2024/2860

2024.11.18.

A BIZOTTSÁG (EU) 2024/2860 HATÁROZATA

(2023. november 24.)

az Olaszország által a Trenitalia SpA javára nyújtott, SA.32953. (2014/C.) számú állami támogatási intézkedésekről

(az értesítés a C(2023) 8017. számú dokumentummal történt)

(Csak az angol nyelvű szöveg hiteles)

(EGT-vonatkozású szöveg)

AZ EURÓPAI BIZOTTSÁG,

tekintettel az Európai Unió működéséről szóló szerződésre és különösen annak 108. cikke (2) bekezdésének első albekezdésére,

tekintettel az Európai Gazdasági Térségről szóló megállapodásra és különösen annak 62. cikke (1) bekezdésének a) pontjára,

miután az említett rendelkezéseknek megfelelően felhívta az érdekelt feleket észrevételeik megtételére ([1]), és tekintettel a benyújtott észrevételekre,

mivel:

1. ELJÁRÁS

(1) 2011. április 18-án panasz érkezett a Bizottsághoz, amely szerint Olaszország esetlegesen állami támogatást adott a Ferrovie dello Stato csoporthoz (a továbbiakban: **FS-csoport**) tartozó Trenitalia S.p.A. (a továbbiakban: **Trenitalia**) részére három közszolgáltatási szerződés alapján, vasúti árufuvarozási közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért nyújtott kompenzáció formájában (a továbbiakban: **intézkedések**). A panaszt SA.32953. (2014/NN. – korábbi 2011/CP.) hivatkozási számon vették nyilvántartásba. 2011. szeptember 26-án a panaszos további információkat nyújtott be.

(2) 2011. október 18-i levelében a Bizottság továbbította ezt a panaszt az olasz hatóságoknak, és tájékoztatást kért az intézkedésekről.

(3) 2011. november 16-án Olaszország a tájékoztatási kérelem megválaszolására nyitva álló határidő meghosszabbítását kérte, amelyet a Bizottság 2011. november 24-én engedélyezett. 2011. december 14-én Olaszország felvilágosítást kért a Bizottság tájékoztatási kérelmével kapcsolatban, amelyet a Bizottság ugyanazon a napon megválaszolt. 2011. december 15-én Olaszország a kért információk benyújtására nyitva álló határidő további meghosszabbítását kérte, amelyet a Bizottság 2011. december 20-án engedélyezett.

(4) Olaszország 2012. január 31-én és 2012. február 17-én részleges választ adott a 2011. október 18-i tájékoztatási kérelemre. 2012. február 22-én a Bizottság emlékeztetőt küldött Olaszországnak, amelyben bekérte a hiányzó információkat. Olaszország 2012. április 11-én további információkat nyújtott be a Bizottság 2011. október 18-i tájékoztatási kérelmére válaszul.

(5) 2012. április 4-én a panaszos további állításokkal egészítette ki panaszát.

(6) A Bizottság 2012. október 29-én további tájékoztatást kért Olaszországtól. Olaszország 2013. január 8-án, 2013. január 11-én és 2013. január 17-én küldte meg a kért információkat.

(7) 2013. október 29-én a Bizottsághoz további állítások érkeztek a panaszostól.

([1]) HL C 156., 2014.5.23., 77. o.

(8) A Bizottság 2014. március 28-án kelt levelében tájékoztatta Olaszországot, hogy a fent említett intézkedések tekintetében az Európai Unió működéséről szóló szerződés (a továbbiakban: **EUMSZ**) 108. cikkének (2) bekezdése szerinti eljárás megindításáról határozott (a továbbiakban: **az eljárás megindításáról szóló határozat**).

(9) Az eljárás megindításáról szóló határozat a vasúti infrastruktúra egyes eszközeinek a Rete Ferroviaria Italiana S.p.A által a Trenitalia és az FS Logistica részére történő ingyenes átruházása formájában nyújtott esetleges állami támogatásra is vonatkozott (SA.32179. számú ügy). A Bizottság ezeket az intézkedéseket külön határozatban fogja értékelni. Ez a határozat kizárólag a Trenitaliának a vasúti árufuvarozási ágazatban közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért három közszolgáltatási szerződés alapján fizetett kompenzációval foglalkozik.

(10) 2014. április 22-én Olaszország az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeinek benyújtására nyitva álló határidő meghosszabbítását kérte, amelyet a Bizottság 2014. április 28-án engedélyezett. 2014. május 21-én Olaszország az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételek benyújtására nyitva álló határidő további meghosszabbítását kérte, amelyet a Bizottság másnap engedélyezett.

(11) Az eljárás megindításáról szóló határozatot 2014. május 23-án közzétették az *Európai Unió Hivatalos Lapjában* ([2]). A Bizottság felkérte az érdekelt feleket, hogy az intézkedésekkel kapcsolatban nyújtsák be észrevételeiket.

(12) 2014. június 24-én Olaszország benyújtotta az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételeit. A Bizottság három érdekelt féltől kapott észrevételeket az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatban: az Európai Vasúti és Infrastruktúra-társaságok Közössége (a továbbiakban: **CER**) 2014. június 19-én tett észrevételeket; a FerCargo, a magán vasúti árufuvarozók egy szövetsége 2014. július 8-án nyújtotta be észrevételeit ([3]); az FS-csoport pedig 2014. július 23-án nyújtotta be észrevételeit ([4]).

(13) A Bizottság továbbította az érdekelt felek észrevételeit Olaszországnak. Olaszország 2014. november 20-án megküldte az érdekelt felek észrevételeivel kapcsolatos észrevételeit. 2015. november 4-én Olaszország további információkkal egészítette ki észrevételeit.

(14) A Bizottság 2017. december 22-én tájékoztatási kérelmet küldött Olaszországnak, amelyre Olaszország 2018. február 5-én és 15-én részben válaszolt. 2018. március 21-én találkozóra került sor a Bizottság szolgálatai és az olasz hatóságok között. A Bizottság 2018. április 3-án további tájékoztatási kérelmet küldött Olaszországnak, amelyre Olaszország 2018. május 23-án válaszolt. 2018. december 18-án találkozóra került sor a Bizottság szolgálatai és Olaszország hatóságai között. A találkozót követően Olaszország 2019. február 18-án és 19-én további információkat nyújtott be.

(15) 2020 elején kitört a Covid19-világjárvány, amely jelentős sokkot okozott az Unió gazdaságainak, és amelyre az Unió gazdaságára gyakorolt negatív hatások enyhítése érdekében a tagállamoknak és az uniós intézményeknek összehangolt gazdasági választ kellett adniuk. E kivételes körülmények között a Bizottság arra törekedett, hogy sürgősen reagáljon a Covid19-járvánnyal összefüggésben nyújtott állami támogatási intézkedésekre vonatkozó bejelentésekre, és minden szükséges eljárási könnyítést bevezetett a gyors bizottsági jóváhagyási folyamat lehetővé tétele érdekében ([5]). A Covid19-válság időszakában a Bizottságnak a Covid19-cel kapcsolatos állami támogatási intézkedésekhez kellett prioritást rendelnie ([6]); ennek következtében a szóban forgó intézkedésekre vonatkozó hivatalos vizsgálati eljárás, valamint az egyéb eljárások lezárása késedelmet szenvedett.

([2]) Vö. az 1. lábjegyzettel.

([3]) 2014. június 13-án a FerCargo az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételek megtételére nyitva álló határidő meghosszabbítását kérte a Bizottságtól. A kérelmet az indokolta, hogy a szövetség valamennyi tagjától elegendő információt kellett gyűjteni. 2014. június 17-én a Bizottság meghosszabbította a határidőt a FerCargo számára.

([4]) 2014. június 16-án az FS-csoport indokolással ellátott kérelmet nyújtott be a Bizottsághoz az eljárás megindításáról szóló határozattal kapcsolatos észrevételek megtételére nyitva álló határidő meghosszabbítása iránt. 2014. június 17-én a Bizottság 2014. július 23-ig adott időt az FS-csoportnak észrevételei megtételére.

([5]) A Bizottság közleménye az Európai Parlamentnek, az Európai Tanácsnak, a Tanácsnak, az Európai Központi Banknak, az Európai Beruházási Banknak és az eurócsoportnak – A Covid19-járvány nyomán hozott koordinált gazdasági válaszintézkedések (COM(2020) 112 final, 2020.3.13.), 5. szakasz.

([6]) A Bizottság által a Covid19-világjárvány során az EUMSZ 107. cikke (2) bekezdésének b) pontja és az EUMSZ 107. cikke (3) bekezdésének b) pontja alapján elfogadott valamennyi határozat jegyzéke, valamint az Állami támogatási intézkedésekre vonatkozó ideiglenes keret a gazdaságnak a jelenlegi COVID-19-járvánnyal összefüggésben való támogatása céljából című bizottsági közlemény (HL C 91I., 2020.3.20., 1. o.) elérhető ezen a weboldalon: https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/coronavirus_en (legutóbbi hozzáférés: 2023.11.15.).

(16) Emellett 2022. február 24-én Oroszország katonai agressziót indított Ukrajna ellen. Az orosz katonai agresszió közvetlen és közvetett hatásai gazdasági következményekkel jártak a belső piac egészére. Ez a helyzet gyors válaszlépéseket tett szükségessé a Bizottság részéről annak érdekében, hogy enyhítse az Unióban jelentkező közvetlen negatív társadalmi és gazdasági következményeket. E kivételes körülmények között a Bizottságot felszólították, hogy sürgősen reagáljon az ukrán válsággal összefüggésben nyújtott állami támogatási intézkedésekre vonatkozó bejelentésekre ([7]). 2022 és 2023 folyamán a Bizottságnak ezen állami támogatási intézkedések vizsgálatát kellett prioritásként kezelnie ([8]), ami további késedelmet okozott a vizsgálat tárgyát képező intézkedésekre vonatkozó hivatalos vizsgálati eljárás lezárásában.

(17) A Bizottság 2023. január 19-én újabb tájékoztatási kérelmet küldött az olasz hatóságoknak, amelyekre azok 2023. április 11-én válaszoltak, miután kérték a válaszok benyújtására vonatkozó eredeti határidő meghosszabbítását, és a Bizottság azt engedélyezte. Ez az utolsó tájékoztatási kérelem többek között annak pontosítására irányult, hogy hogyan alakult az FS-csoport felépítése a Trenitalia árufuvarozási üzletágának szerkezetátalakítási folyamatát követően.

(18) 2023. október 17-én Olaszország kivételes jelleggel beleegyezett, hogy lemond az EUMSZ-nek az 1/1958 rendelet ([9]) 3. cikkével összefüggésben értelmezett 342. cikkéből eredő jogairól, és angol nyelven fogadtatja el ezt a határozatot és küldhet róla értesítést.

2. A VASÚTI ÁRUFUVAROZÁSI SZOLGÁLTATÁSOK NYÚJTÁSÁRA VONATKOZÓ JOGI KERET LEÍRÁSA

2.1. A vasúti árufuvarozás liberalizációja az Unióban és Olaszországban

2.1.1. *Az Unióban*

(19) Az Unió három hullámban liberalizálta a vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat.

(20) Az 1990-es évek elején indított első jogalkotási kezdeményezés eredményeként elfogadták a 91/440/EGK tanácsi irányelvet ([10]), amelyet a tagállamoknak 1993. január 1-jéig kellett átültetniük. Ez a szöveg kezdeményezte a vasúti szállítás liberalizációját azáltal, hogy bevezette a vasúti infrastruktúrához való hozzáférési jogot a nemzetközi csoportosulások és a kombinált ([11]) nemzetközi árufuvarozási szolgáltatásokat nyújtó vasúti társaságok számára, az infrastruktúra-igazgatási és a szállítási tevékenységek elkülönítésének elvével együtt. Az említett, elválasztásra vonatkozó elv nem a struktúrákra, hanem a funkciókra, pontosabban a számviteli funkcióra vonatkozott. Az említett irányelv csak arról rendelkezett (opcionális módon), hogy az elválasztást azáltal valósítsák meg, hogy ugyanazon vállalkozáson belül elhatárolt részlegeket hoznak létre, vagy az infrastruktúra igazgatását külön egységre bízzák.

([7]) A Bizottság közleménye – Az állami támogatásokra vonatkozó, az Ukrajna elleni orosz invázióval összefüggésben a gazdaság támogatását célzó ideiglenes válságkeret (HL C 131I., 2022.3.24., 1. o.).

([8]) A Bizottság által az állami támogatásokra vonatkozó, az Ukrajna ellen 2022-ben indított orosz invázióval összefüggésben a gazdaság támogatását célzó ideiglenes válságkeret értelmében elfogadott határozatok jegyzéke elérhető ezen a weboldalon: https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/temporary-crisis-and-transition-framework_en (legutóbbi hozzáférés: 2023.11.15.).

([9]) A Tanács 1. rendelete az Európai Gazdasági Közösség által használt nyelvek meghatározásáról (HL 17., 1958.10.6, 385/58. o.).

([10]) A Tanács 91/440/EGK irányelve (1991. július 29.) a közösségi vasutak fejlesztéséről (HL L 237., 1991.8.24., 25. o.).

([11]) A tagállamok közötti kombinált árufuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról szóló, 1992. december 7-i 92/106/EGK tanácsi irányelv (HL L 368., 1992.12.17., 38. o.) 1. cikke szerint a kombinált fuvarozás *„a tagállamok közötti olyan árufuvarozás, ahol a tehergépkocsi, pótkocsi, a vontatóval ellátott vagy anélküli félpótkocsi, a csereszekrény vagy a legalább 20 láb hosszúságú konténer az út kezdeti vagy végső szakaszán a közutat, a másik szakaszon pedig a vasutat vagy a belvízi utat, vagy a tengeri útvonalat használja, ha az légvonalban meghaladja a 100 kilométert, és a kezdeti vagy a végső közúti szakaszt:*

— az áru felrakodásának helye és a legközelebbi alkalmas vasúti berakodó állomás között teszi meg a kezdeti szakasz esetében, illetve a legközelebbi alkalmas vasúti kirakodó állomás és az áru kirakodásának helye között teszi meg a végső szakasz esetében, vagy

— a belvízi vagy tengeri berakodó vagy kirakodó kikötőtől légvonalban 150 kilométeres körzetben teszi meg”.

Más szóval a kombinált fuvarozás az intermodális fuvarozás olyan formája, ahol az út nagyobb részét vasúton, belvízi vagy tengeri úton teszik meg, és a kezdeti és/vagy végső közúti szakasz szigorúan korlátozott.

(21) A 91/440/EGK irányelvet a 2001/12/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([12]) módosította, amely az úgynevezett „**első vasúti csomag**” ([13]) részét képezte, amelyet a tagállamoknak 2003. március 15-ig kellett átültetniük. A 2001/12/EK irányelv megkülönböztetésmentes hozzáférési jogot biztosított a vasúti társaságok számára a következő szolgáltatástípusok tekintetében:

— nemzetközi árufuvarozási szolgáltatások a transzeurópai vasúti árufuvarozási hálózaton (TERFN) ([14]) (10. cikk (3) bekezdés),

— nemzetközi árufuvarozási szolgáltatások a teljes európai vasúthálózaton, 2008. március 15-től (a 10. cikk (3) bekezdésének második mondata).

(22) Az Unió a vasúti árufuvarozási piac biztonságának, kölcsönös átjárhatóságának és megnyitásának javítása érdekében elfogadta a 2004/51/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet ([15]) az úgynevezett „**második vasúti csomag**” részeként ([16]). Ez az irányelv hozzáférési jogot biztosított a vasúti társaságok számára a következő szolgáltatástípusok tekintetében:

— nemzetközi árufuvarozási szolgáltatások 2006. január 1-jétől (előre hozva a 2001/12/EK irányelvben meghatározott 2008. március 15-i határnapot),

— minden típusú (belföldi és nemzetközi) árufuvarozási szolgáltatás 2007. január 1-jétől.

(23) Ennek eredményeként a vasúti árufuvarozási piac 2003. március 15-től nyílt meg a verseny előtt a transzeurópai vasúti árufuvarozási hálózaton; 2006. január 1-jétől a teljes uniós hálózaton végzett nemzetközi árufuvarozás tekintetében; 2007. január 1-jétől pedig a vasúti árufuvarozási kabotázs esetében. Ezért úgy tekinthető, hogy a vasúti árufuvarozás uniós szinten 2007. január 1-je óta mind a belföldi, mind a nemzetközi szolgáltatások tekintetében teljes mértékben liberalizált.

(24) A 2012/34/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv ([17]) 2015. június 17-ével hatályon kívül helyezte a 2001/12/EK irányelvvel és a 2004/51/EK irányelvvel módosított 91/440/EGK irányelvet. A 2012/34/EK irányelv 10. cikkének (1) bekezdése a következőket írja elő: „A vállalkozó vasúti társaságok a vasúti áruszállítási szolgáltatások valamennyi típusának működtetése céljából egyenlő, hátrányos megkülönböztetéstől mentes és átlátható feltételek mellett az összes tagállamban meg kell, hogy kapják a vasúti infrastruktúrához való hozzáférési jogot.”

([12]) Az Európai Parlament és a Tanács 2001/12/EK irányelve (2001. február 26.) a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 75., 2001.3.15., 1. o.).

([13]) Ez a csomag magában foglalta a vasúttársaságok engedélyezéséről szóló 95/18/EK tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2001. február 26-i 2001/13/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet (HL L 75., 2001.3.15., 26. o.), valamint a vasúti infrastruktúra-kapacitás elosztásáról, továbbá a vasúti infrastruktúra használati díjának felszámításáról és a biztonsági tanúsítványról szóló, 2001. február 26-i 2001/14/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet (HL L 75., 2001.3.15., 29. o.).

([14]) A 2001/12/EK irányelv 10a. cikkében és I. mellékletében meghatározott körülbelül 50 000 km-es vasúthálózat, amely Olaszországban magában foglalja Ancona, Bari, Brindisi, C. Vecchia, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Nápoly, Piombino, Ravenna, Salerno, Savona, Taranto, Trieszt és Velence vasúti csatlakozással rendelkező kikötőit.

([15]) Az Európai Parlament és a Tanács 2004/51/EK irányelve (2004. április 29.) a közösségi vasutak fejlesztéséről szóló 91/440/EGK tanácsi irányelv módosításáról (HL L 164., 2004.4.30., 164. o.).

([16]) Ez a csomag magában foglalta a közösségi vasutak biztonságáról szóló, 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet (HL L 164., 2004.4.30., 44. o.); a nagysebességű transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló 96/48/EK tanácsi irányelv és a hagyományos transzeurópai vasúti rendszer kölcsönös átjárhatóságáról szóló 2001/16/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv módosításáról szóló, 2004. április 29-i 2004/50/EK európai parlamenti és tanácsi irányelvet (HL L 164., 2004.4.30., 114. o.), valamint az Európai Vasúti Ügynökség létrehozásáról szóló, 2004. április 29-i 881/2004/EK európai parlamenti és tanácsi rendeletet (HL L 164., 2004.4.30., 1. o.).

([17]) Az Európai Parlament és a Tanács 2012/34/EU irányelve (2012. november 21.) az egységes európai vasúti térség létrehozásáról (HL L 343., 2012.12.14., 32. o.).

2.1.2. *Olaszországban*

(25) Olaszország először 2003. október 22-én liberalizálta a vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat, az első vasúti csomagot átültető 2003. július 8-i 188/2003. sz. törvényerejű rendelet (a továbbiakban: **a 2003. évi rendelet**) ([18]) hatálybalépésével. A nemzeti vasúti infrastruktúrán nyújtott belföldi árufuvarozási szolgáltatások és belföldi és nemzetközi személyszállítási szolgáltatások tekintetében a 2003. évi rendelet 6. cikke – bizonyos követelmények betartása mellett ([19]) – különböző hozzáférési jogokat biztosított a nemzeti vasúthálózatot használó vasúti társaságok számára – a külföldön letelepedett vasúti társaságok esetében viszonossági alapon.

(26) Olaszország a 2007. augusztus 10-i (2007. október 23-tól hatályos) 162/2007. sz. törvényerejű rendelettel ültette át a 2004/51/EK irányelvet. E rendelet módosította a 2003. évi rendeletet azáltal, hogy 2007. október 23-tól a vasúti társaságok számára méltányos, hátrányos megkülönböztetéstől mentes és átlátható feltételek mellett hozzáférést biztosított a teljes olasz vasúthálózathoz a nemzetközi árufuvarozási szolgáltatások üzemeltetéséért, és legkésőbb 2007. január 1-jétől hozzáférést biztosított a vasúti infrastruktúrához a vasúti árufuvarozási szolgáltatások valamennyi típusának üzemeltetése céljából ([20]).

(27) Végül Olaszország a 2015. július 15-i (2015. július 27-től hatályos) 112/2015. sz. törvényerejű rendelettel ültette át a 2012/34/EU irányelvet. E rendelet megerősítette a vasúti társaságok azon jogát, hogy méltányos, hátrányos megkülönböztetéstől mentes és átlátható feltételek mellett hozzáférhetnek a vasúti árufuvarozási piachoz annak érdekében, hogy biztosítsák a versenyt a vasúti ágazatban ([21]).

2.2. **A vasúti árufuvarozási közszolgáltatási kötelezettséget szabályozó jogi keret**

2.2.1. *Az uniós jogszabályok*

(28) Az EUMSZ 93. cikke szerint „[a] Szerződésekkel összeegyeztethetők azok a támogatások, amelyek megfelelnek a közlekedés összehangolására irányuló igényeknek, vagy amelyek a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgálják”.

(29) A Tanács az EUMSZ 93. cikke alapján elfogadta a vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségekről szóló, 1969. június 26-i 1191/69/EGK rendeletet (a továbbiakban: **1191/69/EGK rendelet**) ([22]). Az 1191/69/EGK rendelet megállapította a vasúti szállítási szolgáltatások területén teljesítendő közszolgáltatási kötelezettségekre 1969. július 1-jétől a személyszállítási szolgáltatások esetében 2009. december 2-ig, az árufuvarozási szolgáltatások esetében pedig 2012. december 3-ig alkalmazandó szabályokat (lásd a (34) preambulumbekezdést).

([18]) A 2003. július 8-i 188/2003. sz. törvényerejű rendelet (Gazzetta Ufficiale n 170), amely a 91/440/EK, a 95/18/EK és a 95/19/EK irányelvet átültető, 1998. július 8-i 277/98. sz. elnöki rendeletet (Gazzetta Ufficiale n 187) és az 1999. március 16-i 146/99. sz. elnöki rendeletet (Gazzetta Ufficiale n 119) váltotta fel.

([19]) Az Olaszországban belföldi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat üzemeltetni szándékozó vasúti társaságoknak a 2003. évi rendelet 6. cikkének (1) bekezdésében előírt vasúti üzemeltetési engedélyen kívül az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium 2000. december 23-i 388. sz. törvény 131. cikkének (1) bekezdésében meghatározott külön engedélyével is rendelkezniük kellett (a 2003. évi rendelet 6. cikkének (2) bekezdése). Az említett törvény azzal indokolta az ilyen engedély előírásának szükségességét, hogy az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium megfékezze a vasúti díjak emelkedését, és/vagy garantálja az olaszországi vasúti szállítási tevékenységek gazdasági életképességét.

([20]) A 2003. évi rendelet 12. cikkének (1) bekezdését módosító 162/2007. sz. törvényerejű rendelet 25. cikkének (1) bekezdése. Olaszország 2007. január 1-jétől már nem írta elő a vasúti társaságok számára, hogy rendelkezzenek az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium [19.] lábjegyzetben leírt külön engedélyével.

([21]) A 112/2015. sz. törvényerejű rendelet 2. cikke (1) bekezdésének c) pontja.

([22]) A Tanács 1991. június 20-i 1893/91 EGK tanácsi rendelettel módosított, 1969. június 26-i 1191/69/EGK rendelete a tagállamok vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről (HL L 156., 1969.6.28., 1. o.).

(30) A 1191/69/EGK rendelet 2. cikke a következőképpen határozta meg a közszolgáltatási kötelezettséget: „[a] »közszolgáltatási kötelezettség« olyan kötelezettségeket jelent, amelyeket a kérdéses fuvarozási vállalkozás nem vállalna, vagy nem ugyanilyen mértékben, illetve nem azonos feltételekkel vállalna, ha saját üzleti érdekeit tartaná szem előtt". Az 1191/69/EGK rendelet értelmében vett közszolgáltatási kötelezettségek működtetési kötelezettségekből ([23]), szállítási kötelezettségekből ([24]) és díjszabási kötelezettségekből ([25]) álltak. A közszolgáltatási kötelezettségek előírása által okozott gazdasági hátrányok meghatározásakor figyelembe veendő paramétereket és a kompenzációs eljárásokat az 1191/69/EGK rendelet 5. és 10–13. cikke határozta meg. Arra az esetre, ha egy fuvarozási vállalkozás nemcsak közszolgáltatási kötelezettséggel járó szolgáltatásokat működtetett, hanem egyéb tevékenységeket is folytatott, az említett rendelet 1. cikkének (5) bekezdése előírta a számlák elkülönítését, valamint olyan mechanizmusok bevezetését, amelyek alkalmasak a közszolgáltatási részleg és az egyéb tevékenységekért felelős részleg közötti keresztámogatás elkerülésére.

(31) Az 1191/69/EGK rendeletet módosító 1893/91/EGK tanácsi rendelet ([26]) megszüntette a tagállamok azon lehetőségét, hogy közszolgáltatási kötelezettségeket tartsanak fenn vagy írjanak elő a fuvarozási vállalkozások számára, kivéve azokat, amelyek tevékenysége kizárólag városi, elővárosi vagy regionális személyszállítási szolgáltatások nyújtására korlátozódott ([27]). A módosítás az 1191/69/EGK rendeletbe egy új szakaszt vezetett be a közszolgáltatási szerződésekről, amely egyetlen cikkből áll (14. cikk), és amely lehetővé tette a tagállamok számára, hogy közszolgáltatási szerződéseket kössenek annak érdekében, hogy a lakosság számára megfelelő szállítási szolgáltatásokat nyújtsanak ([28]).

(32) Az 1107/70/EGK tanácsi rendelet tovább szabályozta a vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatásokat ([29]). Az említett rendelet előírta, hogy a tagállamok nem írhatnak elő az EUMSZ 93. cikke szerinti támogatás nyújtásával járó közszolgáltatási kötelezettségeket, kivéve az 1191/69/EGK rendelet hatálya alá nem tartozó díjszabási kötelezettségeket ([30]), vagy az olyan fuvarozási vállalkozásokat vagy tevékenységeket, amelyekre az említett rendelet nem vonatkozik.

(33) Az *Altmark*-ítéletben ([31]) a Bíróság jelezte, hogy az 1191/69/EGK rendelet és az 1107/70/EGK rendelet kimerítően felsorolja azokat a feltételeket, amelyek szerint a tagállamok hatóságai az EUMSZ 93. cikke alapján támogatásokat nyújthatnak. Ezt a Bíróság a Combus-ítéletében is megerősítette ([32]).

(34) Az 1370/2007/EK európai parlamenti és tanácsi rendelet ([33]) hatályon kívül helyezte mind az 1191/69/EGK rendeletet, mind az 1107/70/EGK rendeletet; és 2009. december 3-án lépett hatályba. Az 1370/2007/EK rendelet 10. cikke azonban úgy rendelkezett, hogy az 1191/69/EGK rendelet az 1370/2007/EK rendelet hatálybalépését követő három évig továbbra is alkalmazandó a vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra.

([23]) Lásd az 1191/69/EGK rendelet 2. cikkének (3) bekezdését.
([24]) Lásd az 1191/69/EGK rendelet 2. cikkének (4) bekezdését.
([25]) Lásd az 1191/69/EGK rendelet 2. cikkének (5) bekezdését.
([26]) A Tanács 1893/91/EGK rendelete (1991. június 20.) a vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről szóló, 1969. június 26-i 1191/69/EGK tanácsi rendelet módosításáról (HL L 169., 1991.6.29., 1. o.).
([27]) A módosított 1191/69/EGK rendelet 1. cikkének (5) bekezdése a következőképpen rendelkezett: „*A tagállamok illetékes hatóságai azonban fenntarthatják vagy előírhatják azokat a közszolgáltatási kötelezettségeket a városi, elővárosi és regionális személyszállítási szolgáltatások esetében, amelyeket a 2. cikk állapít meg. Ennek feltételeit, valamint alkalmazásának részleteit, beleértve a kompenzáció módjait, a II., III. és IV. szakasz szabályozza.*"
([28]) Lásd az 1191/69/EGK rendelet 14. cikkének (1) bekezdését.
([29]) A Tanács 1107/70/EGK rendelete (1970. június 4.) a vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatásokról (HL L 130., 1970.6.15., 1. o.). Ez a rendelet nem érintette a vasúti vállalkozások elszámolásainak normalizálására vonatkozó közös szabályokról szóló, 1969. június 26-i 1192/69/EGK tanácsi rendelet és az 1191/69/EGK tanácsi rendelet rendelkezéseit.
([30]) A díjszabási kötelezettségek 1191/69/EGK rendelet 2. cikkének (5) bekezdésében megadott fogalommeghatározásán belül.
([31]) A Bíróság 2003. július 24-i ítélete, Altmark Trans GmbH és Regierungspräsidium Magdeburg kontra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, 108. pont.
([32]) A Törvényszék 2004. március 16-i ítélete, DanskeBusvognmænd kontra Bizottság („Combus"), T-157/01, ECLI:EU:T:2004:76, 100. pont.
([33]) Az Európai Parlament és a Tanács 1370/2007/EK rendelete (2007. október 23.) a vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról, valamint az 1191/69/EGK és az 1107/70/EGK tanácsi rendelet hatályon kívül helyezéséről (HL L 315., 2007.12.3., 1. o.).

(35) Az 1370/2007/EK rendelet csak a vasúti, valamint az egyéb kötöttpályás és a közúti személyszállításra vonatkozik, az árufuvarozásra nem (1. cikk). Az 1370/2007/EK rendelet 9. cikkének (2) bekezdése kimondja, hogy „[az EUMSZ 93., 106., 107. és 108.] cikkének sérelme nélkül a tagállamok a közlekedési ágazat számára [az EUMSZ 93.] cikke szerint továbbra is nyújthatnak olyan támogatásokat, amelyek megfelelnek a közlekedés összehangolására irányuló igényeknek, vagy amelyek a közszolgáltatás fogalmából következő egyes kötelezettségek – az e rendelet hatálya alá tartozó kötelezettségek kivételével – alóli mentesítés megtérítését szolgálják". Így a hároméves időszak végén (azaz 2012. december 3. után) a vasúti árufuvarozásban a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez nyújtott támogatás összeegyeztethetőségét közvetlenül az EUMSZ 93. cikke alapján kellett értékelni.

2.2.2. *Az olasz szabályozás*

(36) Az 1985. május 17-i 210. sz. törvény (a továbbiakban: **210/1985. sz. törvény**) ([34]) felhatalmazta az államot arra, hogy az FS-csoport tekintetében fenntartson, megszüntessen vagy bevezessen közszolgáltatási kötelezettségeket, és kompenzálja az FS-csoportot az említett közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez közvetlenül kapcsolódó költségekért.

(37) A 210/1985. sz. törvény 18. cikkének (1) és (2) bekezdése szerint a közlekedési miniszternek rendeletben kellett meghatároznia azokat a közszolgáltatási kötelezettségeket, amelyeket az FS-csoport számára fenn kellett tartani, azon jövőbeni lehetőség mellett, hogy megszüntessen közszolgáltatási kötelezettségeket és/vagy új közszolgáltatási kötelezettségeket vezessen be, vagy bővítse a már előírt közszolgáltatási kötelezettségek hatályát. A közszolgáltatási kötelezettségek létesítése vagy bővítése esetén az FS-csoport az 1191/69/EGK rendeletben megállapított szabályok szerint jogot szerzett a kapcsolódó költségek pénzügyi kompenzációjára.

(38) Ami konkrétabban a díjszabási kötelezettségeket illeti, a 210/1985. sz. törvény 16. cikke kimondta, hogy bár elismeri, hogy a díjakat az FS-csoport igazgatótanácsa hagyja jóvá a kiegyensúlyozott irányítás biztosítása érdekében, a hatóságok rendelet útján meghatározhatják a személyszállításra és bizonyos árutípusok fuvarozására alkalmazandó legmagasabb díjakat. Az említett cikk megállapította, hogy a hatóságok által kivetett díjak és az FS-csoport igazgatótanácsa által megállapított általános díjak közötti bármely különbség az 1191/69/EGK rendelet alapján térítésre jogosíthat.

(39) Az 1986. február 28-i 41. sz. törvény (a továbbiakban: **41/1986. sz. törvény**) ([35]) eltörölte az összes közszolgáltatási kötelezettséget, beleértve a működtetési kötelezettségeket és a díjszabási kötelezettségeket is, amelyek tekintetében elismerték az FS-csoportnak az 1191/69/EGK rendelet alapján fennálló, térítéshez való jogát (10. cikk, (15) bekezdés). A 210/1985. sz. törvény 16. és 18. cikkével összhangban azonban a Közlekedési Minisztérium rendeletben felsorolhatta azokat a közszolgáltatási kötelezettségeket, amelyeket közérdekük miatt és az állami költségvetésből elkülönített források keretein belül fenn kell tartani.

(40) 1990. január 16-án a Közlekedési Minisztérium elfogadta az 1-T rendeletet (a továbbiakban: **1-T/1990. sz. miniszteri rendelet**). E rendelet 2. cikke felsorolja az FS-csoportot bizonyos személy- és árukategóriák szállítása tekintetében terhelő díjszabási kötelezettségeket. Ez a lista a következőkre vonatkozó díjszabási kötelezettségeket tartalmazta:

— a szárazföldi Olaszország és Szardínia közötti árufuvarozás az 1962. június 11-i 588. sz. törvény ([36]) (a továbbiakban: **588/1962. sz. törvény**) 12. cikkének megfelelően, amely meghatározta a Szardíniával való összeköttetésekre vonatkozó vasúti díjak kiszámításának kritériumait,

— a Trieszt kikötőjén keresztül bonyolított nemzetközi árufuvarozás, valamint

— az Európai Szén- és Acélközösségen belüli nemzetközi árufuvarozás.

(41) 1992. július 1-jétől, az 1191/69/EGK rendeletet módosító 1893/91/EGK rendelet hatálybalépését követően ((31) preambulumbekezdés) az olasz hatóságok közszolgáltatási szerződésekkel szabályozták a közszolgáltatási kötelezettségek előírását, megszüntetve a közszolgáltatási kötelezettségek egyoldalú, rendeleti előírásának rendszerét.

([34]) A „Ferrovie dello Stato" jogalany létrehozásáról szóló, 1985. május 17-i 210/1985. sz. törvény.

([35]) 1986. február 28-i 41. sz. törvény az állam éves és többéves költségvetésére vonatkozó rendelkezésekről.

([36]) A Szardínia gazdasági és társadalmi fejlődését ösztönző terv létrehozásáról szóló 588/1962. sz. törvény 12. cikke a következőképpen szól: „a kompszolgáltatással fuvarozott áruk esetében a 100 km-es virtuális távolság alapján kiszámított vasúti díjakat kell alkalmazni", és „az ilyen fuvarozásra nem vonatkozhatnak olyan rögzített díjak, pótdíjak és különdíjak, amelyek meghaladják az Olaszországban ugyanazon távolság és ugyanazon áruk tekintetében hatályban lévő díjakat, és nem vonatkozhatnak tranzitkontingensek."

(42) Ennek eredményeként, ami a vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat illeti, Olaszország a (40) preambulumbekezdésben említett díjszabási kötelezettségeket az 1992. július és december közötti időszakra a Közlekedési Minisztérium és az FS-csoport között 1991. január 23-án megkötött közszolgáltatási szerződésben hajtotta végre. Olaszország az 1993. évre úgy tartotta fenn ezeket a díjszabási kötelezettségeket, hogy 1992. december 29-én új közszolgáltatási szerződést kötött az FS-csoporttal. Olaszország ezt követően két további közszolgáltatási szerződést kötött az FS-csoporttal az 1994–1996-os és az 1997–1999-es időszakra. Az 1997–1999-es időszakra vonatkozó szerződés egy folytonossági kikötést vezetett be, amelynek értelmében a szerződés lejártakor az FS-csoport a következő közszolgáltatási szerződések aláírásáig köteles volt teljesíteni a szerződésben meghatározott díjszabási kötelezettségeket.

(43) Az 1994–1996-os, illetve az 1997–1999-es időszakra kötött közszolgáltatási szerződések az FS-csoport által nyújtott alábbi szolgáltatások tekintetében írtak elő díjszabási kötelezettségeket:

— a szárazföldi Olaszország és Szardínia közötti belföldi árufuvarozás az 588/1962. sz. törvény 12. cikkének megfelelően, amely meghatározza a Szardíniával való összeköttetésekre vonatkozó vasúti díjak kiszámításának kritériumait,

— a Trieszt kikötőjén keresztül bonyolított nemzetközi árufuvarozás,

— az Európai Szén- és Acélközösségen belüli nemzetközi árufuvarozás: ez a kötelezettség az Európai Szén- és Acélközösség tagállamai kormányainak képviselői között 1955. március 21-én aláírt megállapodásból ered, amely a szén- és acélszállításra kedvezményes díjak alkalmazását írta elő,

— az 1 000 km-t meghaladó távolságra történő belföldi vasúti árufuvarozás, valamint

— az olaszországi Trieszt kikötője és Magyarország közötti nemzetközi vasúti árufuvarozás: az Olaszország és Magyarország között 1988. április 19-én létrejött, az 1989. december 30-i 440. sz. törvénnyel megerősített kétoldalú megállapodás (a továbbiakban: **440/1989. sz. törvény**) ([37]) 5. cikkének ([38]) megfelelően az Ausztrián áthaladó tranzit esetében a szokásos díjból 15 %-os kedvezményt, a (volt) Jugoszlávián áthaladó tranzit esetében a szokásos díj 50 %-os csökkentését állapították meg.

(44) A 2000 és 2014 közötti időszakban Olaszország elfogadta a vizsgált intézkedéseket. Ezeket az intézkedéseket e határozat 3. szakasza ismerteti.

3. AZ INTÉZKEDÉSEK LEÍRÁSA

3.1. Kedvezményezett

3.1.1. *Trenitalia*

(45) A Trenitalia 2000 júniusában jött létre az FS-csoport holdingtársasága, a Ferrovie dello Stato S.p.A. kizárólagos ellenőrzése alatt álló leányvállalatként, amelynek egyedüli részvényese az olasz Gazdasági és Pénzügyminisztérium. A Trenitaliát az FS-csoport reformját követően hozták létre; ez a reform 1998 júliusában az FS-csoport tevékenységeinek (infrastruktúra, személyszállítási szolgáltatások, regionális szállítási szolgáltatások és árufuvarozási szolgáltatások) szervezeti, jogi és számviteli szétválasztásával kezdődött, és az FS-csoport által ellenőrzött különálló jogi személyek létrehozása követte (a Trenitaliáé 2000 júniusában és a Rete Ferroviaria Italianáé 2001 júliusában). Létrehozását követően a Trenitalia átvette a vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtását az FS-csoporttól. A Trenitalia jelenleg Olaszországban a legnagyobb vasúti szolgáltató, és 2016. december 31-ig mind a személyszállítás, mind az árufuvarozás területén tevékenykedett.

([37]) A 440/1989. sz. törvény 11. cikke a kétoldalú megállapodás érvényességét öt évre korlátozta, amely ötéves időszakokra automatikusan meghosszabbítható, lehetővé téve bármely fél számára, hogy a megállapodást hat hónappal az egyes időszakok kezdete előtt felmondja.

([38]) Az 5. cikk a következőket írta elő: „[a] Trieszt szabad kikötőn keresztül Magyarországra induló és Magyarországról érkező import- és exportcélú árufuvarozás tekintetében az állami határátkelőhelyek és a Trieszt szabadkikötő közötti vasúti díjakat az Olasz Államvasutak jelenlegi feltételeiben és díjszabásaiban előírtnál kedvezőbb elbánás alkalmazásával állapítják meg”, és hogy „[a] vasúti szolgáltatásokkal kapcsolatos valamennyi ügy, beleértve a viteldíjakat is, az olasz állami tulajdonban lévő vasúti társaság és a magyar vasúti pályahálózat-működtető között a tranzitállamok többi vasúti igazgatási szervével folytatott konzultációt követően kötött külön megállapodás tárgyát fogja képezni.”

3.1.2. *Az FS-csoport árufuvarozási tevékenységeinek 2017. évi átszervezése*

(46) 2017. január 1-jétől az FS-csoport úgy döntött, hogy a vasúti árufuvarozási szolgáltatásokkal kapcsolatos valamennyi tevékenységét egyetlen szervezetbe, a Mercitalia-csoportba ([39]) tömöríti ([40]). Ennek eredményeként az FS-csoport átruházta a Trenitalia vasúti árufuvarozási üzletágát (az úgynevezett „teheráru-üzletágat") egy újonnan alapított társaságra, a Mercitalia Rail S.r.l.-re (a továbbiakban: **Mercitalia Rail**) ([41]), amely teljes egészében a Mercitalia Logistics S.p.A. (a továbbiakban: **Mercitalia Logistics**) ellenőrzése alá tartozik ([42]), amely utóbbi az FS-csoport kizárólagos ellenőrzése alatt áll. A Mercitalia Logisticson keresztül az FS-csoport hagyományos és kombinált fuvarozási technikákat egyaránt alkalmazó árufuvarozási szolgáltatásokat nyújt Olaszországban és külföldön ([43]).

(47) Az átruházásra azt követően került sor, hogy a Mercitalia Rail megszerezte a vasúti árufuvarozási piacon vasúti társaságként való működéshez szükséges biztonsági tanúsítványokat. ([44]) Az ügylet a Trenitalia teheráru-üzletága valamennyi eszközének és kötelezettségének a Mercitalia Rail javára történő arányos leválasztása formájában valósult meg ([45]), beleértve a munkavállalókat, a vasúti járműveket, a karbantartó létesítményeket, a kereskedelmi szerződéseket, valamint a Trenitalia által a teherfuvarozási és/vagy logisztikai ágazatban működő vállalatokban végrehajtott beruházásokat ([46]). Tekintettel a művelet típusára, amely az FS-csoporton belüli belső szerkezetátalakítás tárgyát képezte, a Mercitalia Rail nem fizetett kompenzációt a Trenitaliának az átruházott tevékenységekért.

