja kavandatud meetmete kohta. Samuti esitab ta üksikasjalikud andmed abisaajalt juba tagasi saadud abisummade ja intresside kohta.

Artikkel 7

Käesolev otsus on adresseeritud Itaalia Vabariigile.

([299]) Komisjoni 21. aprilli 2004. aasta määrus (EÜ) nr 794/2004, millega rakendatakse nõukogu määrust (EL) 2015/1589, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 kohaldamiseks (ELT L 140, 30.4.2004, lk 1).

([300]) Komisjoni 30. jaanuari 2008. aasta määrus (EÜ) nr 271/2008, millega muudetakse määrust (EÜ) nr 794/2004, millega rakendatakse nõukogu määrust (EÜ) nr 659/1999, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad EÜ asutamislepingu artikli 93 kohaldamiseks (ELT L 82, 25.3.2008, lk 1).

Komisjon võib avalikustada käesoleva otsuse kohaldamisel tagasinõutavad abisummad ja viivised, ilma et see piiraks nõukogu määruse (EL) 2015/1589 ([301]) artikli 30 kohaldamist.

Brüssel, 24. november 2023

Komisjoni nimel
komisjoni liige
Didier REYNDERS

([301]) Nõukogu 13. juuli 2015. aasta määrus (EL) 2015/1589, millega kehtestatakse üksikasjalikud eeskirjad Euroopa Liidu toimimise lepingu artikli 108 kohaldamiseks (ELT L 248, 24.9.2015, lk 9).