(48) 2017. január 1-jétől a Mercitalia Rail lett a Trenitalia teheráru-üzletágának új tulajdonosa.

([39]) Az FS-csoport 2017. évi éves pénzügyi jelentése (elérhető: https://www.fsitaliane.it/content/dam/fsitaliane/en/Documents/investor-relations/financial-statements/2017_Annual_report_FS.pdf, legutóbbi hozzáférés: 2023.11.15.) megállapítja, hogy „2017 történelmi év volt [az FS-csoport] számára, a Mercitalia Rail, a Trenitalia teherfuvarozási ágazaton belüli spin-off vállalkozásának beindításával. Ezenkívül a Mercitalia Logistics az FS Logistica átalakításával jött létre, és a csoport összes, a Mercitalia[-csoportot] alkotó logisztikai és teherfuvarozó vállalatának koordinálásáért felelős alholdingtársaságként működik." (3. o.). 2023. április 11-i válaszukban az olasz hatóságok kifejtették, hogy a Mercitalia-csoport jelenleg a Mercitalia Logisticsból és hat leányvállalatából áll, ezek: a Mercitalia Rail, a Mercitalia Intermodal SpA, a Mercitalia Shunting & Terminal Srl, a TX Logistik és a TerAlp.

([40]) Lásd: https://www.mercitaliarail.it/content/mercitalia_rail/it/chi-siamo/il-business-merci-del-gruppo-fs-italiane.html (utolsó hozzáférés: 2023.11.15.). Amint azt az olasz hatóságok 2023. április 11-i válaszukban kifejtették, ez az átszervezés a Trenitalia, valamint az FS-csoport vasúti árufuvarozási piacon működő összes többi vállalatának vasúti árufuvarozási tevékenységeire vonatkozott.

([41]) A meglévő FS Telco Srl vállalat a nevét Mercitalia Rail Srl-re változtatta, és új célt kezdett megvalósítani, nevezetesen vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtását és forgalmazását, beleértve a veszélyes árukat és hulladékokat is, Olaszországban és külföldön.

([42]) 2017-ben az FS Logistica SpA vállalat, amelyet 2007-ben hoztak létre a Ferrovie dello Stato azon döntése nyomán, hogy az FS-csoporton belül végzett valamennyi logisztikai tevékenységet egyetlen, erre a célra létrehozott szolgáltatóba tömöríti, nevét Mercitalia Logistics SpA-ra változtatta.

([43]) Az FS-csoport a 2017. évi éves pénzügyi jelentésében (vö. 39. lábjegyzet) megállapította, hogy „a teherfuvarozás tekintetében az [FS-csoport] a Mercitalia Logistics S.p.A. alholdingtársaság által vezetett Mercitalia[-csoport] létesítésével új üzleti modellt hozott létre és követ, amely a legjobb piaci feltételek mellett nyújtott, integrált teherfuvarozási és logisztikai szállítási megoldások fejlesztéséből áll. A [csoporton] belül a Trenitalia S.p.A. leányvállalat teherfuvarozási üzletágának szakértelmét és szakmai tapasztalatát hasznosító vasúti szolgáltatás ebben az első évben jól teljesített, részben a csoport más vállalataival való integrációnak köszönhetően." (lásd 62. o.).

([44]) A vasúti infrastruktúrához csak érvényes biztonsági tanúsítvánnyal rendelkező vasúti társaságok férhetnek hozzá. A biztonsági tanúsítvány igazolja, hogy a vasúti társaság létrehozta biztonságirányítási rendszerét, és képes eleget tenni jogi kötelezettségeinek. Akkoriban a jogi keretet a közösségi vasutak biztonságáról szóló, 2004. április 29-i 2004/49/EK európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 164., 2004.4.30., 44. o.) biztosította, amely 2020. október 30-cal bezárólag volt hatályban. 2020. október 31-től hatályon kívül helyezte a vasútbiztonságról szóló, 2016. május 11-i (EU) 2016/798 európai parlamenti és tanácsi irányelv (HL L 138., 2016.5.26., 102. o.).

([45]) 2023. április 11-i válaszukban az olasz hatóságok benyújtották a Bizottságnak a Trenitalia és a Mercitalia Rail jogi képviselői által 2016. december 21-én aláírt leválasztási okmányt, amely 2017. január 1-jével lépett hatályba. A leválasztás a Trenitalia jegyzett tőkéjének csökkenéséhez és a Mercitalia Rail tőkéje értékének arányos növekedéséhez vezetett, a Trenitalia átruházott teherárú-üzletága könyv szerinti értékének megfelelő összegben.

([46]) Lásd az FS-csoport 2017. évi éves pénzügyi jelentését (vö. 39. lábjegyzet), 174. o.

3.2. **Az intézkedések**

(49) 2000 és 2014 között a Trenitalia összesen 1,6 milliárd EUR összegű pénzügyi kompenzációban részesült az államtól a közszolgáltatási kötelezettségeknek az Olaszország egész területén nyújtott, többek között Szardíniára és Szicíliába induló/onnan érkező vasúti árufuvarozási szolgáltatások terén történő teljesítéséért. Ezeket a közszolgáltatási kötelezettségeket az 1191/69/EGK rendelet alapján az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium és a Trenitalia között létrejött következő három közszolgáltatási szerződés alapján nyújtották.

— Az első, 2002. október 18-án aláírt szerződés kezdetben a 2000. január 1. és 2001. december 31. közötti időszakra és a személyszállítási ([47]) és árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkozott. E szerződést egy folytonossági kikötés alapján a lejárata időpontjában két évvel, 2003 végéig automatikusan meghosszabbították (a továbbiakban: **első szerződés**) .

— A második, 2007. március 27-én aláírt szerződés kezdetben a 2004. január 1. és 2006. december 31. közötti időszakra és kizárólag az árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkozott. E szerződést egy folytonossági kikötés alapján a lejárata időpontjában két évvel, 2008 végéig automatikusan meghosszabbították (a továbbiakban: **második szerződés**).

— A harmadik, 2012. december 3-án aláírt szerződés a 2009. január 1. és 2014. december 31. közötti időszakra és kizárólag az árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkozott (a továbbiakban: **harmadik szerződés**). E szerződés érvényessége 2014. december 31-én meghosszabbítás nélkül lejárt.

(50) Az első szerződés és a második szerződés kimondja, hogy e szerződések hiányában a Trenitalia azonos feltételek mellett üzleti alapon nem nyújtotta volna a megfelelő árufuvarozási szolgáltatásokat ([48]). A harmadik szerződés utal a tagállamoknak az 1191/69/EGK rendelet szerinti azon kötelezettségére, hogy kompenzálják a „*közszolgáltatási kötelezettséget*" viselő vállalkozást. A közszolgáltatási kötelezettségek olyan kötelezettségek, amelyeket a fuvarozási vállalkozás nem vállalna, vagy nem ugyanilyen mértékben, illetve nem azonos feltételekkel vállalna, ha saját üzleti érdekeit tartaná szem előtt.

1. táblázat

A hivatalos vizsgálati eljárás hatálya alá tartozó közszolgáltatási szerződések listája

Közszolgáltatási szerződések	Alkalmazási időszak	Aláírás	Első kifizetés	Kompenzáció összesen
I.	2000.1.1.–2003.12.31.	2002.10.18.	2003	404,6 millió EUR
II.	2004.1.1.–2008.12.31.	2007.3.27.	2007	613,7 millió EUR
III.	2009.1.1.–2014.12.31.	2012.12.3.	2010	612,1 millió EUR

([47]) Mivel az eljárás megindításáról szóló határozat csak a vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkozott, a személyszállítási szolgáltatások nem tartoznak e határozat hatálya alá.

([48]) Az első szerződés 5. cikkének (1) bekezdése a következőképpen rendelkezik: „*A minisztérium elismeri, hogy az alábbi 2. pont szerinti árufuvarozási szolgáltatásokat az 1994–1996-os és 1997–1999-es szolgáltatási megállapodások rendelkezéseivel, az állam nemzetközi kötelezettségeivel, a Közlekedési Minisztérium 1990. évi 1–T. rendeletével és az abban foglalt kapcsolódó jogi kötelezettségekkel összhangban nyújtották, és ezzel egyidejűleg elismeri, hogy ha ezeket a szolgáltatásokat a Vállalat tisztán üzleti alapon nyújtotta volna, azokat a ténylegesen megvalósultaktól eltérő nagyságrendben vagy feltételek mellett nyújtotta volna.*" A második szerződés 2. cikkének (3) bekezdése a következőképpen rendelkezik: „*ha ezeket a szolgáltatásokat a Vállalat tisztán üzleti alapon nyújtotta volna, azokat a tényleges szolgáltatásoktól eltérő mértékben vagy feltételek mellett nyújtotta volna. Különösen a két legnagyobb szigetre induló és onnan érkező árufuvarozás garantálja a szárazfölddel való folyamatos összeköttetést, valamint a távolsági és a nagy távolságra bonyolított áruforgalom mobilitását, és hozzájárul a területi egyensúly helyreállításához.*"

3.2.1. *Az első szerződés*

3.2.1.1. Az első szerződés megkötésének háttere

(51) Az 1997 és 1999 közötti időszakra kötött közszolgáltatási szerződésben foglalt folytonossági kikötésnek megfelelően (lásd a (42) preambulumbekezdést) az FS-csoport a vasúti árufuvarozási szolgáltatásaira vonatkozó díjszabási kötelezettségeket az utóbbi szerződés lejárta után, azaz 1999. december 31. után is alkalmazta.

(52) 1999. március 18-án ([49]) a miniszterelnök által kiadott irányelv arra kötelezte az FS-csoportot, hogy készítsen üzleti tervet az 1997 és 1999 közötti időszakra vonatkozó közszolgáltatási szerződésben foglalt kötelezettségek aktualizálása érdekében. Az FS-csoport 1999-ben mutatta be az 1999–2003-as időszakra vonatkozó üzleti tervét az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztériumnak. Ez az üzleti terv részletezte a vállalat által olyan feltételek mellett üzemeltetett vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat is, amelyek kompenzáció nélkül, kereskedelmi feltételek mellett nem lennének életképesek. Az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium 2000 júliusában jóváhagyta az üzleti tervet, és meghatározta azokat a szolgáltatásokat, amelyeket a közérdek szempontjából nélkülözhetetlennek tartott ([50]).

(53) A Trenitalia ([51]) és az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium 2002. október 18-án kötötte meg az első szerződést.

3.2.1.2. Az első szerződés tartalma

(54) Az első szerződés előírta, hogy a Trenitalia teljesítsen bizonyos díjszabási kötelezettségeket (azaz azt a kötelezettséget, hogy bizonyos szolgáltatásokért a Trenitalia díjszabási kötelezettség hiányában egyébként meghatározott díjtáblázata szerinti piaci árnál alacsonyabb árat számítson fel), valamint a szerződésben meghatározott módszertannak megfelelően kiszámított kompenzáció ellenében teljesítendő működtetési kötelezettségeket.

(55) Az első szerződés a vonatkozó kompenzáció meghatározásához szükséges paraméterek módosítása nélkül fenntartotta a közszolgáltatási szerződésben az 1997 és 1999 közötti időszakra megállapított, meglévő díjszabási kötelezettségeket (lásd a (43) preambulumbekezdést) a Trenitalia által üzemeltetett alábbi vasúti árufuvarozási szolgáltatások tekintetében:

— *vasúti árufuvarozás a szárazföld és Szardínia között:* az 588/1962. sz. törvény 12. cikkének megfelelően az első szerződés a Civitavecchia és Golfo Aranci között megtett tényleges távolság (250 km) alapján kiszámított vasúti díj és a 100 km-es virtuális távolság alapján kiszámított díj különbségeként számított kompenzációt írt elő,

— *az 1 000 km-t meghaladó távolságra történő vasúti árufuvarozás* ([52])*:* e kötelezettség célja az volt, hogy az 1 000 km-es küszöb felett regresszív kilométerenkénti tarifákat tartsanak fenn. E kötelezettség hiányában a Trenitalia által az árufuvarozásra alkalmazott díj már nem csökkent volna az ezredik kilométernél (azaz azon a szinten, ahol az állandó költségek teljes mértékben megtérülnek). ([53]) Az első szerződés olyan kompenzációt írt elő, amelyet a következő összegek különbségeként számítanak ki: az elméleti kilométerenkénti viteldíj alkalmazásával kapott összeg (amely az állandó költségek teljes megtérülésének pontját, azaz az ezredik kilométert elérve nem csökken tovább) és a Trenitaliával kötött szerződésben előírt kilométerenkénti viteldíj alkalmazásával ténylegesen kapott összeg, amely 1 000 km-t meghaladóan is csökken,

([49]) A miniszterelnök 1999. március 18-i irányelve, amelyet az 1999. május 17-i 113. sz. olasz hivatalos közlönyben tettek közzé.
([50]) E szolgáltatásokat az (55) preambulumbekezdés sorolja fel.
([51]) A Trenitalia a 2000. júniusi létrehozását követően átvette az FS-csoport vasúti árufuvarozási szolgáltatásainak működtetését.
([52]) Ez a kötelezettség csak a belföldi forgalomra vonatkozott.
([53]) A 2002. februári magyarázó jelentés (Olaszország 2012. október 29-i válaszának 9.1. melléklete) szerint *„[az] árufuvarozásra alkalmazott díj a kilométerek számának növekedésével nő, de nem arányosan; csökkenő skálát kell alkalmazni, amely hangsúlyosabb a kezdeti kilométersávokban, majd fokozatosan ellaposodik, hogy szinte aszimptotikussá váljon. Az ezredik kilométer után azonban a díj regresszívebbé válik, tükrözve a korábbi szolgáltatási szerződések által bevezetett díjszabási kötelezettségeket”.*

— *szén és acél vasúti fuvarozása az Európai Szén- és Acélközösségen belül:* az első szerződés olyan kompenzációt írt elő, amelyet a díjszabási kötelezettségek alkalmazásából származó bevételek és azon bevételek különbségeként számítottak ki, amelyhez a Trenitalia hozzájutott volna az általános díjának alkalmazásával. Ez a kötelezettség 2002. május 1-jéig hatályban maradt ([54]),

— *az olaszországi Trieszt kikötő és Magyarország közötti nemzetközi vasúti árufuvarozás*: az első szerződés a 440/1989. sz. törvény 5. cikke alapján megállapított, az Ausztrián áthaladó tranzit szokásos díjára alkalmazott 15 %-os engedmény alapján, valamint a volt Jugoszlávia országain (Szlovénia és Horvátország) áthaladó tranzit szokásos díjára alkalmazott 50 %-os engedmény alapján kiszámított kompenzációt írt elő. A 440/1989. sz. törvény 11. cikke az Olaszország és Magyarország közötti kétoldalú megállapodás érvényességét öt évre korlátozta, amely ötéves időszakokra automatikusan meghosszabbítható, lehetővé téve bármely fél számára, hogy a megállapodást hat hónappal az egyes időszakok kezdete előtt felmondja. A szerződés olyan kompenzációt írt elő, amelyet a díjszabási kötelezettségek alkalmazásából származó bevételek és azon bevételek különbségeként számítottak ki, amelyhez a Trenitalia hozzájutott volna az általános díjának alkalmazásával,

— *a Trieste Marittima kikötőn keresztül bonyolított nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatások*: az első szerződés – az 1-T/1990. sz. miniszteri rendelet rendelkezéseivel összhangban – a 440/1989. sz. törvény alapján a Trieszt kikötő és Magyarország között üzemeltetett szolgáltatásokon kívüli, a Trieste Marittima kikötőn ([55]) keresztül bonyolított nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkozóan díjszabási kötelezettségeket írt elő ([56]). A kompenzáció egyenlő volt a díjszabási kötelezettségek alkalmazásából származó bevétel és azon bevétel közötti különbséggel, amelyhez a Trenitalia az általános díjának alkalmazásával jutott volna hozzá, megszorozva a Trieste Marittima kikötőn keresztül import/export céljából áthaladó kocsik teljes számával.

(56) Az első szerződés új díjszabási kötelezettségeket is bevezetett a Trenitalia által üzemeltetett alábbi vasúti árufuvarozási szolgáltatások tekintetében:

— *intermodális fuvarozási szolgáltatások a Lyon–Torino útvonalon*: 1999. július 15-én az FS-csoport és a *Société Nationale des Chemins de fer Français* (a továbbiakban: **SNCF**) szerződésben megállapodtak abban, hogy a Lyon Venissieux–Torino Orbassano útvonalon nyújtott intermodális árufuvarozási szolgáltatások általános díjára 30 %-os engedményt alkalmaznak. A kedvezmény célja az Olaszország és Franciaország közötti közúti átjárókon tapasztalható torlódások megszüntetése volt, amelyet a Mont Blanc alagút 1999 márciusában bekövetkezett balesetet követő három évre történő bezárása okozott. E szolgáltatások lehetővé tették az olasz-francia határon közúti árufuvarozás útján szállított áruk folyamatos továbbítását, függetlenül a közúti fuvarozási szakasz hosszától. ([57]) Az első szerződés olyan kompenzációt írt elő, amelyet a díjszabási kötelezettségek alkalmazásából származó bevételek és azon bevételek különbségeként számítottak ki, amelyhez a Trenitalia hozzájutott volna az általános díjának alkalmazásával. Ez a kötelezettség 2000. január 1-jétől 2001 végéig volt hatályban,

— *kombinált szárazföldi vasúti árufuvarozási szolgáltatások*: ez a kötelezettség csak a belföldi szolgáltatásokra vonatkozott. Célja az volt, hogy ösztönözze a szennyező szállítási módok (például a közúti) és a fenntarthatóbb szállítási módok (például a vasúti) közötti egyensúly helyreállítását. A kötelezettség 2003. december 31-ig maradt hatályban. Az első szerződés olyan kompenzációt írt elő, amelyet a hagyományos vasúti fuvarozás ([58]) és a kombinált fuvarozás átlagára közötti különbségként számítottak ki, és amelyet a kombinált forgalom teljes nagyságára alkalmaztak.

([54]) Azaz hat hónappal a tagállamok kormányainak a Tanács keretében ülésező képviselői által elfogadott, a szén- és acélszállításra vonatkozó közvetlen nemzetközi vasúti díjak bevezetéséről szóló, 1955. március 21-i megállapodás megszűnéséről szóló, 2001. október 23-i határozatnak az Európai Közösség Hivatalos Lapjában való közzétételét követően, amely határozat az 1955. március 21-i megállapodás megszűnéséhez vezetett.

([55]) A Trieste Marittima kikötő csak egy része Trieszt kikötőjének; a kikötői be- és kirakodási dokkokhoz (V., VI. és VII. rakpart) közeli kikötői medencéből áll. A Trieste Marittima alatt a „Campo Marzio" trieszti vasútállomás értendő, amely az említett dokkokat kiszolgáló fő infrastruktúra.

([56]) Az 1992. április 13-i 239/T. sz. miniszteri rendelet egyértelművé tette, hogy e díjszabási kötelezettségekkel nem egészíthetők ki a 440/1989. sz. törvényben előírt kötelezettségek.

([57]) Másként fogalmazva, az út közúti fuvarozással üzemeltetett részének hossza nem volt korlátozva, és meghaladhatta a vasúton megtett útszakaszt (vö. a 11. lábjegyzettel).

([58]) A hagyományos vasúti fuvarozás az indulási helytől a rendeltetési helyig kizárólag vasúton nyújtott szállítási szolgáltatásokat jelenti.

(57) Ezenkívül az első szerződés előírta a Trenitalia számára *a szárazföld és Szardínia/Szicília szigete közötti árufuvarozáshoz szükséges kompátkelés üzemeltetésére és manőverezésre* vonatkozó kötelezettségeket is. Ezek a kötelezettségek lehetővé tették a szárazföld és a két sziget mindegyike közötti vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtását azáltal, hogy a vonatok az út tengeri szakaszán kompot vettek igénybe. A kompenzáció a Trenitalia által a pályahálózat-működtetőnek a kompátkelési és manőverezési szolgáltatások nyújtásáért fizetett díjakat fedezte, amelyeket a be- és kihajózási kiszolgálási ár, valamint a kompköltségek egységára alapján számítottak ki, megszorozva a megtett utak számával.

(58) Az első szerződés 8. cikke értelmében a Trenitalia köteles volt megküldeni az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztériumnak a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével kapcsolatos, a 2001. évre vonatkozó hitelesített pénzügyi beszámolókat.

(59) Az első szerződés 10. cikke előírta a Trenitalia számára, hogy az első szerződés lejártakor az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium általi értesítésig folytassa az első szerződés hatálya alá tartozó szolgáltatások nyújtását ([59]). A szolgáltatás további hónapjaiért járó kompenzáció nem haladhatta meg a 2001-re megállapított éves kompenzáció egytizenketted részét. Amennyiben a szolgáltatásnyújtási kötelezettséggel összeegyeztethetetlen jogi rendelkezéseket fogadtak volna el, a Trenitalia az 1191/69/EGK rendelet 4. és 14. cikkében meghatározott eljárásoknak megfelelően jogosult volt felfüggeszteni a folytonossági kikötés alapján nyújtott szolgáltatások teljesítését, az addig az időpontig nyújtott szolgáltatásokért járó kompenzáció sérelme nélkül.

(60) Az első szerződés 11. cikke 250 000 EUR összegű kötbért állapított meg az (55)–(57) preambulumbekezdésben felsorolt közszolgáltatási kötelezettségek bármelyikének be nem tartása esetére.

(61) A 2000 és 2003 közötti időszakra vonatkozó kompenzációt (356,4 millió EUR) Olaszország 2003-ban (237,6 millió EUR) és 2005-ben (118,8 millió EUR) fizette ki.

3.2.2. *A második szerződés*

3.2.2.1. A második szerződés megkötésének háttere

(62) Az első szerződés lejártakor (2001. december 31-én) a Trenitalia folytatta az első szerződésben előírt közszolgáltatási kötelezettségek teljesítését a folytonossági kikötéssel összhangban (lásd az (59) preambulumbekezdést). Az első szerződésben előírt közszolgáltatási kötelezettségek azonban a következő szolgáltatások tekintetében már nem voltak hatályosak:

— 2002. január 1-től a Lyon–Torino útvonalon nyújtott intermodális fuvarozási szolgáltatások esetében (lásd az (56) preambulumbekezdést),

— 2002. május 1-től a szén és az acél Európai Szén- és Acélközösségen belüli vasúti fuvarozása tekintetében az Európai Szén- és Acélközösség megszűnését követően (lásd az (55) preambulumbekezdést),

— 2004. január 1-től a kombinált szárazföldi vasúti árufuvarozási szolgáltatások esetében (lásd az (56) preambulumbekezdést).

(63) A Trenitalia által az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztériumnak benyújtott, az első szerződés szerinti közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével kapcsolatban a Trenitalia által 2005 vonatkozásában viselt pénzügyi költségekről szóló jelentés feltárta, hogy az első szerződés a szárazföld és Szardínia/Szicília közötti árufuvarozás tekintetében csak a kompátkelés és a manőverezés költségeit fedezte, és nem vette figyelembe azokat a járulékos költségeket, amelyeket a Trenitalia a szárazföld és Szardínia/Szicília közötti közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével kapcsolatban viselt. Az első szerződés szerinti közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése érdekében a Trenitaliának több vasútállomást és infrastruktúrát kellett üzemeltetnie és fenntartania Szardínián és Szicíliában, hogy megszervezze az áruk be- és kirakodását. Ezeket a költségeket az első szerződés keretében nem vették figyelembe, noha azokat a Trenitalia ténylegesen viselte, és közvetlenül kapcsolódtak az első szerződésben előírt közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez.

([59]) Az első szerződés 10. cikke azt is kifejezetten kimondta, hogy az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztériumnak újra meg kell állapítania a közszolgáltatási kötelezettségeket és a vonatkozó kompenzáció meghatározásának szempontjait, figyelembe véve a hatályos deregulációs folyamatot, valamint az elvégzendő tanulmányok és részletes elemzések alapján.

(64) Ennek eredményeként az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium 2006 folyamán új közszolgáltatási szerződést dolgozott ki. A Trenitalia és az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium 2007. március 27-én kötötte meg a 2004–2006-os időszakra vonatkozó második szerződést, elismerve a Trenitalia által az első szerződésben foglalt folytonossági kikötés alapján teljesített közszolgáltatási kötelezettségeket.

3.2.2.2. A második szerződés tartalma

(65) A második szerződés továbbra is ugyanazokat a díjszabási kötelezettségeket írta elő (ugyanazon, a kompenzáció összegének meghatározására szolgáló paraméterekkel), amelyeket az első szerződés már tartalmazott ([60]):

— az 1 000 km-t meghaladó távolságra történő vasúti árufuvarozásra vonatkozó regresszív díjszabási kötelezettség,

— a Trieszt kikötő és Magyarország közötti nemzetközi vasúti árufuvarozásra vonatkozó díjszabási kötelezettség,

— a Trieste Marittima kikötőn keresztül bonyolított nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó díjszabási kötelezettség,

— a szárazföld és Szardínia közötti vasúti árufuvarozásra vonatkozó díjszabási kötelezettség.

(66) A második szerződés továbbra is előírta a Trenitalia számára azt a kötelezettséget, hogy az első szerződéshez hasonlóan (Szardíniára és Szicíliába induló/onnan érkező forgalom tekintetében) kompátkelést működtessen és manőverezést végezzen (lásd az (57) preambulumbekezdést).

(67) Az első szerződéssel ellentétben a második szerződés további kötelezettséget írt elő arra vonatkozóan, hogy a Trenitalia a Szardíniára és Szicíliába induló/onnan érkező árufuvarozási szolgáltatások tekintetében a második szerződés 1. mellékletében felsorolt bizonyos számú vasútállomást kiszolgáljon, hogy fenntartsa az e szigetekre induló/onnan érkező vasúti árufuvarozási szolgáltatások volumenét 2004-ben.

(68) Ennek eredményeként a második szerződés új kompenzációs módszertant vezetett be a Szardíniára és Szicíliába induló/onnan érkező útvonalakkal kapcsolatos közszolgáltatási kötelezettségekre vonatkozóan. Ezek a közszolgáltatási kötelezettségek a második szerződés szerinti kompenzáció több mint 70 %-át tették ki. Az első szerződéssel ellentétben (lásd az (55)–(57) preambulumbekezdést) a Trenitaliának a második szerződés alapján nyújtott kompenzáció a szárazföld és Szicília/Szardínia közötti vasúti árufuvarozási szolgáltatások megszervezésével (beleértve a vasútállomások üzemeltetését is) kapcsolatos költségek és az e szolgáltatásokból származó bevételek (beleértve a díjszabási kötelezettségek fedezésére nyújtott kompenzációt és a vasúti pályahálózat-működtetőnek fizetett díjakat) közötti különbséget fedezte.

(69) Így a szárazföld és Szicília/Szardínia közötti vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra előírt közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért járó teljes kompenzációt a Trenitalia e szolgáltatásokra vonatkozó eredménykimutatása alapján számították ki. Konkrétabban, ez az eredménykimutatás figyelembe vette az árufuvarozásból származó bevételeket (beleértve a díjszabási kötelezettségek alkalmazásából származó elmaradt bevételeket fedező kompenzációt), valamint a kiegészítő bevételeket ([61]). A költségoldalon az eredménykimutatás figyelembe vette a szárazföld és Szardínia/Szicília közötti vasúti árufuvarozási szolgáltatások működtetéséhez kapcsolódó összes költséget (vonatkilométerenkénti egységköltségként számolva), valamint a kocsik tengeri átkelésével és manőverezésével, továbbá a vasútállomások és azok berendezéseinek irányításával kapcsolatos költségeket. A kompenzáció magában foglalt egy nyereséget, amelyet a Trenitalia súlyozott átlagos tőkeköltségének és befektetett tőkéjének szorzataként határoztak meg.

(70) Végül a második szerződés azt a kötelezettséget is előírta, hogy meg kell tervezni és koordinálni kell a második szerződés hatálya alá tartozó valamennyi vasúti árufuvarozási szolgáltatás nyújtásához kapcsolódó minden kiegészítő tevékenységet (különösen a vasúti járművek karbantartását és nagyjavítását, a biztonsági feltételek optimális szintjét, a szolgáltatásirányítást támogató adminisztratív és kereskedelmi tevékenységeket).

([60]) Olaszország a második szerződésben már nem írt elő díjszabási kötelezettségeket a szén- és acél Európai Szén- és Acélközösségen belüli vasúti árufuvarozására (lásd az (55) preambulumbekezdést), a Lyon–Torino útvonalon nyújtott intermodális fuvarozási szolgáltatásokra (lásd az (56) preambulumbekezdést), valamint a 2004. január 1-jétől de facto már nem üzemeltetett kombinált árufuvarozási szolgáltatásokra (lásd az (55) preambulumbekezdést).

([61]) A kiegészítő bevétel a vállalat fő tevékenységétől (ebben az esetben árufuvarozási szolgáltatásoktól) eltérő árukból vagy szolgáltatásokból származó bevétel.

(71) A második szerződés úgy rendelkezett, hogy a kompenzáció teljes összegét két részletben fizetendő, mindent magában foglaló éves díj formájában kell kifizetni (az évente kifizetett összeg 80 %-át a Trenitalia éves gazdasági előrejelzéseinek a referenciaévet követő év június 30-ig történő benyújtása után, a fennmaradó 20 %-ot pedig a hitelesített éves beszámolók Trenitalia általi benyújtását követően). A második szerződés 5. cikkének (2) bekezdése szerint a Trenitaliának a referenciaévet követő év szeptember 30-ig kellett elküldenie az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium részére felülvizsgálat céljából a 2003. évi rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerint elkészített, könyvvizsgálók által hitelesített éves beszámolóit. E beszámolók kézhezvételétől számított 45 napon belül az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztériumnak ellenőriznie kellett őket, valamint a Trenitalia által ténylegesen nyújtott szolgáltatások számát.

(72) A második szerződés a Gazdasági és Pénzügyminisztérium adott évre vonatkozó költségvetési előrejelzése alapján meghatározta a 2004–2006-os időszakra a második szerződésben előírt valamennyi közszolgáltatási kötelezettség teljesítéséért nyújtandó teljes éves kompenzáció maximális összegét. A megítélt teljes éves kompenzáció semmi esetre sem haladhatta meg a Trenitalia által a 2004–2006-os hároméves időszak egyes éveire vonatkozóan viselt, a hitelesített éves beszámolók alapján megállapított tényleges pénzügyi terhet. Amennyiben a kifizetett kompenzáció meghaladta a Trenitalia által ténylegesen viselt pénzügyi terhet, az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium, miután a Trenitalia minden év szeptember 30-án benyújtotta az éves beszámolót, a fizetendő kompenzációból levonta a megfelelő többletösszeget ([62]).

(73) A második szerződés 9. cikke 50 000 EUR összegű kötbért írt elő a Trenitaliával szemben a második szerződés alapján előírt közszolgáltatási kötelezettségek bármelyikének be nem tartása esetére, amelyet a fizetendő kompenzációból kellett levonni ([63]).

(74) A második szerződés 12. cikke az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium általi további értesítésig meghosszabbította a második szerződés érvényességét. Ezt az értesítést legalább 90 nappal előre meg kellett küldeni, és az vonatkozhatott a szerződés tárgyát képező közszolgáltatási kötelezettségek egy részének vagy mindegyikének felmondására. E cikk értelmében a Trenitalia az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium általi értesítésig továbbra is nyújtotta a második szerződés hatálya alá tartozó vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat, a szerződés lejárta után is. A szolgáltatás bármely további hónapjáért járó kompenzáció nem haladhatta meg a 2004-re megállapított éves kompenzáció egytizenketted részét. Amennyiben a szolgáltatás-nyújtási kötelezettséggel összeegyeztethetetlen jogi rendelkezéseket fogadtak volna el, a Trenitalia az 1191/69/EGK rendelet 4. és 14. cikkében meghatározott eljárásoknak megfelelően jogosult volt felfüggeszteni a folytonossági kikötés alapján nyújtott szolgáltatások teljesítését, az addig az időpontig nyújtott szolgáltatásokért járó kompenzáció sérelme nélkül.

(75) A Trenitalia által a második szerződés alapján kapott teljes kompenzáció 613,7 millió EUR volt. A 2004. évi kompenzációt (118,8 millió EUR) 2007-ben, a szerződés aláírását követően fizették ki ([64]). Ami a következő években (nevezetesen a 2005., 2006., 2007. és 2008. évben) nyújtott szolgáltatások kompenzációját illeti, a kifizetésekre 2007 és 2009 között két részletben került sor:

— az összeg 80 %-át a Trenitalia által az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztériumhoz benyújtott kérelmet követően fizették ki, amelyhez csatolták a becsült kompenzáció pontosságának ellenőrzéséhez használt gazdasági paraméterek éves változását tartalmazó beadványt,

— az összeg 20 %-át a hitelesített beszámolók benyújtását követően fizették ki.

([62]) Lásd a második szerződés 4. cikkének (2) bekezdését.

([63]) Eseti kötbért szabtak ki a következő esetekben: a számviteli adatok Infrastrukturális és Közlekedési Minisztériumhoz való benyújtásának elmulasztása; a második szerződés 6. cikkének (2) bekezdésében előírt szolgáltatásminőségi kötelezettségvállalások be nem tartása; a Szardíniára és Szicíliába induló, illetve onnan érkező árufuvarozási szolgáltatások nyilvános létesítményei külön listájának vezetésére vonatkozó szolgáltatási kötelezettségek be nem tartása.

([64]) A 2004. évre vonatkozó kompenzáció kifizetését a második szerződés 5. cikkének (4) bekezdése határozta meg, amelyben elismerték, hogy a Trenitalia 2004-re vonatkozóan teljesítette a 2. cikk (1) bekezdésében megállapított közszolgáltatási kötelezettségeket az 1. mellékletben meghatározottak szerint, és hogy teljesítette a 3. cikkben foglalt kötelezettségeket. „*Ezért a vállalatnak további kötelezettségek teljesítése nélkül kompenzációt kell fizetni.*"

3.2.3. *A harmadik szerződés*

3.2.3.1. A harmadik szerződés megkötésének háttere

3.2.3.1.1. A második szerződésben előírt közszolgáltatási kötelezettségek fokozatos megszüntetése

(76) A második szerződés lejártakor (2006. december 31-én) a Trenitalia folytatta a második szerződés 12. cikke szerint a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítését.

(77) 2008. január 17-én azonban a Trenitalia értesítette az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztériumot, hogy a második szerződés szerinti közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének tervezett költségei jelentősen meghaladták az Olaszország által a 2008-as évre fizetendő kompenzáció összegét ([65]). Tekintettel a nem kompenzált veszteségek jelentős kockázatára, a Trenitalia jelezte az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztériumnak, hogy csökkenteni kell a második szerződésben előírt közszolgáltatási kötelezettségeket, és különösen fel kell függesztenie a Szardíniára és Szicíliába induló/onnan érkező szolgáltatásokat, mivel a második szerződés értelmében ezek voltak a leginkább veszteségesek.

(78) 2008. január 18-án a Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium tudomásul vette a Trenitalia által elszenvedett jelentős veszteségeket, és beleegyezett abba, hogy felülvizsgálja a közszolgáltatási kötelezettségek körét annak érdekében, hogy csökkentse az alulkompenzáció Trenitalia által 2008 tekintetében viselt kockázatát, különösen a Szardíniára induló/onnan érkező szállítási szolgáltatások tekintetében.

(79) 2008. május 28-án az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium felkérte a Trenitaliát, hogy szolgáltasson adatokat a második szerződés szerinti közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséről, különös tekintettel a pénzügyi adatokra (nyilvántartott költségek és bevételek) és a fuvarozási adatokra (a fuvarozott áruk tonnában kifejezve, üzemeltetett vonatkilométer, átlagos távolság stb.). Az olasz hatóságok felül kívánták vizsgálni a közszolgáltatási kötelezettségek szükségességét, különösen a vasúti árufuvarozási piac 2007. január 1-jei teljes liberalizációja utáni alakulását követően (lásd a (23) preambulumbekezdést).

(80) 2008. október 27-i levelében a Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium tájékoztatta a Trenitaliát arról, hogy felül kívánja vizsgálni a Trenitaliával szemben a Szardíniára irányuló vasúti árufuvarozás tekintetében előírt közszolgáltatási kötelezettségek hatályát, és hogy a közszolgáltatási kötelezettségek hatálya módosításának figyelembevétele érdekében 2009. január 1-jétől alkalmazandó új közszolgáltatási szerződésre van szükség. Ebben a levélben az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium jelezte, hogy Szardínia régiójával együtt úgy határozott, hogy átszervezi a Szardínia és a szárazföld közötti árufuvarozást azáltal, hogy Szardínián felhagy a vasúti fuvarozással, és az e szigeten történő árufuvarozáshoz kizárólag közutat vesz igénybe ([66]). Ezenkívül az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium elismerte, hogy a Trenitalia által a második szerződésben meghatározott feltételek mellett üzemeltetett, Szardíniára induló vasúti árufuvarozási szolgáltatások jelentős költségekkel jártak.

(81) 2008. december 19-én a Trenitalia benyújtotta az olasz hatóságok által kért adatokat. Ezen adatok alapján az olasz hatóságok a fuvarozott mennyiség erőteljes csökkenését (a fuvarozott tonna -84 %-a) figyelték meg 2004 és 2007 között a második szerződés szerinti díjszabási kötelezettségek hatálya alá tartozó nemzetközi szolgáltatások tekintetében ([67]). Ennek alapján Olaszország úgy ítélte meg, hogy a második szerződésben előírt díjszabási kötelezettségek, amelyek a Trieszt kikötő és Magyarország közötti nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra, valamint a Trieste Marittima kikötőn keresztül bonyolított nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkoznak, már nem relevánsak, mivel az e szolgáltatások iránti kereslet 2004 és 2007 között drasztikusan csökkent.

([65]) A Trenitalia az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztériumnak címzett, 2008. január 17-i levelében jelezte, hogy a vállalat 2008-ra 149 millió EUR összköltséget tervezett, míg az olasz hatóságok a 2008. évre 92 millió EUR kompenzáció kifizetését tervezték. A Trenitalia hivatkozott az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztériumnak továbbított, 2006-ra vonatkozó hitelesített beszámolókra is, amelyekből kiderül, hogy a második szerződés szerinti közszolgáltatási kötelezettségek 2006. évi teljesítésével összefüggésben 179 millió EUR költség merült fel a Trenitaliánál.

([66]) A második szerződés értelmében a Trenitalia a Szardíniára induló/onnan érkező árufuvarozáshoz vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat nyújtott a szárazföld különböző kikötői felé a szárazföldön; ezután a kocsikat behajózták, majd Szardínián kihajózták, hogy az út vasúton folytatódjon a különböző szardíniai vasútállomásokon keresztül (és vissza). Az olasz hatóságok azonban úgy döntöttek, hogy a Trenitaliának a továbbiakban nem kell a vonatokat behajóznia, mivel az árukat közvetlenül a szárazföld kikötőiben fogják kihajózni, és tengeri úton Szardíniára szállítják, ahol közúti fuvarozók veszik át és szállítják őket a sziget egész területén.

([67]) Azaz a Trieszt kikötő és Magyarország közötti nemzetközi vasúti árufuvarozás, valamint a Trieste Marittima kikötőn keresztül bonyolított nemzetközi vasúti árufuvarozás.

(82) Továbbá, ami az 1 000 km-t meghaladó távolságokra történő vasúti árufuvarozást illeti, az olasz hatóságok megjegyezték, hogy ezek a szolgáltatások összességében Olaszország északi részének szegmenseire összpontosultak, mivel ezek a szegmensek sokkal nagyobb nyereséget termeltek a Trenitalia számára. A Trenitalia a 2007–2011-es üzleti tervében azt prognosztizálta, hogy árufuvarozási szolgáltatásait a legjövedelmezőbb szegmensek felé szervezi át, különösen a vasúti árufuvarozási szolgáltatások verseny előtti nemzeti szintű, 2007. január 1-jei megnyitását követően. A Trenitalia vasúti árufuvarozási tevékenységeinek ezen átszervezése tehát a Dél-Olaszországban és a főbb szigeteken (Szicília/Szardínia) nyújtott szolgáltatások jelentős csökkenéséhez vezetett, különösen 2007-től kezdődően. Ennek következtében az olasz hatóságok úgy vélték, hogy az 1 000 km-t meghaladó távolságokra vonatkozó díjszabási kötelezettségek már nem alkalmasak a Dél-Olaszországba irányuló vasúti árufuvarozás előmozdítására.

(83) Az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium tehát 2009. január 1-jétől már nem írta elő a Trenitalia számára, hogy teljesítse a második szerződésben előírt díjszabási kötelezettségeket.

(84) Továbbá a Szardínia és a szárazföld közötti árufuvarozás átszervezését követően a Szardínia és a szárazföld közötti vasúti árufuvarozásra vonatkozóan a második szerződésben előírt közszolgáltatási kötelezettségek 2009. január 1-jétől már nem voltak hatályosak.

(85) Ennek eredményeként a Trenitaliára a második szerződés 12. cikkében foglalt folytonossági kikötés értelmében 2009. január 1-jétől a továbbiakban csak a Szicíliába induló/onnan érkező vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtására vonatkozó, a második szerződésben előírt közszolgáltatási kötelezettségek vonatkoztak (azaz a manőverezésre és az átkelések működtetésére vonatkozó kötelezettség)).

3.2.3.1.2. A harmadik szerződés 2009. március 4-i tervezete

(86) 2008 novemberében az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium és a Trenitalia tárgyalásokat kezdett egy új közszolgáltatási szerződésről.

(87) 2009. február 26-i levelében az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium felkérte a Trenitaliát, hogy tartsa fenn a Dél-Olaszország és Észak-Olaszország közötti vasúti árufuvarozási közszolgáltatásokat mindaddig, amíg a minisztérium és a Trenitalia meg nem határozza a harmadik szerződés alkalmazási körét. Olaszország szerint e szolgáltatások fenntartása elengedhetetlen volt a Dél-Olaszország és Észak-Olaszország közötti folyamatos áruforgalom biztosításához, és ezáltal az olasz régiók közötti gazdasági egyensúly fenntartásához.

(88) Olaszország szerint 2009. március 4-én, amikor a Trenitalia és az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium kicserélte a harmadik szerződés tervezetét, a felek megállapodtak e szerződés legtöbb feltételéről. Az említett tervezet előírta, hogy a Trenitaliának Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Puglia és Szicília régióba induló/onnan érkező vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat kell üzemeltetnie (a szerződéstervezet 4. cikke és 1. melléklete), és előírta a Trenitalia számára, hogy évente bizonyos mennyiségű (12,8 millió vonatkilométer) szolgáltatást biztosítson ([68]). Ezeket a szolgáltatásokat bármely olaszországi ügyfél kérésre kellett nyújtania (kivéve, ha vonatkilométerenként 5,1 EUR-nál alacsonyabb volt a bevétel, és/vagy a vonatkilométerenkénti költségek és bevételek közötti különbség meghaladta a 16 EUR/vonatkilométert), a szerződéstervezet 2. mellékletében felsorolt bizonyos minőségi szintek betartásával. A szerződéstervezet 2009. január 1-jétől 2013. december 31-ig tartó érvényességi időszakot határozott meg.

(89) A kompenzáció a szerződéstervezet szerinti közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez kapcsolódó forgalmi bevételek és járulékos költségek közötti különbséget fedezte ([69]). A Trenitalia mindent magában foglaló éves díjra volt jogosult (a szerződéstervezet 6. cikkének (6) bekezdése), amelyet két részletben kellett megfizetni (az összeg 90 %-át a vonatkozó bizonylatok Infrastrukturális és Közlekedési Minisztériumhoz történő benyújtását követően, az összeg fennmaradó 10 %-át) a Trenitalia által nyújtott mennyiségi és minőségi szállítási szolgáltatásokról szóló éves jelentés benyújtását követően. A kompenzációt az FS-csoport 2007–2011-es ágazati terve alapján számították ki (a szerződéstervezet 6. cikkének (3) bekezdése). A Trenitaliának évente be kellett nyújtania mind az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztériumnak, mind a Gazdasági és Pénzügyminisztériumnak a szerződéstervezetben említett szolgáltatási kötelezettségek teljesítésével kapcsolatban a vállalatnál felmerült bevételek, költségek és terhek összegének igazolását tartalmazó hitelesített beszámolókat (a szerződéstervezet 6. cikkének (7) bekezdése).

([68]) A szerződéstervezet (5. cikk) azt a kötelezettséget is előírta a Trenitalia számára, hogy megtervezze és koordinálja a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez szükséges valamennyi tevékenységet (vasúti járművek karbantartása, biztonsági feltételek, adminisztratív és kereskedelmi támogató tevékenységek). Arra is kötelezte a Trenitaliát, hogy biztosítsa a szerződéstervezetben előírt közszolgáltatási kötelezettségekkel kapcsolatos adatok és információk pontos rögzítését (a szerződéstervezet 6. cikke).

([69]) A 2009-re vonatkozó kompenzációt 93 millió EUR-ban, a 2010-re és 2011-re vonatkozót 107 millió EUR-ban állapították meg (héa nélkül).

(90) A szerződéstervezet kötbért írt elő arra az esetre, ha a Trenitalia nem tartja be a szerződéstervezetben előírt minőségi előírásokat. Ezenkívül a tervezet kimondta, hogy a rendkívüli események vagy a Trenitaliának fel nem róható események miatti szolgáltatásmegszakítások és -változások esetén a Trenitaliának megítélt kompenzáció a nem teljesített vonatkilométerek összegének arányában csökkenne.

(91) A harmadik szerződés tervezete feltételeinek további megvitatására és megtárgyalására a következő hónapokban került sor. Olaszország szerint a tárgyalás alatt álló lezáratlan kérdések a Trenitalia által évente teljesítendő vonatkilométerek pontos számát érintették ([70]). Eközben a Trenitalia teljesítette a 2009. március 4-i szerződéstervezetben meghatározott, az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztériummal megtárgyalt közszolgáltatási kötelezettségeket, és 2009 tekintetében összesen 14 millió vonatkilométert biztosított.

3.2.3.1.3. A harmadik szerződés 2010. október 29-i tervezete

(92) 2010. október 29-én a Trenitalia és az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium véglegesítette a harmadik szerződés tervezetét, amely lényegében megismételte a 2009. március 4-i szerződéstervezet rendelkezéseit, ugyanakkor néhány módosítást vezetett be. E módosítások a szerződés érvényességi idejére ([71]), a Trenitalia által teljesítendő vonatkilométerek összegre ([72]), a kompenzáció kiszámításának paramétereire ([73]) és a kötbérrendszerre ([74]) vonatkoztak.

(93) A harmadik szerződés 2010. október 29-i tervezetének tartalma a harmadik szerződés Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium általi, 2012. december 3-i aláírásáig változatlan maradt. Ezt a tartalmat a 3.2.3.2. pont ismerteti.

(94) 2010. október 29-én az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium főosztályvezetője megküldte a harmadik szerződés végleges tervezetét az infrastrukturális és közlekedési miniszter kabinetjének, amelyhez csatolt feljegyzésében rámutatott, hogy a Trenitalia 2009. január 1-je óta a harmadik szerződés véglegesített tervezetében foglalt feltételeknek megfelelően nyújtotta a szolgáltatásokat.

(95) A harmadik szerződés 2010. október 29-i tervezetéről szóló megállapodást követően az olasz hatóságok elfogadták a 2010. december 29-i 225. sz. törvényerejű rendeletet (amelyet a 2011. február 26-i 11. sz. törvény erősített meg), amely felhatalmazta a Gazdasági és Pénzügyminisztériumot, hogy a 2009. évi közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért az éves költségvetési törvényben meghatározott, a harmadik szerződés tervezetében előírt paramétereknek megfelelően kiszámított kompenzációt nyújtson a Trenitaliának.

3.2.3.2. A harmadik szerződés tartalma

(96) A harmadik szerződés (amelyet az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium és a Trenitalia által 2010. október 29-én elfogadott tervezet alapján 2012. december 3-án kötöttek meg) a (97) preambulumbekezdés első franciabekezdésében meghatározott, Dél-Olaszországba induló/onnan érkező vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkozott. A harmadik szerződés arra kötelezte a Trenitaliát, hogy a rendelkezésre álló állami források keretein belül évente bizonyos mennyiségű, az állam által finanszírozott szolgáltatást biztosítson ([75]). Ezeket a szolgáltatásokat bármely ügyfél kérésére, a harmadik szerződés 1. és 3. mellékletében felsorolt bizonyos minőségi és hatékonysági szintek betartásával kellett nyújtani ([76]). Az első és a második szerződéstől eltérően a harmadik szerződés nem terjedt ki a Szardínia szigetére induló/onnan érkező vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra, és nem tartalmazott díjszabási kötelezettségeket, a Trenitalia tehát szabadon alkalmazhatott piaci árakat ([77]).

([70]) Olaszország benyújtotta a Trenitalia által az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztériumnak küldött 2009. április 22-i levelet, amelyben a vállalat tudomásul vette a szerződéstervezettel kapcsolatos előrehaladott tárgyalásokat és azt, hogy a feleknek a 2009–2011-es időszakra rendelkezésre álló költségvetési forrásoknak megfelelően meg kell határozniuk a vonatkilométerek végleges összegét (9,4 és 13 millió vonatkilométer közötti tartományban).

([71]) A 2010. október 29-i tervezet 2009. január 1-jétől 2014. december 31-ig tartó időtartamról rendelkezett (azaz a 2009. március 4-i tervezethez képest hosszabb időtartamról, mivel az csak a 2013. december 31-ig tartó időszakot fedte le).

([72]) A 2010. október 29-i tervezet a 12,8 millió vonatkilométer helyett 11,9 millió vonatkilométer teljesítését írta elő.

([73]) A 2010. október 29-i tervezet előírta, hogy a szerződés meghatározásának paramétereit a Trenitalia gazdasági és pénzügyi terve tartalmazza.

([74]) A kötbérrendszer a 2009. március 4-i tervezethez képest részletesebb a 2010. október 29-i tervezetben.

([75]) A harmadik szerződés 4. cikkének (4) bekezdése szerint a Trenitaliának az állami költségvetés által meghatározott és a harmadik szerződés 2. mellékletében szereplő előzetes gazdasági és pénzügyi tervben felsorolt éves pénzeszközök keretein belül kellett garantálnia az árufuvarozási műveleteket.

([76]) A minőség szintje lényegében pontossági kötelezettséget foglalt magában.

([77]) A harmadik szerződés 4. cikkének (5) bekezdése szerint a Trenitalia köteles volt ügyfeleire „*a piaci feltételekkel szigorúan arányos díjszabási kötelezettséget róni, amely kötelezettség a szerződéses mennyiségekhez igazítható, és amelyet minden esetben hátrányos megkülönböztetéstől mentesen kell alkalmazni*”.

(97) A harmadik szerződés 4. cikke értelmében a Trenitalia vállalta, hogy:

— az Adriai- és a Tirrén-tenger földrajzi területeivel összhangban 11,9 millió vonatkilométernyi ([78]) vasúti árufuvarozási szolgáltatást biztosít hagyományos módon, teljes vonatterhelés mellett ([79]) vagy kombinált fuvarozási módokon ([80]) Dél-Olaszországba/Dél-Olaszországból ([81]), beleértve Szicíliát is, bármely, azt igénylő gazdasági szereplő számára, a hatékonyság minimális szintjén, az üzleti tervben említett, az állami költségvetés számára elkülönített források keretein belül,

— megtervezi és összehangolja a harmadik szerződésben előírt közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez szükséges valamennyi tevékenységet (vasúti járművek karbantartása, biztonsági feltételek, adminisztratív és kereskedelmi támogató tevékenységek),

— biztosítja a harmadik szerződés szerinti közszolgáltatási kötelezettségekkel kapcsolatos adatok és információk pontos rögzítését (az analitikus hatósági beszámolók elkészítésének kritériumait a harmadik szerződés 2. melléklete szabályozza részletesen).

(98) A harmadik szerződés előírt egy minimális hatékonysági szintet, amely alatt a Trenitalia megtagadhatta a kért szolgáltatás nyújtását. A harmadik szerződés 1. melléklete előírta, hogy a Trenitalia minden esetben köteles a szolgáltatást nyújtani, kivéve, ha a vonatkilométerenkénti költségek és bevételek különbsége meghaladta a 19 EUR/km-t, és ez a különbség nagyobb volt, mint az összköltség 73 %-a.

(99) A kompenzáció a harmadik szerződés szerinti közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez kapcsolódó forgalmi bevételek és járulékos költségek közötti különbséget fedezte. A Trenitalia mindent magában foglaló éves díjra volt jogosult. A kompenzációt a Trenitalia harmadik szerződéshez csatolt előzetes gazdasági és pénzügyi terve (2. melléklet) alapján számították ki ([82]). A harmadik szerződés 2. mellékletében foglalt rendelkezések szerint a harmadik szerződés hatálya alá tartozó kezdeti években bekövetkezett alulkompenzációt a következő években kellett ellentételezni, hogy a teljes 2009–2014-es időszakban végül egyensúly alakuljon ki. A Trenitaliának évente be kellett nyújtania mind az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztériumnak, mind a Gazdasági és Pénzügyminisztériumnak a harmadik szerződésben említett közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével kapcsolatban a vállalatnál felmerült bevételek, költségek és terhek összegének igazolását tartalmazó hitelesített beszámolókat ([83]).

([78]) A harmadik szerződés 10. cikke szerint az ügyfélnek a harmadik szerződés 1. mellékletében említett kérésére tett ajánlat felülvizsgálható volt, ha a Trenitalia üzleti tervében (amely a szerződésben szereplő gazdasági és szolgáltatási paraméterek alapját képezte) megadott gazdasági és mennyiségi tényezőkben eltérés állt be.

([79]) A harmadik szerződés 1. melléklete kimondja, hogy a „*hagyományos módon, teljes vonatterhelés mellett*" kifejezés az ügyfél vagy ügyfélcsoportok kizárólagos kérésére, előre meghatározott időbeli, járatsűrűségi, kapacitásbeli és maximális hosszbeli műszaki paramétereken alapuló, a fuvarozó és az ügyfél közötti megállapodás alapján végzett vasúti fuvarozásra vonatkozik.

([80]) A harmadik szerződés 1. melléklete pontosítja, hogy a „*kombinált fuvarozás*" kifejezés olyan árufuvarozást jelent, ahol a tehergépkocsi, pótkocsi, a vontatóval ellátott vagy anélküli félpótkocsi, a csereszekrény vagy a konténer az út kezdeti vagy végső szakszán a közutat, a másik szakaszon pedig a vasutat használja közbenső átrakodás nélkül.

([81]) A harmadik szerződés „*tervezett ajánlat*" című 1. melléklete a következő 42 egyirányú, (indulási) régió és (rendeltetési) régió közötti összeköttetést sorolta fel: 1. Abruzzo–Abruzzo, 2. Abruzzo–Campania, 3. Abruzzo–Észak-Olaszország, 4. Abruzzo–Puglia, 5. Basilicata–Calabria, 6. Basilicata–Észak-Olaszország, 7. Basilicata–Puglia, 8. Basilicata–Szicília, 9. Calabria–Basilicata, 10. Calabria–Calabria, 11. Calabria–Campania, 12. Calabria–Észak-Olaszország, 13. Calabria–Puglia, 14. Calabria–Szicília, 15. Campania–Basilicata, 16. Campania–Calabria, 17. Campania–Campania, 18. Campania–Észak-Olaszország, 19. Campania–Puglia, 20. Campania–Szicília, 21. Molise–Puglia, 22. Észak-Olaszország–Abruzzo, 23. Észak-Olaszország–Basilicata, 24. Észak-Olaszország–Calabria, 25. Észak-Olaszország–Campania, 26. Észak-Olaszország–Puglia, 27. Észak-Olaszország–Szicília, 28. Észak-Olaszország–Észak-Olaszország, 29. Puglia–Abruzzo, 30. Puglia–Basilicata, 31. Puglia–Calabria, 32. Puglia–Campania, 33. Puglia–Molise, 34. Puglia–Észak-Olaszország, 35. Puglia–Puglia, 36. Puglia–Szicília, 37. Szicília–Basilicata, 38. Szicília–Calabria, 39. Szicília–Campania, 40. Szicília–Észak-Olaszország, 41. Szicília–Puglia, 42. Szicília–Szicília. Az Észak-Olaszország–Észak-Olaszország összeköttetéseket illetően a 2. melléklet kimondta, hogy: „*Az észak-észak vonalak az egyetemes forgalom (adriai-, illetve Tirrén-tengeri) „bemenetei" vagy a szerződés hatálya alá tartozó szolgáltatás nyújtásához szükséges vonatok aránya, a teheráru-gyártó hálózat szervezetének megfelelően.*"

([82]) Az adatok és információk rögzítése mellett a 2. melléklet tartalmazta az üzleti tervet, a 2009–2010-es és a 2011–2014-es évekre alkalmazandó hatósági analitikus számviteli eljárásokat és kritériumokat.

([83]) A harmadik szerződés 5. cikke (1) bekezdésének e) pontja.

(100) A harmadik szerződés 5. cikke (1) bekezdésének e) pontja szerint a Trenitaliának a Trenitalia pénzügyi kimutatásának jóváhagyásától számított 90 napon belül kellett elküldenie az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium részére felülvizsgálat céljából a 2003. évi rendelet 5. cikkének (3) bekezdése szerint elkészített, könyvvizsgálók által hitelesített éves beszámolóit.

(101) A szerződés részletes kötelezettség-, ellenőrzési és kötbérrendszert tartalmazott ([84]). Ezenkívül a szerződés kimondta, hogy a rendkívüli események vagy a Trenitaliának fel nem róható események miatti szolgáltatásmegszakítások és -változások esetén a Trenitaliának megítélt kompenzáció a nem teljesített vonatkilométerek arányában csökkenne ([85]).

(102) A Trenitalia által a harmadik szerződés alapján kapott teljes kompenzáció 612,1 millió EUR volt. A 2009. és 2010. évre vonatkozó kompenzációt 2010. december 21-én fizették ki a Trenitaliának; míg a következő évekre (2011-től 2014-ig) járó kompenzációt évente két részletben fizették ki Trenitaliának: i. 90 %-ot havonta arányosan fizettek ki hátralékosan, ii. 10 %-ot a referenciaévet követő év áprilisáig számláztak ki, a kötbér levonása után ([86]).

4. AZ ELJÁRÁS MEGINDÍTÁSÁNAK INDOKAI

4.1.1. *A támogatás megléte*

(103) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a vasúti árufuvarozással kapcsolatos közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért fizetett, közszolgáltatásért járó kompenzáció az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a Trenitalia javára nyújtott állami támogatásnak minősül.

(104) A Bizottság arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy a Trenitaliának a három közszolgáltatási szerződés keretében nyújtott kompenzációt közvetlenül az állami költségvetésből finanszírozták, és az közvetlenül az olasz államnak volt betudható, mivel a szerződéseket az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium írta alá ([87]).

(105) Ami az érintett vállalkozásnak nyújtott előny fennállását illeti, a Bizottságnak kétségei voltak az *Altmark*-ítéletben meghatározott négy feltétel teljesülését illetően.

(106) A közszolgáltatási kötelezettségekkel való megbízásra vonatkozó első *Altmark*-feltételt illetően a Bizottságnak kétségei voltak azzal kapcsolatban, hogy a három közszolgáltatási szerződés tekintetében piaci hiányosság áll-e fenn a dél-olaszországi magánszolgáltatók jelenléte és a Trenitalia által üzemeltetett szolgáltatástípusok miatt.

(107) A Bizottságnak kétségei voltak a második *Altmark*-feltételnek való megfeleléssel kapcsolatban is, a kompenzáció kiszámításának alapjául szolgáló paraméterek előzetes meghatározását illetően, mivel a Trenitalia a közszolgáltatási szerződések megkötését megelőzően kezdte meg a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó szolgáltatások nyújtását.

(108) Ami a harmadik *Altmark*-feltételt illeti, amely szerint a kompenzáció nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során felmerült költségek fedezéséhez szükséges mértéket, a Bizottság nem rendelkezett elegendő információval annak megállapításához, hogy nem történt túlkompenzáció.

([84]) A harmadik szerződés 8., 11., 12. cikke.

([85]) A harmadik szerződés 8. cikkének (3) bekezdése.

([86]) Lásd a harmadik szerződés 9. cikkének (3) bekezdését. „*Az éves díj 90 %-a havonta, hátralékosan, arányosan számlázható ki. A fennmaradó összeg a 13. cikkben említett kötbér levonása után a következő év áprilisától számlázható ki.*"

([87]) A 2007. november 29-i 222/2007. sz. törvénnyel módosított, 2002. augusztus 1-jei 166/2002. sz. törvény 38. cikkének (2) bekezdése szerint a nemzeti érdekű közszolgáltatási szerződésekkel való megbízás az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium feladatai közé tartozik.

(109) Végül, ami a negyedik *Altmark*-feltételt ([88]) illeti, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy ez a feltétel nem teljesült, mivel a Trenitaliát nem közbeszerzési eljárás keretében választották ki a szolgáltatások nyújtására a három közszolgáltatási szerződés egyikére vonatkozóan sem, és a kompenzáció mértéke nem egy jól vezetett vállalkozásnál felmerült költségek elemzésén alapult. Ami különösen a harmadik szerződést illeti, az Olaszország által benyújtott tanulmányt ([89]) illetően a Bizottság megjegyezte, hogy a tanulmány egyértelműen megállapította, hogy a Trenitalia más működési és műszaki környezetben üzemelt (különösen Dél-Olaszországban), mint más európai vasúti árufuvarozási szolgáltatók, és arra a következtetésre jutott, hogy a Trenitaliát nem lehetett olyan hatékonynak tekinteni, mint főbb európai versenytársait.

(110) Ennek megfelelően a Bizottság arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy a három közszolgáltatási szerződés olyan előnyt biztosított a Trenitalia számára, amelyhez a vállalat szokásos piaci feltételek mellett nem juthatott volna hozzá. Ez az előny ráadásul szelektív volt, mivel az intézkedések csak a Trenitaliát részesítették előnyben.

(111) A Bizottság továbbá arra az előzetes álláspontra helyezkedett, hogy az intézkedések torzíthatták a versenyt az olasz vasúti árufuvarozási piacon, ahol a Trenitalia nemzeti és uniós szinten versenyben állt más vasúti társaságokkal, és hatással lehettek az Unión belüli kereskedelemre, mivel az olasz piacon működő fő vasúti árufuvarozási szolgáltatók nemzetközi szinten is jelen vannak.

4.1.2. *Az intézkedések jogszerűsége*

(112) A Bizottság úgy ítélte meg, hogy az olasz hatóságok nem hivatkozhatnak az 1191/69/EGK rendelet 17. cikkének (2) bekezdésében előírt, az előzetes bejelentés alóli mentességre, mivel a közszolgáltatásért járó kompenzáció nem közszolgáltatási kötelezettségek egyoldalú előírásából, hanem három közszolgáltatási szerződésből eredt. Mivel a közszolgáltatási szerződéseket azok végrehajtása előtt nem jelentették be a Bizottságnak, a kompenzáció jogellenes támogatásnak minősül.

4.1.3. *Összeegyeztethetőség*

(113) Az eljárás megindításáról szóló határozatban a Bizottságnak kétségei voltak afelől, hogy a három közszolgáltatási szerződéssel összefüggésben kifizetett kompenzáció összeegyeztethető-e a belső piaccal mind az 1191/69/EGK rendelet, mind az EUMSZ 93. cikke alapján.

(114) A Bizottság megkérdőjelezte az 1191/69/EGK rendelet 14. cikkében foglalt követelményeknek való megfelelést, mivel a Trenitalia a szóban forgó három közszolgáltatási szerződés hatálya alá tartozó szolgáltatások nyújtását az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztériummal kötött bármilyen megállapodás hivatalossá tétele előtt kezdte meg.

(115) A Bizottság nem rendelkezett elegendő információval annak megállapításához, hogy a nyújtott szolgáltatások valódi és pontosan meghatározott általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősülnek. A Bizottság úgy ítélte meg, hogy Olaszország túllépte a közszolgáltatási kötelezettség meghatározására vonatkozó mérlegelési jogkörét. Az olasz hatóságok különösen nem bizonyították, hogy piaci hiányosság állt volna fenn a harmadik szerződésben meghatározott valamennyi olyan útvonalon, amelyen a Trenitaliának közszolgáltatási kötelezettségeket kellett teljesítenie. A Bizottság megállapította, hogy a vasúti árufuvarozás Olaszországban 2003 óta liberalizált, és több mint húsz vállalat, köztük több jelentős európai vasúti árufuvarozó működött az olasz piacon és a harmadik szerződés hatálya alá tartozó útvonalak egyes részein. Ezenkívül az olasz hatóságok nem bizonyították, hogy az olasz hatóságok által állított dél-olaszországi sajátosságok miért akadályozták volna ezeket a szolgáltatókat abban, hogy kereskedelmi feltételek mellett nyújtsák a szóban forgó szolgáltatást.

([88]) E feltétel akkor tekinthető teljesítettnek, ha a közszolgáltatásért járó kompenzáció kedvezményezettjeit olyan közbeszerzési eljárás keretében választották ki, amely lehetővé teszi, hogy azt az ajánlattevőt válasszák, aki a legkevesebb költséggel járó szolgáltatást tudja nyújtani, vagy ennek hiányában, ha a kompenzációt egy hatékony vállalkozás költségei alapján számították ki.

([89]) A Price Waterhouse Coopers Advisory S.p.A-tó megrendelt 2012. október 9-i tanulmány: „*Analisi del Contratto di Servizio Trenitalia alla luce delle disposizioni europee in materia di compensazione degli Oneri di Servizio Pubblico.*"

(116) A Bizottság továbbá úgy ítélte meg, hogy mindhárom közszolgáltatási szerződést azt követően dolgozták ki és írták alá, hogy a Trenitalia megkezdte a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítését. Ezért a Bizottságnak kétségei voltak afelől, hogy a kompenzációs összegek kiszámításának alapjául szolgáló paramétereket előzetesen határozták-e meg. Ami a túlkompenzáció hiányát illeti, a Bizottság úgy ítélte meg, hogy a harmadik szerződés alapján nem zárható ki a túlkompenzáció (az Olaszország által szolgáltatott információk hiányában), míg a második szerződés esetében a Bizottság kétli, hogy a Trenitalia ténylegesen teljesítette a második szerződés szerinti közszolgáltatási kötelezettségek egészét, így a Trenitaliának kifizetett kompenzáció meghaladhatta a Trenitalia által ténylegesen viselt költségeket.

(117) Végezetül, ami a harmadik szerződést illeti, a Bizottság megjegyezte, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek nem szigorúan Dél-Olaszországra korlátozódtak, hanem olyan északi vonalakra is kiterjedtek, amelyeken versenytárs vasúti társaságok is tevékenykedtek. Az olasz hatóságok nem bizonyították a vasúti árufuvarozásra vonatkozó közszolgáltatási kötelezettség tekintetében a piaci hiányosságot, így a Trenitalia számára egy ilyen széles körű szolgáltatás nyújtásért adott kompenzáció valószínűleg a közös érdekkel ellentétes mértékben torzította a versenyt. A Bizottságnak hasonló kétségei voltak az első szerződést és a második szerződést illetően, mivel ezek a szerződések közszolgáltatási kötelezettségeket írtak elő nemzetközi útvonalakon, különösen Triesztbe és Magyarországra induló, valamint onnan érkező útvonalakon, amelyeket belföldi és nemzetközi vasúti társaságok is üzemeltettek.

(118) A Bizottság ezért felkérte Olaszországot és az érdekelt feleket, hogy nyújtsák be észrevételeiket és a szükséges információkat, hogy értékelni lehessen, hogy az intézkedések a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthetők-e.

5. **OLASZORSZÁG ÉSZREVÉTELEI**

5.1. **Az első szerződés**

(119) 2014. június 24-i észrevételeiben Olaszország úgy ítélte meg, hogy az első szerződés alapján kifizetett kompenzáció nem minősül állami támogatásnak, mivel nem torzult a verseny és a kereskedelem, valamint a Trenitalia nem részesült előnyben. Olaszország 2018. február 5–15-i és 2018. május 23-i észrevételeiben további pontosításokkal szolgált.

5.1.1. *A verseny torzulása és az uniós kereskedelemre gyakorolt hatás*

(120) Ami a verseny torzulásának hiányát illeti, Olaszország azzal érvelt, hogy az intézkedések nem minősíthetők támogatásnak, mivel olyan kötelezettségekre vonatkoztak, amelyek szinte teljes mértékben megegyeztek a vasúti árufuvarozási piac nemzeti szintű liberalizálása (azaz 2003. október 22.) előtt bevezetett, már meglévő kötelezettségekkel. A nemzeti szintű liberalizáció (2003. október 22.) és a szerződés lejárta (2003. december 31.) közötti időszakban Olaszország úgy ítélte meg, hogy a kompenzáció nem volt hatással az uniós szintű versenyre, mivel a nemzetközi fuvarozással kapcsolatos kötelezettségek nem érintettek más tagállamokat ([90]). Mindenesetre Olaszország úgy ítélte meg, hogy az ilyen kötelezettségek annyira marginálisak voltak, hogy pénzügyileg nem tették lehetővé a Trenitalia számára a külföldi piacokon való terjeszkedést. Másodlagosan Olaszország szerint, ha a kompenzációt támogatásnak kellene tekinteni, az az uniós szintű liberalizációig (2007. január 1.) a 659/1999/EK rendelet 1. cikke b) pontjának v. alpontja értelmében létező támogatásnak minősülne ([91]).

(121) Olaszország megállapította továbbá, hogy az első szerződés alapján kifizetett kompenzáció nem volt hatással az uniós kereskedelemre, mivel nem volt elegendő a Trenitalia által az első szerződés alapján nyújtott szolgáltatások tekintetében elkönyvelt üzemi veszteség fedezésére. Olaszország jelezte továbbá, hogy a Trenitalia az FS-csoporthoz tartozó önálló jogalany volt. A Trenitalia az FS-csoport többi vállalatától elkülönült számviteli rendszerrel rendelkezett, és különböző tevékenységeiről (vasúti árufuvarozási szolgáltatások és vasúti személyszállítási szolgáltatások) külön könyvelést vezetett. 2018. május 23-i észrevételében Olaszország egyértelművé tette, hogy 2000 és 2002 között a Trenitalia kizárólag a verseny előtt nyitva nem álló ágazatokban (vasúti személyszállítás és vasúti árufuvarozás) működött. Hozzátette, hogy a Trenitalia liberalizált piacokon tevékenykedő leányvállalatai (pl. az utazási irodák piacán működő Passaggi SpA vállalat) külön könyvelést vezettek, és hogy az e vállalatok és a Trenitalia között lebonyolított valamennyi ügylet piaci feltételek mellett történt.

([90]) Magyarország 2004. május 1-jéig nem volt része az Uniónak, és a Trieszt kikötőn keresztül bonyolított forgalom az Unión kívüli helyszínekre is irányulhatott/ilyen helyszínekről is érkezhetett.

([91]) 2018. május 23-i észrevételében Olaszország azzal érvelt, hogy nincs támogatás, mivel 2003. március 15-től a 2001/12/EK irányelv csak a nemzetközi kombinált fuvarozást és a transzeurópai vasúti árufuvarozási hálózaton zajló nemzetközi vasúti árufuvarozást (és nem a nemzetközi vasúti árufuvarozást) liberalizálta uniós szinten.

5.1.2. *Előny*

(122) Ami a Trenitaliának nyújtott előny hiányát illeti, Olaszország úgy ítélte meg, hogy az első szerződés mind a négy *Altmark*-feltételnek megfelelt.

5.1.2.1. Valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás megléte (első *Altmark*-feltétel)

(123) Olaszország a valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatások meglétét illetően úgy véli, hogy az első szerződésben foglalt valamennyi kötelezettség valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősül, még akkor is, ha nemzetközi összeköttetésekre vonatkozott.

(124) Egyrészt az első szerződés több közérdekű célt is szolgált, amelyek a közlekedés- ([92]), környezetvédelmi ([93]), biztonsági ([94]), gazdasági és társadalmi kohéziós ([95]) politikákra vonatkoztak. Olaszország úgy vélte, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatás létesítésének alapjául szolgáló gazdasági és társadalmi okok értékelése a tagállami hatóságok mérlegelési előjoga, és hogy a Bizottság ezzel kapcsolatos értékelése a nyilvánvaló hibára korlátozódik.

(125) Másrészt a Bizottság gyakorlatában semmi sem enged arra következtetni, hogy nemzetközi útvonalakon nem létezhetnek általános gazdasági érdekű szolgáltatások ([96]). Ezenkívül a nemzetközi útvonalakra vonatkozó díjszabási kötelezettség kizárólag az ország területén végzett szállításra vonatkozott, mivel a díjcsökkentést csak a belföldi szolgáltatási útvonalra vonatkozóan írták elő. Mindenesetre a díjszabási kötelezettség az összes olyan kötelezettségnek csak nagyon kis részét tette ki, amellyel a Trenitaliát megbízták.

(126) 2018. február 5–15-i észrevételeiben Olaszország úgy vélte, hogy az első szerződés hatálya alá tartozó kötelezettségek az 1191/69/EGK rendelet 2. cikkének (1) bekezdésében szereplő meghatározás alá tartoznak, mivel olyan kötelezettségekről van szó, amelyeket a Trenitalia nem vállalt volna, vagy legalábbis nem ugyanolyan mértékben, illetve nem azonos feltételek mellett vállalt volna, ha saját üzleti érdekeit tartotta volna szem előtt.

(127) Ami a szolgáltatással való megbízást illeti, Olaszország úgy vélte, hogy a Trenitaliára rótt kötelezettségeket az első szerződés kezdete óta egyértelműen meghatározták. Az első szerződés alapján a Trenitaliára rótt kötelezettségek jogalapját ugyanis már meglévő jogszabályok, nemzetközi megállapodások vagy korábbi (az 1992–1993-as, az 1994–1996-os és az 1997–1999-es időszakra vonatkozó) közszolgáltatási szerződések képezték.

5.1.2.2. A kompenzáció kiszámításának alapjául szolgáló paramétereket tárgyilagos és átlátható módon előzetesen állapították meg (második *Altmark*-feltétel)

(128) Olaszország azt állította, hogy kezdettől fogva teljes bizonyosság állt fenn a kompenzáció meghatározásának módját illetően, mivel erről a felek a szerződés aláírása előtt megállapodtak. Olaszország úgy vélte, hogy a szerződés későbbi aláírása csupán a felek által korábban elfogadott elemek formalizálása volt, és lényegében tanúsítványként szolgált. Bizonyítékként arra hivatkozott, hogy a felek magatartása mindig megfelelt a szerződés feltételeinek, még akkor is, ha a szerződést hivatalosan csak egy későbbi szakaszban írták alá.

([92]) A dél-olaszországi vasúti árufuvarozási tevékenység szinte teljes „elsivatagosodásának" megelőzése, elkerülve ezzel az áruforgalom még hangsúlyosabb, sőt szinte teljes mértékű közútra koncentrálódását ezekben a régiókban.

([93]) A vasúti fuvarozás fenntartható alternatívájának biztosítása, elkerülve ezáltal a szennyezés és a közúti torlódások további növekedését, amelyek Dél-Olaszországban már most is túlzottan magasak, valamint a legtöbb érintett terület idegenforgalmi elhivatottságával összeegyeztethetetlenek.

([94]) A közúti balesetek számának csökkentése.

([95]) Az érintett olasz régiókban a vasúti fuvarozás – beleértve a kapcsolódó infrastruktúrákat is – összekapcsoltságának biztosítása, e vasúti fuvarozásnak ugyanis – bár minimális struktúrával – a lehető leghomogénebbnek kell maradnia a félsziget többi részén meglévővel.

([96]) Olaszország azzal érvelt, hogy a Bizottság vasúti ágazatban alkalmazott gyakorlata elismeri, hogy „*az a tény, hogy egy szállítási szolgáltatás határokon átnyúló vagy nemzetközi összeköttetéshez kapcsolódik, nem zárja ki annak lehetőségét, hogy az adott összeköttetést közszolgáltatási megbízás keretében üzemeltessék. A Bizottság ezzel összefüggésben hangsúlyozza, hogy még a verseny előtt teljes mértékben nyitott ágazatok esetében is léteznek általános gazdasági érdekű szolgáltatások egyes nemzetközi összeköttetések tekintetében*". Különösen a dán közlekedési minisztérium és a DanskeStatsbaner közötti közlekedési közszolgáltatási szerződésekről (C 41/08 (korábbi NN 35/08) állami támogatás) szóló, 2010. február 24-i bizottsági határozatra hivatkozott, amelyet C(2010) 975 számon jelentettek be (HL L 7., 2011.1.11., 1. o.), (265) preambulumbekezdés.

(129) Olaszország jelezte, hogy az éves állami költségvetési törvények évente meghatározták a Trenitalia részére az első szerződés alapján nyújtott szolgáltatásokért fizetendő kompenzáció összegét még a szerződés aláírása előtt, feltételezve, hogy a szerződés ténylegesen hatályban van. 2018. február 5–15-i észrevételeiben Olaszország tisztázta, hogy az első szerződés alapján a Trenitaliának fizetett kompenzáció jogalapja a következő volt: a 299/2001. sz. törvényerejű rendelet 12. cikkének (5) bekezdése a 2000. évre vonatkozóan; a 166/2002. sz. törvény 38. cikkének (1) bekezdése a 2001. évre vonatkozóan; az első szerződés IV. melléklete a 2002. évre és az első szerződés 10. cikkének (3) bekezdése a 2003–2004. évre vonatkozóan.

5.1.2.3. A túlkompenzáció hiánya (harmadik *Altmark*-feltétel)

(130) Olaszország szerint az első szerződést úgy alakították ki, hogy kizárja a túlkompenzáció kockázatát azáltal, hogy meghatározta a kért szolgáltatásokat és a megfelelő kompenzáció kiszámításának paramétereit. Olaszország úgy vélte, hogy a Trenitalia kimutatásaiban jelentős alulkompenzációs különbözetek szerepeltek, és soha nem került sor a szolgáltatások túlkompenzációjára.

(131) 2018. május 23-i észrevételeiben Olaszország megadta az első szerződés alapján a Trenitalia részére kifizetett kompenzáció összegét és a Trenitalia nettó költségeit, az alábbi Table 2ban összefoglaltak szerint.

2. táblázat

A Trenitalia nettó költségeinek kompenzációja az első szerződés alapján

Millió EUR (héa nélkül)

	2000	2001	2002	2003
Szerződéses rendelkezés	48,2	118,8	118,8	118,8
Kifizetett kompenzáció	48,2	118,8	118,8	118,8
A Trenitalia nettó költségei	48,2	185,4	166,5	156,5

5.1.2.4. A kompenzáció mértéke (negyedik *Altmark*-feltétel)

(132) Olaszország szerint a Trenitalia olyan „jól vezetett” vállalkozás volt, amely képes volt a versenytársakéval megegyező költségszintet kimutatni, és olyan gazdasági feltételek mellett nyújtani szolgáltatásokat, amelyek lényegében hasonlóak voltak egy versenyeljárásból származókhoz. Ebben az összefüggésben Olaszország a Trenitalia vonatkilométerenkénti költségeit vette figyelembe, nem pedig a tonnakilométerenkénti költségeket, mivel Olaszország szerint ez utóbbiakat olyan tényezők befolyásolták, amelyek strukturálisan érintették a dél-olaszországi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat (például a kereslet és a hálózati infrastruktúra jellemzői), és amelyek magyarázatul szolgáltak a piaci hiányosságra.

5.1.3. *Jogszerűség*

(133) Olaszország szerint, ha a kompenzációkat támogatásnak minősítenék, e támogatás az 1191/69/EGK rendelet 17. cikkének (2) bekezdése értelmében mindenképpen mentesült az előzetes bejelentési kötelezettség alól. Olaszország előadta, hogy a szóban forgó kötelezettségek, bár közszolgáltatási szerződés részét képezik, a hatóságok által hozott, gyakran korábbi időkre visszanyúló döntések eredményei, és azokat környezetvédelmi, biztonsági, közlekedés-, valamint gazdasági és társadalmi kohéziós politikai okokból szabták ki a vállalatra.

(134) Olaszország azzal érvelt, hogy a Bíróság által a Combus-ítéletben ([97]) vizsgált ügytől eltérően a Trenitalia a szerződésben foglalt szállítási szolgáltatásokat azzal a kifejezett kikötéssel vállalta, hogy Olaszországnak kompenzálnia kell a vállalatot az ilyen szolgáltatások nyújtása során elszenvedett veszteségekért. Az ebben az ügyben kifizetett kompenzáció a kezdetektől fogva az Olaszország és a Trenitalia közötti megállapodás szerinti kompenzáció, nem pedig az eredeti kompenzáción felüli kiegészítő összeg.

(135) Végül az olasz hatóságok megjegyezték, hogy a Bizottság által az 1191/69/EGK rendelet alkalmazása tekintetében végzett ellenőrzés során Olaszország rendszeresen tájékoztatta a Bizottságot az 1191/69/EGK rendelet alapján, a közszolgáltatási szerződések keretében nyújtott árufuvarozási szolgáltatásokért odaítélt kompenzációról. Olaszország úgy vélte, hogy mivel a Bizottság soha nem kért felvilágosítást e kompenzációval kapcsolatban, a közszolgáltatási szerződések alapján a vasúti árufuvarozásért fizetett kompenzáció az 1191/69/EGK rendelet 17. cikke (2) bekezdésének hatálya alá tartozik.

5.1.4. *Összeegyeztethetőség*

(136) Másodlagosan, amennyiben a Bizottság arra a következtetésre jutna, hogy az első szerződés alapján kifizetett kompenzáció bejelentési kötelezettség alá eső új támogatásnak minősül, Olaszország azt állította, hogy a támogatás összeegyeztethető a belső piaccal az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke értelmében, amely a támogatás kifizetésének időpontjában alkalmazandó anyagi jogi szabály volt ([98]).

(137) Olaszország azzal érvelt, hogy az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke feljogosítja a tagállamokat arra, hogy közszolgáltatási szerződéseket kössenek annak érdekében, hogy „*megfelelő szállítási szolgáltatásokat nyújtsanak a közösség számára*”, és arra, hogy kompenzációt adjanak az ilyen szolgáltatások nyújtásáért. Ebben az összefüggésben Olaszország szerint a Bizottság már megállapította, hogy elegendő annak bizonyítása, hogy a kompenzáció összege, azaz az állam által fizetett ár nem haladja meg a közszolgáltatási kötelezettség teljesítéséből eredő költségek fedezéséhez feltétlenül szükséges összeget ([99]).

(138) Mindezek alapján Olaszország azt állította, hogy az első szerződés alapján kifizetett kompenzáció összeegyeztethető az 1191/69/EGK rendelettel, mivel az az 1191/69/EGK rendelet 14. cikkében meghatározott valamennyi elemet tartalmazta, és a Trenitalia által a szerződésben foglalt szolgáltatások teljesítése során felmerült költségeknek csak egy részét fedezte.

(139) Olaszország továbbá nem zárta ki, hogy a kompenzáció az EUMSZ 93. cikkének rendelkezéseit szintén végrehajtó 1107/70/EGK rendeletnek, vagy közvetlenül az EUMSZ 93. cikkének is megfelelhet. Olaszország nem indokolta az 1107/70/EGK rendeletnek való állítólagos megfelelést. Ami az EUMSZ 93. cikkét illeti, Olaszország egyrészt azt állította, hogy a közszolgáltatási szerződés keretében fizetett kompenzáció előzetesen meghatározott, valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozott, azt kizárólag az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokhoz kapcsolódó nettó járulékos költségek fedezése céljából nyújtották, és az nem okozott a közös érdekkel ellentétes, indokolatlan versenytorzulást. Másrészt Olaszország azt állította, hogy az első szerződés alapján kifizetett kompenzáció a vasúti vállalkozásoknak nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatás ([100]) értelmében mindenképpen összeegyeztethetőnek tekinthető a belső piaccal, mivel az intézkedés célja a külső költségek csökkentése. Olaszország szerint ugyanis az első szerződés „*célja a vasúti szállításra való áttérés ösztönzése* [volt]*, mivel az kevesebb […] költséget termel, mint más módok, például, a közúti szállítás*” ([101]).

([97]) A Törvényszék 2004. március 16-i ítélete, DanskeBusvognmænd kontra Bizottság („Combus”), T-157/01, ECLI:EU:T:2004:76.

([98]) Olaszország a Bíróság Andersen-ügyben hozott ítéletének 40. pontjára hivatkozott (2013. március 20-i ítélet, Jorgen Andersen kontra Bizottság ítélet, T-92/11, ECLI:EU:T:2013:143).

([99]) Lásd: a Bizottság határozata (2008. november 26.) a Postbus Lienz körzetében érvényes közszolgáltatási szerződésére vonatkozó C 16/07 (ex NN 55/06) számú állami támogatásról – Ausztria (HL L 306., 2009.11.20., 26. o.).

([100]) A Bizottság közleménye – Közösségi iránymutatás a vasúti vállalkozásoknak nyújtott állami támogatásokról (HL C 184., 2008.7.22., 13. o.).

([101]) Lásd a vasúti vállalkozásoknak nyújtott állami támogatásokról szóló, 2008. július 22-i közösségi iránymutatás 98. pontjának b) alpontját. Ez az iránymutatás – amely útmutatást nyújt az ilyen típusú vállalkozások támogatására szolgáló közfinanszírozásra alkalmazandó szabályokról – egyértelművé teszi, hogy az ilyen típusú támogatás tekintetében elszámolható költségek „az externális költségek azon része, amely a vasúti szállítás folytán más versengő szállítási módokhoz viszonyítva elkerülhető”.

5.2. **A második szerződés**

(140) 2014. június 24-i észrevételeiben Olaszország először is úgy ítélte meg, hogy a második szerződés alapján kifizetett kompenzáció nem minősül állami támogatásnak, mivel a Trenitalia nem részesült előnyben, és a támogatás nem torzította a versenyt. Másodszor, Olaszország azt állította, hogy még ha feltételezzük is, hogy a kompenzáció támogatásnak minősül, a támogatást a 659/1999/EK rendelet 1. cikke b) pontjának v. alpontja értelmében létező támogatásnak kell tekinteni. Olaszország másodlagosan azt állította, hogy a támogatás összeegyeztethető a belső piaccal, mivel megfelel az 1191/69/EGK rendelet 14. cikkének, és mentesül az említett rendelet 17. cikkének (2) bekezdése szerint a bejelentési kötelezettség alól.

5.2.1. *Előny*

(141) Olaszország úgy ítélte meg, hogy a második szerződés mind a négy *Altmark*-feltételnek megfelel. Az első szerződéshez hasonlóan Olaszország azzal érvelt, hogy a kötelezettségek valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősülnek, és ezeket a kötelezettségeket kezdettől fogva egyértelműen meghatározták, a kompenzáció alapjául szolgáló paramétereket előzetesen, tárgyilagos és átlátható módon állapították meg, és a Trenitalia nem részesült túlkompenzációban.

5.2.1.1. Valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás megléte (első *Altmark*-feltétel)

(142) Az első szerződéssel kapcsolatban már kifejtett érveken kívül (lásd a (123)–(125) preambulumbekezdést) Olaszország azzal érvelt, hogy azon közszolgáltatási kötelezettségek hatályát, amelyekkel a Trenitaliát megbízták, helyesen határozták meg.

(143) Ami a kompátkelés működtetésére és a manőverezésre vonatkozó, újonnan bevezetett kötelezettséget illeti, Olaszország kifejtette, hogy ez a kötelezettség a vonatok szétkapcsolásából és összekapcsolásából, a vonatoknak a tengeren komppal történő átkeléséből, valamint be- és kirakodási műveletekből állt. Annak ellenére, hogy e szolgáltatás nyújtására vonatkozó kötelezettséget formálisan a pályahálózat-működtetőre (Rete Ferroviaria Italiana – RFI) rótták ki, a Trenitaliának az RFI által felszámított díjak fedezése érdekében kompenzációt fizettek. Olaszország kifejtette, hogy a kompenzáció nem állt a szigeteken (Szicília/Szardínia) működő valamennyi potenciális vasúti szolgáltató rendelkezésére, mivel i. ezeket a szolgáltatókat jogszabály nem kötelezte arra, hogy a szolgáltatást bárkinek nyújtsák, aki azt kéri, és ii. ezek a szolgáltatók beszámíthatták a díjakat áraikba, míg a Trenitaliának jogszabályban meghatározott díjakat kellett alkalmaznia.

(144) Tekintettel arra, hogy Dél-Olaszországban nem álltak rendelkezésre megfelelő szállítási szolgáltatások, Olaszország indokoltnak tartotta, hogy ne folytassanak nyilvános piaci konzultációt a közszolgáltatási igény fennállásának és terjedelmének meghatározása érdekében. Olaszország mindenesetre azt állította, hogy nem volt köteles ilyen típusú, az általános gazdasági érdekű szolgáltatásokra vonatkozó szabályok ([102]) által előírt konzultációt lefolytatni, mivel ezek a szabályok csak 2012 januárjában léptek hatályba, és semmiképpen sem alkalmazandók a vasúti fuvarozásra.

(145) Ami a szolgáltatással való megbízást illeti, az első szerződésre vonatkozóan már kifejtett érveken (lásd a (127) és (128) preambulumbekezdést) kívül Olaszország azzal érvelt, hogy a második szerződés csupán formalizálta az Olaszország és Trenitalia között 2004 óta már fennálló kapcsolatot, és ezáltal a már meglévő megállapodások tekintetében jogbiztonságot nyújtó tanúsítványként működött. Egyrészt a második szerződés folytonos volt az első szerződéshez képest, és nagy vonalakban fenntartotta az utóbbiban már meghatározott kötelezettségeket, amelyek közül néhány jogalkotási aktusokból és nemzetközi szerződésekből ered. Másrészt a szerződés alapvető elemeit (azaz a nyújtandó szolgáltatásokat és a díjazást) a felek kezdettől fogva meghatározták és elfogadták. E tekintetben Olaszország rámutatott, hogy az éves állami költségvetési törvények a szerződés aláírása előtt meghatározták a második szerződés által lefedett időszakban nyújtott közszolgáltatásokért a Trenitalia részére fizetendő kompenzáció éves összegét.

([102]) A Bizottság közleménye – A közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásról szóló európai uniós keretszabály (2011) (HL C 8., 2012.1.11., 15. o.).

5.2.1.2. A kompenzáció kiszámításának alapjául szolgáló paramétereket tárgyilagos és átlátható módon előzetesen állapították meg (második *Altmark*-feltétel)

(146) Az első szerződéshez hasonlóan (lásd a (128) preambulumbekezdést), Olaszország azt állította, hogy előzetesen teljes bizonyosság állt fenn azzal kapcsolatban, hogy a második szerződés alapján hogyan fogják meghatározni a kompenzációt, és hogy a szerződés ezt követő aláírása csupán ezen elemek formalizálása volt. Bizonyítékként arra hivatkozott, hogy a felek magatartása mindig megfelelt a szerződés feltételeinek, még akkor is, ha a szerződést hivatalosan csak egy későbbi szakaszban írták alá.

(147) Olaszország jelezte, hogy az éves állami költségvetési törvények évente meghatározták a Trenitalia részére a második szerződés alapján nyújtott szolgáltatásokért fizetendő kompenzáció összegét még a szerződés aláírása előtt, feltételezve, hogy a szerződés ténylegesen hatályban van. 2018. február 5–15-i észrevételeiben Olaszország jelezte, hogy az éves állami költségvetési törvények már a második szerződés hivatalos aláírása előtt meghatározták a Trenitalia számára a közszolgáltatásokért fizetendő kompenzáció összegét ([103]).

5.2.1.3. A túlkompenzáció hiánya (harmadik *Altmark*-feltétel)

(148) Olaszország rámutatott, hogy a Trenitalia által a második szerződés alapján viselt költségeket a Trenitalia által 2004-ben, azaz a második szerződés hatálya alá tartozó időszak első évében viselt költségek alapján becsülték meg. Az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium hitelesített nyilatkozatokra támaszkodott, amelyeket maga a minisztérium vizsgált meg és hagyott jóvá, és amelyeket egy könyvvizsgáló cég ellenőrzött.

(149) Olaszország szerint a második szerződés előzetesen kizárta a túlkompenzáció kockázatát azáltal, hogy meghatározta a kért szolgáltatásokat és a kapcsolódó számlakimutatás kompenzációjának kiszámításához szükséges paramétereket. A Trenitalia számára a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért nyújtott kompenzáció célja kizárólag a pénzügyi egyensúly elérése volt (a szolgáltatás működtetésével kapcsolatban felmerült költségek teljes ellentételezése), túlkompenzáció nélkül.

(150) 2018. május 23-i észrevételeiben Olaszország benyújtotta a második szerződés szerinti, a Trenitalia részére kifizetett kompenzáció összegére és a Trenitalia nettó költségeinek összegére vonatkozó adatokat, az alábbiak szerint:

3. táblázat

A Trenitalia nettó költségeinek kompenzációja a második szerződés alapján

Millió EUR (héa nélkül)

	2004	2005	2006	2007	2008
Szerződéses rendelkezés	119,1	119,1	97,9	142,8	145,7
Kifizetett kompenzáció	118,8	118,8	97,7	142,8	145,5
A Trenitalia nettó költségei	163,5	159,0	179,6	150,2	132,1

(151) Olaszország továbbá azt állította, hogy a Trenitalia hatékony, elkülönített számviteli rendszerrel rendelkezett, amely elválasztotta piaci alapú műveleteit a második szerződés szerinti műveletektől. A Trenitalia a teherárú-üzletágán keresztül vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat nyújtott, amelyek a vállalat átfogó számviteli tervén belül elkülönítetten szerepeltek. A piaci feltételek mellett nyújtott szolgáltatásokról a közszolgáltatási szerződés keretében nyújtott szolgáltatásoktól elkülönítve, analitikus számviteli módszerrel számoltak be, amely: i. a költségeket és a bevételeket költségtényező-rendszeren keresztül rendelte hozzá a piaci szolgáltatásokhoz és a közszolgáltatásokhoz, ii. pénzügyi beszámolót készített a közszolgáltatásokról, iii. független könyvvizsgáló cég hitelesítette.

([103]) Például, ami a 2004., 2005. és 2006. évre szóló kompenzációt illeti, a második szerződés 4. cikke a 2004-re, 2005-re, illetve 2006-ra a nemzeti költségvetés vonatkozó fejezeteiben előirányzott összegekre hivatkozik.

5.2.1.4. A kompenzáció mértéke (negyedik *Altmark*-feltétel)

(152) Az első szerződéssel kapcsolatban ismertetett okok miatt (lásd a (132) preambulumbekezdést) Olaszország azzal érvelt, hogy a Trenitalia jól vezetett vállalkozás volt, amely képes volt a versenytársakéval megegyező költségszinteket kimutatni, és olyan gazdasági feltételek mellett nyújtani szolgáltatásokat, amelyek lényegében hasonlóak voltak egy versenyeljárásból származókhoz.

5.2.2. *A verseny torzítása és az Unión belüli kereskedelemre gyakorolt hatás*

(153) Olaszország úgy ítélte meg, hogy a második szerződésben a nemzetközi útvonalakon történő fuvarozásért (azaz a Trieszt kikötő és Magyarország közötti nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokért és a Trieste Marittima kikötőn keresztül bonyolított nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokért) megállapított kompenzáció nem érintette a versenyt, és nem is gyakorolt hatást a kereskedelemre. Ennek oka az volt, hogy a díjszabási kötelezettségeket (és az azt követő kompenzációt) csak az útvonalak belföldi szakaszára vonatkozóan állapították meg, és e kötelezettségek a Trenitaliára bízott összes kötelezettségnek csak nagyon kis részét tették ki.

5.2.3. *Létező támogatás*

(154) Másodlagosan, amennyiben az a következtetés adódna, hogy a második szerződés alapján kifizetett kompenzáció állami támogatásnak minősül, Olaszország jelezte, hogy a támogatást létező támogatásnak kell tekinteni a vasúti árufuvarozási piac uniós szintű teljes liberalizációjáig (2007. január 1.). E tekintetben Olaszország jelezte, hogy a második szerződés az első szerződésben már szereplő egyes kötelezettségeket ([104]) fedte le, amelyek lényeges elemei változatlanok maradtak. A második szerződés által bevezetett egyetlen új kötelezettség az volt, hogy a szardíniai és szicíliai árufuvarozási szolgáltatásra vonatkozóan külön listát vezessenek a nyilvánosság számára hozzáférhető létesítményekről.

5.2.4. *Jogszerűség*

(155) Olaszország szerint a támogatást nem kellett bejelenteni a Bizottságnak. Az első szerződéshez hasonlóan (lásd a (133)–(135) preambulumbekezdést), Olaszország úgy ítélte meg, hogy a támogatás az 1191/69/EGK rendelet 17. cikkének (2) bekezdésében előírt, előzetes bejelentési kötelezettség alóli mentesség hatálya alá tartozik.

5.2.5. *Összeegyeztethetőség*

(156) Másodlagosan, amennyiben a Bizottság arra a következtetésre jut, hogy a második szerződés alapján kifizetett kompenzáció bejelentési kötelezettség alá eső új támogatásnak minősül, Olaszország azt állította, hogy a támogatás összeegyeztethető a belső piaccal az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke értelmében, amely a támogatás kifizetésének időpontjában alkalmazandó anyagi jogi szabály volt.

(157) Az első szerződéshez hasonlóan (lásd a (138) preambulumbekezdést) Olaszország azzal érvelt, hogy a második szerződés az 1191/69/EGK rendelet 14. cikkében meghatározott valamennyi elemet tartalmazta, és csak részben fedezte a Trenitaliánál a szerződésben foglalt szolgáltatások teljesítése során felmerült költségeket.

(158) Végül Olaszország megismételte az első szerződésnél már kifejtett azon érvet, amely szerint a második szerződés akár az 1107/70/EGK rendelet, akár az EUMSZ 93. cikke alapján is összeegyeztethetőnek tekinthető a belső piaccal (lásd a (139) preambulumbekezdést). E tekintetben azonban nem adott indokolást.

([104]) Nevezetesen az alábbiakra vonatkozó díjszabási kötelezettségek: i. 1 000 km-t meghaladó távolságra történő vasúti árufuvarozás, ii. nemzetközi vasúti árufuvarozás Trieste Marittima kikötőn keresztül, iii. nemzetközi vasúti árufuvarozás Trieszt kikötőből Magyarországra és vissza, valamint iv. a szárazföld és Szardínia közötti vasúti árufuvarozás, továbbá a szárazföld és Szardínia/Szicília közötti árufuvarozáshoz szükséges kompátkelés működtetésének és manőverezés végzésének kötelezettsége.

5.3. **A harmadik szerződés**

(159) 2014. június 24-i észrevételeiben Olaszország úgy ítélte meg, hogy a harmadik szerződés alapján kifizetett kompenzáció nem minősül állami támogatásnak, mivel a Trenitalia nem részesült előnyben, és a támogatás nem torzította a versenyt, és nem érintette a kereskedelmet. Másodlagosan Olaszország azt állította, hogy még ha feltételezzük is, hogy a kompenzáció támogatásnak minősül, a támogatás az EUMSZ 93. cikkét végrehajtó 1191/69/EGK rendelet értelmében összeegyeztethető a belső piaccal, és ezért teljes mértékben megfelel az EUMSZ 93. cikkének.

5.3.1. *Előny*

(160) Olaszország úgy ítélte meg, hogy a harmadik szerződés mind a négy *Altmark*-feltételnek megfelel. Közelebbről: amint az első és a második szerződés esetében, Olaszország azzal érvelt, hogy a kötelezettségek valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak minősülnek, és ezeket a kötelezettségeket kezdettől fogva egyértelműen meghatározták, a kompenzáció alapjául szolgáló paramétereket előzetesen, tárgyilagos és átlátható módon állapították meg, és a Trenitalia nem részesült túlkompenzációban.

5.3.1.1. Valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás megléte (első *Altmark*-feltétel)

(161) Az első szerződéssel (lásd a (123)–(126) preambulumbekezdést) és a második szerződéssel (lásd a (142)–(144) preambulumbekezdést) kapcsolatban már kifejtett érvek mellett Olaszország úgy ítélte meg, hogy a harmadik szerződés szükséges volt a Dél-Olaszországot a 2008 és 2009 közötti időszakban még mindig érintő piaci hiányosság kezeléséhez.

(162) Olaszország szerint Dél-Olaszországban magánszolgáltatók nem nyújtottak a Trenitalia szolgáltatásaihoz hasonló vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat. Az ilyen összeköttetések iránti csekély piaci érdeklődés annak volt betudható, hogy a dél-olaszországi vasúti árufuvarozás olyan jellemzőkkel rendelkezett (a kereslet volatilitása és az infrastrukturális korlátok tekintetében), amelyek miatt hosszú távon sem volt biztosított a szolgáltatás megfelelő jövedelmezősége.

(163) Egyrészt a dél-olaszországi infrastruktúra és domborzat miatt a vasúti árufuvarozási szolgáltatások költségessé váltak a nem megfelelő vonatmodulok, a vonalak lejtése, a nem megfelelő nyomtáv és a kompköltségek miatt. A vasúti árufuvarozási ágazat verseny előtti megnyitását követően az új belépő vasúti társaságok állítólagosan az észak-olaszországi forgalomra összpontosítottak, figyelmen kívül hagyva a Dél-Olaszországgal fennálló vasúti összeköttetéseket, amelyek lefedése összetett, magas termelési költségekkel járó ipari és szervezeti struktúrát igényelt ([105]).

(164) Másrészt az olaszországi ipari klaszterek sajátosan kiegyensúlyozatlan földrajzi eloszlása miatt kiegyensúlyozatlan lett az észak és dél közötti forgalom is. Először is, Észak-Olaszország mind volumen, mind érték tekintetében nagyobb keresletet vonzott ([106]). Másodszor, a vasúti szolgáltatások dél-olaszországi kínálatát befolyásolta a bejövő és a kimenő útvonalak közötti jelentős kereskedelmi egyensúlyhiány ([107]). Harmadszor, ami a dél-olaszországi árufuvarozást illeti, a közúti fuvarozás messze túlsúlyban volt, és a vasúti szállítási mód emiatt árkövetővé vált minden olyan árutípus esetében, amelynek alternatívája volt a közúti szállítási mód ([108]). Nevezetesen a Trenitalia versenytársai, különösen az integrált logisztikai szolgáltatók Dél-Olaszországot rendszerint közúti fuvarozással szolgálták ki ([109]).

([105]) Nevezetesen a Dél-Olaszországba induló/onnan érkező útvonalak jellemzői miatt a vasúti járművek költségesebbek voltak, mint a menetrend szerinti – például a nemzetközi – útvonalakon a teljes vonatterhelés melletti szolgáltatásokhoz használt járművek. A szükséges létesítményhálózat fenntartásához és az ország területének megfelelő lefedettségéhez nagyobb arányú állandó költségekre volt szükség.

([106]) Olaszország rámutatott, hogy Dél-Olaszországban a kombinált fuvarozás aránya alacsonyabb volt, mint nemzeti szinten (34 %, szemben a 39 %-kal), és sokkal nagyobb volt a mezőgazdasági és élelmiszeripari termékek aránya (17 % a délre induló/onnan érkező forgalom tekintetében, országos szinten összességében 9 %).

([107]) Olaszországban a vasúti áruforgalom nagy része az észak-olaszországi gyártóközpontokból a dél-olaszországi fogyasztási központokba irányuló egyirányú fuvarozás volt. Ellenkező irányban a leggyakrabban üresen tértek vissza a kocsik (amelyek nem tudtak árut szállítani, mert nem voltak szállítandó áruk, vagy azért, mert a rakomány nem volt kompatibilis a kocsikkal).

([108]) Ez meghatározó volt abból a szempontból, hogy a vasúti fuvarozási szolgáltatásokért kevésbé voltak hajlandóak fizetni, és így alacsonyabbak voltak a vasúti árufuvarozási piaci díjai a teljes belföldi fuvarozáshoz képest.

([109]) Olaszország megemlítette a DB Schenker és a NordCargo ügyét, amelynek észak-olaszországi „vasúti kikötőknek” nevezett terminálokkal rendelkeztek a vasútról a közútra történő modális váltáshoz.

(165) Olaszország jelezte, hogy a harmadik szerződés célja egy minimális szolgáltatási hálózat biztosítása, nem pedig az egyedi összeköttetések biztosítása volt. Az indok az volt, hogy biztosítsák a Dél-Olaszországban megoszló vonalak és összeköttetések indulási/rendeltetési helyükkel egységben megvalósuló minimális jelenlétét: ez lehetővé tette volna, hogy gazdaságilag fenntartható feltételek mellett fenntartsák a vasúti modális alternatívát az elsődleges közúti módhoz képest. Ez megerősítette volna a regionális kohéziót és a területi egyensúlyt Észak- és Dél-Olaszország között. Olaszország különösen úgy vélte, hogy a harmadik szerződésben meghatározott kötelezettségek a következő közérdekű célokat szolgálták:

— *közlekedéspolitika és biztonság*: a dél-olaszországi vasúti árufuvarozási tevékenység szinte teljes „elsivatagosodásának” megelőzése, elkerülve ezzel az áruforgalom közútra koncentrálódását ezekben a régiókban, és korlátozva a közúti balesetek számát ([110]),

— *környezetvédelmi és területi politika*: a közúti fuvarozás fenntartható alternatívájának biztosítása, elkerülve ezáltal a szennyezés és a közúti torlódások további növekedését, amelyek Dél-Olaszországban már most is túlzottan magasak, valamint a legtöbb érintett terület idegenforgalmi elhivatottságával összeegyeztethetetlenek,

— *gazdasági és társadalmi kohézió*: az érintett olasz régiókban a vasúti fuvarozás – beleértve a kapcsolódó infrastruktúrákat is – összekapcsoltságának biztosítása, e vasúti fuvarozásnak ugyanis – bár minimális struktúrával – a lehető leghomogénebbnek kell maradnia a félsziget többi részén meglévővel.

(166) A megfelelő szintű területi lefedettségű fuvarozási szolgáltatások biztosítására alkalmas megközelítés kialakítása érdekében a harmadik szerződés újrafogalmazta a Trenitalia számára előírt kötelezettségek hatályát (a második szerződéshez képest), és ennek során a régiók közötti összeköttetésekre összpontosított ([111]). Olaszország kizárta, hogy nyilvános piaci konzultációt kellene folytatni a közszolgáltatási követelmény fennállásának bizonyítása és hatályának helyes meghatározása érdekében.

(167) Ami a szolgáltatással való megbízást illeti, Olaszország azt állította, hogy a szerződés alapvető elemeit (azaz a nyújtandó szolgáltatásokat és a díjazást) kezdettől fogva meghatározták és szabályozták, és hogy a szerződést lényegében a már meglévő és kötelező erejű jogviszonyok és szolgáltatások tanúsítása céljából kötötték meg.

5.3.1.2. A kompenzáció kiszámításának alapjául szolgáló paramétereket tárgyilagos és átlátható módon előzetesen állapították meg (második *Altmark*-feltétel)

(168) Amint az első szerződés (lásd a (128) preambulumbekezdést) és a második szerződés ((146) preambulumbekezdés) esetében, Olaszország azt állította, hogy előzetesen teljes bizonyosság állt fenn azzal kapcsolatban, hogy a harmadik szerződés alapján hogyan fogják meghatározni a kompenzációt, és hogy a szerződés ezt követő aláírása csupán ezen elemek formalizálása volt, az aláírás pedig csak tanúsításként szolgált. Bizonyítékként arra hivatkozott, hogy a felek magatartása mindig megfelelt a szerződés feltételeinek, még akkor is, ha a szerződést hivatalosan csak egy későbbi szakaszban írták alá.

(169) Ami különösen a harmadik szerződést illeti, Olaszország azt állította, hogy a szóban forgó szolgáltatásokra vonatkozó jogi keret (pl. a működési feltételek, a szolgáltatások elszámolása és jelentése kompenzáció céljából, a kompenzáció terjedelme és kiszámítása) már a szerződések által lefedett időszakok kezdetétől fogva meghatározásra került és alkalmazandó volt. Olaszország szerint előzetesen teljes bizonyosság állt fenn a kompenzáció meghatározásának módját illetően, mivel a paramétereket (amelyek alapján a kompenzációt kiszámították) előzetesen, pénzügyi üzleti terv alapján állapították meg, figyelembe véve a nyújtott szolgáltatás várható költségeit és bevételeit.

([110]) Ezen érv alátámasztására Olaszország a kilencedik parlamenti bizottság tényfeltáró vizsgálatának következtetéseire hivatkozott, amely vizsgálat megállapította, hogy „a vasúti árufuvarozás esetében is közérdek fűződik a közszolgáltatási szerződés megkötéséhez annak érdekében, hogy ösztönözzék a közúti fuvarozással szembeni alternatív fuvarozási formák alkalmazását, ami nyilvánvalóan pozitív következményekkel jár a környezetre és a közlekedésbiztonságra nézve”.

([111]) Főként észak–dél összeköttetések és dél–dél összeköttetések. Az Észak-Olaszország–Észak-Olaszország összeköttetéseket elvben nem zárták ki, amennyiben azok szükségesek voltak a szolgáltatás Dél-Olaszországba irányuló, a túl kis méretű forgalomáramlások továbbításával történő teljesítéséhez.

(170) Amint a második szerződés esetében, a 2018. február 5–15-i észrevételeiben Olaszország jelezte, hogy az éves állami költségvetési törvények már a harmadik szerződés hivatalos aláírása előtt meghatározták a Trenitalia számára a közszolgáltatásokért fizetendő kompenzáció összegét ([112]).

5.3.1.3. A túlkompenzáció hiánya (harmadik *Altmark*-feltétel)

(171) Olaszország azzal érvelt, hogy a Trenitalia számára a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért nyújtott kompenzáció célja kizárólag a szolgáltatás működtetésével kapcsolatban felmerült költségek teljes ellentételezése volt, túlkompenzáció nélkül. E tekintetben Olaszország rámutatott, hogy a szerződés előzetesen kizárta a túlkompenzáció kockázatát azáltal, hogy meghatározta a kért szolgáltatásokat és az éves vonatkilométer alapon számított kompenzáció kritériumait. Valójában soha nem került sor a szolgáltatások túlkompenzációjára, és jelentős alulkompenzációs különbözetekről számoltak be.

(172) A fentiek alátámasztására Olaszország benyújtotta a Trenitalia 2009 és 2014 közötti időszakra vonatkozó költségeire és kompenzációjára vonatkozó adatokat, valamint a megfelelő hitelesített nyilatkozatokat, amelyeket maga az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium vizsgált meg és hagyott jóvá, valamint egy könyvvizsgáló cég ellenőrzött. Olaszország továbbá azt állította, hogy a Trenitalia hatékony, elkülönített számviteli rendszerrel rendelkezik, amely elválasztja piaci alapú műveleteit a harmadik szerződés szerinti műveletektől.

(173) 2015. november 4-i és 2018. május 23-i észrevételeiben Olaszország tovább pontosította a harmadik szerződés szerinti, a Trenitalia részére kifizetett kompenzáció összegét és a Trenitalia nettó költségeit, az alább összefoglaltak szerint.

4. táblázat

A Trenitalia nettó költségeinek kompenzációja a harmadik szerződés alapján

Millió EUR (héa nélkül)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Szerződéses rendelkezés	92,4	106,7	107	106,1	106,1	105,2
Kifizetett kompenzáció	92,4	106,6	102,5	106,0	103,6	101,0
A Trenitalia nettó költségei	200,0	179,6	138,0	131,0	113,7	92,9

5.3.1.4. A kompenzáció mértéke (negyedik *Altmark*-feltétel)

(174) Amint az első szerződés (lásd a (132) preambulumbekezdést) és a második szerződés (lásd a (152) preambulumbekezdést) esetében, Olaszország azzal érvelt, hogy a Trenitalia jól vezetett vállalkozás volt, amely képes volt a versenytársakéval megegyező költségszinteket kimutatni, és olyan gazdasági feltételek mellett nyújtani szolgáltatásokat, amelyek lényegében hasonlóak voltak egy versenyeljárásból származókhoz.

(175) Olaszország hivatkozott a harmadik szerződésre vonatkozó 2012. október 9-i tanulmányra, amelyet a PriceWatersCooper tanácsadótól (a továbbiakban: **PWC**) rendelt meg, és amelyet az eljárás megindításáról szóló határozat előtt nyújtott be a Bizottságnak (a továbbiakban: **1. PWC-tanulmány**), hogy megállapíthassa, hogy a kompenzációt a Trenitalia költségeinek az európai referenciaértékekkel összhangban álló elemzése alapján határozták meg. Olaszország különösen azzal érvelt, hogy a Trenitalia vasúti járművei és a vonatkilométerenkénti átlagos üzemeltetési költsége összhangban volt a hasonló méretű és hasonló szolgáltatásokat nyújtó más európai szolgáltatók által jelentett költségekkel.

([112]) Olaszország hivatkozott a (2011. február 26-i 10. sz. törvénnyé alakított) 2010. december 29-i 225. sz. törvényerejű rendelet 2. cikkének 4m. cikkére, amely felhatalmazta a Gazdasági és Pénzügyminisztériumot, hogy az új szolgáltatási szerződés végleges megkötéséig fizesse ki a 2009–2010-es időszakra az állami költségvetésből a vasúti közlekedési ágazatra vonatkozó közszolgáltatási kötelezettségekre elkülönített pénzeszközöket.

(176) Az 1. PWC-tanulmány hat, az Unióban működő vasúti társaságot ([113]) azonosított, amelyeket megfelelőnek ítélt a Trenitaliához kellően hasonló méretű vállalkozásokból álló minta létrehozásához. A tanulmány szerint e hat vállalat éves forgalma meghaladta a 25 millió vonatkilométert és a 10 milliárd tonnakilométert 2009-ben és 2010-ben ([114]). A tanulmány továbbá kifejtette, hogy ezek a vállalkozások megfelelő szállítóeszközökkel vannak felszerelve. E megállapítás alátámasztására a tanulmány megbecsülte a terhelt kocsinként szállított tonnák számát, hogy megbecsülje az egyetlen kocsi által ténylegesen szállított átlagos kapacitást; a kocsinkénti éves berakodások számát, amely igazolja a szállítóeszköz hatékony használatát; valamint az egy tonna áru szállításának átlagos távolságát (szállított tonnakilométer) azon vasúthálózat sajátosságainak meghatározása érdekében, amelyen a vállalkozások működtek ([115]). Az 1. PWC-tanulmány szerint a Trenitaliánál 2009-ben nyilvántartásba vett, terhelt kocsik által szállított tonnák száma (2009-ben és 2010-ben 41 tonna) megfelel a hasonló vállalkozások mediánjának (2009-ben 42, 2010-ben 44 tonna), ami azt mutatja, hogy a Trenitalia megfelelő felszereltséggel rendelkezik a nyilvántartott forgalmat illetően, és ez különösen igaz, mivel Olaszországban az átlagos szállítási távolság hosszabb (307 km 2009-ben és 288 km 2010-ben) a minta mediánjához képest (2009-ben 272 km, 2004-ben pedig 264 km).

(177) Ami a járműveket illeti, az 1. PWC-tanulmány jelezte, hogy nem szerezhetők be a kizárólag árufuvarozásra használt vasúti járművekre vonatkozó adatok. Ezért az 1. PWC-tanulmány figyelembe vette a mintát alkotó vállalkozások által személyszállításra és árufuvarozásra egyaránt használt teljes flottát. Arra a következtetésre jutott, hogy a Trenitalia vasúti járművei megfelelőek a mintát alkotó vállalatok által használt járművekhez képest: a Trenitalia 2009-ben átlagosan 69 000 vonatkilométert szolgáltatott (2010-ben 81 000 vonatkilométert), míg versenytársai 2009-ben átlagosan 56 000 vonatkilométert, 2010-ben pedig 53 000 vonatkilométert ([116]).

(178) A Trenitalia működési hatékonyságának bizonyítása érdekében az 1. PWC-tanulmány összehasonlította a mintát alkotó vállalkozások és a Trenitalia vonatkilométerenkénti átlagos működési költségét. A tanulmány szerint ez a mérőszám (vonatkilométerenkénti költség) a legrelevánsabb a vasúti társaságok hatékonyságának megállapítása szempontjából, mivel a tonnakilométerre jutó működési költségek mint mérőszám nem adnak elegendő információt a vállalat hatékonyságáról. Az 1. PWC-tanulmány azt állítja, hogy a tonnakilométerre jutó működési költséget mint mérőszámot torzíthatják a kereslet sajátos jellemzői (az adott útvonalon az áramlások kiegyensúlyozatlansága, a szállított áruk típusai stb.) vagy a vasúthálózat sajátos jellemzői (a vonatok maximális hossza, az alkalmazott nyomtávok típusai stb.), amelyek viszont befolyásolhatják a vasúti társaságok által kínált szolgáltatásokat.

(179) Az elemzés figyelembe vette a Trenitalia és a mintát alkotó vállalkozások teljes működési költségét (az amortizációs költségek és adók nélkül), beleértve mind a belföldi, mind a nemzetközi tevékenységeket, valamint a személyszállítási és árufuvarozási tevékenységeket. Az 1. PWC-tanulmány azonban két vállalatot (a csehországi székhelyű Ceske drahyt és a lengyelországi székhelyű Polskie Koleje Państwowét) kivett a mintából, mivel úgy ítélte meg, hogy a munkavállalónkénti átlagos költségek (kevesebb mint 20 000 EUR) e két vállalat esetében jóval alacsonyabbak voltak, mint a minta többi része (50 000 EUR) és a Trenitalia esetében.

(180) Az 1. PWC-tanulmány a következőket állapította meg:

— a Trenitalia működési költsége vonatkilométerenként 22,1 EUR és 22,5 EUR/km között mozgott, az ÖBB, a DB és az SNCF által regisztrált költségeknek megfelelően (21,8 EUR/vonatkilométer és 22,6 EUR/vonatkilométer között) ([117]),

([113]) A tanulmányban szereplő mintát az osztrák székhelyű Österreichische Bundesbahnen (ÖBB), a németországi székhelyű Deutsche Bahn AG (DB), a franciaországi székhelyű SNCF, a csehországi székhelyű Ceske drahy (CD), a lengyelországi székhelyű Polskie Koleje Państwowe (PKP) és a svájci székhelyű Schweizerische Bundesbahnen/Chemins de fers fédéraux suisses/Ferrovie Federali Svizzere (SBB/CFF/FFS) alkotja.

([114]) A tanulmány rámutatott, hogy más uniós vállalkozások (a Lietuvos geležinkeliai (LG) Litvániában, a Valtion Rautatiet (VR) Finnországban és a Latvijas dzelzceļš (LDz) Lettországban) hasonló szintet értek el az éves forgalom tekintetében, de alacsonyabb tonnakilométerben üzemelnek. Mindenesetre a tanulmány rámutatott arra, hogy e vállalkozások az olasz vasúthálózatnál nagyobb nyomtávú, de sokkal kisebb vasúthálózaton működtek, és így eltérő jellemzőkkel rendelkeznek. A tanulmány ezért kivette ezeket a vállalkozásokat a mintából.

([115]) Az átlagos hosszabb távolság azt mutatja, hogy a termelési kapacitások nagymértékben oszlanak el egy adott területen, ami a szállított áruk éves mennyiségének csökkenéséhez vezet.

([116]) Az 1. PWC-tanulmány 35. oldala.

([117]) Az 1. PWC-tanulmány 36. oldala. A tanulmány kizárta az SBB/CFF/FFS-t, mivel a vonatkilométerenkénti átlagos működési költsége meghaladta a 30 EUR-t vonatkilométerenként.

— a Trenitalia átlagos bevétele (vonatkilométerenkénti bevétel) 14,8 EUR és 15,7 EUR/km között mozgott, amely elmaradt az ÖBB, a DB és az SNCF által elkönyvelt bevételektől (23,2 EUR/vonatkilométer és 18,7 EUR/vonatkilométer között) ([118]).

(181) Olaszország a Trenitalia alacsonyabb bevételeit azzal magyarázta, hogy a Trenitalia versenytársai lényegesen eltérő piaci helyzetben működtek (az egyéb árufuvarozási szolgáltatásokkal való verseny és a fuvarozott áru típusa tekintetében) ([119]). Olaszország rámutatott arra, hogy a különbség az átlagosan vonatonként fuvarozott áru nem homogén mennyiségének (infrastrukturális korlátok és a dél-olaszországi bejövő és kimenő útvonalak közötti kereskedelmi egyensúlyhiány, valamint a fuvarozott árutípusok ingadozó árai) is betudható.

(182) Olaszország szerint a harmadik szerződés hatálya alá tartozó szolgáltatások nyújtásának teljes vonatkilométerenkénti költségét befolyásoló tényezők a következők voltak: i. túlméretezett vasúti járművek, köztük mozdonyok és kocsik szükségessége; ii. az emberi erőforrások és a termelőeszközök optimális kihasználásának nehézsége a szigorú sebességkorlátozások miatt; iii. infrastrukturális és logisztikai korlátok ([120]).

(183) Ezen túlmenően, különös tekintettel a Szicíliába induló/onnan érkező forgalomra, Olaszország a következőket emelte ki:

— a vonathossz különösen korlátozott Szicíliában, ahol ahhoz, hogy a Messinai-szoroson való áthaladás érdekében a vonatokat be tudják hajózni, azok nem haladhatják meg a 400 m-t,

— a Messinai-szoroson való áthaladáshoz külön termelőlétesítményekre van szükség, amelyek a sziget és a szárazföldi Olaszország között közlekedő kocsikat kezelik, kompokra rakják és tengeri úton szállítják,

— az egyes vonatok partról partra, kompon történő szállításának becsült költsége (a be- és kihajózást is beleértve) a régióban 6 000 EUR. A költségek növekednek, ha veszélyes rakományt szállítanak a szigetre/a szigetről, mivel ehhez külön kompútra van szükség, és utanként legfeljebb 4 kocsi szállítható.

(184) Az 1. PWC-tanulmány alapján Olaszország arra a következtetésre jutott, hogy:

— a Trenitalia a hasonló méretű uniós vállalkozásokhoz képest megfelelően fel volt szerelve szállítóeszközökkel,

— a Trenitalia vonatkilométerenkénti működési költségei összhangban vannak a hasonló vállalkozásokéval,

— a Trenitalia bevételei sokkal alacsonyabbak (25 %-kal), mint versenytársaié, külső tényezők (a szárazföldi fuvarozási piac szerkezete és az árakat befolyásoló infrastrukturális korlátok) miatt.

([118]) Az 1. PWC-tanulmány 38–39. oldala.

([119]) A tanulmány rámutat arra, hogy ezek a tényezők befolyásolják az árat és a bevételeket. A vasúti társaság piaci részesedése 2009-ben Olaszországban 10 % volt a teljes szárazföldi árufuvarozásban, szemben a minta tekintetében megfigyelhető 20 %-kal. A Trenitalia 100 tonnakilométerenkénti átlagos bevétele 3,60 EUR volt, ami a legalacsonyabb a mintában (4,42 EUR).

([120]) Olaszország különösen a következőket fejtette ki:

— Tekintettel arra, hogy az állomásokon korlátozott a használható vágányhossz, a megengedett vonathossz kisebb, mint a többi tagállam által engedélyezett (ahol főszabályként 750 m-től 550 m-ig terjed).

— Tekintettel a dél-olaszországi vonatok megengedett legnagyobb tengelyterhelésére (20 tonna tengelyenként a nemzeti és uniós szabvány szerinti tengelyenkénti 22,5 tonnához képest), a vasúton fuvarozható áruk abszolút és fajlagos tömege korlátozott.

— Tekintettel az Olaszország többi részén és az európai vasúthálózatban alkalmazottnál szigorúbb rakszelvény-határértékekre, nagyon alacsony pőrekocsikra van szükség, és a nagyobb, magasított konténerek szállítása nem lehetséges. Ez megakadályozza az intermodális vasúti és közúti fuvarozáshoz szükséges „gördülő országút” kialakítását is.

— Tekintettel a nem villamosított vasútvonalak nagy arányára, a vasúti társaságoknak mind villamos, mind dízelmozdonyokat használniuk kell, ami termelési gazdaságtalanságokhoz és a mozdonyok kihasználatlanságához vezet.

— Tekintettel a vonatutak hosszára, az induló vonatok napi átlaga alacsonyabb, mint más összeköttetések esetében (Olaszország naponta átlagosan 2 Dél-Olaszországba induló/onnan érkező vonatot említett, szemben a 3,5 induló vonattal mint szokásos átlaggal). Ennek következtében túlméretezett és kihasználatlan a földi műveletekhez igénybe vett, nem utazó személyzet termelési hálózata.

— Tekintettel a vasúti járművek közép- és észak-olaszországi műhelyekben elvégzendő konkrét karbantartási munkákra történő továbbításának magas költségeire, a karbantartó hálózat gazdaságtalanságokat rejt magában.

(185) A Trenitalia és versenytársai bevételei közötti különbség még inkább jelentős a harmadik szerződés alapján kompenzált szolgáltatások tekintetében, amelyek Észak-Olaszország és Dél-Olaszország közötti szolgáltatásokat foglalnak magukban. Mindezek alapján Olaszország úgy vélte, hogy a Bizottság által az eljárás megindításáról szóló határozatban felvetett kétségek félreértésből erednek. A Bizottság állítólag a Dél-Olaszországgal való összeköttetéseken szállított tonnakilométerenkénti magasabb költségekre hivatkozott, és arra a következtetésre jutott, hogy ez a Trenitalia alacsonyabb hatékonysági szintjének következménye lehet. Olaszország szerint azonban a negyedik *Altmark*-követelmény alapján azt kell bizonyítani, hogy a kompenzáció kedvezményezettje jól vezetett vállalkozás, és így képes a versenytársakéval megegyező költségszinteket kimutatni, és olyan gazdasági feltételek mellett nyújtani szolgáltatásokat, amelyek lényegében hasonlóak egy versenyeljárásból származókhoz. E tekintetben a figyelembe veendő mutató pontosan a vonatkilométerenkénti átlagos működési költség, amely megfelelően tükrözi az érintett szolgáltatás egységköltségét.

(186) Ami a tonnakilométerre vetített költség mutatóját illeti, Olaszország azt állítja, hogy az nem releváns a negyedik *Altmark*-követelmény jelen ügyre való alkalmazása szempontjából. E mutató másra szolgál: az a célja, hogy azonosítsa az Észak-Olaszország és Dél-Olaszország közötti vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat strukturálisan érintő komparatív hátrányos tényezőket, amelyek pontosan a piaci hiányosságok, és így a szóban forgó állami beavatkozás okai. Olaszország azt állítja, hogy ezeknek a tényezőknek semmi közük a Trenitalia hatékonyságához; éppen ellenkezőleg, olyan külső tényezőkről van szó, amelyek teljesen függetlenek a Trenitaliától, de ugyanolyan hatással vannak a Trenitaliára, mint bármely más szolgáltatóra lennének.

5.3.2. *A verseny torzítása és az Unión belüli kereskedelemre gyakorolt hatás*

(187) Olaszország tagadta, hogy a harmadik szerződés torzítaná a versenyt, és hatással lenne az Unión belüli kereskedelemre.

(188) Először is Olaszország azt állította, hogy a vasúti árufuvarozási piac nemzeti és uniós szintű liberalizációját követően a piaci verseny az észak-olaszországi legjövedelmezőbb útvonalakra összpontosult, és nem érintette a dél-olaszországi forgalmat.

(189) Olaszország továbbá azzal érvelt, hogy a Trenitalia által elfogadott külön számviteli rendszer kizárta, hogy az állami források a vállalkozás egyéb tevékenységeihez áramoljanak. Ez annál is inkább igaz volt, hogy a kompenzáció nem volt elegendő a Trenitalia által a harmadik szerződésből eredő kötelezettségekkel kapcsolatban elkönyvelt működési hiány fedezésére.

5.3.3. *Jogszerűség*

(190) Olaszország úgy vélte, hogy az 1191/69/EGK rendelet 17. cikkének (2) bekezdésében előírt, az előzetes bejelentés alóli mentesség a Trenitalia által a harmadik szerződés alapján kapott kompenzációkra is vonatkozik, mivel a szóban forgó kötelezettségek – bár szerződésbe foglalták őket – a hatóságok döntéseinek eredményei.

5.3.4. *Összeegyeztethetőség*

(191) Másodlagosan, amennyiben az a megállapítás születne, hogy a harmadik szerződés alapján kifizetett kompenzáció bejelentési kötelezettség alá eső új támogatásnak minősül, Olaszország azt állította, hogy a támogatás az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke értelmében összeegyeztethető a belső piaccal, tekintettel arra, hogy az említett szerződés által formalizált szerződéses jogviszony 2009-ben keletkezett, így tehát akkor, amikor az 1191/69/EGK rendelet még hatályban volt.

(192) Ami a harmadik szerződés aláírásának időpontját (2012. december 3.) illeti, Olaszország úgy vélte, hogy az 1191/69/EGK rendelet 2012. december 3-mal bezárólag alkalmazandó. Mivel a 2009. december 3. óta hatályos 1370/2007/EK rendelet 10. cikkének (1) bekezdése úgy rendelkezik, hogy „*[a]z 1191/69/EGK rendelet hatályát veszti. Rendelkezéseit azonban az e rendelet hatálybalépését követő három év során továbbra is alkalmazni kell az árufuvarozási szolgáltatásokra*”, Olaszország úgy ítélte meg, hogy a záró időpont egybeesik az 1370/2007/EK rendelet hatálybalépését követő harmadik év decembere ugyanazon napjának (december 3.) végével, azaz 2012. december 3-ával ([121]).

([121]) Olaszország az időtartamokra, időpontokra és határidőkre vonatkozó szabályok meghatározásáról szóló, 1971. június 3-i 1182/71/EGK, Euratom tanácsi rendelet 3. cikke (2) bekezdésének c) pontjára hivatkozott, amely szerint, amennyiben egy időtartamot években fejeznek ki, az „*annak a napnak az utolsó órájának a végeztével fejeződik be (dies ad quem), amelyik az utolsó héten, hónapban vagy évben a hétnek ugyanarra a napjára vagy ugyanarra a naptári napra esik, mint az a nap, amellyel az időszak megkezdődött*”.

(193) 2014. június 24-i észrevételeiben Olaszország egyértelművé tette, hogy az, hogy a harmadik szerződést az 1191/69/EGK rendelet alapján fogadták el, sőt írták alá, fontos szerepet játszik a belső piaccal való összeegyeztethetőségének értékelésében. A jövőre nézve Olaszország rámutatott arra, hogy az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztériumnak szándékában állt a vasúti árufuvarozás és a felhasználók támogatása érdekében meghozandó intézkedések megfelelő meghatározása.

(194) Az első szerződéshez (lásd a (138) preambulumbekezdést) és a második szerződéshez (lásd a (157) preambulumbekezdést) hasonlóan Olaszország azzal érvelt, hogy a harmadik szerződés az 1191/69/EGK rendelet 14. cikkében meghatározott valamennyi elemet tartalmazta, és csak részben fedezte a Trenitaliánál a szerződésben foglalt szolgáltatások teljesítése során felmerült költségeket.

(195) Végül Olaszország megismételte az első szerződéssel (lásd a (139) preambulumbekezdést) és a második szerződéssel (lásd a (158) preambulumbekezdést) kapcsolatban már kifejtett azon érvet, hogy a harmadik szerződés az 1107/70/EGK rendelet vagy az EUMSZ 93. cikke értelmében szintén összeegyeztethetőnek tekinthető a belső piaccal. E tekintetben azonban nem adott indokolást.

5.4. **Gazdasági folytonosság**

(196) 2017. január 1-jétől a Mercitalia Rail lett a Trenitalia teheráru-üzletágának új tulajdonosa.

(197) A Trenitalia és a Mercitalia Rail közötti gazdasági folytonosságról szóló, 2023. április 11-i beadványukban az olasz hatóságok kifejtették, hogy az olasz jog szerint a Mercitalia Rail a Trenitalia jogutódjává vált a vasúti árufuvarozási piacon a Trenitalia teheráru-üzletágának új tulajdonosaként.

(198) Az olasz hatóságok azonban kifejtették, hogy az ilyen jogutódlás nem jár azzal, hogy a Mercitalia Railre ruházzák át az olyan visszafizetési kötelezettségeket, amelyek a Trenitalia számára a vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtásához a leválasztás előtt adott jogellenes és összeegyeztethetetlen támogatás megállapításából eredhetnek. Meglátásuk szerint ezek a kötelezettségek továbbra is a Trenitaliát terhelik, mivel nem a Trenitalia teheráru-üzletágának tulajdoníthatók ([122]). E tekintetben az olasz hatóságok 2023. április 11-i válaszukban jelezték, hogy: i. ha a Trenitalia e kötelezettségeket a Mercitalia Railre kívánta volna átruházni, azokat kifejezetten megemlítette volna a leválasztási ügyletben, ii. a leválasztási időszakban a harmadik szerződés már lejárt, és iii. a leválasztást csak az FS-csoporton belüli átszervezésnek szánták.

6. **AZ ÉRDEKELT FELEK ÉSZREVÉTELEI**

6.1. **Európai Vasúti és Infrastruktúra-társaságok Közössége**

(199) Az Európai Vasúti és Infrastruktúra-társaságok Közössége (a továbbiakban: **CER**) az Unió, a tagjelölt országok, valamint a nyugat-balkáni országok, Norvégia és Svájc 75 vasúti társaságát (köztük az FS-csoportot) és infrastruktúra-társaságát képviseli.

(200) 2014. június 18-i észrevételeiben a CER úgy vélte, hogy az 1191/69/EGK rendelet értelmében indokolt lehet közszolgáltatási kötelezettségek előírása és/vagy közszolgáltatási szerződések megkötése a fenntartható gazdaság, a regionális kohézió és a területi egyensúly kialakítása, valamint a közúti árufuvarozásról a vasúti árufuvarozásra való modális váltás előmozdítása érdekében.

(201) Rámutatott, hogy az árufuvarozási szolgáltatásokra 2012. december 3-ig alkalmazandó 1191/69/EGK rendelet lehetőséget biztosított a tagállamok számára a vasúti árufuvarozás finanszírozására és előmozdítására. Megállapította, hogy egy szolgáltatás akkor minősül általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak, ha fennáll annak a kockázata, hogy a versengő szolgáltatások nem elégítik ki a polgárok és a fogyasztók igényeinek jelentős részét.

([122]) A leválasztási aktus 2. cikke értelmében minden olyan kötelem és kötelezettség, amely a leválasztás előtt bekövetkezett és nem az átruházott üzletágnak tulajdonítható tényekhez vagy körülményekhez kapcsolódik, a Trenitaliánál maradt.

6.2. **FerCargo**

(202) A FerCargo 17 vasúti társaságot ([123]) (állami és magánvállalatokat egyaránt) képvisel, amelyek vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat kínálnak Olaszországban.

(203) 2014. július 8-i észrevételeiben a FerCargo azzal érvelt, hogy az Olaszország által a Trenitalia részére nyújtott kompenzáció megerősítette a Trenitalia helyzetét a dél-olaszországi vasúti árufuvarozási piacon, a többi olyan árufuvarozó vasúti társaság kárára, amelyek ezen a piacon vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat nyújthattak.

(204) A FerCargo nem foglalt állást az első szerződéssel kapcsolatban. A második és a harmadik szerződést illetően a FerCargo úgy vélte, hogy a kompenzáció a Trenitalia javára nyújtott állami támogatásnak minősül, mivel a négy *Altmark*-kritérium nem teljesült, a közszolgáltatási szerződések torzították a versenyt, és hatással voltak a kereskedelemre. Rámutatott, hogy az olasz piacon működő vállalatok többsége nemzetközi csoportokhoz tartozik, ezek: a Nordcargo (Deutsche Bahn), a Schweizerische Bundesbahnen Cargo Italia (Schweizerische Bundesbahnen Cargo International), a Rail Cargo Italia (Rail Cargo Austria) vagy több tagállamban működtek (pl. Rail Traction Company).

(205) Ezenkívül a FerCargo megkérdőjelezte az állami támogatás belső piaccal való összeegyeztethetőségét.

(206) Először is a FerCargo nem tudott olyan nyilvános konzultációról, amelyet az olasz hatóságok folytattak volna annak megállapítása érdekében, hogy szükség van-e a Trenitaliára bízott vasúti árufuvarozási szolgáltatásokkal azonos terjedelmű és jellemzőkkel rendelkező vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra. A FerCargo kifogásolta, hogy az olasz hatóságok nem vették figyelembe az inkumbens szolgáltató alternatív szolgáltatóinak növekvő számát, amelyek 2006-tól kezdték meg működésüket Dél-Olaszországban. A FerCargo azt állította, hogy tagjai a Trenitalia által nyújtott szolgáltatásokhoz hasonló szolgáltatásokat biztosíthattak volna a folyamatosság, a rendszeresség, a járatsűrűség, a kapacitás és a díjak tekintetében, ami szükségtelenné tette a közszolgáltatási szerződéseket. Megemlítette, hogy a harmadik szerződés megkötése előtt a Trenitalián kívül már két vállalat működött a Campania–Észak-Olaszország ([124]) és az Abruzzo–Észak-Olaszország ([125]) összeköttetéseken, valamint volt öt olyan vállalat, amely a Campania–Calabria ([126]), a Molise–Puglia ([127]), a Puglia–Basilicata ([128]), a Campania–Puglia ([129]), a Basilicata–Calabria ([130]), valamint a Campanián ([131]), Calabrián ([132]) és Puglián ([133]) belüli összeköttetéseken megkezdhette volna működését, mivel rendelkezett a szükséges tanúsítvánnyal.

([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-ban a Rail Traction Company egy útvonalat üzemeltetett a Campania–Észak-Olaszország összeköttetésen.

([125]) 2009 és 2011 között a NordCargo két útvonalat üzemeltetett az Abruzzo–Észak-Olaszország összeköttetésen.

([126]) A Campania–Calabria összeköttetésen: a Rail Traction Company 2008-tól 1 útvonalat tudott volna kiszolgálni; a Compagnia Ferroviaria Italiana 2009-től 1 útvonalat tudott volna kiszolgálni; a GTS Rail 2009-től 1 útvonalat tudott volna kiszolgálni (a Bizottság megjegyzi azonban, hogy ezt az utolsó információt nem lehetett megerősíteni a GTS Rail 2009. évi biztonsági tanúsítványa alapján, amely a www.ansf.it címen érhető el; a legutóbbi lekérdezés időpontja: 2023.11.15.).

([127]) A Molise–Puglia összeköttetésen: a Linea 2009-től 1 útvonalat tudott volna kiszolgálni, a GTS Rail 2009-től 2 útvonalat tudott volna kiszolgálni, a NordCargo 2009-től 1 útvonalat tudott volna kiszolgálni.

([128]) A Puglia–Basilicata összeköttetésen a Linea 2009-től 1 útvonalat tudott volna kiszolgálni.

([129]) A Campania–Puglia összeköttetésen: a Compagnia Ferroviaria Italiana 2009-től 1 útvonalat tudott volna kiszolgálni; a GTS 2009-től 1 útvonalat tudott volna kiszolgálni (a Bizottság megjegyzi azonban, hogy ezt az utolsó információt nem lehetett megerősíteni a GTS 2009. évi biztonsági tanúsítványa alapján, amely a www.ansf.it címen érhető el; a legutóbbi lekérdezés időpontja: 2023.11.15.).

([130]) A Basilicata–Calabria összeköttetésen a GTS 2009-től 2 útvonalat tudott volna kiszolgálni.

([131]) A Campania–Campania összeköttetésen: a Rail Traction Company 2008-tól 6 útvonalat tudott volna kiszolgálni; a Compagnia Ferroviaria Italiana 2009-től 10 útvonalat tudott volna kiszolgálni; a GTS 2009-től 2 útvonalat tudott volna kiszolgálni; a NordCargo 2009-től 4 útvonalat tudott volna kiszolgálni.

([132]) A Calabria–Calabria összeköttetésen a GTS 2009-től 5 útvonalat tudott volna kiszolgálni.

([133]) A Puglia–Puglia összeköttetésen: a Linea 2009-től 3 útvonalat tudott volna kiszolgálni; a GTS Rail 2009-től 10 útvonalat tudott volna kiszolgálni; a NordCargo 2009-től 2 útvonalat tudott volna kiszolgálni.

(207) Másodszor a FerCargo azt állította, hogy a Trenitaliára rótt kötelezettségek „összeegyeztethetetlenek" a közszolgáltatási szerződések céljaival (azaz az Észak- és Dél-Olaszország közötti regionális kohézióval és egyensúllyal). E tekintetben úgy ítélte meg, hogy a második szerződésben előírt, a nemzetközi útvonalakra vonatkozó díjszabási kötelezettségek a Trenitalia más tagállamok piacain való terjeszkedését finanszírozták. Vitatta továbbá, hogy Olaszország miként határozta meg a harmadik szerződés szerinti közszolgáltatási kötelezettségeket, valamint azt, hogy a harmadik szerződés nem határozta meg a Trenitalia által kiszolgálandó útvonalakat, hanem csak az indulási és az érkezési régiókat. Emlékeztetett arra, hogy 2012. december 21-én az olasz Gazdaságtervezési Minisztériumközi Bizottság (CIPE) pozitív visszajelzést adott a harmadik szerződésre, a közszolgáltatás hatályára, a megtérített költségekre és a Trenitaliának nyújtott díjazás mértékére vonatkozó pontosításokra is figyelemmel. Ezenkívül rámutatott arra, hogy 2009. június 1-jén az olasz versenyhatóság szintén a Trenitaliára bízott közszolgáltatások egyértelműbb meghatározását kérte, tekintettel a vasúti szállítási módon belüli versenyre, valamint a tengeri és közúti fuvarozás jelentette intermodális versenyre.

(208) Harmadszor, a FerCargo azt állította, hogy a második és a harmadik szerződés által lefedett időszak nagy részében a Trenitalia megbízási aktus és a kompenzáció paramétereinek egyértelmű meghatározása nélkül működött. A FerCargo tagadta, hogy a harmadik szerződés aláírásáig a Trenitalia hivatkozhatott a második szerződésben foglalt folytonossági kikötésre, mivel a két közszolgáltatási szerződés különböző kötelezettségeket tartalmazott, és eltérő kompenzációs módszereket alkalmazott.

(209) Negyedszer, a FerCargo nem zárta ki az esetleges túlkompenzációt, mivel a második és a harmadik szerződés nem említette, hogy a kompenzációt egy hatékony vállalkozás költségei alapján kell kiszámítani. Álláspontja szerint annak ellenőrzése érdekében, hogy a Trenitalia költségei összhangban voltak-e egy hatékonyan működő vállalat költségeivel, a referenciaértéket a külföldi piacokon működő vasúti társaságok helyett a létező versenyből kellett volna képezni. Ami különösen a harmadik szerződést illeti, a FerCargo azzal érvelt, hogy a szolgáltatás értékeléséhez használt egyetlen minőségi paraméter a pontosság volt, nem pedig a szolgáltatás hatékony költségkezelése. Ezenkívül a kompenzáció szintje nem vette figyelembe a vonatok által felhasznált villamos energia után a Trenitalia által fizetett alacsonyabb energiaadót ([134]).

(210) Végül a FerCargo azt állította, hogy a Trenitalia nem vezetett külön könyvelést, és hogy a közszolgáltatási szerződések keretében elért árréseket a kereskedelmi szegmens agresszív árpolitikájának finanszírozására és a Trenitalia piaci jelenlétének növelésére használta fel. A FerCargo szerint a Trenitalia által bejelentett egységköltség túlzott ([135]) volt a Bizottság által az olasz *Ferrobonus*-programról (SA.32603) szóló határozatban elfogadott adatokhoz ([136]) és a Trenitalia versenytársai által nyilvántartott költségekhez képest ([137]). A FerCargo azzal érvelt, hogy 2009. június 1-jén az olasz versenyhatóság már rámutatott arra, hogy a közszolgáltatási szerződés alapján fizetett kompenzációt nem átlátható versenytárgyalási eljárás keretében ítéltek oda, ami felveti a piaci szolgáltatások és a közszolgáltatások közötti esetleges kereszttámogatás problémáját, ahol a két szolgáltatástípus között akárcsak részleges átfedés is van.

(211) A FerCargo arra a következtetésre jutott, hogy az állami támogatás összeegyeztethetetlen a belső piaccal, mivel álláspontja szerint sem az EUMSZ 93. cikkét, sem az 1191/69/EGK rendeletet nem tartották be.

6.3. **Az FS-csoport**

(212) 2014. július 23-i észrevételeiben az FS-csoport azzal érvelt, hogy a harmadik szerződés nem minősül állami támogatásnak, mivel megfelelt az *Altmark*-feltételeknek. E tekintetben benyújtott egy 2014. júliusi kiegészítő tanulmányt ([138]) (amely kiegészíti az olasz hatóságok által benyújtott 1. PWC-tanulmányt), amelynek célja az első és a negyedik *Altmark*-kritériumnak való megfelelés bizonyítása volt.

([134]) A FerCargo az 1963. május 22-i 730. sz. olasz rendeletre és a 2014. június 14-i 91. sz. törvényerejű rendeletre hivatkozott.

([135]) 24 EUR/vonatkilométer 2009-ben, 26,1 EUR/vonatkilométer 2010-ben, 24 EUR/vonatkilométer 2011-ben.

([136]) 2011. december 16-i határozat (HL C/88/2012.) Ebben a határozatban az olaszországi vasúti árufuvarozás átlagos költségét 10 EUR/vonatkilométerre becsülték (lásd a határozat (39) preambulumbekezdését).

([137]) A FerCargo két tagjának (Rail Traction Company és NordCargo) költségeire hivatkozott. Konkrétabban: a Rail Traction Company esetében a Campania–Észak-Olaszország összeköttetésen nyújtott szolgáltatások 9,5 EUR/vonatkilométer, a Campania–Calabria összeköttetésen nyújtott szolgáltatások pedig 9,27 EUR/vonatkilométer költséggel jártak. Ami a NordCargo-t illeti, a távolsági vonatok esetében 11,7 EUR/vonatkilométer költséget, amely a vasúti járművek költségeit is magában foglalta, a FerCargo szerint a Trenitaliának már teljes mértékben fedeznie kellett volna.

([138]) A PWC 2014. júliusi tanulmánya – Contratto di servizio Trenitalia Cargo, Supporto per la risposta alla decisione CE, 2014. március 27.

(213) A harmadik szerződés hatályának meghatározásával kapcsolatos nyilvánvaló hiba hiányát illetően az FS-csoport úgy ítélte meg, hogy a Dél-Olaszországba induló/onnan érkező vasúti árufuvarozást piaci hiányosság jellemzi.

(214) E tekintetben az FS-csoport rámutatott arra, hogy a Trenitalia versenytársai nem voltak stabilan és széles körben jelen a piacon, és hogy a 2007 és 2008 közötti időszakban piaci részesedésük még a legjövedelmezőbb régiók közötti összeköttetéseken is 3 % alatt volt, mint például a Campaniába és Pugliába induló/onnan érkező összeköttetések esetében. Ezeken az összeköttetéseken azonban a Trenitalia versenytársai többnyire kombinált fuvarozást biztosítottak (ezért egyes árukat, amelyeket csak hagyományos fuvarozással lehetett szállítani, mint például az acél és a vegyi anyagok, a versenytársak nem fuvaroztak), és főként egy irányban (délről északra Puglia, illetve északról délre Campania esetében). Ráadásul abban az időben Dél-Olaszországban a versenytársak a harmadik szerződésben foglaltakhoz képest csak korlátozott mennyiségű vasútállomást és régiók közötti összeköttetést szolgáltak ki.

(215) Az FS-csoport szerint a versenytársak Dél-Olaszország iránti csekély érdeklődésének oka az volt, hogy ezekben a régiókban a hagyományos vasúti árufuvarozást ingadozó kereslet jellemezte (amely üres kocsikat és alacsony járatsűrűséget eredményezett). Továbbá, tekintettel az érintett teheráru különböző típusaira (acél, vegyi anyagok, autóipari, egyéb áruk), a szolgáltatásnyújtáshoz nagy számú kocsira volt szükség. Az FS-csoport kifejtette, hogy a szerződés Olaszországban vonatkilométerben kifejezve az összes vasúti árufuvarozási szolgáltatás 26–28 %-át, tonnatartalom tekintetében azonban csak 6–7 %-át tette ki (mivel a szerződés hatálya alá tartozó teheráru általában nagyobb távolságokat tett meg, mint az átlagos olasz teheráruk, és az érintett útvonalakon a vonatok terhelési tényezője alacsonyabb volt). Véleménye szerint az a tény, hogy a harmadik szerződés hatálya alá tartozó, régiók közötti összeköttetések hasonló jellemzőkkel rendelkeznek, teljes mértékben indokolta az olasz hatóságok azon döntését, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatást régiók közötti összeköttetésekben vasúti összeköttetési hálózatként (nem pedig pont-pont összeköttetésként) határozzák meg ([139]).

(216) Az FS-csoport jelezte, hogy a harmadik szerződés hiányában leállította volna Dél-Olaszországban a vasúti árufuvarozási szolgáltatást. Az áruforgalom nagy része ezt követően a vasútról a közutakra tevődött volna át. Az FS-csoport példaként említette Szardínia esetét, ahol a Trenitalia vasúti árufuvarozási forgalma drasztikusan csökkent ([140]) 2008 és 2009 között, vagyis miután Olaszország úgy döntött, hogy a második szerződés 2008. december 31-i lejártát követően nem vonja Szardínia régiót a harmadik szerződés hatálya alá. Ebben az időpontban egyetlen másik vasúti társaság sem látta el Szardíniát, és a Trenitalia távozását követően sem lépett be e piacra.

(217) A negyedik *Altmark*-kritériumot illetően az FS-csoport egyetértett Olaszország azon álláspontjával, hogy a Trenitalia vonatkilométerenkénti költségei összhangban voltak az uniós szinten működő más vállalkozások (ÖBB, DB, SNCF) költségeivel, amint azt az 1. PWC-tanulmány jelezte (lásd a (175) preambulumbekezdést), és így egy tipikus, jól vezetett vállalkozás költségeivel. Úgy ítélte meg, hogy a költséghatékonysági elemzést a szolgáltatást nyújtó vállalat szintjén (és nem a közszolgáltatási szerződés szintjén) kell elvégezni. A negyedik *Altmark*-feltétel alkalmazása céljából az FS-csoport kizárta a bevételekre vonatkozó adatok relevanciáját (tekintettel arra, hogy a negyedik *Altmark*-kritérium csak egy jól vezetett vállalkozás „költségeire" hivatkozik), és mindenesetre egyértelművé tette, hogy a vasúti árufuvarozás iránti keresletet nagy fokú volatilitás jellemezte, amely rendkívül kiszámíthatatlanná tette a bevételeket.

([139]) Az FS-csoport a *Danske Statsbanerről* (SA.21143) szóló, 2010. február 24-i bizottsági határozatra hivatkozott, amelyben a Bizottság rámutatott, hogy *„[…] a vonatkozó hatályos jogszabály egyáltalán nem korlátozza annak lehetőségét, hogy koherens szállítási rendszer létrehozása érdekében – különösen a szállítás folytonosságának lehetővé tétele céljából – egy több vonalból álló egységre vonatkozóan adjanak megbízást szolgáltatási feladatok ellátására. Semmiféle kritérium nincs kikötve az egyes érintett vonalak nyereségességét vagy annak hiányát illetően"*, és arra a következtetésre jutott, hogy *„Dánia nem követ el nyilvánvaló értékelési hibát, ha egy közlekedési közszolgáltatási szerződésbe egy vagy több nyereséges vonalat is belefoglal, amennyiben ezek a vonalak koherens szállítási rendszer részét képezik"*, mivel *„[k]onkrét ellenkező szabályok hiányában a tagállam szabadon mérlegelheti, milyen hatókörű közszolgáltatási feladattal kíván megbízni valamely vállalkozást a kielégítő szállítási rendszer létrehozása érdekében"*, lásd a dán közlekedési minisztérium és a Danske statsbaner közötti közlekedési közszolgáltatási szerződésekről (C 41/08 (korábbi NN 35/08) állami támogatás) szóló, 2010. február 24-i bizottsági határozat (166) preambulumbekezdését.

([140]) A Trenitalia kínálata az évi 400 000–500 000 vonatkilométerről 2009-re mintegy 22 000 vonatkilométerre esett vissza, és a következő években tovább zsugorodott (2010-ben mintegy 5 000 vonatkilométer, 2011-ben pedig 3 000 vonatkilométer), amíg 2012-ben meg nem szűnt.

7. OLASZORSZÁG ÉSZREVÉTELEI A FERCARGO ÉSZREVÉTELEIVEL KAPCSOLATBAN

(218) 2014. november 20-i, 2015. november 4-i, 2018. február 5–15-i, 2018. május 23-i és 2019. február 18–19-i észrevételeiben Olaszország a FerCargo által benyújtott észrevételekre válaszul további érveket terjesztett elő. Ezek az érvek főként a második és a harmadik szerződés szerinti támogatás fennállására összpontosítottak.

7.1. A második szerződés

7.1.1. *Előny*

(219) 2014. november 20-i észrevételeiben Olaszország főként megismételte a (141)–(152) preambulumbekezdésben ismertetett érveket a FerCargo azon állításának vitatása érdekében, miszerint a Trenitaliának fizetett kompenzáció előnyhöz juttatta a Trenitaliát.

(220) Olaszország különösen azzal érvelt, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek második szerződés szerinti meghatározása koherens és megfelelő volt az olasz terület regionális kohéziójának és gazdasági egyensúlyának biztosításához (azaz az Észak-Olaszország és Dél-Olaszország közötti termelési és gazdasági folyamatok kiegyensúlyozatlanságának elkerüléséhez). Ezenkívül úgy ítélte meg, hogy a Trenitalia által a 2004–2006-os időszakban nyújtott valamennyi szolgáltatásról korábban megállapodtak az olasz hatóságokkal. Ami a 2007–2008-as időszakot illeti, Olaszország a második szerződés 12. cikkére (a továbbiakban: *folytonossági kikötés*) hivatkozott, amelynek értelmében a Trenitalia a közlekedési és infrastrukturális minisztertől származó további értesítésig folytatta a második szerződés hatálya alá tartozó szolgáltatások nyújtását.

(221) Olaszország rámutatott, hogy a Trenitalia volt az egyetlen olyan vasúti társaság, amely megfelelő kiterjedésű földrajzi területen és megfelelő elérhetőséggel volt képes a szolgáltatást nyújtani. Állításának alátámasztására benyújtott, egy, a PWC-től megrendelt, 2014. október 22-i tanulmányt (a továbbiakban: **2. PWC-tanulmány**). Ez a tanulmány, amely a harmadik szerződésre vonatkozott, de értékelte a Trenitalia versenytársainak a 2006–2008-as időszakban tett ajánlatát is, válaszul a FerCargo azon állítására, miszerint az olasz hatóságok nem vették figyelembe azon szolgáltatók növekvő számát, amelyek 2006-tól kezdtek működni Dél-Olaszországban (lásd a (206) preambulumbekezdést), azt mutatta, hogy 2007-ig, függetlenül a vasúti árufuvarozás nemzeti szintű liberalizációjától, a Trenitalia versenytársai nem nyújtottak semmilyen, Dél-Olaszországba induló és onnan érkező szolgáltatást ([141]). Még 2008-ban is szinte elhanyagolható volt a versenytársak dél-olaszországi jelenléte, Szardínián és Szicílián pedig egyáltalán nem voltak jelen ([142]).

(222) A FerCargo azon állítására válaszul, amely szerint a második szerződés alapján kifizetett kompenzáció lehetővé tette a Trenitalia számára, hogy versenytársai kiszorítása érdekében veszteségesen működjön ((210) preambulumbekezdés), Olaszország rámutatott arra, hogy a Trenitalia nem szabadon állapíthatta meg a díjait, hanem az Olaszország által előírt díjszabási kötelezettségek hatálya alá tartozott ([143]). Ezenkívül a Trenitalia „árkövető" pozícióban volt, mivel a vasúti árufuvarozás árait többnyire a közúti fuvarozás díjai határozták meg. Ami a FerCargo azon állítását illeti, hogy a Trenitalia ajánlatával nem tud versenyezni, Olaszország valószínűtlennek tartotta, hogy a versenytársak ne lennének képesek a Trenitaliáéhoz hasonló ajánlatot tenni, mivel az olaszországi árufuvarozó vasúti társaságok a Trenitalia átlagköltségének felénél is alacsonyabb átlagköltségről számoltak be ([144]).

([141]) Bár egyes vállalatok – a Rail Traction Company és a NordCargo – 2006-ban legalább Campania esetében kérelmezték a biztonsági tanúsítványt.

([142]) A Trenitalián kívüli vasúti társaságok 2008-tól kezdődően csak Nola (Campania) és Fossacesia (Abruzzo) ipari telephelyét összekapcsoló szolgáltatást nyújtottak.

([143]) A harmadik szerződés 1. melléklete előírta, hogy a Trenitalia minden esetben köteles a szolgáltatást nyújtani, kivéve, ha a vonatkilométerenkénti költségek és bevételek különbsége meghaladta a 19 EUR/km-t, és ha ez a különbség nagyobb volt, mint az összköltség 73 %-a. Ezek a korlátozások olyan minimális díjküszöböket állapítottak meg, amelyek alatt a Trenitalia megtagadhatta a szolgáltatás nyújtását. E küszöbértékek felett a Trenitalia köteles volt harmadik személyeknek nyújtani a szolgáltatást, a harmadik szerződésben meghatározott minőségi szint mellett.

([144]) A 2. PWC-tanulmány kiemelte, hogy a harmadik szerződés alapján nyújtott szolgáltatásokért a Trenitalia által viselt átlagos költség 2009–2010-ben vonatkilométerenként körülbelül 22 EUR volt, míg az olaszországi vasúti árufuvarozási ágazatban működő más vasúti társaságok (nevezetesen a Trenitaliánál jóval kisebb méretű szolgáltatók) által viselt átlagos költségek vonatkilométerenként 10 EUR nagyságrendűek voltak. Ennek alapján Olaszország úgy ítélte meg, hogy a Trenitalia versenytársai a Trenitalia áraihoz hasonló vagy annál alacsonyabb árakat tudtak kínálni a piacon.

(223) A FerCargo esetleges túlkompenzációra vonatkozó állítására ((209) preambulumbekezdés) válaszolva Olaszország azt állította, hogy a második szerződés alapján felmerült költségeket nem az első szerződés alapján becsülték meg, hanem a Trenitalia által 2004-ben – a második szerződés alkalmazásának első évében – viselt költségek alapján. A kompenzáció kiszámítása során az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium az általa megvizsgált és jóváhagyott, hitelesített nyilatkozatokra támaszkodott, nem pedig pusztán becslésekre.

(224) Ami a FerCargo azon állítását illeti, amely szerint a kompenzáció nem vette figyelembe a vonatok által felhasznált villamos energia után a Trenitalia által fizetett alacsonyabb energiaadót ((209) preambulumbekezdés), Olaszország a 2018. február 5–15-i észrevételeiben tisztázta, hogy ez az adókedvezmény az Olaszországban működő valamennyi vasúti társaságra vonatkozott.

7.1.2. *A verseny torzítása és az Unión belüli kereskedelemre gyakorolt hatás*

(225) Olaszország irrelevánsnak tartotta, hogy a FerCargo tagjai az alpesi és határokon átnyúló útvonalakat üzemeltető vezető európai vasúti társaságokat ellenőrzik, vagy velük kapcsolt vállalkozások. Olaszország szerint ez a körülmény egyáltalán nem bizonyította, hogy a kompenzáció hatással lehetett az e vasúti társaságok által nyújtott szolgáltatásokra, amelyek ezzel szemben a nemzetközi útvonalakon növekvő forgalmat és terjeszkedést könyvelhettek el ([145]).

7.2. **A harmadik szerződés**

(226) Olaszország megismételte a versenytorzulás és az Unión belüli kereskedelemre gyakorolt hatás hiányát, valamint a Trenitalia számára biztosított előny hiányát. Ami az első szempontot illeti, Olaszország elsősorban megismételte a (187)–(189) és a (225) preambulumbekezdésben ismertetett érveket. Ami az előnyt illeti, Olaszország részletes választ adott a FerCargo i. valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás hiányára, ii. a megbízás hiányára, és iii. az esetleges túlkompenzációra vonatkozó állításaira.

7.2.1. *Valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás megléte*

(227) 2014. június 24-i észrevételeiben Olaszország tisztázta azokat az okokat, amelyek arra késztették, hogy a közszolgáltatás hatályát egyedi útvonalak helyett régiók közötti összeköttetésekben határozza meg ((165) preambulumbekezdés).

(228) 2014. november 20-i észrevételeiben Olaszország a FerCargo azon állítására válaszul, miszerint számos vasúti társaság üzemeltette a közszolgáltatási kötelezettségek hatálya alá tartozó útvonalakat ((206) preambulumbekezdés), Olaszország azzal érvelt, hogy a harmadik szerződésre piaci hiányosság megszüntetéséhez volt szükség.

(229) Általános megjegyzésként Olaszország rámutatott arra, hogy a Trenitalia versenytársai nyereséges útvonalakon nyújtották szolgáltatásaikat Észak-Olaszországban és az alpesi átjárókon (pl. Brennero, Chiasso és Tarvisio) keresztül ([146]). Olaszország szerint a dél-olaszországi régiók közigazgatási szervei több alkalommal hangsúlyozták, hogy régiójukban szükség van vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra ([147]).

(230) Ami a 2008. évi piaci helyzetet illeti (amikor a felek meghatározták a harmadik szerződés alkalmazási körét) Olaszország azzal érvelt, hogy a vasúti árufuvarozás piaci kínálata nemcsak elégtelen volt, de nem is volt megfelelő.

([145]) Olaszország szerint a legjövedelmezőbb – mind a határokon átnyúló, mind az észak-olaszországi hegyi átjárókhoz legközelebb eső régiókban található – útvonalakon a 2009 és 2013 közötti időszakban a Trenitaliával versengő vasút piaci részesedése 25 % és 42 % közötti növekedést mutatott.

([146]) Olaszország példaként megemlítette, hogy a DB Schenker (amely 2009-ben átvette a NordCargo feletti ellenőrzést) csak Észak-Olaszországban volt jelen. E tekintetben Olaszország hivatkozott az olasz verseny- és piacfelügyeleti hatóság által a *Deutsche Bahn/NordCargo* összefonódásról 2008 decemberében elfogadott határozatra is, amely szerint *„a művelet Észak-Olaszországot Észak-Európával összekötő útvonalakat foglal magában*" (az Olasz Versenyhatóság 2008. december 11-i határozata a C9819. sz. DEUTSCHE BAHN/NORDCARGO ügyben, amelyet az Olasz Versenyhatóság 2009. január 14-i, 47/2008. számú heti értesítőjében tettek közzé).

([147]) Olaszország megemlítette Puglia régió 2009. július 9-i, Abruzzo régió 2010. március 9-i, Szicília régió 2009. február 20-i és Lamezia Terme (Calabria régió) települési tanácsa elnökének 2009. február 26-i levelét.

(231) Először is, a Trenitalia azon versenytársai, amelyek 2008-ban kezdték meg tevékenységüket Dél-Olaszországban (a Rail Traction Company, az Interporto Servizi Cargo és a NordCargo vállalat) csak két ipari telephelyre/telephelyről (a campaniai Nola és az abruzzói Fossacesia) nyújtott szolgáltatásokat. Ami a forgalom típusát illeti, ezek a vállalatok a réspiacokat fedték le (az első esetben a Nolából történő kombinált fuvarozáshoz használt ingajáratok, a második esetben a fossacesiai SEVEL ([148]) üzemből induló, könnyű közúti járműveket szállító vonatok). Ezért szolgáltatásaik nem voltak összehasonlíthatók a Trenitalia által a harmadik szerződés alapján üzemeltetett, valamennyi típusú áruforgalmat ellátó, jól fejlett szolgáltatási hálózattal. Ezenkívül az észak-dél összeköttetések tekintetében aktív szerződéssel rendelkező három vasúti társaság összteljesítménye az említett útvonalakon kínált összes áruforgalomnak csak csekély részét tette ki (az ajánlatnak átlagosan kevesebb mint 6 %-a vonatkilométerben, amelyet a Trenitaliának a harmadik szerződés feltételeinek való megfelelés érdekében ki kellett fejlesztenie).

(232) Másodszor, annak ellenére, hogy a GTS Rail ([149]) és az Interporto Servizi Cargo kis léptékű vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat létesített Campania és Puglia néhány helyszíne (nevezetesen Nola és Bari) számára, Olaszország szerint ezt a döntést az indokolta, hogy ezek a vállalatok teherterminálok és interportok tulajdonosai/vezetői és logisztikai szolgáltatók voltak, amelyek úgy döntöttek, hogy saját vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat üzemeltetnek létesítményeik és ügyfeleik között.

(233) Harmadszor, a Trenitalia volt az egyetlen olyan vasúti társaság, amely Olaszország egész területére érvényes biztonsági tanúsítvánnyal rendelkezett, míg az új belépők csak bizonyos összeköttetésekre érvényes biztonsági tanúsítványokkal rendelkeztek, tekintettel az ilyen tanúsítványok megszerzésének igen magas költségeire. A harmadik szerződés hatálya alá tartozó egy vagy néhány régióba induló/onnan érkező vasúti árufuvarozásra vonatkozó biztonsági tanúsítvánnyal rendelkező valamennyi árufuvarozó vasúti társaság együttesen olyan vasúti járművekkel és gyártóeszközökkel rendelkezett, amelyek nem voltak alkalmasak a harmadik szerződésben előírt volumen (11,9 millió vonatkilométer) kezelésére.

(234) 2018. május 23-i válaszában Olaszország tisztázta, hogy a harmadik szerződés 1. mellékletében említett 42 egyirányú, régiók közötti összeköttetést tartalmazó lista ([150]) nem kimerítő jellegű. Csupán azokat az összeköttetéseket rögzítette, amelyekre 2009-ben, a harmadik szerződés területi hatályának meghatározása idején volt kereslet. A Trenitalia által vállalt közszolgáltatási kötelezettségek azonban a szerződésben említett dél-olaszországi régiókból (Abruzzo, Molise, Campania, Puglia, Basilicata, Calabria, Szicília) érkező vagy oda induló vasúti árufuvarozási szolgáltatások bármely azt igénylő szolgáltató részére történő nyújtására vonatkoztak. Ezért a Trenitalia köteles volt más összeköttetések kiszolgálására is készen állni, ha kereslet merült fel ([151]). A Trenitalia által ténylegesen lefedett egyirányú, régiók közötti összeköttetések száma a 2009 és 2014 közötti időszakban 66 volt, ez 33 régiók közötti összeköttetést jelentett (kétirányú forgalom). Ez a szám nem veszi figyelembe az észak-olaszországi régiók közötti összeköttetéseket, amelyek csak addig voltak kiszolgálva, amíg szükségesek voltak a dél-olaszországi régiókba induló/onnan érkező forgalom optimalizálásához.

(235) 2019. február 18–19-i válaszában Olaszország benyújtott egy tanulmányt (a továbbiakban: **3. PWC-tanulmány**), amelynek célja annak bemutatása volt, hogy a 2007–2009-es piaci helyzetet Dél-Olaszországban az állam által előírt minimális ajánlathoz képest elégtelen vasúti árufuvarozási kínálat jellemezte. Nevezetesen:

— A 2007 és 2008 közötti időszakban a Trenitalia mellett csak öt vasúti társaság (NordCargo BV, Rail Traction Company SpA, Linea Srl, Rail One SpA és Ferrovia Adriatico Sangritana SpA) működött a harmadik szerződés hatálya alá tartozó régiók némelyikében. 2008-ban ezek a vállalatok összesen 883 000 vonatkilométert biztosítottak. 2009-ben a Trenitalia versenytársainak száma ötről nyolcra nőtt, és összesen 1,4 millió vonatkilométert biztosítottak (szemben a Trenitalia által biztosított 14 millió vonatkilométerrel).

([148]) SEVEL S.p.A. (a „Società Europea Veicoli Leggeri” rövidítése) egy könnyű haszongépjárműveket gyártó olasz gépjárműipari vállalat.

([149]) A GTS Rail S.p.A. a GTS S.p.A. csoporthoz tartozik, és egyike a FerCargo által képviselt 17 vasúti társaságnak.

([150]) Lásd a 81. lábjegyzetet.

([151]) A 3. PWC-tanulmány azt mutatja, hogy a Trenitalia a harmadik szerződés keretében legalább egy éven keresztül nyújtott szolgáltatásokat a harmadik szerződés hatálya alá tartozó valamennyi a összeköttetésen. Például az Abruzzo–Basilicata összeköttetésen 2009 és 2014 között a Trenitalia összesen 400 vonatkilométer szolgáltatást nyújtott (hagyományos szállítási mód), amelynek felét 2011-ben csak észak-dél irányban, a másik felét pedig 2014-ben csak dél-észak irányban.

— 2008 és 2009 között, amikor a felek meghatározták a szerződés területi hatályát ([152]), a Trenitalia versenytársai mindössze 14 (kétirányú) régiók közötti összeköttetést szolgáltak ki, szemben a harmadik szerződés alapján a Trenitalia által igény szerint kiszolgálandó 33 (kétirányú) régiók közötti összeköttetéssel, beleértve Szicíliát is. Ezen túlmenően a versenytársak a kiszolgált, régiók közötti összeköttetések közül csak hat (Campania–Észak-Olaszország, Abruzzo–Észak-Olaszország, Puglia–Észak-Olaszország, Calabria–Campania, Basilicata–Észak-Olaszország és Abruzzo–Puglia) összeköttetésen bonyolítottak jelentős nagyságú forgalmat (a teljes ajánlat több mint 60 000 vonatkilométer volt), és ajánlatuk még ezeken a összeköttetéseken sem volt tökéletes helyettesítője a Trenitalia ajánlatának. Valójában ajánlatuk a rendelkezésre álló útvonalak közül csak néhányra terjedt ki, és/vagy csak egy típusú vasúti árufuvarozási szolgáltatásra vagy egy terméktípusra vonatkozott, vagy csak egy irányban, visszaút nélkül üzemeltették. Ez a piaci helyzet aligha tekinthető a második szerződés hatásának, amely az olasz szárazföld észak-déli útvonalait illetően csak az 1 000 km-t meghaladó forgalmat érintette.

— Azon nagyon kevés régiók közötti összeköttetést illetően, ahol előfordulhatott a Trenitalia szolgáltatásai és a versenytársak szolgáltatásai közötti átfedés (az útvonalak, a fuvarozás típusa és a termékek tekintetében), a versenytársak ajánlata vagy nem volt elegendő a teljes forgalmi kereslet kielégítéséhez, vagy túl széttagolt volt, vagy nem lehetett rá támaszkodni. Ami az ajánlat állítólagos instabilitását illeti, Olaszország különösen a Puglia–Észak-Olaszország, Calabria–Campania és Basilicata–Észak-Olaszország összeköttetéseken nyújtott ajánlatra hivatkozott.

— Bár a versenytársak ajánlata a 2009 és 2014 közötti időszakban folyamatosan nőtt, 2014-ben a versenytársak együttesen 2,3 millió vonatkilométert biztosítottak (szemben a Trenitalia által biztosított 10,9 millió vonatkilométerrel). Emellett a forgalom e növekedése a Trenitalia által igény szerint kiszolgálandó 33-ból három régiók közötti összeköttetésre (Abruzzo–Észak-Olaszország, Campania–Észak-Olaszország és Puglia–Észak-Olaszország) összpontosult.

(236) Olaszország arra a következtetésre jutott, hogy a vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtása – megfelelő támogatási intézkedések nélkül – valószínűleg Észak-Olaszországra vagy bizonyos korlátozott számú pont-pont összeköttetésre összpontosulna, a folytonosság garantálása nélkül, és így Dél-Olaszországot nem fedné le. Olaszország különösen úgy vélte, hogy a harmadik szerződés hiányában a Trenitalia által a második szerződés keretében biztosított vasúti árufuvarozási forgalom 80–90 %-a eltűnt volna, akár a közúti szállítási mód javára, akár egyáltalán (például egyes vegyipari és acéltermékek esetében, amelyek tekintetében nem voltak életképes fuvarozási alternatívák). Olaszország szerint ezt a helyzetet a vasúti pályahálózat-működtetőnek az új belépők menetvonal-elosztási kérelmeiről szóló jelentése és az olasz Számvevőszék is megerősítette ([153]).

(237) Ami a harmadik szerződés hatálya alá tartozó Észak-Olaszország–Észak-Olaszország összeköttetéseket illeti, amelyeket a FerCargo összeegyeztethetetlennek tartott az általános gazdasági érdekű szolgáltatás hatályával ((207) preambulumbekezdés), Olaszország kifejtette, hogy ezeken az összeköttetéseken nem került sor új berakodásokra, sem új ügyfelek kiszolgálására, hanem csupán az észak-dél összeköttetés folytonosságát biztosították. Ezek a vonalak ugyanolyan szükségesek voltak, mint a dél-dél összeköttetések ahhoz, hogy összegyűjtsék és optimalizálják az észak-dél összeköttetések forgalmát. Olaszország szerint a szolgáltatás bármilyen eltérő kialakítása megemelte volna a szolgáltatás költségét, és magasabb kompenzációt tett volna szükségessé.

(238) Végül Olaszország úgy vélte, hogy az Olasz Versenyhatóság 2009. június 1-jei jelentésében nem zárta ki a közszolgáltatási kötelezettségek szükségességét az árufuvarozási piacon, inkább a kapcsolódó odaítélési módokkal foglalkozott. Az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium megfelelően figyelembe vette a versenyhatóság észrevételeit, de végül arra a következtetésre jutott, hogy a Trenitalia volt az egyetlen olyan vasúti társaság, amely megfelelő kiterjedésű földrajzi területen és megfelelő elérhetőséggel képes teljesíteni a közszolgáltatási kötelezettségeket ([154]).

([152]) A szerződés hatályát a felek 2008 novembere és 2009 márciusa között vitatták meg.

([153]) E tekintetben Olaszország megemlítette, hogy a Számvevőszék 2012. február 22-i jelentésében úgy ítélte meg, hogy a Trenitalia veszteséges szolgáltatásnyújtása ágazati szempontból indokolatlan. A Számvevőszék elismerte, hogy „*az árufuvarozási ágazatban ráadásul élénk az intramodális verseny, amely kizárólag a legjövedelmezőbb piacokra összpontosít, főként Észak-Olaszországban; Rómától délre ugyanis csak az FS-csoport nyújt vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat*”.

([154]) Az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium 2009. július 23-i feljegyzése.

7.2.2. *A szolgáltatással való megbízás*

(239) A FerCargo azon állítására válaszul, miszerint a Trenitalia megbízási aktus nélkül működött a harmadik szerződés alapján ((208) preambulumbekezdés), Olaszország a 2014. november 20-i észrevételeiben jelezte, hogy a harmadik szerződésben foglalt kötelezettségeket a Trenitalia és az illetékes minisztériumok (Gazdasági és Pénzügyminisztérium és Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium) közötti párbeszéd keretében állapították meg. Olaszország szerint a Trenitalia ajánlatkérő hatóság által jóváhagyott gazdasági-pénzügyi tervei igazolták az előzetesen adott közfeladat és megbízás meglétét.

(240) Ezenkívül Olaszország a 2019. február 18–19-i válaszában tisztázta, hogy a Trenitalia által nyújtandó szolgáltatások jellegéről és köréről, a kompenzáció összegének kiszámítására szolgáló módszertanról, a szerződés időtartamáról és a szerződéses kötelezettségek be nem tartása esetén alkalmazandó szankciókról a felek 2010 októberében állapodtak meg.

(241) Különösen a szerződés hatályáról (azaz a kiszolgálandó régiókról és a szolgáltatás típusáról) és a kompenzáció maximális összegéről 2009 eleje óta informálisan megállapodtak a Trenitaliával. Ami a szerződés alkalmazási körébe tartozó szolgáltatások teljes mennyiségét (azaz évi 11,9 millió vonatkilométert) illeti, Olaszország kifejtette, hogy a 2009 és 2010 között folytatott megbeszélések során ez az összeg az évente legfeljebb 13,1 millió vonatkilométer és az évente legalább 9,4 millió vonatkilométer között változott. A 11,9 millió vonatkilométer határról a felek 2010 októberében állapodtak meg. A harmadik szerződés alapján végül igényelt vasúti árufuvarozási szolgáltatások mennyiségére vonatkozó egyértelműség hiányában a Trenitalia 2009-ben 14 millió vonatkilométert biztosított.

(242) Olaszország azzal érvelt, hogy a Trenitalia csak 2010 végén (2010. december 21-én) részesült kompenzációban e szolgáltatásokért, és csak a végül elfogadott 11,9 millió vonatkilométer határon belül. A Trenitalia és az állam között már a harmadik szerződés aláírása előtt fennálló szerződéses jogviszonyt megerősítő bizonyítékokként Olaszország hivatkozott az Olasz Versenyhatóság 2009. június 1-jei jelentésére és a közlekedési miniszter 2011. júliusi, az olasz parlament kérdésre válaszul tett nyilvános nyilatkozatára. A jelentés hatályosnak tekintette az árufuvarozási ágazathoz kapcsolódó szolgáltatási szerződést, még akkor is, ha nem írták alá. A nyilvános nyilatkozatok egyértelművé tették a Trenitalia számára a 2009 és 2011 közötti időszakra járó kompenzáció összegét, amint az a későbbiekben aláírt szerződésben is szerepel, és ezeket az összegeket többéves gazdasági és pénzügyi terv alapján határozták meg.

7.2.3. *A túlkompenzáció kizárása*

(243) Ami a FerCargo esetleges túlkompenzációra vonatkozó állítását illeti ((209) preambulumbekezdés), Olaszország 2014. november 20-i észrevételeiben úgy vélte, hogy az európai szolgáltatók jelentik az egyetlen lehetséges mintát, amelyekkel összevetve értékelni lehet a Trenitalia költségeit. A FerCargo által említett meglévő versenytársak, azaz a csekély számú vasúti járművel (legfeljebb 10–20 vonat) rendelkező vasúti társaságok, amelyek egyenként legfeljebb 1–3 millió vonatkilométert fednek le, nem jelenthettek érvényes referenciaértéket a sokkal nagyobb (körülbelül 12 millió vonatkilométer), az észak-déli útvonalak rendkívül összetett hálózatán teljesített kimenetet eredményező közszolgáltatási kötelezettség értékeléséhez. Olaszország e tekintetben benyújtotta a 2. PWC-tanulmányt, amely aktualizálta az 1. PWC-tanulmányt (lásd a (175) preambulumbekezdést). A 2. PWC-tanulmánya 22 EUR/vonatkilométerben ([155]) állapítja meg a harmadik szerződés alapján nyújtott szolgáltatásokért a Trenitalia által viselt vonatkilométerenkénti átlagköltséget, és 10,8 EUR/vonatkilométerben a harmadik szerződés szerinti szolgáltatások nyújtásából származó átlagos bevételt ([156]).

(244) Olaszország azzal érvelt, hogy a kompenzáció szigorúan a nyújtott szolgáltatásokhoz kapcsolódott. Amint azt Olaszország már kifejtette ((181) preambulumbekezdés), a szolgáltatásnak a Trenitalia versenytársai által nyújtott szolgáltatásénál magasabb költségét az okozta, hogy elegendő (a dél-olaszországi vasúthálózat infrastrukturális és logisztikai korlátainak megfelelő) vasúti járműre, emberi erőforrásra és termelőeszközre volt szükség ahhoz, hogy „igény szerinti" vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat nyújtsanak. Olaszország elismerte, hogy a harmadik szerződés által lefedett időszakban a Trenitalia mozdonyainak száma csökkent, de tagadta, hogy ez a csökkentés túlkompenzációhoz vezetett, mivel a Trenitalia által a műszaki elavulás (alacsony hatékonysági szint és rendelkezésre állás, valamint a tartalék alkatrészek beszerzésének lehetetlensége) miatt alig használt mozdonyokat érintette.

([155]) Az energia, a pályahasználati díj, a mozdonybérlés, a mozdonyvezetők és a manőverezés, a kocsik, az általános költségek és a kompátkelések vonatkilométerenkénti átlagköltségeinek összegeként számítva. Lásd a 2. PWC-tanulmány 17., 22. és 23. oldalát.

([156]) Lásd a 2. PWC-tanulmány 24. oldalát.

(245) Végül 2019. február 18–19-i válaszaiban Olaszország tisztázta, hogy a 2009–2014-es évekre vonatkozó kompenzáció kiszámításának módszertana lényegében megegyezik a második szerződésben meghatározott módszerrel ([157]). A második és a harmadik szerződés közötti egyetlen különbség abban állt, hogy a Trenitalia gazdasági és pénzügyi tervére mint a Trenitalia költségei és bevételei szerződés időtartama alatti alakulása kiszámításának alapjára való hivatkozást belefoglalták a harmadik szerződésbe (különösen a 2010. októberi végleges tervezettől).

8. AZ INTÉZKEDÉSEK ÉRTÉKELÉSE

8.1. A támogatás megléte

(246) Egy intézkedés akkor minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében támogatásnak, ha az államnak tudható be, és azt állami forrásból finanszírozzák, szelektív előnyben részesíti a kedvezményezettet, torzítja a versenyt, vagy azzal fenyeget, és érintheti a tagállamok közötti kereskedelmet.

(247) Tekintettel Olaszország azon észrevételére, hogy a három közszolgáltatási szerződés alapján fizetett kompenzáció a verseny torzulásának és az Unión belüli kereskedelemre gyakorolt hatásnak a hiánya miatt nem minősült állami támogatásnak, a Bizottság először e feltételek teljesülését fogja értékelni. Az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében meghatározott többi kumulatív feltétel teljesülését ezt követően csak azon közszolgáltatási kötelezettségek tekintetében kell értékelni, amelyek esetében megállapítást nyer, hogy a kifizetett kompenzáció torzíthatja a versenyt és érintheti a tagállamok közötti kereskedelmet.

8.1.1. *A verseny torzítása és az Unión belüli kereskedelemre gyakorolt hatás*

(248) Az állam által nyújtott intézkedés akkor tekinthető úgy, hogy torzítja a versenyt vagy azzal fenyeget, ha feltehetően javítja a kedvezményezett más versenytárs vállalkozásokkal szembeni versenypozícióját ([158]). Feltételezhető az EUMSZ 107. cikke szerinti versenytorzulás, amikor az állam pénzügyi előnyt biztosít egy olyan liberalizált ágazat valamely vállalkozásának, ahol verseny zajlik vagy verseny alakulhatna ki ([159]).

(249) Kizárható azonban a lehetséges versenytorzulás, amennyiben az alábbi feltételek mindegyike teljesül ([160]). Először is, a szolgáltatás (az uniós joggal összhangban létrehozott) jogi monopólium hatálya alá tartozik. Másodszor, a jogi monopólium nemcsak a piacon folyó, hanem a piacért folyó versenyt is kizárja. Harmadszor, a szolgáltatás nem versenyez más szolgáltatásokkal. Negyedszer, ha a szolgáltató egy másik, a verseny előtt nyitott piacon működik, ki kell zárni a kereszttámogatást külön könyveléssel, valamint annak biztosításával, hogy a jogi monopólium tárgyát képező szolgáltatásra nyújtott állami finanszírozást más tevékenységekre ne lehessen igénybe venni.

([157]) Ez a következő három lépésből állt: i. az éves kompenzáció maximális összegének előzetes meghatározása a rendelkezésre álló állami források figyelembevételével, ii. az esedékes kompenzáció végleges számszerűsítése a Trenitalia által ténylegesen viselt költségek és a befektetett tőke összege alapján, valamint iii. a többletként kifizetett összegek visszafizettetése a következő évi kompenzációból való levonás útján.

([158]) A Törvényszék 2000. június 15-i ítélete, Mauro Alzetta és társai, T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97–T-607/97, T-1/98, T-3/98–T-6/98 és T-23/98 egyesített ügyek, ECLI:EU:T:2000:151, 80. pont.

([159]) A Törvényszék 2000. június 15-i ítélete, Mauro Alzetta és társai, T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97–T-607/97, T-1/98, T-3/98–T-6/98 és T-23/98 egyesített ügyek, ECLI:EU:T:2000:151, 141–147. pont; a Bíróság 2003. július 24-i ítélete, Altmark Trans és Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, 82. pont.

([160]) Bizottsági közlemény az Európai Unió működéséről szóló szerződés 107. cikkének (1) bekezdésében említett állami támogatás fogalmáról (C/2016/2946), (HL C 262., 2016.7.19., 1. o.), 188. pont.

(250) A Bizottság megjegyzi, hogy az első szerződés aláírásakor ([161]) a vasúti árufuvarozási piac mind nemzeti, mind uniós szinten nagyrészt ([162]) zárt volt a verseny előtt. Olaszországban a Trenitalia monopolhelyzetben volt a vasúti árufuvarozási piacon, és nem állt versenyben más tagállamok olyan vállalkozásaival, amelyek az adott nemzeti piacukon szolgáltatásokat nyújtottak ([163]). Ez a monopólium a piacért folyó versenyt is kizárta, mivel 2002. október 18-án egyetlen nemzeti vagy uniós szabály (lásd a (23) preambulumbekezdést) sem írta elő a tagállamok számára, hogy pályázatot írjanak ki a vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtására irányuló közszolgáltatási szerződésekre. A Bizottság megjegyzi, hogy a nemzeti vasúti árufuvarozási piac 2003. október 22-i liberalizálása előtt (lásd a (25) preambulumbekezdést) az FS-csoport jogi monopóliummal rendelkezett az állam által igazgatott vasúthálózat működtetése terén ([164]).

(251) Ami a más szolgáltatásokkal való versenyt illeti, a Bizottság úgy véli, hogy bár a vasúti árufuvarozási szolgáltatók általában versenyeznek a közúti fuvarozókkal, nincs teljes helyettesíthetőség közöttük. Az egyes árufuvarozási módok eltérő jellemzőkkel rendelkeznek az árak és a költségstruktúrák, az időzítés és a földrajzi elérhetőség tekintetében. Emellett csak a vasúti árufuvarozás tud megfelelni a szállított áruk típusával kapcsolatos bizonyos követelményeknek (például a veszélyes árukra vonatkozó biztonsági követelmények, az áruk térfogata/mennyisége, tömege vagy földrajzi elhelyezkedése), és egyes vevők számára az egyetlen alternatívát jelenti ([165]).

(252) Ami a lehetséges keresztfinanszírozást illeti, az Olaszország által kifejtettek fényében (lásd a (121) preambulumbekezdést) a Bizottság úgy véli, hogy a Trenitalia különböző tevékenységei között nem került sor keresztfinanszírozásra. Ugyanis annak ellenére, hogy az FS-csoport leányvállalatai liberalizált piacokon is tevékenykedtek (lásd a (121) preambulumbekezdést), a Trenitalia az FS-csoport többi vállalatától eltérő számviteli rendszerrel rendelkezett, és külön könyvelést is vezetett minden egyes tevékenységéről.

(253) Mindezek alapján a Bizottság megállapítja, hogy az első szerződés aláírásakor (2002. október 18.) az e szerződés alapján fizetendő kompenzáció nem minősült állami támogatásnak, mivel nem volt alkalmas a verseny torzítására vagy a verseny torzításával való fenyegetésre. E megfontoláson nem változtat az a tény, hogy az első szerződés aláírásának időpontjában a kombinált nemzetközi árufuvarozási szolgáltatások piaca már nyitott volt a verseny előtt. Egyrészt, amint azt az (56) preambulumbekezdés kifejti, az első szerződés nem terjedt ki erre a szolgáltatástípusra, mivel a) a kombinált szárazföldi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó közszolgáltatási kötelezettségek csak a belföldi forgalomra vonatkoztak, és b) a Lyon–Torino útvonalon nyújtott intermodális fuvarozási szolgáltatások nem minősülnek kombinált fuvarozási szolgáltatásnak ([166]). Ezzel szemben a Trenitalia minden egyes tevékenységére vonatkozó külön számviteli rendszer létezése megakadályozta a Trenitalia számára az első szerződés alapján nyújtott esetleges előny e nyílt piacon végzett tevékenységek javára történő átcsoportosítását.

(254) Annak érdekében azonban, hogy az első szerződés teljes érvényességi ideje tekintetében következtetést vonhasson le a támogatás meglétéről, a Bizottságnak figyelembe kell vennie a belső piac 2000. január 1. és 2003. december 31. közötti alakulását. Valójában az első szerződés alapján kifizetett kompenzáció csak addig nem minősül támogatásnak, ameddig nem liberalizált tevékenységekre vonatkozik.

([161]) Az első szerződést 2002. október 18-án írták alá, és 2000. január 1-jétől volt alkalmazandó.

([162]) Az egyetlen olyan piac, amely uniós szinten már nyitott volt a verseny előtt, a kombinált nemzetközi árufuvarozási szolgáltatások piaca volt (lásd a (23) preambulumbekezdést).

([163]) A vasúti árufuvarozási piacon a nemzetközi versenyt de facto megakadályozta a meglévő nemzeti rendszerek sokfélesége is, amely jelentős belépési korlátot jelentett. Például azoknak a vasúti társaságoknak, amelyek egy másik tagállam infrastruktúrájához kívántak hozzáférni, a vasúti járműveiket jóvá kellett hagyatniuk a nemzeti tanúsító szervvel, be kellett szerezniük az illetékes nemzeti szerv által kiállított biztonsági tanúsítványt, a mozdonyvezetőknek pedig bizonyítvánnyal kellett rendelkezniük arra a hálózatra vonatkozóan, amelyen a vasúti szolgáltatást nyújtották.

([164]) Konkrétan a 210/1985. sz. törvény 1. cikke úgy rendelkezett, hogy „*a* »Ferrovie dello Stato« jogalany költséghatékony és eredményes módon, valamint a közösségi joggal összhangban végzi a következőket: a) az »azienda autonoma Ferrovie dello Stato« (megj.: az FS-csoport jogelőd közigazgatási intézménye) által már igazgatott vasúthálózati vonalak működtetése, valamint az állam által majd igazgatandó vasúthálózati vonalak működtetése; b) a vasúti terminálok közötti kompszolgáltatások üzemeltetése […]”.

([165]) Összefonódási ügyekben a Bizottság már úgy ítélte meg, hogy a vasúti árufuvarozás külön termékpiac, lásd a COMP/M.5855 – DB/Arriva ügyben 2010. augusztus 11-én hozott határozat (144)–(145) preambulumbekezdését.

([166]) Ezek a szolgáltatások nem minősültek kombinált fuvarozási szolgáltatásoknak, mivel az út közúti szállítással üzemeltetett részének hossza nem volt korlátozva, és meghaladhatta a vasúti útszakaszt (vö. az 57. lábjegyzettel). A tagállamok közötti kombinált árufuvarozás egyes típusaira vonatkozó közös szabályok megállapításáról szóló, 1992. december 7-i 92/106/EGK tanácsi irányelv (HL L 368., 1992.12.17., 38. o.) 1. cikke értelmében a kombinált fuvarozássá minősítéshez a közúti kezdeti és/vagy végső szakasznak szigorúan korlátozottnak kell lennie (vö. a 11. lábjegyzettel).

(255) Az Alzetta-ügyben az uniós bíróságok egyértelművé tették, hogy *„a liberalizáció előfeltétele annak, hogy a Szerződés állami támogatásokra vonatkozó rendelkezései alkalmazhatók legyenek egyes konkrét ágazatokban, például a közlekedési ágazatban, amely eredetileg nem volt nyitva a verseny előtt*" ([167]). E tekintetben azonban különbséget kell tenni a belső piac fejlődéséből eredő liberalizáció és az uniós jog által előírt liberalizáció között. A z (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet ([168]) (a továbbiakban: eljárási rendelet) 1. cikke b) pontjának v. alpontja szerint létező támogatás, többek között az „olyan támogatás, amelyet létező támogatásnak kell tekinteni, mert megállapítható, hogy a hatálybalépése idején nem minősült támogatásnak, és ezt követően – a belső piac fejlődésének eredményeként és anélkül, hogy a tagállam módosította volna – vált támogatássá. Egyes intézkedéseknek egy tevékenység az uniós jog általi liberalizálását követő támogatássá válása során az ilyen intézkedések a liberalizációra megállapított időpontot követően már nem minősülnek létező támogatásnak."

(256) A Bizottság a következő észrevételt teszi:

— Uniós szinten a nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokhoz való hozzáférést a transzeurópai vasúti árufuvarozási hálózaton 2003. március 15-én liberalizálták. Ezért az első szerződés alapján az ilyen típusú szolgáltatásokért fizetett kompenzáció 2003. március 14-ével bezárólag nem minősült állami támogatásnak, míg 2003. március 15-től új támogatásnak minősülne (mivel e szolgáltatások liberalizációja az uniós jog alapján történt), feltéve, hogy a 107. cikk (1) bekezdésében foglalt többi kumulatív feltétel teljesül. Ez különösen az alábbiakért járó kompenzációt érinti: a) az olaszországi Trieszt kikötője és Magyarország közötti nemzetközi vasúti árufuvarozás, és b) a Trieste Marittima kikötőn keresztül bonyolított nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatások.

— Nemzeti szinten a belföldi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokhoz való hozzáférést 2003. október 22-én, azaz e tevékenység 2007. január 1-jei uniós szintű liberalizációja előtt liberalizálták. Ezért az első szerződés alapján az ilyen típusú szolgáltatásokért fizetett kompenzáció 2003. október 21-ével bezárólag nem minősült állami támogatásnak, míg 2003. október 22-től létező támogatásnak minősülne (a belső piac fejlődésének eredményeként), feltéve, hogy a 107. cikk (1) bekezdésében foglalt többi kumulatív feltétel teljesül. Ez az első szerződésben foglalt, a szárazföld és Szardínia/Szicília közötti vasúti árufuvarozási szolgáltatásokkal, az 1 000 km-t meghaladó távolságra történő vasúti árufuvarozási szolgáltatásokkal és a kombinált szárazföldi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokkal kapcsolatos valamennyi kötelezettségre vonatkozik.

— A szén és acél Európai Szén- és Acélközösségen belüli vasúti fuvarozására vonatkozó kötelezettség 2002. május 1-jétől már nem volt hatályos, és a Lyon–Torino útvonalon az intermodális fuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó kötelezettség 2001. december 31-ig volt hatályban. Mivel ezek a kötelezettségek a nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatások Unión belüli liberalizációja (amely 2006. január 1-jével hatályosult) előtt megszűntek, a Trenitaliának fizetett megfelelő kompenzáció nem volt alkalmas arra, hogy torzítsa a versenyt vagy érintse az Unión belüli kereskedelmet, és ezért nem minősült állami támogatásnak.

(257) A fenti okok miatt a Bizottság úgy véli, hogy az első szerződés alapján 2003. március 15. előtt a nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokért ([169]) és 2003. október 22. előtt a belföldi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokért ([170]) fizetett kompenzáció nem minősült támogatásnak, mivel nem volt alkalmas arra, hogy érintse a kereskedelmet és torzítsa a versenyt.

([167]) A Törvényszék 2000. június 15-i ítélete, Mauro Alzetta és társai., T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97–T-607/97, T-1/98, T-3/98–T-6/98 és T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, 144. pont, amelyet a Bíróság 2004. április 29-i Olaszország kontra Bizottság ítéletében (C-298/00 P, ECLI:EU:C:2004:240) helyben hagyott.

([168]) A Tanács (EU) 2015/1589 rendelete (2015. július 13.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 248., 2015.9.24., 9. o.), amely 2015. október 14-i hatállyal hatályon kívül helyezte az eljárási rendeletet.

([169]) Nevezetesen a transzeurópai vasúti árufuvarozási hálózaton nyújtott nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatások (azaz az olaszországi Trieszt kikötő és Magyarország közötti nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatások, valamint a Trieste Marittima kikötőn keresztül bonyolított nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatások), továbbá a Trenitalia által 2003. március 15. előtt leállított, fennmaradó nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatások (azaz a szén és acél vasúti fuvarozása az Európai Szén- és Acélközösségen belül, valamint az intermodális fuvarozási szolgáltatások a Lyon–Torino útvonalon).

([170]) Ez az első szerződésben foglalt, a szárazföld és Szardínia/Szicília közötti vasúti árufuvarozással, az 1 000 km-t meghaladó távolságra történő vasúti árufuvarozással és a kombinált szárazföldi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokkal kapcsolatos valamennyi kötelezettségre vonatkozik.

(258) Ezzel szemben az első szerződés alapján 2003. március 15-től az olaszországi Trieszt kikötő és Magyarország közötti nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokért, valamint a Trieste Marittima kikötőn keresztül bonyolított nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokért fizetett kompenzáció alkalmas volt arra, hogy érintse a kereskedelmet és torzítsa a versenyt, ezért a 2003. március 15. és 2003. december 31. közötti időszakra támogatásnak minősül, ha az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében meghatározott egyéb kumulatív kritériumok is teljesülnek (lásd a (264)–(286) preambulumbekezdést). Az Olaszország által előadottakkal ellentétben ((120) preambulumbekezdés) az a tény, hogy Magyarország akkoriban nem volt tagállam, irreleváns, mivel a kifizetett kompenzáció érintette vagy érinthette az uniós vállalkozások által az említett nemzetközi útvonalon nyújtott vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat. Ezenkívül az említett közszolgáltatási kötelezettségeknek az első szerződésben előírt összes közszolgáltatási kötelezettséghez viszonyított állítólagos „marginalitása" (lásd a (120) preambulumbekezdést) nem releváns a támogatás értékelése szempontjából, mivel a támogatás a nyújtott kompenzáció összegétől vagy az érintett tevékenység volumenétől függetlenül érintheti a tagállamok közötti kereskedelmet. Az állami támogatás fogalommeghatározása nem írja elő, hogy a versenytorzítás mértékének vagy a kereskedelemre gyakorolt hatásnak jelentősnek vagy lényegesnek kell lennie. Az, hogy ezek a közszolgáltatási kötelezettségek az első szerződés alapján a Trenitaliával szemben előírt közszolgáltatási kötelezettségek teljes mennyiségéhez képest korlátozottak voltak, önmagában nem zárja ki a verseny torzulását, a kereskedelemre gyakorolt hatást vagy annak veszélyét. Ahhoz, hogy a támogatás versenytorzító hatásúnak minősüljön, rendszerint elegendő, ha előnyt biztosít a kedvezményezett számára azáltal, hogy mentesíti olyan költségek alól, amelyeket a mindennapos üzletvezetése során általában viselnie kellene ([171]).

(259) Ezenfelül, amikor egy tagállam közpénzből támogatást nyújt egy vállalkozásnak szállítási szolgáltatások nyújtására, az említett szolgáltatások, akár korlátozottak, akár jelentősek, a támogatásnak köszönhetően fenntarthatók vagy növelhetők, ami azt eredményezi, hogy másik tagállamban letelepedett vállalkozásoknak kevesebb esélyük van arra, hogy e tagállam piacán szállítási szolgáltatást nyújtsanak, és így ezek a támogatások érintik a kereskedelmet. A jelen ügyben a Trenitalia (mint történelmi inkumbens) támogatások kifizetésével biztosított folyamatos jelenléte eltántoríthatta az új szolgáltatókat attól, hogy egy új piacra belépjenek, különösen olyan körülmények között, amikor ezeknek az új szolgáltatóknak piaci pozíciót kellett volna kiépíteniük a transzeurópai vasúti árufuvarozási hálózaton a nemzetközi árufuvarozási szolgáltatások verseny előtti megnyitását követően. Hasonlóképpen, az a tény, hogy a kompenzáció nem volt elegendő a Trenitalia által az első szerződés alapján nyújtott szolgáltatások tekintetében elkönyvelt működési veszteség fedezésére, nem zárja ki a kereskedelemre gyakorolt esetleges hatást és a verseny torzulását. A kompenzáció – akármennyire minimális is – lehetővé tette a Trenitalia számára, hogy piaci tevékenységét fenntartsa vagy bővítse, ezáltal csökkentve a versenytársak azon lehetőségét, hogy az említett piacon vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat nyújtsanak.

(260) Ami az első szerződés alapján 2003. október 22-től a belföldi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokért ([172]) nyújtott kompenzációt illeti, ez a kompenzáció a 2003. október 22. és 2003. december 31. közötti időszak tekintetében támogatásnak minősül, ha az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdésében meghatározott egyéb kumulatív kritériumok is teljesülnek (lásd a (264)–(286) preambulumbekezdést).

5. táblázat

Az első szerződés: A verseny torzítása és az Unión belüli kereskedelemre gyakorolt hatás

Kompenzációval érintett időszak	2000.1.1.– 2003.3.14.	2003.3.15.– 2003.10.21.	2003.10.22.– 2003.12.31.
Nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatások a transzeurópai vasúti árufuvarozási hálózaton	Nem támogatás	Lehetséges torzulás	Lehetséges torzulás
Belföldi vasúti árufuvarozási szolgáltatások	Nem támogatás	Nem támogatás	Lehetséges torzulás

([171]) A Bíróság 2005. március 3-i ítélete, Heiser, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, 55. pont.

([172]) Ez az első szerződésben foglalt, a szárazföld és Szardínia/Szicília közötti vasúti árufuvarozási szolgáltatásokkal, az 1 000 km-t meghaladó távolságra történő vasúti árufuvarozási szolgáltatásokkal és a kombinált szárazföldi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokkal kapcsolatos valamennyi kötelezettségre vonatkozik.

(261) Ami az első szerződést illeti, a Bizottság kizárólag azt a kifizetett kompenzációt fogja értékelni, amely torzíthatta a versenyt és érinthette az Unión belüli kereskedelmet. Ezért az első szerződésre való bármely hivatkozás csak az alábbiak kompenzációjára vonatkozik: i. nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatások az olaszországi Trieszt kikötő és Magyarország között a 2003. március 15. és 2003. december 31. közötti időszakban, ii. a Trieste Marittima kikötőn keresztül bonyolított nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatások a 2003. március 15. és 2003. december 31. közötti időszakban, és iii. belföldi vasúti árufuvarozási szolgáltatások a 2003. október 22. és 2003. december 31. közötti időszakban.

(262) Ami a (2007. március 27-én, illetve 2012. december 3-án aláírt) második és harmadik szerződést illeti, a Bizottság megjegyzi, hogy a vasúti árufuvarozási piac uniós szintű teljes liberalizálása (2007. január 1.) után kötötték meg őket. Nem vitatott, hogy a Trenitalia akkoriban nemzeti és uniós szinten versenyben állt más vasúti társaságokkal a vasúti árufuvarozási piacon. Ezért Olaszország állításával ellentétben ((153) és (187)–(189) preambulumbekezdés) a második szerződés és a harmadik szerződés alapján kapott kompenzációk alkalmasak voltak arra, hogy torzítsák a versenyt ezen a piacon, függetlenül a szolgáltatások korlátozott volumenétől vagy az érintett kompenzáció összegétől, valamint attól, hogy a Trenitalia tevékenységei tekintetében külön számviteli rendszert tartott fenn.

(263) Továbbá, mivel más tagállamok vállalkozásai az olasz piacon vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat üzemeltettek ([173]) vagy üzemeltethettek volna, a Trenitalia által a második és a harmadik szerződés alapján közszolgáltatásért kapott kompenzációk az Unión belüli kereskedelmet is érintették. Ellentétben azzal, amit Olaszország állít ((225) preambulumbekezdés), ahhoz, hogy valamely nemzeti intézkedést állami támogatásnak minősítsenek, csak azt kell megvizsgálni, hogy e támogatás alkalmas-e arra, hogy érintse e kereskedelmet vagy torzítsa a versenyt, nem pedig azt, hogy fennáll-e a tagállamok közötti kereskedelemre gyakorolt tényleges hatás és a verseny tényleges torzulása. Ezért az, hogy akkoriban a Trenitalia versenytársai növekvő forgalmat és terjeszkedést könyvelhettek el a nemzetközi útvonalakon, nem elegendő annak megállapításához, hogy a második szerződés és a harmadik szerződés nem tartalmazott állami támogatást. Éppen ellenkezőleg, ez a terjeszkedés még jelentősebb lehetett volna a második és a harmadik szerződés hiányában.

8.1.2. *Állami források és az államnak való betudhatóság*

(264) Az első szerződés, a második szerződés és a harmadik szerződés alapján a Trenitaliának nyújtott kompenzációt közvetlenül az állami költségvetésből finanszírozták (lásd a (129), (145) és (170) preambulumbekezdést). Ezenkívül ezeket a szerződéseket az illetékes minisztériumok ítélték oda, és mindegyik szerződés előírta, hogy az állam kompenzálja a Trenitaliát az e szerződések alapján teljesített közszolgáltatási kötelezettségek biztosításáért (lásd az (59), (71), (72) és (99) preambulumbekezdést). Ezért az intézkedések közvetlenül az államnak tudhatók be.

8.1.3. *Gazdasági előny*

(265) Egy vállalkozásnak közszolgáltatási kötelezettségért nyújtott kompenzáció nem minősül gazdasági előnynek, ha az *Altmark*-ítéletben meghatározott négy kumulatív feltétel teljesül. E feltételek a következők:

— Először is, a kedvezményezett vállalkozást ténylegesen közszolgáltatási kötelezettségnek kell terhelnie, és e kötelezettségnek egyértelműen meghatározottnak kell lennie.

— Másodszor, a kompenzáció kiszámításának alapjául szolgáló feltételeket tárgyilagos és átlátható módon előzetesen kell megállapítani.

— Harmadszor, a kompenzáció nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtása során felmerülő költségek egészben vagy részben való fedezéséhez szükséges mértéket, figyelemmel az érintett bevételekre és az e kötelezettségek teljesítéséből származó méltányos nyereségre.

([173]) Lásd például a 109. lábjegyzetet (DB Schenker).

— Negyedszer, ha a közszolgáltatási kötelezettség végrehajtásával konkrét esetben megbízott vállalkozás kiválasztása nem közbeszerzési eljárás keretében történik, amely lehetővé tenné, hogy azt az ajánlattevőt válasszák, aki a közösségnek legkevesebb költséggel járó szolgáltatást tudja nyújtani, a szükséges kompenzáció mértékét azon költségek elemzése alapján kell megállapítani, amelyet egy átlagos, jól vezetett és a szükséges közszolgáltatási követelmények kielégítéséhez közlekedési eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozásnál e kötelezettségek teljesítésekor felmerülnének, figyelemmel az érintett bevételekre és az e kötelezettségek teljesítéséből származó méltányos nyereségre.

(266) A négy *Altmark*-kritérium kumulatív jellege miatt, amennyiben e kritériumok bármelyike nem teljesül, úgy kell tekinteni, hogy a kompenzáció az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében vett előnynek minősül.

(267) A jelen ügyben a Bizottság úgy véli, hogy a negyedik *Altmark*-kritérium – az olasz hatóságok állításával ellentétben – nem teljesül egyik közszolgáltatási szerződés esetében sem.

(268) Egyrészt a három közszolgáltatási szerződés kedvezményezettjét nem olyan közbeszerzési eljárás keretében választották ki, amely lehetővé tenné, hogy azt az ajánlattevőt válasszák, amely a szolgáltatást a közösség számára a legkisebb költség mellett képes nyújtani ([174]). Másrészt Olaszország azon érveit, amelyek szerint a három közszolgáltatási szerződés szerinti kompenzáció szintje egy hatékony, átlagos vállalkozás költségein alapult, nem támasztják alá a negyedik *Altmark*-kritérium teljesülését igazoló bizonyítékok.

(269) Ami az első szerződést és a második szerződést illeti, Olaszország az állítását alátámasztó bizonyítékok benyújtása nélkül azzal érvel, hogy a Trenitalia jól vezetett vállalkozás volt, amely képes volt a versenytársakéval megegyező költségszinteket kimutatni, és olyan gazdasági feltételek mellett nyújtani szolgáltatásokat, amelyek lényegében hasonlóak voltak egy versenyeljárásból származókhoz ((132) és (152) preambulumbekezdés).

(270) Olaszország hasonló érveket hozott fel a harmadik szerződéssel kapcsolatban. Ezen érvek alátámasztására Olaszország két, 2012. október 9-i és 2014. október 22-i PWC-tanulmányt nyújtott be (lásd a (175) és (243) preambulumbekezdést), amelyek állítólag igazolták, hogy a Trenitalia vonatkilométerenkénti átlagos működési költségei összhangban voltak a hasonló méretű, hasonló szolgáltatásokat nyújtó és közlekedési eszközökkel megfelelően felszerelt uniós vállalkozásokéval (lásd a (180)–(186) preambulumbekezdést). Az FS-csoport egy 2014. júliusi tanulmányt nyújtott be, amely csupán összefoglalta a Bizottság által az eljárás megindításáról szóló határozatban a negyedik *Altmark*-kritérium értékelésével összefüggésben alkalmazott megközelítéssel kapcsolatos néhány észrevételt (lásd a (217) preambulumbekezdést).

(271) A Bizottság megjegyzi, hogy amennyiben az általános gazdasági érdekű szolgáltatást nem közbeszerzési eljárás keretében ítélik oda, és egy adott szolgáltatásért nem létezik általánosan elfogadott piaci ellenszolgáltatás, a negyedik *Altmark*-kritérium mindenekelőtt egy átlagos, jól vezetett és közlekedési eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozás azonosítását követeli meg ([175]).

(272) Az „*átlagos, jól vezetett és közlekedési eszközökkel megfelelően felszerelt vállalkozás*” azonosítása lehetővé teszi a rábízott közfeladat ellátásához szükséges kompenzáció összegének oly módon történő kiszámítását, hogy elkerülhetők legyenek egy nem hatékony vállalkozás magas költségei.

([174]) A Bizottság közleménye az európai uniós állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról (HL C 8., 2012.1.11., 4. o.), 65. pont.

([175]) Nem lehet hivatkozni egy monopolhelyzetben lévő vagy az uniós jognak nem megfelelő feltételek mellett közszolgáltatásért járó kompenzációban részesülő vállalkozás költségeire, mivel a költségek szintje mindkét esetben magasabb lehet a szokásosnál, lásd az európai uniós állami támogatási szabályoknak az általános gazdasági érdekű szolgáltatások nyújtásának ellentételezésére való alkalmazásáról szóló bizottsági közlemény (a továbbiakban: ÁGESZ-közlemény) 74. pontját (HL C 8., 2012.1.11., 4. o.).

(273) A Bíróság pontosította, hogy „az annak értékelése céljából alkalmazható egyik megközelítés lényege, hogy e negyedik feltétel teljesül-e, a közszolgáltatási szerződést elnyerő vállalkozás számára nyújtandó ellentételezésnek az olyan vállalkozásoknál felmerült költségek átlaga alapján történő kiszámítása lehet, amelyek az alapügyben szóban forgó közszolgáltatással összehasonlítható szolgáltatást nyújtanak több éve egy, a versenynek nyitott piacon, illetve az említett vállalkozások által kapott, a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséből származó bevételek, és adott esetben az e szolgáltatásból származó nyereség átlaga alapján ([176]).

(274) E tekintetben a Bizottság először is megjegyzi, hogy a (273) preambulumbekezdésben említett megközelítés azonban a jelen ügyben nem releváns, mivel a Trenitalia részére nyújtott kompenzációt nem lehetett kiszámítani azon vállalkozások költségeinek átlaga alapján, amelyek több éven keresztül a szabad piacon a szóban forgó közszolgáltatásokkal összehasonlítható szolgáltatást nyújtottak.

(275) Másodszor, a vizsgált intézkedéseket illetően a Bizottság megállapítja, hogy a rendelkezésre álló bizonyítékok alapján Olaszország kizárólag a Trenitalia múltbeli vagy tervezett teljesítményére való hivatkozással állapította meg a Trenitalia közszolgáltatási szerződések szerinti költségeit. Az első szerződés esetében a Trenitalia által kapott kompenzáció a 2000-ben és 2001-ben az első szerződésben előírt közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért a Trenitalia által ténylegesen viselt költségeken, valamint a 2002. és 2003. évek tekintetében a Trenitalia által 2001-ben ténylegesen viselt költségeken alapult ((58)–(59) preambulumbekezdés). A második szerződés esetében a Trenitalia által kapott kompenzáció a Trenitalia által a második szerződésben előírt közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével kapcsolatban 2004-ben viselt költségeken alapult ((223) preambulumbekezdés). A (99) preambulumbekezdésben említettek szerint a harmadik szerződés szerinti kompenzáció mértékét a Trenitalia előzetes gazdasági és pénzügyi terve alapján határozták meg, azaz kizárólag a Trenitaliának a harmadik szerződés szerinti közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével kapcsolatban előre jelzett költségei alapján.

(276) Ami Olaszország azon érvét illeti, amely szerint a Trenitalia jól vezetett vállalkozás (lásd a (174) preambulumbekezdést), a Bizottság emlékeztet arra, hogy a negyedik *Altmark*-kritériumnak nem annak bizonyítása a célja, hogy *maga* a kedvezményezett „jól vezetett”, és képes a versenytársakéval megegyező költségszinteket kimutatni, vagy olyan gazdasági feltételek mellett nyújtani szolgáltatásokat, amelyek lényegében hasonlóak egy versenyeljárásból származókhoz ([177]). Ezenfelül, azt illetően, hogy a korábban odaítélt megbízások keretében nyújtott szolgáltatások historikus költségei figyelembe vehetők-e, a Bíróság a *SAD Trasporto Locale SpA* ügyben pontosította, hogy „az »átlagos, jól vezetett és a szükséges eszközökkel megfelelően ellátott vállalkozás« kritériuma önmagában nem zárja ki a kilépő szolgáltató által nyújtott szolgáltatás vagy az előző odaítélés korábbi költségein alapuló számítást, feltéve azonban, hogy a kilépő üzemeltetőt az e célból szokásosan alkalmazott számviteli és pénzügyi elemzési módszerek alapján átlagos és jól vezetett vállalkozásnak lehet tekinteni” ([178]).

(277) A Bizottság úgy véli, hogy az Olaszország által szolgáltatott adatok alapján nem állapítható meg, hogy a Trenitalia költségszerkezete megfelelt egy átlagos és jól vezetett vállalkozás költségszerkezetének.

(278) Először is, a három közszolgáltatási szerződést olyan alátámasztó tanulmány hiányában kötötték meg, amely igazolta volna, hogy a Trenitaliát – az e célból szokásosan alkalmazott számviteli és pénzügyi elemzési módszerek alapján – átlagos és jól vezetett vállalkozásnak lehet tekinteni.

([176]) A Bíróság 2023. október 19-i ítélete, Sad Trasporto Locale SpA, C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, 39. pont. Ez a megközelítés azonban két kumulatív feltételtől függ. Először is, „az ily módon figyelembe vett, piacon működő vállalkozások száma kellően jelentős [...] ahhoz, hogy – mivel egy adott vállalkozás sajátos helyzetét nem kell aránytalanul súlyozni – az ilyen átlagot statisztikailag alátámasztottnak, és ezért a 2003. július 24-i Altmark Trans és Regierungspräsidium Magdeburg ítéletben (C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415) megállapított negyedik feltételben előírt szabvány tekintetében megfelelőnek lehessen tekinteni”. Másodszor, „az ilyen számítás céljából csak azokat a vállalkozásokat lehet figyelembe venni, amelyek képesek azonnal teljesíteni az érintett közszolgáltatási kötelezettségeket, és ezért úgy tekinthetők, hogy megfelelő mértékben rendelkeznek a szükséges közszolgáltatási követelmények kielégítéséhez szükséges eszközökkel” (40. és 41. pont).

([177]) A Törvényszék a TV2/Danmark kontra Bizottság ügyben 2015. szeptember 24-én hozott ítéletében a következőképpen határozott: „a Bíróság egyáltalán nem sugallta azt, hogy olyan esetekben, amikor az ellentételezés kedvezményezettjét nem közbeszerzési eljárásban választják ki, e feltétel teljesítése érdekében bizonyítani lehet azt, hogy maga a kedvezményezett »jól vezetett és megfelelően felszerelt« vállalkozás” (lásd: a Törvényszék 2015. szeptember 24-i ítélete, TV2/Danmark kontra Bizottság, T-674/11, ECLI:EU:T:2015:684, 131. pont).

([178]) A Bíróság 2023. október 19-i ítélete, Sad Trasporto Locale SpA, C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, 44. pont.

(279) A harmadik szerződést illetően a Bizottság azt is megjegyzi, hogy az 1. PWC-tanulmány és a 2. PWC-tanulmány nem állapítja meg, hogy a harmadik szerződés szerinti kompenzáció mértékét azon költségek elemzése alapján határozták meg, amelyek egy átlagos, jól vezetett és szállítóeszközzel megfelelően felszerelt vállalkozásnál felmerülnének a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során. E tanulmányok három vállalkozást (ÖBB, DB, SNCF) azonosítanak a Trenitaliáéhoz kellően hasonló méretű vállalkozásokból álló minta létrehozására alkalmasnak ítélt hat vállalatból, amelyek költségeit a Trenitalia költségeivel összehasonlíthatónak tekintették ((180) és (217) preambulumbekezdés), de nem fejtik ki, hogy a Trenitalia vagy e vállalatok miért tekinthetők átlagos és jól vezetett vállalkozásoknak. Összességében az 1. PWC-tanulmány és a 2. PWC-tanulmány csak a Trenitalia és más, hasonló méretű és hasonló szolgáltatásokat nyújtó uniós vállalkozások által viselt, vonatkilométerenkénti működési költségek összehasonlítását tartalmazta (lásd a (175) preambulumbekezdést). Ugyanakkor e vállalkozásoknak a Trenitaliáéhoz hasonló mérete nem utal arra, hogy átlagos és jól vezetett vállalkozásokról van-e szó. Ami a hasonló szolgáltatásokat illeti, a két PWC-tanulmány (1. PWC-tanulmány és 2. PWC-tanulmány) csak a vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtásának általános átlagköltségeit értékelte, és nem állapította meg, hogy ezek a szolgáltatások hasonlóak voltak-e a Trenitaliára rótt közszolgáltatási kötelezettségek szerinti szolgáltatásokhoz.

(280) Ezenkívül a negyedik *Altmark*-kritérium egy, a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez szükséges erőforrásokkal megfelelően ellátott vállalkozás költségeinek elemzését követeli meg. Ami a harmadik szerződést illeti, a két PWC-tanulmány (1. PWC-tanulmány és 2. PWC-tanulmány) nem bizonyítja, hogy a mintát alkotó vállalkozások megfelelő eszközökkel rendelkeznek a harmadik szerződésben előírt közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez. Amint azt maga Olaszország is elismerte (lásd a (182) és (183) preambulumbekezdést), az olasz vasúthálózatot számos olyan sajátosság jellemzi, amelyek miatt ellenőrizni kellett, hogy a mintát alkotó vállalkozásokat e jellemzők fényében megfelelően felszerelték-e a harmadik szerződésben meghatározott közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez. Ez annál is inkább szükséges volt a jelen ügyben, mivel e sajátos jellemzők képezik a harmadik szerződés megkötésének egyik indokát (lásd a (162) és (186) preambulumbekezdést). Ez a bizonyítás tehát nem korlátozódhat az uniós vállalkozások átlagos árufuvarozási kapacitásának meghatározására (lásd a (176) preambulumbekezdést) e sajátos jellemzők figyelembevétele nélkül. Ezenkívül a két PWC-tanulmány (az 1. PWC-tanulmány és a 2. PWC-tanulmány) nem tartalmaz olyan elemeket, amelyek lehetővé tennék a Bizottság számára annak megállapítását, hogy a mintát alkotó uniós vállalkozásokat megfelelően felszerelték-e a harmadik szerződés szerinti kötelezettségek teljesítéséhez szükséges vasúti járművekkel. Ezek a PWC-tanulmányok csupán a személyszállítási és árufuvarozási szolgáltatásokhoz egyaránt használt vasúti járművek vállalkozásonkénti összteljesítményét mutatták be (lásd a (177) preambulumbekezdést), anélkül, hogy információt szolgáltattak volna arról, hogy e vasúti járművek alkalmasak-e a harmadik szerződésben előírt közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésére.

(281) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy a két PWC-tanulmány (1. PWC-tanulmány és 2. PWC-tanulmány) nem nyújt megfelelő elemzést azokról a költségekről, amelyeket az ilyen vállalkozások viselnének az Olaszország által előírt közszolgáltatási kötelezettségek végrehajtása során. E tanulmányok a mintát alkotó hat vasúti társaság (közülük csak három vasúti társaság, nevezetesen az ÖBB, a DB és az SNCF rendelkezett a Trenitalia költségeivel összehasonlítható költségekkel) által végzett tevékenységek teljes területi hatályát ([179]) és körét ([180]) vették figyelembe , és nem csak a harmadik szerződés hatálya alá tartozó tevékenységeket, amint azt a negyedik *Altmark*-kritérium megköveteli. Ezen adatok összesített jellege miatt nem lehetett különválasztani azokat az egyes konkrét tevékenységtípusokhoz rendelendő költségeket, amelyek a vasúti árufuvarozási ágazatban működő hatékony és költséghatékony vállalkozásnál a harmadik szerződés hatálya alá tartozó közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során felmerültek volna ([181]). Ezen túlmenően, ellentétben az FS-csoport azon állításával, hogy a költséghatékonysági elemzést a szolgáltatást nyújtó vállalat szintjén kellett elvégezni (lásd a (217) preambulumbekezdést), a Bizottság megjegyzi, hogy az említett elemzés céljából figyelembe veendő költségek csak a közszolgáltatási kötelezettség teljesítéséhez szükséges közvetlen költségek, valamint a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó tevékenységek és más tevékenységek közös közvetett költségeihez való megfelelő hozzájárulás ([182]). Ezenkívül a tanulmányok csak a vonatkilométerenkénti teljes működési költségeket hasonlították össze (lásd a (179) preambulumbekezdést), és nem foglalkoztak a hatékonyság szintjével, és így magukkal a költségekkel. A Bizottság megjegyzi, hogy ez az összehasonlítás nem meggyőző, mivel – amint arra Olaszország is rámutatott ((181) és (182) preambulumbekezdés) – a harmadik szerződés hatálya alá tartozó szolgáltatások nyújtásának vonatkilométerenkénti költsége, valamint a bevételek szintje nagymértékben függött a dél-olaszországi vasúti árufuvarozási szolgáltatás sajátos jellemzőitől.

([179]) A PWC-tanulmányok nem határoztak meg konkrét területet, hanem a francia területnek az SNCF általi általános lefedettségére, az osztrák terület ÖBB általi általános lefedettségére és a német terület DB Schenker általi általános lefedettségére vonatkozóan közöltek számadatokat.

([180]) A PWC-tanulmány a vállalkozások összes tevékenysége, azaz a személyszállítás és az árufuvarozás alapján határozta meg a vonatkilométerenkénti átlagos működési költségeket.

([181]) Lásd például: a Törvényszék 2019. július 12-i ítélete, Syndicat Transport Île de France (STIF-IDF), T-738/17, ECLI:EU:T:2019:526, 64. pont.

([182]) Az ÁGÉSZ-közlemény 74. pontja.

(282) Következésképpen a Bizottság megállapítja, hogy Olaszország nem bizonyította, hogy a Trenitaliát az e célból szokásosan alkalmazott számviteli és pénzügyi elemzési módszerek alapján átlagos és jól vezetett vállalkozásnak lehet tekinteni, és ezért a Trenitalia által a három közszolgáltatási szerződés szerint a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért kapott kompenzáció szintje összhangban volt azzal a kompenzációval, amelyet egy átlagos, jól vezetett vállalkozás kért volna, hogy az említett közszolgáltatási szerződések hatálya alá tartozó közszolgáltatási kötelezettségekhez hasonló szolgáltatást nyújtson.

(283) Következésképpen a Bizottság megállapítja, hogy az olasz hatóságok nem bizonyították, hogy a negyedik *Altmark*-kritérium teljesül. Ezért az első szerződés, a második szerződés és a harmadik szerződés alapján nyújtott kompenzációk olyan előnyt biztosítottak a Trenitalia számára, amelyhez a vállalat szokásos piaci feltételek mellett nem jutott volna hozzá.

8.1.4. *Szelektivitás*

(284) Valamely intézkedés akkor tekinthető szelektívnek, ha különbséget teremt olyan vállalkozások között, amelyek az intézkedés célját tekintve hasonló helyzetben vannak, és így alkalmas arra, hogy bizonyos vállalkozásokat másokénál kedvezőbb helyzetbe hozzon. Az egyedi támogatások esetében a Bíróság úgy ítéli meg, hogy a gazdasági előny azonosítása főszabály szerint lehetővé teszi a szelektivitásának vélelmezését ([183]).

(285) A jelen ügyben Olaszország közszolgáltatásért járó kompenzációt nyújtott a Trenitaliának egyedi támogatás formájában, amely a Trenitaliát előnyhöz juttatta. Ezt a kompenzációt más árufuvarozási versenytársak kárára nyújtották, amelyek a vasúti árufuvarozási ágazatban versenyben álltak vagy állhattak volna a Trenitaliával. Mivel az első szerződés, a második szerződés és a harmadik szerződés alapján a közszolgáltatásért nyújtott kompenzáció alkalmas volt arra, hogy a Trenitaliát kedvezőbb helyzetbe hozza a versenytársaihoz képest, az ekként szelektív volt.

8.1.5. *A támogatás meglétére vonatkozó következtetés*

(286) A fentiek alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az első szerződésben foglalt (i. az olaszországi Trieszt kikötője és Magyarország közötti nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokért, ii. a Trieste Marittima kikötőn keresztül 2003. október 15-től nyújtott nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokért, és iii. a 2003. október 22-étől nyújtott belföldi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokért adott), valamint a második szerződésben és a harmadik szerződésben foglalt, közszolgáltatásért járó kompenzáció az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében a Trenitaliának nyújtott állami támogatásnak minősül.

8.2. **A támogatás létező vagy új támogatáskénti minősítése**

(287) Olaszország azzal érvel, hogy az első szerződés és a második szerződés alapján kifizetett kompenzáció létező támogatásnak minősül, mivel olyan kötelezettségekre vonatkozott, amelyek szinte teljes mértékben megegyeztek már meglévő kötelezettségekkel, amelyeket akkor vezettek be, amikor a vasúti árufuvarozási piacot még nem liberalizálták sem nemzeti, sem uniós szinten ((120) és (154) preambulumbekezdés). Konkrétabban: Olaszország szerint ezeket a kötelezettségeket az 1-T/1990. sz. miniszteri rendelet ([184]), a 440/1989. sz. törvény ([185]) vagy korábbi közszolgáltatási szerződések ([186]) vezették be.

([183]) A Bíróság 2015. június 4-i ítélete, Bizottság kontra MOL, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, 59. és 60. pont; a Bíróság 2023. szeptember 28-i ítélete, Ryanair DAC kontra Bizottság, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, 104. pont.

([184]) A szárazföld és Szardínia közötti vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra, valamint a Trieste Marittima kikötőn keresztül bonyolított nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó díjszabási kötelezettségek tekintetében.

([185]) A Trieszt kikötőből Magyarországra és vissza induló nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó díjszabási kötelezettségek tekintetében.

([186]) Az 1 000 km-nél nagyobb távolságra történő fuvarozásra vonatkozó díjszabási kötelezettségek tekintetében.

(288) Ami az első szerződést (2000–2003) illeti, a Bizottság a következő megállapításokat teszi:

— A 2003. október 22. és 2003. december 31. között a belföldi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokért fizetett kompenzáció ([187]) a piac liberalizációját követően az eljárási rendelet 1. cikke b) pontjának v. alpontja értelmében létező támogatásnak minősül. A kompenzáció a kifizetésének időpontjában ugyanis nem minősült támogatásnak, mivel nem volt alkalmas a verseny torzítására vagy torzításával való fenyegetésre. Ezt követően (2003. október 22-től) a belföldi árufuvarozási szolgáltatások kompenzációja a belső piac fejlődésének (nevezetesen a piac nemzeti szintű liberalizációjának) eredményeként vált létező támogatássá, anélkül, hogy azt Olaszország módosította volna. A létező támogatás csak azt a jövőre nézve összeegyeztethetetlennek nyilvánító határozat tárgya lehet. Mivel a Trenitaliával szemben a belföldi vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtása tekintetében előírt közszolgáltatási kötelezettségek 2003. december 31-ig voltak hatályban, a Bizottságnak e határozatban nem kell értékelnie annak esetleges összeegyeztethetőségét.

— A transzeurópai vasúti árufuvarozási hálózaton bonyolított nemzetközi vasúti árufuvarozásért ([188]) 2003. március 15. és 2003. december 31. között fizetett kompenzáció új támogatásnak minősül, mivel a vasúti árufuvarozás piaca 2003. március 15-től uniós szinten liberalizált.

(289) Ami a második szerződést (2004–2008) illeti, a Bizottság megjegyzi, hogy e szerződés a (65)–(67) és (70) preambulumbekezdésben felsorolt közszolgáltatási kötelezettségek teljesítését fedező kompenzációt tartalmazott. Ezek a közszolgáltatási kötelezettségek mind nemzetközi (a transzeurópai vasúti árufuvarozási hálózaton bonyolított), mind belföldi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkoztak.

(290) A preambulumbekezdés szerinti nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra (azaz az olaszországi Trieszt kikötő és Magyarország közötti nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra, valamint a Trieste Marittima kikötőn keresztül bonyolított nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra) vonatkozó közszolgáltatási kötelezettségek tekintetében a Trenitaliának e szolgáltatásokért fizetett kompenzáció 2003. március 15-től új támogatásnak minősül; ezért a második szerződés értelmében új támogatásnak minősül.

(291) A belföldi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra (azaz a Szardíniára és Szicíliába induló/onnan érkező vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra, valamint az 1 000 km-t meghaladó távolsági szolgáltatásokra) vonatkozó közszolgáltatási kötelezettségeket illetően a Bizottság megjegyzi, hogy e szolgáltatásokat uniós szinten 2007. január 1-jétől liberalizálták. Olaszország azzal érvel, hogy a támogatást az eljárási rendelet 1. cikke b) pontjának v. alpontja értelmében létező támogatásnak kell tekinteni a vasúti árufuvarozási piac 2007. január 1-jei, uniós szintű teljes liberalizációjáig. A Bizottság azonban megjegyzi, hogy a második szerződés alapján e szolgáltatásokért nyújtott kompenzáció teljes összegét ezen időpontot követően fizették ki, mivel azt csak a második szerződés 2007. március 27-i aláírását követően fizették ki (lásd a (75) preambulumbekezdést). Ezért a második szerződés szerinti támogatás teljes egészében új támogatásnak minősül. ([189])

(292) Mindenesetre a Bizottság megjegyzi, hogy a második szerződés szerinti támogatás nem felel meg az eljárási rendelet 1. cikke b) pontjának v. alpontjában meghatározott feltételeknek, mivel Olaszország – állításával ellentétben (lásd a (154) preambulumbekezdést) – jelentősen módosította az első szerződés alapján eredetileg nyújtott támogatást. Erre vonatkozóan a Bizottság észrevétele a következő:

— a második szerződés módosította a Trenitaliával szemben előírt közszolgáltatási kötelezettségek körét azáltal, hogy kiegészítette azt i. a Szardíniára és Szicíliába induló/onnan érkező vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtásához kapcsolódó további közszolgáltatási kötelezettségekkel ((67) preambulumbekezdés), és ii. a (66) preambulumbekezdésben felsorolt egyes közszolgáltatási kötelezettségekhez kapcsolódó kiegészítő kötelezettségekkel. A második szerződés hatálya alól töröltek továbbá bizonyos, korábban az első szerződésben foglalt közszolgáltatási kötelezettségeket ((62) preambulumbekezdés);

([187]) Ez az első szerződésben foglalt, a szárazföld és Szardínia/Szicília közötti vasúti árufuvarozással, az 1 000 km-t meghaladó távolságra történő vasúti árufuvarozással és a kombinált szárazföldi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokkal kapcsolatos valamennyi kötelezettségre vonatkozik.

([188]) Ez az olaszországi Trieszt kikötő és Magyarország közötti nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra, valamint a Trieste Marittima kikötőn keresztül bonyolított nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkozik.

([189]) Az eljárási rendelet 1. cikke b) pontjának v. alpontja szerint „**olyan támogatás**, amelyet létező támogatásnak kell tekinteni, mert megállapítható, hogy **a hatálybalépése idején** nem minősült támogatásnak, és ezt követően – a belső piac fejlődésének eredményeként és anélkül, hogy a tagállam módosította volna – vált támogatássá”. Lásd még: a Törvényszék 2000. június 15-i ítélete, Mauro Alzetta és társai, T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97–T-607/97, T-1/98, T-3/98–T-6/98 és T-23/98 egyesített ügyek, ECLI:EU:T:2000:151, 144–145. pont; valamint a Törvényszék 2011. március 24-i ítélete, Freistaat Sachsen és Land Sachsen-Anhalt, T-443/08 és T-455/08 egyesített ügyek, ECLI:EU:T:2011:117, 190. pont.

— a második szerződés eltérő kompenzációs mechanizmust vezetett be a szárazföld és Szardínia/Szicília közötti vasúti árufuvarozási szolgáltatások kompenzációja tekintetében ((68) preambulumbekezdés);

— a második szerződés új szabályokat vezetett be a támogatás Trenitalia részére történő kifizetésére ((71) preambulumbekezdés), amelyek nem szerepeltek az első szerződésben.

(293) A (292) preambulumbekezdésben ismertetett elemek azt mutatják, hogy a második szerződéssel bevezetett módosítások nem pusztán formai vagy adminisztratív jellegűek voltak. Ezek a módosítások jelentősen módosították az Olaszország által az első szerződés alapján nyújtott támogatást. Ezért a második szerződés szerinti támogatás az eljárási rendelet 1. cikke b) pontjának v. alpontja értelmében nem minősül létező támogatásnak.

(294) A harmadik szerződést illetően a Bizottság megjegyzi, hogy a belföldi és a nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatások uniós szinten 2007. január 1-je, azaz a harmadik szerződés aláírása előtti időpont óta liberalizáltak ((23) preambulumbekezdés). A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a harmadik szerződés hatálya jelentősen eltért az első és a második szerződés hatályától: valamennyi díjszabási kötelezettséget megszüntettek, és a korábbi közszolgáltatási szerződésekben előírt szolgáltatási kötelezettségeket a Dél-Olaszországba induló/onnan érkező vasúti árufuvarozásra vonatkozó átfogó szolgáltatási kötelezettség váltotta fel (lásd a 3.2.3.1.1. szakaszt). Ezért a harmadik szerződés szerint nyújtott kompenzáció teljes egészében új támogatásnak minősül.

6. táblázat

Következtetés az állami támogatás létező vagy új támogatáskénti minősítéséről

Állami támogatási intézkedések	Az állami támogatás értékelése
Az első szerződés	**Nem támogatás**: a) a 2003.3.15. előtt a nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokért, b) a 2003.10.22. előtt a belföldi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokért nyújtott kompenzáció. **Létező támogatás:** a belföldi vasúti árufuvarozási szolgáltatások kompenzációja 2003.10.22-től. **Új támogatás**: a transzeurópai vasúti árufuvarozási hálózaton nyújtott nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatások kompenzációja 2003.3.15-től.
A második szerződés	**Új támogatás**
A harmadik szerződés	**Új támogatás**

8.3. **A támogatás jogszerűsége**

(295) Az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése értelmében a tagállamoknak be kell jelenteniük minden támogatás nyújtására vagy módosítására irányuló szándékukat, és a tervezett intézkedéseket mindaddig nem hajthatják végre, amíg a bejelentési eljárás nem eredményez végső határozatot, kivéve az állami támogatások azon kategóriáit, amelyek mentesültek a bejelentési kötelezettség alól. Az eljárási rendelet 1. cikkének f) pontja értelmében az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével bevezetett bármely új támogatás jogellenes támogatásnak minősül.

(296) Olaszország egyik intézkedést sem jelentette be a Bizottságnak. A Bizottság ezért meg fogja vizsgálni, hogy az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében új támogatásnak minősülő intézkedések (lásd a (288)–(294) preambulumbekezdést) mentesültek-e az alkalmazandó állami támogatási szabályok szerinti bejelentési kötelezettség alól. Ehhez először is meg kell határozni a jelen ügyben az ilyen mentességre alkalmazandó állami támogatási szabályokat.

8.3.1. *A vonatkozó jogi keret*

(297) A (30)–(33) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint az 1191/69/EGK rendelet határozta meg a vasúti közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségekre vonatkozó alkalmazandó szabályokat (mind a személyszállítás, mind az árufuvarozás tekintetében). Az 1107/70/EGK rendelet tovább szabályozta a vasúti, közúti és belvízi szállításhoz nyújtott támogatásnyújtást (amely nem tartozik az 1191/69/EGK rendelet hatálya alá). Mindkét rendeletet hatályon kívül helyezte a 2009. december 3-án hatályba lépett 1370/2007/EK rendelet. Az 1370/2007/EK rendelet 10. cikkének (1) bekezdése azonban úgy rendelkezett, hogy az 1191/69/EGK rendelet az 1370/2007/EK rendelet hatálybalépését követő három évig továbbra is alkalmazandó az árufuvarozási szolgáltatásokra. Mivel a vasúti árufuvarozási szolgáltatások nem tartoznak az 1370/2007/EK rendelet hatálya alá, a vasúti árufuvarozás területén a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez nyújtott támogatás összeegyeztethetőségének értékelésére az EUMSZ 93. cikkét kell alkalmazni. Ezeket a támogatási intézkedéseket 2012. december 3-át követően közvetlenül az EUMSZ 93. cikke alapján értékelik.

(298) A személyszállításra vonatkozó Andersen-ügyben hozott ítéletében ([190]) a Bíróság az 1370/2007/EK rendelet és az 1191/69/EGK rendelet időbeli hatályát érintően jelezte, hogy a szárazföldi közlekedési ágazatban odaítélt közszolgáltatási szerződés alapján nyújtott kompenzáció összeegyeztethetőségének értékelésére alkalmazandó jogszabályok meghatározása szempontjából releváns időpont a kompenzáció kifizetésének időpontja. A Bíróság rámutatott arra is, hogy azok a támogatások, amelyeket a tömegközlekedési vállalatok részére abban az időpontban nyújtottak, amikor az 1191/69 rendelet még hatályban volt, és amelyek megfeleltek az e rendeletben szereplő feltételeknek, olyan végleges helyzeteknek minősülnek, amelyek az 1370/2007 rendelet hatálybalépésének időpontját megelőzően keletkeztek.

(299) A Bizottság megjegyzi, hogy az Andersen-ítélet, valamint az uniós bíróságok által az 1191/69/EGK rendelet időbeli hatályával kapcsolatban eddig hozott egyéb ítéletek az 1370/2007 rendeletre hivatkoznak, mivel az ezekben az ügyekben vizsgált szerződések vasúti és közúti személyszállításra vonatkoztak.

(300) Következésképpen abban az esetben, ha a támogatást egy olyan időpontban kötött közszolgáltatási szerződés keretében fizették ki, amikor az 1191/69 rendelet még hatályban volt, a Bizottságnak az 1191/69 rendeletben megállapított feltételek szerint kell megvizsgálnia az említett támogatást az olyan kompenzáció tekintetében, amelyet akkor fizettek ki, amikor az 1191/69 rendelet még hatályban volt, azaz a 1370/2007 rendelet 2009. december 3-i hatálybalépése előtt a vasúti és közúti személyszállítási szolgáltatások esetében; és az 1370/2007 rendelet hatálybalépését követő három évig a vasúti és közúti árufuvarozási szolgáltatások tekintetében. Az 1370/2007 rendelet alkalmazási körébe tartozó intézkedések esetében azonban a Bizottságnak az 1370/2007 rendelet fényében és az e rendeletben előírt szabályokra is figyelemmel kell megvizsgálnia az e rendelet hatálybalépését követően kifizetett támogatások jogszerűségét és belső piaccal való összeegyeztethetőségét. ([191]) Az 1370/2007 rendelet hatálya alá nem tartozó intézkedések esetében a Bizottságnak a kompenzáció kifizetésének időpontjában alkalmazandó szabályok alapján kell megvizsgálnia a megítélt kompenzáció összeegyeztethetőségét.

(301) Az árufuvarozási szolgáltatások tekintetében a Bizottság emlékeztet arra, hogy az 1370/2007/EK rendelet 10. cikkének (1) bekezdése értelmében az 1191/69/EGK rendelet rendelkezései az 1370/2007/EK rendelet hatálybalépését követő három évig (azaz 2012. december 3-ig) továbbra is alkalmazandók a vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra. Ezért a Bizottság úgy véli, hogy a jelen ügyben a Trenitaliának 2012. december 3-ig kifizetett támogatásokra az 1191/69/EGK rendeletben megállapított szabályok alkalmazandók. A Trenitalia számára ezen időpontot követően kifizetett támogatások esetében az EUMSZ 93. cikke az alkalmazandó jogalap a vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez nyújtott állami támogatás odaítélését szabályozó egyéb alkalmazandó másodlagos jogszabályok hiányában.

(302) A Bizottságnak most meg kell vizsgálnia, hogy e két jogalap (az 1191/69/EGK rendelet és az EUMSZ 93. cikke) mentességet biztosít-e az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésében előírt bejelentési kötelezettség alól azon intézkedések tekintetében, amelyekre alkalmazni kell őket.

([190]) A Bíróság 2015. október 6-i ítélete, Európai Bizottság kontra Andersen, C-303/13 P, ECLI:EU:C:2015:647, 51–55. pont.

([191]) A Törvényszék 2018. november 29-i ítélete, Aziende riunite filovie ed autolinee Srl (ARFEA) kontra Európai Bizottság, T-720/16, ECLI:EU:T:2018:853, 158. pont.

8.3.2. *Az 1191/69/EGK rendelet szerinti, bejelentési kötelezettség alóli mentesség a Trenitaliának 2012. december 3. előtt kifizetett támogatások esetében*

(303) Az 1191/69/EGK rendelet 17. cikkének (2) bekezdése kimondja, hogy „[a]z e rendelkezés alapján fizetett ellentételezés" mentesül az állami támogatások bejelentésére vonatkozó kötelezettség alól.

(304) A Bíróság által az Andersen-ítéletben ([192]) megállapított elveknek megfelelően a Bizottság úgy véli, hogy az 1191/69/EGK rendelet 17. cikkének (2) bekezdése az említett rendeletben meghatározott feltételeknek megfelelő vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó közszolgáltatási kötelezettségekért 2012. december 3-ig fizetett kompenzációra terjed ki.

(305) Az 1191/69/EGK rendelet 1. cikkének (5) bekezdése szerint „[a] tagállamok illetékes hatóságai azonban fenntarthatják vagy előírhatják azokat a közszolgáltatási kötelezettségeket a városi, elővárosi és regionális személyszállítási szolgáltatások esetében, amelyeket a 2. cikk állapít meg. Ennek feltételeit, valamint alkalmazásának részleteit, beleértve a kompenzáció módjait, a II., III. és IV. szakasz szabályozza". Bár az 1. cikk (5) bekezdése csak a személyszállítási szolgáltatásokra hivatkozik, a közszolgáltatási kötelezettségnek az 1191/69/EGK rendelet 2. cikkében, valamint az 1191/69/EGK rendelet (II. szakasz részét képező) 5. cikkének (1) bekezdésében szereplő meghatározása egyaránt vonatkozik a személyszállításra és az árufuvarozásra. A Bizottság ezért úgy véli, hogy az 1191/69/EGK rendelet lehetővé tette a tagállamok számára, hogy az árufuvarozási szolgáltatásokra is fenntartsanak vagy előírjanak közszolgáltatási kötelezettségeket, és kompenzációt nyújtsanak e közszolgáltatási kötelezettségekért ([193]).

(306) Ennek eredményeként a közszolgáltatási kötelezettségekért egy szolgáltatónak akkor fizetett támogatás, amikor az 1196/69/EGK rendelet még hatályban volt, mentesült a bejelentési kötelezettség alól, ha megfelelt az említett rendeletben meghatározott feltételeknek. Ezzel szemben azok a támogatások, amelyeket akkor fizettek ki, amikor az 1191/69 rendelet még hatályban volt, de amelyek nem feleltek meg az e rendeletben előírt feltételeknek, nem mentesültek a bejelentési kötelezettség alól ([194]). Olaszországnak ezért nem kellett az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése szerint bejelentenie a Trenitalia részére a három közszolgáltatási szerződés alapján kifizetett kompenzációkat, amennyiben ezek a kompenzációk megfeleltek az 1191/69/EGK rendeletnek. Ezzel szemben a Trenitalia részére 2012. december 3-ig kifizetett olyan támogatások, amelyek nem feleltek meg az 1191/69 rendeletben előírt feltételeknek, nem mentesültek a bejelentési kötelezettség alól. Ezért, mivel Olaszország nem jelentette be a vizsgált intézkedések egyikét sem, az a következtetés, amelyet a Bizottság a Trenitalia részére 2012. december 3-ig kifizetett támogatás 1191/69/EGK rendeletben megállapított szabályoknak való megfelelése tekintetében levon (lásd a (401) és (439) preambulumbekezdést), hatással lesz a támogatás jogszerűségére is.

8.3.3. *Az EUMSZ 93. cikke szerinti, a bejelentési kötelezettség alóli mentesség a Trenitalia részére 2012. december 3. után kifizetett támogatások esetében*

(307) Az EUMSZ 93. cikke nem biztosít mentességet a tagállamok azon kötelezettsége alól, hogy az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése alapján be kell jelenteniük az állami támogatásokat a Bizottságnak ([195]).

(308) Ennek következtében Olaszországnak az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésével összhangban be kell jelentenie a Bizottságnak a Trenitalia részére 2012. december 3. után kifizetett támogatásokat, amit Olaszország nem tett meg.

([192]) A Bíróság 2015. október 6-i ítélete, Európai Bizottság kontra Andersen, C-303/13 P, ECLI:EU:C:2015:647, 52. pont.

([193]) Ennek az értelmezésnek nem mond ellent az a tény, hogy a vasúti, közúti és belvízi közlekedési közszolgáltatás fogalmában benne rejlő kötelezettségek terén a tagállamok tevékenységéről szóló 1191/69/EGK rendelet módosításáról szóló, 1991. június 20-i 1893/91/EGK tanácsi rendelet annak lehetőségét vezette be a tagállamok számára, hogy megfelelő szállítási szolgáltatások nyújtása érdekében közszolgáltatási szerződéseket kössenek. Az ítélkezési gyakorlat szerint (a Bíróság 2014. április 3-i ítélete, CTP – Compagnia Trasporti Pubblici SpA kontra Regione Campania és Provincia di Napoli, C-516/12–C-518/12, ECLI:EU:C:2014:220; valamint a Bíróság 2015. október 6-i ítélete, Európai Bizottság kontra Andersen, C-303/13 P, ECLI:EU:C:2015:647) a közszolgáltatási szerződések a nyújtandó szállítási szolgáltatások szabályozásának másik módját jelentik, és közszolgáltatási kötelezettségeket is tartalmazhatnak.

([194]) Lásd: a Törvényszék 2018. július 11-i ítélete, CSTP Azienda della Mobilità SpA kontra Bizottság, T-186/15, ECLI:EU:T:2018:431, 120. pont; a Bíróság 2020. március 4-i ítélete, CSTP Azienda della Mobilità SpA kontra *Bizottság*, C-587/18 P, ECLI:EU:T:2020:150, 51. pont.

([195]) Lásd: a Bíróság 2003. július 24-i ítélete, Altmark Trans és Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, 95. pont; a Bíróság 2009. május 7-i ítélete, Antrop, C-504/07, ECLI:EU:C:2009:290, 23. pont.

8.3.4. *Következtetés*

(309) Az első szerződés (amennyiben az intézkedések új támogatásnak minősültek), a második szerződés és a harmadik szerződés alapján 2012. december 3-ig kifizetett kompenzációk mentesültek az előzetes bejelentési kötelezettség alól, feltéve, hogy megfeleltek az 1191/69/EGK rendelet vonatkozó rendelkezéseinek. Ezért a Trenitalia részére 2012. december 3-ig kifizetett támogatás 1191/69/EGK rendeletben megállapított szabályoknak való megfelelése tekintetében a Bizottság által levont következtetés a (306) preambulumbekezdésben kifejtett okok miatt a támogatás jogszerűségét is érinti.

(310) A harmadik szerződés alapján 2012. december 3. után kifizetett kompenzációkat az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése szerint be kellett jelenteni a Bizottságnak. Mivel Olaszország nem jelentette be őket, e kompenzációk jogellenes támogatásnak minősülnek.

8.4. **A támogatás összeegyeztethetősége**

8.4.1. *Az értékelés jogalapja*

(311) Az EUMSZ 93. cikke a „Közlekedés” című VI. cím alá tartozik, amelynek rendelkezései kizárólag a vasúti, közúti és belvízi közlekedésre vonatkoznak. Az EUMSZ 93. cikke előírja, hogy „a Szerződésekkel összeegyeztethetők azok a támogatások, amelyek megfelelnek a közlekedés összehangolására irányuló igényeknek, vagy amelyek a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgálják”.

(312) Az intézkedések a Trenitalia számára a belföldi és nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért nyújtott kompenzációból álltak.

(313) Az EUMSZ 93. cikke lehetővé teszi a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének kompenzációját a vasúti árufuvarozás területén. A (29)–(33) preambulumbekezdésben említettek szerint az 1191/69/EGK rendelet és az 1107/70/EGK rendelet írta elő a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért fizetett kompenzáció összeegyeztethetőségének értékelésére alkalmazandó szabályokat mindaddig, amíg az 1370/2007/EK rendelet hatályon kívül nem helyezte az említett rendeleteket. Az 1370/2007/EK rendelet 2009. december 3-án lépett hatályba; a rendelet azonban hároméves időszakot írt elő, amely alatt az 1191/69/EGK rendelet továbbra is alkalmazandó volt az árufuvarozási szolgáltatásokra (az 1370/2007/EK rendelet 10. cikkének (1) bekezdése).

(314) Az 1370/2007/EK rendelet 9. cikkének (2) bekezdése szerint a tagállamok az EUMSZ 93., 106., 107. és 108. cikkének sérelme nélkül továbbra is nyújthattak kompenzációt az említett rendelet hatálya alá nem tartozó közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért.

(315) Olaszország érvelésével ((139) preambulumbekezdés) ellentétben a vasúti vállalkozásoknak nyújtott állami támogatásokról szóló közösségi iránymutatás ([196]) a jelen ügyben nem alkalmazandó. Az említett iránymutatás az EUMSZ 93. cikkének többek között a közlekedés összehangolásához nyújtott támogatásra történő alkalmazásával foglalkozik. Az ilyen típusú támogatás a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez nyújtott támogatás céljától eltérő célt követ, mivel a vasúti árufuvarozásnak az eltérő szállítási módokhoz viszonyított hiányosságait hivatott orvosolni (például a külső költségek tekintetében). A Bizottság megjegyzi, hogy a jelen esetben a közszolgáltatási szerződések célja az volt, hogy biztosítsák a vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtását Olaszország területén, függetlenül attól, hogy szükség van-e a közlekedés összehangolására. Nevezetesen, a közszolgáltatási szerződések keretében elfogadott kompenzáció a Trenitaliára bízott közszolgáltatási kötelezettségek nettó költségeit fedezte, amelyek nem tartoztak a vasúti vállalkozásoknak nyújtott állami támogatásról szóló közösségi iránymutatásban meghatározott támogatható költségek fogalommeghatározásainak egyike alá sem.

(316) A közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése céljából a tagállamok által az EUMSZ 93. cikke szerint érvénybe léptetett támogatás összeegyeztethetőségének értékelésére alkalmazandó szabályok meghatározásakor az uniós bíróságok úgy ítélték meg, hogy a kompenzáció összeegyeztethetőségét a támogatás kifizetésének időpontjában hatályos jogszabályok alapján kell értékelni ([197]).

([196]) A Bizottság közleménye – Közösségi iránymutatás a vasúti vállalkozásoknak nyújtott állami támogatásokról (HL C 184., 2008.7.22., 13. o.).

([197]) A Bíróság 2015. október 6-i ítélete, Jorgen Andersen, C-303/13P, ECLI:EU:C:2015:647, 54. pont; a Törvényszék 2018. július 11-i ítélete, Buonotourist Srl kontra Bizottság, T-185/15, ECLI:EU:T:2018:430, 216. pont; a Törvényszék 2018. július 11-i ítélete, CSTP Azienda della Mobilità SpA kontra Bizottság, T-186/15, ECLI:EU:T:2018:431, 216. pont; a Törvényszék 2018. november 29-i ítélete, Aziende riunite filovie ed autolinee Srl (ARFEA) kontra Európai Bizottság, T-720/16, ECLI:EU:T:2018:853, 132. pont.

(317) A (313) preambulumbekezdésben foglaltak szerint a vasúti árufuvarozási közszolgáltatásokra vonatkozó szabályokat az 1191/69/EGK rendelet 2012. december 3-ig, az 1107/70/EGK rendelet 2009. december 3-ig, 2012. december 3. után pedig az EUMSZ 93. cikke írta elő.

(318) Az 1191/69/EGK rendelet alkalmazási körét az 1. cikkének (1) bekezdése határozza meg az alábbiak szerint:

„(1) E rendelet a vasúti, közúti és belvízi szállítási szolgáltatásokat nyújtó fuvarozási vállalkozásokra vonatkozik. A tagállamok kivonhatják a rendelet alkalmazási köréből azokat a vállalkozásokat, amelyek tevékenysége kizárólag a városi, elővárosi vagy regionális szolgáltatásokat foglalja magában.”

(319) Az 1191/69/EGK rendelet 2. cikkének (5) bekezdése a következő pontosítást teszi:

„Ennek a rendeletnek az alkalmazásában a »díjszabási kötelezettség« olyan kötelezettség, amely abban a tekintetben terheli a fuvarozási vállalkozásokat, hogy azok, különösen az utasok egyes rétegei, egyes árukategóriák vagy egyes útvonalak tekintetében olyan, valamely hatóság által megszabott vagy jóváhagyott díjakat alkalmazzanak, amelyek ellentétesek a vállalkozás üzleti érdekeivel, és amelyek különleges díjszabási intézkedések bevezetéséből vagy módosításuk elutasításából fakadnak.

A fenti albekezdés rendelkezéseit nem kell alkalmazni olyan kötelezettségekre, amelyek a gazdaság egészére vonatkozó általános árpolitikai intézkedésekből fakadnak, illetve olyan intézkedésekre, amelyeket a szállítási díjakra és feltételekre vonatkozó általános érvénnyel hoznak a közlekedési piacnak vagy egy részének a szervezésére tekintettel.”

(320) A jelen ügyben a három közszolgáltatási szerződés alapján nyújtott szolgáltatások (amelyekért Olaszország kompenzációt nyújtott a Trenitaliának) a Trenitalia által üzemeltetett belföldi és nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatások, amelyeket a vasúti szállítást végző fuvarozási vállalkozás, a Trenitalia üzemeltet. Az első, a második és a harmadik szerződés tehát az 1191/69/EGK rendelet alkalmazási körébe tartozó ágazatokban működő fuvarozási vállalkozásra vonatkozott.

(321) Ami az 1107/70/EGK rendelet alkalmazási körét illeti, e rendelet 1. cikke kimondta, hogy azt a vasúti, közúti és belvízi közlekedéshez nyújtott támogatásokra kell alkalmazni, amennyiben az ilyen támogatás kifejezetten az említett ágazaton belüli tevékenységekre vonatkozik. Az említett rendelet tizedik preambulumbekezdése kimondta, hogy „[…] szükséges meghatározni azokat az eseteket és feltételeket, amelyek között a tagállamok koordináló intézkedéseket hozhatnak vagy a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő olyan kötelezettségeket írhatnak elő, amelyek magukban foglalják a Szerződés 77. cikke <az EUMSZ 93. cikke> szerinti, nem a fent említett <1191/69/EGK> rendelet[…]> hatálya alá tartozó támogatások nyújtását”. Ezenfelül a 1107/70/EGK rendelet 3. cikke előírta, hogy „[a] […] 1191/69/EGK tanácsi rendelet rendelkezéseinek sérelme nélkül a tagállamok nem hoznak koordináló intézkedéseket, és nem írnak elő a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő olyan kötelezettségeket, amelyek magukban foglalják <az EUMSZ 93. > cikke szerinti támogatások nyújtását, kivéve a következő esetekben vagy feltételek mellett”, amelyeket a 1107/70/EGK rendelet 3. cikkének (2) bekezdése határoz meg. Ez a cikk különösen a következőkre vonatkozott: „az állam vagy a közjogi testületek által <fuvarozási vállalkozások számára> előírt közszolgáltatási kötelezettségek ellentételezése, amely a következők valamelyikére terjed ki: az 1191/69/EGK rendelet 2. cikkének (5) bekezdésében megadott meghatározásba nem tartozó díjszabási kötelezettségek, vagy olyan közlekedési vállalkozások vagy tevékenységek, amelyekre nem alkalmazható ez a rendelet”. Ebből következik, hogy az 1107/70/EGK rendeletet csak akkor alkalmazták, ha az 1191/69/EGK rendelet nem volt alkalmazható.

(322) A Bizottság azt is megjegyzi, hogy az 1191/69/EGK rendelettől eltérően az 1107/70/EGK rendeletet egyik intézkedés sem említi a szerződéseket szabályozó vonatkozó rendelkezések között.

(323) Végül Olaszország nem fejtette ki, hogy miért tartja alkalmazhatónak az 1107/70/EGK rendeletet az intézkedésekre.

(324) A fentiek fényében a Bizottság megállapítja, hogy mivel a vizsgált intézkedések az 1191/69/EGK rendelet alkalmazási körébe tartoztak, az 1107/70/EGK rendelet nem volt alkalmazandó a jelen ügyben. Olaszország ezért az utóbbi rendeletre nem hivatkozhat az értékelés alternatív jogalapjaként ((139), (158) és (195) preambulum-bekezdés).

(325) Ezért a Bizottság az első szerződés ([198]), a második szerződés és a harmadik szerződés szerint 2012. december 3-ig kifizetett támogatások összeegyeztethetőségét az 1191/69/EGK rendelet alapján, a harmadik szerződés szerint 2012. december 3-át követően kifizetett támogatás összeegyeztethetőségét pedig az EUMSZ 93. cikke alapján értékeli.

8.4.1.1. A támogatás összeegyeztethetősége az 1191/69/EGK rendelet alapján

(326) Az 1191/69/EGK rendelet 1. cikkének (4) bekezdése szerint a tagállamok közszolgáltatási szerződéseket köthetnek egy fuvarozási vállalkozással „[a]nnak érdekében, hogy olyan megfelelő szállítási szolgáltatásokat biztosítsanak, amelyek különösen figyelembe veszik a szociális, környezeti és területrendezési szempontokat vagy amelyek az utasok bizonyos rétegei számára egyedi jegyárakat biztosítanak”.

(327) A közszolgáltatási szerződésekre vonatkozó rendelkezéseket az 1191/69/EGK rendelet V. szakasza részletezi. Ez a szakasz egyetlen cikkből áll (14. cikk), amely úgy rendelkezik, hogy „[a] »közszolgáltatási szerződés« olyan szerződés, amelyet egy tagállam illetékes hatóságai és egy fuvarozási vállalkozás köt annak érdekében, hogy a lakosságnak megfelelő szállítási szolgáltatás álljon rendelkezésére”, és meghatározza, hogy az ilyen szerződés mire terjedhet ki ([199]), és mire kell kiterjednie ([200]).

(328) Az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke a „megfelelő szállítási szolgáltatások” fogalmán alapul ([201]). E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy az 1191/69/EGK rendelet 1. cikkének (4) bekezdése lehetővé teszi a tagállamok számára, hogy közszolgáltatási szerződéseket kössenek egy fuvarozási vállalkozással annak érdekében, hogy olyan megfelelő szállítási szolgáltatásokat nyújtsanak, amelyek figyelembe veszik többek között a szociális és környezeti szempontokat.

(329) A Bíróság egyértelművé tette, hogy az 1191/69/EGK rendelet és az 1107/70/EGK rendelet kimerítően felsorolta azokat a körülményeket, amelyek fennállása esetén a tagállamok hatóságai az EUMSZ 93. cikke alapján támogatást nyújthattak ([202]), és hogy az 1191/69/EGK rendelet alkalmazási körébe tartozó kompenzációs kifizetések összeegyeztethetőségét az említett rendelet rendelkezéseinek megfelelően kell értékelni ([203]).

(330) Korábbi határozataiban ([204]) a Bizottság az említett 14. cikk és a Szerződésből eredő általános elvek, az ítélkezési gyakorlat és a Bizottság más területekre vonatkozó döntéshozatali gyakorlata alapján értékelte a közszolgáltatási szerződések összeegyeztethetőségét. Az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdése alapján kialakított ezen elvek lényegében egyrészt a megbízási aktus meglétét, másrészt a túlkompenzáció hiányát követelik meg ([205]).

([198]) Az első szerződés alapján kifizetett kompenzációnak csak az új támogatásnak minősülő része, nevezetesen a következőkre vonatkozók: a) az olaszországi Trieszt kikötő és Magyarország közötti nemzetközi vasúti árufuvarozás, és b) a Trieste Marittima kikötőn keresztül bonyolított nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatások.

([199]) Lásd az 1191/69/EGK rendelet 14. cikkének (1) bekezdését – „[…] A közszolgáltatási szerződés kiterjedhet a következőkre: – meghatározott folyamatossági, rendszerességi, kapacitási és minőségi előírásoknak megfelelő szállítási szolgáltatások, – egyéb szállítási szolgáltatások, – meghatározott díjszabással és meghatározott feltételekkel végzett szállítási szolgáltatások, bizonyos utaskategóriákra és útvonalakra, – a szolgáltatások hozzáigazítása a konkrét előírásokhoz”.

([200]) Lásd az 1191/69/EGK rendelet 14. cikkének (2) bekezdését – „A közszolgáltatási szerződés többek között tartalmazza: a) a nyújtandó szolgáltatás jellegének meghatározását, nevezetesen a folyamatossági, rendszerességi, kapacitási és minőségi előírásokat; b) a szerződésben meghatározott szolgáltatások ellenértékét, amelyet vagy hozzáadnak a tarifabevételhez vagy tartalmazza azt, továbbá a felek közötti pénzügyi kapcsolatok részleteit; c) a szerződés módosításának és kiegészítésének szabályait, különös tekintettel az előre nem látható változások figyelembevételére; d) a szerződés érvényességi idejét; e) a szerződéses feltételeknek való meg nem felelés esetén fizetendő kötbért”.

([201]) A Bíróság 1998. szeptember 17-i ítélete, Kainuun Liikenne Oy, C-412/96, ECLI:EU:C:1998:415, 33. és 34. pont.

([202]) A Bíróság 2003. július 24-i ítélete, Altmark Trans GmbH és Regierungspräsidium Magdeburg kontra Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, 108. pont.

([203]) A Bíróság 2009. május 7-i ítélete, Antrop, C-504/07, ECLI:EU:C:2009:290, 32. pont.

([204]) A Bizottság következő ügyekben határozatai: N 332/2008, DK, A távolságiautóbusz-üzemeltetőknek nyújtott kompenzáció a távolságiautóbusz-járatokat igénybe vevő bizonyos utaskategóriáknak nyújtott kedvezményekért (HL C 46., 2009.2.25., 8. o.); N 409/2008, CZ, N 410/2008 és N 411/2008, Vasúti járművek, városi közlekedéshez szükséges járművek és regionális közlekedéshez szükséges járművek beszerzése és korszerűsítése (HL C 106., 2009.5.8., 17. o.); C 3/08, CZ, A dél-morvaországi autóbusz-társaságok közszolgáltatásért járó kompenzációja (HL L 97., 2009.4.16., 14. o.); C 16/2007, Ausztria, A Postbus közszolgáltatási szerződése Lienz körzetében (HL L 306., 2009.11.20., 26. o.); N 495/2007, CZ, Programme d'acquisition et de modernisation de matériel roulant ferroviaire (HL C 152., 2008.6.18., 21. o.); N 350/2007, CZ, Autóbuszok beszerzése (HL C 140., 2008.6.6., 2. o.).

([205]) Lásd: A Bizottság közleménye – A közszolgáltatás ellentételezése formájában nyújtott állami támogatásról szóló európai uniós keretszabály (a továbbiakban: **ÁGÉSZ-keretszabály**) (HL C 8., 2012.1.11., 15. o.). Bár az ÁGÉSZ-keretszabály nem alkalmazandó a szárazföldi közlekedési ágazatra (lásd a keretszabály 8. pontját), iránymutatást nyújthat az általános gazdasági érdekű szolgáltatások alapjául szolgáló egyes elvekről.

(331) Ami a megbízási aktus meglétét illeti, az állandó ítélkezési gyakorlat előírja, hogy az általános gazdasági érdekű szolgáltatás működtetésével megbízott vállalkozásokat egy vagy több hatósági aktussal kell megbízni, amelynek formáját az egyes tagállamok határozhatják meg ([206]). Ezeknek a jogi aktusoknak egyértelműen és pontosan meg kell határozniuk a közszolgálati feladat körébe tartozó tevékenységeket, valamint azokat a feltételeket, amelyek mellett e tevékenységeket el kell végezni. A megbízásnak a kompenzáció kifizetése előtt fenn kell állnia.

(332) Ami a túlkompenzáció hiányát illeti, a kompenzáció összege nem haladhatja meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése nettó költségének fedezéséhez szükséges mértéket, figyelembe véve az érintett bevételeket és egy méltányos nyereséget ([207]). Korábbi határozataiban a Bizottság megállapította, hogy a kompenzáció felső határának előzetes megállapításával a hatóságok elvben biztosították, hogy a jövőbeli kompenzációs kifizetések ne haladják meg az általános gazdasági érdekű szolgáltatással megbízott szolgáltató által elszenvedett veszteségeket ([208]).

(333) Ebből következik, hogy az 1191/69/EGK rendelet 1. cikke (4) bekezdésének és 14. cikkének a vasúti árufuvarozási ágazatban kötött közszolgáltatási szerződésekre történő alkalmazása, valamint a Szerződésből eredő általános elvek alkalmazása tekintetében a Bizottság megvizsgálja, hogy:

— a közlekedési közszolgáltatásra valamely hatóság egy vagy több jogi aktusa adott-e megbízást,

— a közszolgáltatási szerződés tárgya az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartozik-e,

— a megbízási aktus meghatározta-e a) a nyújtandó szolgáltatás jellegét (azaz a tagállam által a folyamatosságra, a rendszerességre, a kapacitásra és a minőségre vonatkozó előírásokra tekintettel meghatározott „*megfelelő szállítási szolgáltatásokat*”), b) a szolgáltatás árát és a két fél közötti pénzügyi kapcsolatok részleteit, c) a szerződés módosításának és kiegészítésének szabályait, d) a szerződés érvényességi idejét, e) a szerződés teljesítésének elmulasztása esetén alkalmazandó kötbért,

— a kompenzáció összege nem haladta-e meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során felmerült költségek fedezéséhez szükséges mértéket, figyelembe véve az érintett bevételeket és egy méltányos nyereséget.

8.4.1.2. A támogatás összeegyeztethetősége az EUMSZ 93. cikke szerint

(334) Az árufuvarozási szolgáltatások tekintetében 2012. december 3. után az EUMSZ 93. cikke közvetlenül alkalmazandóvá vált az 1370/2007/EK rendelet hatálya alá nem tartozó támogatások összeegyeztethetősége megállapításának jogalapjaként ([209]). Ez a rendelkezés az állami támogatásokra alkalmazandó általános szabályokhoz képest *lex specialisnak* minősül ([210]).

([206]) Az 1974. március 21-i BRT és Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs ügyben hozott ítéletben (127/73, ECLI:EU:C:1974:25, 22. pont) a Bíróság kimondta, hogy azt a vállalkozást, amely az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdésére hivatkozik annak érdekében, hogy a Szerződés szabályaitól való eltérést vegyen igénybe, a tagállamnak általános gazdasági érdekű szolgáltatás működtetésével kell megbíznia.

([207]) Lásd analógia útján: a Bíróság 2014. július 11-i ítélete, DTS Distribuidora de TV Digital kontra Bizottság, T-533/10, ECLI:EU:T:2014:629, 117. pont. Lásd még: C 16/2007, Ausztria, A Postbus közszolgáltatási szerződése Lienz körzetében (HL L 306., 2009.11.20., 26. o.).

([208]) Lásd: N 495/2007, CZ, Programme d'acquisition et de modernisation de matériel roulant ferroviaire (HL C 152., 2008.6.18., 21. o.), (80)–(81) preambulumbekezdés.

([209]) A vasúti és közúti személyszállítási közszolgáltatásról szóló 1370/2007/EK rendeletre vonatkozó értelmező iránymutatásokról szóló bizottsági közleményben (2023/C 222/01) a Bizottság emlékeztetett arra, hogy „[a]z 1370/2007/EK rendelet nem alkalmazandó az árufuvarozási szolgáltatásokra. Az árufuvarozási szolgáltatások csak abban az esetben minősülnek általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak, ha az érintett tagállam megállapítja, hogy az ilyen szolgáltatások iránti valós igényt a piac nem tudja kielégíteni, vagy csak korlátozott mértékben (lásd a 2.2.3. szakaszt). Amennyiben a tagállamok az Altmark-ítéletben meghatározott speciális feltételeknek nem megfelelő és állami támogatásnak minősülő, vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó támogatási intézkedéseket kívánnak bevezetni, akkor ezeket az intézkedéseket az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdése értelmében be kell jelenteniük a Bizottságnak”.

([210]) A Bíróság 2003. július 24-i ítélete, *Altmark*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, 34. pont.

(335) Az EUMSZ 93. cikke értelmében a belső piaccal összeegyeztethetőnek tekinthető az olyan állami támogatás, amely a vasúti árufuvarozási közszolgáltatásban a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgálja ([211]). Az EUMSZ 93. cikkének alkalmazása során a Bizottság ellenőrzi a túlkompenzáció hiányát, valamint a támogatás szükségességét, megfelelőségét és arányosságát. A Bizottság azt is ellenőrzi, hogy a támogatás nem eredményezi-e a verseny indokolatlan torzulását.

(336) A harmadik szerződés alapján 2012. december 3. után a Trenitaliának kifizetett kompenzáció értékelése céljából a Bizottság analógia útján az általános gazdasági érdekű szolgáltatások értékelésére meghatározott elveket fogja alkalmazni. Ami az EUMSZ 106. cikkének (2) bekezdését illeti, az ítélkezési gyakorlat ([212]) szerint a következő feltételeknek kell teljesülniük. Először is, a szóban forgó szolgáltatásnak valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatásnak kell lennie. Másodszor, a vállalkozást egy vagy több hatósági aktussal kell megbízni valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás működtetésével. Harmadszor, az intézkedésnek arányosnak kell lennie. Végül a Szerződés rendelkezéseitől való eltérés nem befolyásolhatja a kereskedelem fejlődését az Unió érdekeivel ellentétes mértékben.

(337) Ezért az EUMSZ 93. cikke alapján a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek teljesítéséhez nyújtott támogatások összeegyeztethetőségének értékelése céljából a Bizottság megvizsgálja, hogy:

— a közszolgáltatás valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás-e,

— az általános gazdasági érdekű szolgáltatásra valamely hatóság egy vagy több jogi aktusa adott-e megbízást,

— a kompenzáció összege nem haladta-e meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során felmerült költségek fedezéséhez szükséges mértéket, figyelembe véve az érintett bevételeket és egy méltányos nyereséget,

— a kötelezettségek és a kapcsolódó kompenzáció nem okoznak-e indokolatlan versenytorzulást.

8.4.2. *Az első és a második szerződés*

(338) Mivel az első szerződés és a második szerződés alapján kifizetett kompenzációt teljes egészében 2012. december 3. előtt fizették ki, a Bizottság az 1191/69/EGK rendelet és a Szerződésből eredő általános elvek alapján értékeli az e szerződések alapján kifizetett támogatások összeegyeztethetőségét (lásd a (333) preambulum-bekezdést).

8.4.2.1. A közlekedési közszolgáltatással való megbízás

(339) *Ami* a 2002. október 18-án aláírt *első szerződést illeti*, az e szakaszban vizsgált támogatás a Trenitalia által 2003. március 15. és 2003. december 31. között a transzeurópai vasúti árufuvarozási hálózaton nyújtott nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó díjszabási kötelezettségek alkalmazásának kompenzációja.

(340) *A második szerződést illetően* a Bizottság megjegyzi, hogy e szerződést 2007. március 27-én írták alá, és a 2004. január 1-je és 2006. december 31-e közötti időszakra vonatkozott. A Bizottság megjegyzi, hogy a Trenitalia a második szerződés aláírása előtt megkezdte az e szerződésben meghatározott szolgáltatások nyújtását.

([211]) Lásd: a Bíróság 1978. október 12-i ítélete, az Európai Közösségek Bizottsága kontra Belga Királyság, 156/77, ECLI:EU:C:1978:180, 10. pont.

([212]) A 106. cikk (2) bekezdése alapján teljesítendő feltételek összefoglalását például a 2015. szeptember 24-i Viasat Broadcasting UK kontra Bizottság ítélet (T-125/12, ECLI:EU:T:2015:687, 61. pont) tartalmazza.

(341) A „8.3.1. A vonatkozó jogi keret” című szakaszban kifejtett okok miatt az uniós bíróságok szerint a szárazföldi közlekedési ágazatban odaítélt közszolgáltatási szerződés alapján nyújtott kompenzáció összeegyeztethetőségének értékelésére alkalmazandó jogszabályok meghatározása szempontjából releváns időpont az az időpont, amikor a kompenzációt kifizették. A Bizottság megjegyzi, hogy az e szakaszban értékelt támogatást teljes egészében a vonatkozó közszolgáltatási szerződés aláírását követően fizették ki. Az első szerződés szerinti kompenzációt 2003-ban és 2005-ben fizették ki (lásd a (61) preambulumbekezdést), a második szerződés szerinti kompenzációt pedig teljes egészében az említett szerződés aláírását követően (lásd a (75) preambulumbekezdést) ([213]). Ez azt jelenti, hogy a kompenzációk kifizetésének időpontjában a közszolgáltatási kötelezettségeket, valamint a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésének feltételeit és a kompenzáció kiszámításának módszertanát már egy megbízási aktus meghatározta (az első szerződés a Trenitalia által 2003. március 15. és 2003. december 31. között a transzeurópai vasúti árufuvarozási hálózaton nyújtott nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó díjszabási kötelezettségek alkalmazásának kompenzációja tekintetében, valamint a második szerződés az abban meghatározott közszolgáltatási kötelezettségek kompenzációja tekintetében). Olaszország ezért a kompenzációt egyértelműen meghatározott és a Trenitalia által ismert közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért fizette ki ([214]).

(342) A Bizottság ezért úgy véli, hogy az ebben a szakaszban ismertetett sajátos körülményekre tekintettel Olaszország az első szerződés és a második szerződés által lefedett időszakra megbízta a Trenitaliát a közszolgáltatási kötelezettségekkel.

8.4.2.2. A közszolgáltatási szerződés tárgya az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartozik

(343) Az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (1) bekezdésének második albekezdése szerint a közszolgáltatási szerződés különösen a következőkre terjedhet ki:

— meghatározott folyamatossági, rendszerességi, kapacitási és minőségi előírásoknak megfelelő szállítási szolgáltatások,

— egyéb szállítási szolgáltatások,

— meghatározott díjszabással és meghatározott feltételekkel végzett szállítási szolgáltatások, bizonyos utaskategóriákra és útvonalakra,

— a szolgáltatások hozzáigazítása a konkrét előírásokhoz.

(344) A Bizottság megjegyzi, hogy az 1191/69/EGK rendelet 14. cikkének (1) bekezdésében szereplő, a (343) preambulumbekezdésben említett lista nem kimerítő. Ez azonban nem jelenti azt, hogy korlátlan volt a tagállamok mérlegelési jogköre a közszolgáltatási szerződések tartalmának az 1191/69/EGK rendelet szerinti meghatározása során. Az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (1) bekezdésének első albekezdése kimondja, hogy a közszolgáltatási szerződés „*olyan szerződés, amelyet egy tagállam illetékes hatóságai és egy fuvarozási vállalkozás köt annak érdekében, hogy a lakosságnak megfelelő szállítási szolgáltatás álljon rendelkezésére*”. Az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (1) bekezdésének második albekezdésében felsorolt elemek célja, hogy meghatározzák azokat a követelményeket, amelyek teljesülése esetén a szállítási szolgáltatások „*megfelelőnek*” minősülnek, feltéve, hogy a közszolgáltatási szerződés megfelel az 1191/69/EGK rendelet 14. cikkének (2) bekezdésében meghatározott kötelező feltételeknek is.

([213]) Lásd a második szerződés 5. cikkének (4) bekezdését és a Trenitalia 2007. évi mérlegét, 33. o. Ami a szintén 2007-ben kifizetett 2005. évre szóló támogatásokat illeti, a második szerződés 5. cikkének (5) bekezdése úgy rendelkezett, hogy a Trenitalia részére történő kifizetést a 2005. évi hitelesített beszámolók minisztérium általi ellenőrzésére is figyelemmel kell teljesíteni, amelyeket a szerződés aláírásától számított 30 napon belül meg kell küldeni a minisztériumnak. Ami a szintén 2007-ben, részben kifizetett, 2006. és 2007. évre szóló támogatásokat illeti, ezeket a kifizetéseket a 2007. október 1-jei 159. sz. törvényerejű rendelet 9. cikke engedélyezte. Ez a rendelkezés lehetővé tette a Gazdasági és Pénzügyminisztérium számára, hogy kompenzációt nyújtson a Trenitalia részére a közszolgáltatási szerződések keretében teljesített közszolgáltatási kötelezettségekért.

([214]) Ez a körülmény különbözik a Fallimento Traghetti del Mediterraneo ítélettől (a Bíróság 2010. június 10-i ítélete, Fallimento Traghetti del Mediterraneo SpA, C-140/09, ECLI:EU:C:2010:335), amelyben a tagállam anélkül fizetett kompenzációt a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével megbízott vállalkozásnak, hogy de facto vagy de jure meghatározta volna e közszolgáltatási kötelezettségeket. Így a tagállam anélkül fizette ki a vállalkozást, hogy előzetesen meghatározta volna azon közszolgáltatási kötelezettségek jellegét, amelyekért kompenzációt kell fizetni, vagy pedig a közszolgáltatási kötelezettségekhez kapcsolódó költségek és a kompenzáció megfelelő összegének kiszámítására szolgáló paramétereket.

(345) Az első szerződés a díjszabási kötelezettségekre, a működtetési kötelezettségekre, valamint a kiegészítő tevékenységek tervezésére és összehangolására vonatkozó kötelezettségre terjedt ki. A közszolgáltatási kötelezettségek e típusai az 1191/69/EGK rendelet 14. cikkének (1) bekezdésében meghatározott kategóriákba tartoznak. Az alábbiakban kifejtettek szerint a díjszabási kötelezettségek (lásd a (346)–(352) preambulum-bekezdést), valamint a működtetési kötelezettségek (lásd a (353)–(357) preambulumbekezdést) a „*meghatározott díjszabással és meghatározott feltételekkel végzett szállítási szolgáltatások, bizonyos utaskategóriákra és útvonalakra*” kategóriába tartoznak. Ami a második szerződésben előírt közszolgáltatási kötelezettségek teljesítését kiegészítő valamennyi tevékenység tervezésére és összehangolására vonatkozó kötelezettséget illeti, a Bizottság úgy véli, hogy ez a kötelezettség az 1191/69/EGK rendelet 14. cikkének (1) bekezdése értelmében közszolgáltatási szerződésbe foglalható „*egyéb szállítási szolgáltatások*” kategóriájába tartozik.

(346) Ami a díjszabási kötelezettségeket illeti, az első szerződés az új támogatásnak minősülő rész tekintetében a Trenitalia azon kötelezettségére vonatkozik, hogy i. nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat nyújtson a Trieszt kikötő és Magyarország közötti útvonalakon, és ii. nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat Trieste Marittima kikötőn keresztül. Ezenkívül a második szerződés a Trenitalia azon kötelezettségére vonatkozik, hogy meghatározott díjak mellett vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat nyújtson a belföldi útvonalakon, iii. a szárazföld és Szardínia között, és iv. 1 000 km-t meghaladó távolságban.

(347) A Bizottság úgy véli, hogy az i., iii. és iv. pontban említett kötelezettségek a „meghatározott díjszabással és meghatározott feltételekkel végzett szállítási szolgáltatások, bizonyos […] útvonalakra” kategóriába tartoznak, amely szolgáltatások az 1191/69/EGK rendelet 14. cikkének (1) bekezdése értelmében közszolgáltatási szerződés hatálya alá tartozhatnak. E kötelezettségek mindegyike megfelelt a „meghatározott díjszabással” és „meghatározott feltételekkel” feltételeinek, mivel megadták az alkalmazandó árengedményt és az árengedmény által érintett útvonalakat.

(348) Ezzel szemben a Trieste Marittima kikötőn keresztül bonyolított nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó díjszabási kötelezettség a következő okok miatt nem tartozik az 1191/69/EGK rendelet 14. cikkének (1) bekezdésében felsorolt kategóriák egyikébe sem.

(349) Először is, sem az első szerződés, sem a második szerződés nem határozta meg azokat a feltételeket, amelyek mellett a Trieste Marittima kikötőn keresztül nyújtott nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat üzemeltetni kell. Mindkét szerződés homályosan utalt az e kikötőn áthaladó nemzetközi útvonalakra (kivéve a Magyarország és Olaszország közötti útvonalakat, amelyekre már mindkét szerződés alapján eltérő díjszabási kötelezettség vonatkozott), és nem adott tájékoztatást az érintett útvonalak köréről, azok indulási és rendeltetési helyéről (például arról, hogy Unión belüli vagy kívüli útvonalakról van-e szó), vagy a figyelembe vett távolságról. A díjszabási kötelezettség az összes „nemzetközi útvonalat” magában foglalta, az egyetlen viszonyítási pont azt volt, hogy ezek az útvonalak áthaladtak a Trieste Marittima kikötőn. Amint azt Olaszország kifejtette (lásd a (125) preambulumbekezdést), a díjcsökkentést csak az útvonal belföldi részére biztosították, és a Trenitalia hitelesített beszámolói szerint a kompenzációt kizárólag az osztrák székhelyű Österreichische Bundesbahnen (ÖBB) által működtetett szomszédos osztrák vasúthálózatról a Trieste Marittima kikötőn keresztül lebonyolított behozatal/kivitel során áthaladó kocsik száma alapján számították ki. Mivel a díjszabási kötelezettség és a Trenitalia által ténylegesen kiszolgált útvonal között nem állt fenn kapcsolat, és a szolgáltatásra a díjszabási kötelezettség mellett semmilyen különleges feltétel nem vonatkozott, a Bizottság úgy véli, hogy a Trieste Marittima kikötőn keresztül bonyolított szállításra vonatkozó díjszabási kötelezettség nem felel meg az 1191/69/EGK rendelet 14. cikkének (1) bekezdése értelmében a közszolgáltatási szerződésbe foglalható „meghatározott díjszabással és meghatározott feltételekkel végzett szállítási szolgáltatások” fogalmának.

(350) Másodszor, ez a díjszabási kötelezettség nem vonható az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (1) bekezdésének egyetlen más franciabekezdése alá sem, amelyre a (343) preambulumbekezdés hivatkozik. Ami az első franciabekezdést illeti, amely „meghatározott folyamatossági, rendszerességi, kapacitási és minőségi előírásoknak megfelelő szállítási szolgáltatások”-ra vonatkozik, a Trieste Marittima kikötőn keresztül nyújtott nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra alkalmazandó különös feltételek hiányában e díjszabási kötelezettség nem járult hozzá meghatározott folyamatossági, rendszerességi, kapacitási és minőségi előírásoknak megfelelő szállítási szolgáltatások nyújtásához. Ami az „egyéb szállítási szolgáltatások”-ra vonatkozó második franciabekezdést illeti, e díjszabási kötelezettség nem minősül egyéb szállítási szolgáltatásnak, mivel a szerződések nem jelölték meg azt a fő szállítási szolgáltatást, amelyet a díjszabási kötelezettség kiegészített. Ami „a szolgáltatások hozzáigazítása a konkrét előírásokhoz” negyedik franciabekezdést illeti, az említett díjszabási kötelezettség nem minősül konkrét előírásokhoz való hozzáigazításnak, mivel egyik szerződés sem határozta meg a szóban forgó előírást.

(351) Végül semmi nem utal arra, hogy e díjszabási kötelezettség, még ha nem is tartozik az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (1) bekezdésének második albekezdésében meghatározott kategóriákba, mindenképpen szükséges lett volna az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (1) bekezdésének első albekezdése szerinti „megfelelő szállítási szolgáltatások" nyújtásához. A (326) preambulumbekezdésben említettek szerint az 1191/69/EGK rendelet 1. cikkének (4) bekezdése értelmében a tagállamok közszolgáltatási szerződéseket köthetnek egy fuvarozási vállalkozással „[a]nnak érdekében, hogy olyan megfelelő szállítási szolgáltatásokat biztosítsanak, amelyek különösen figyelembe veszik a szociális, környezeti és területrendezési szempontokat". A szociális vagy környezeti tényezők, illetve a területrendezés azonban nem játszott szerepet a Trieste Marittima kikötőn keresztül nyújtott nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatások díjszabási kötelezettségének meghatározásában.

(352) A fenti okok miatt a Bizottság úgy véli, hogy a Trieste Marittima kikötőn keresztül történő szállításra vonatkozó díjszabási kötelezettség nem tartozik az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (1) bekezdésének alkalmazási körébe. Mivel az 1191/69/EGK rendelet alkalmazási körébe tartozó kompenzációs kifizetések összeegyeztethetőségét az említett rendelet rendelkezéseivel összhangban kell értékelni, és e rendelet kimerítően felsorolta azokat a körülményeket, amelyek mellett a tagállamok az EUMSZ 93. cikke alapján támogatást nyújthatnak (lásd a (329) preambulumbekezdést), az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (1) bekezdésének hatálya alá nem tartozó kötelezettségek nem tekinthetők az 1191/69/EGK rendelettel összeegyeztethetőnek.

(353) Ami a második szerződés hatálya alá tartozó működtetési kötelezettségeket illeti, nevezetesen a szárazföld és Szardínia/Szicília közötti árufuvarozási célú kompátkelés működtetését és manőverezést, valamint a Szardínián és Szicíliában bizonyos számú állomás működtetésére vonatkozó kötelezettséget, a Bizottság úgy véli, hogy ezek a kötelezettségek az 1191/69/EGK rendelet 14. cikkének (1) bekezdése szerinti „meghatározott folyamatossági, rendszerességi, kapacitási és minőségi előírásoknak megfelelő szállítási szolgáltatások" kategóriájába tartoznak.

(354) Először is, a Trenitalia nem szakíthatta meg vagy függeszthette fel e szolgáltatások nyújtását ([215]). 2018. február 15-i válaszában Olaszország egyértelművé tette, hogy a Trenitaliának vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat kell nyújtania a szerződésben meghatározott állomásokra/állomásokról az azokat kérő valamennyi ügyfél számára. Az a tény, hogy a Trenitaliának garantálnia kellett az említett szardíniai és szicíliai állomásokra induló/onnan érkező vasúti árufuvarozási szolgáltatások folyamatos rendelkezésre állását, biztosította az e szigetekre irányuló folyamatos vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtásának lehetőségét.

(355) Másodszor, ami a szolgáltatások rendszerességét illeti, a Bizottság megjegyzi, hogy a második szerződés értelmében a Trenitalia köteles volt vasútállomásokat üzemeltetni Szardínián és Szicíliában, valamint vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat nyújtani az állomásoknak a második szerződés 1. mellékletében ismertetett konkrét menetrendje és jellemzői szerint. Ezért a szolgáltatáshoz való hozzáférést rendszeresen garantálni kellett valamennyi potenciális felhasználó számára.

(356) Harmadszor, a Trenitalia köteles volt a szerződés 1. mellékletében leírt jellemzőkkel rendelkező szolgáltatásokat nyújtani ([216]), és e szolgáltatások minőségi szintjét fenntartani ([217]). Az 1. melléklet részletezte a kiszolgálandó szardíniai és szicíliai állomások nevét, valamint az üzemidőt és a nyújtandó szolgáltatás típusát ([218]), figyelembe véve az állomások infrastrukturális jellemzőit. A 2. melléklet tartalmazta a vasúti árufuvarozás valamennyi felhasználóra vonatkozó általános feltételeit. Ezenkívül a Trenitalia számára a következőket írták elő:

a) az e szolgáltatások nyújtásához kapcsolódó valamennyi kiegészítő tevékenység, például a járművek rendes és kiegészítő karbantartása és időszakos nagyjavítása, a biztonsági feltételek optimális szintje, a szolgáltatásirányítást támogató adminisztratív és kereskedelmi tevékenységek megtervezése és koordinálása (a második szerződés 3. cikkének (1) bekezdése);

([215]) Kivéve a vállalat által nem befolyásolható, a szokásos gondossággal nem elkerülhető veszélyhelyzeteket vagy körülményeket, a törvényben meghatározott vis maior eseteit, illetve a hatóságok által közrendi és közbiztonsági okokból meghatározott eseteket. Ilyen esetben azonban a szolgáltatás bármilyen változásáról vagy megszakításáról haladéktalanul értesíteni kellett az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztériumot, és a szolgáltatásokat a lehető leghamarabb vissza kellett állítani, lásd a második szerződés 7. cikkének (1) és (4) bekezdését.

([216]) A második szerződés 2. cikkének (2) bekezdése.

([217]) A második szerződés 2. cikkének (4) bekezdése. A Trenitalia csak az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium előzetes jóváhagyásával módosíthatta az 1. mellékletben említett szolgáltatásokat, lásd a második szerződés 2. cikkének (5) bekezdését. 2006-tól kezdődően a Trenitalia és az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium megállapodhatott abban, hogy kizárja az e szerződés szerinti szolgáltatási kötelezettségekből azokat a létesítményeket, amelyek forgalma 2005-ben 2004-hez képest 30 %-kal vagy azt meghaladó mértékben csökkent, vagy amelyek üzemeltetéshez kapcsolódó pénzügyi terhei jelentősen megnövekedtek (lásd a második szerződés 2. cikkének (7) bekezdését). A Bizottság úgy véli, hogy ezek a rendelkezések alapvetően a szerződés gazdasági egyensúlyának megőrzését szolgálták, és nem befolyásolták a szolgáltatás folyamatosságát.

([218]) Pl. veszélyes áruk kezelése, élő állatok szállítása, járművek szállítása.

b) jelentés készítése e szolgáltatások mennyiségéről és minőségéről, kitérve többek között a vonatok pontosságára, a szolgáltatás megbízhatóságára, az ügyfelek visszajelzésére (a második szerződés 6. cikkének (1) bekezdése), valamint az ügyfeleknek nyújtott szolgáltatás minőségének javítása legalább a második szerződés 6. cikkének (2) bekezdésében meghatározott elemek (pl. szállításfelügyeleti szolgáltatások, elektronikus fuvarlevél, forgalmi statisztikák, ügyfélszolgálati segítségnyújtás) biztosításával.

(357) Végül, ami a szolgáltatásra vonatkozó, előre meghatározott kapacitási előírásokat illeti, a Bizottság úgy véli, hogy a fenti kötelezettségeknek való megfelelés érdekében a Trenitaliának biztosítania kellett a potenciális felhasználók igényeihez mérhető vasúti árufuvarozási kapacitás folyamatos rendelkezésre állását. Olaszország kifejtette, hogy a szerződés nem írta elő a Trenitalia számára előre meghatározott minimális vagy maximális kapacitásmennyiség biztosítását, annak érdekében, hogy a rendszer kellően rugalmas maradjon a kereslet ingadozásához való alkalmazkodáshoz.

(358) Mindezek alapján a Bizottság úgy véli, hogy az első szerződés által érintett közszolgáltatási kötelezettségek az új támogatást képező rész tekintetében, valamint a második szerződés által érintett közszolgáltatási kötelezettségek a Trieste Marittima kikötőn keresztül bonyolított nemzetközi vasúti árufuvarozásra vonatkozó díjszabási kötelezettség kivételével az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (1) bekezdésének hatálya alá tartoztak.

(359) Következésképpen az első szerződés és a második szerződés nem felelt meg az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (1) bekezdésének a Trieste Marittima kikötőn keresztül bonyolított nemzetközi vasúti árufuvarozásra vonatkozó díjszabási kötelezettség tekintetében. Ezért az első szerződés és a második szerződés alapján az említett díjszabási kötelezettség tekintetében kifizetett kompenzáció összeegyeztethetetlen támogatásnak minősül.

8.4.2.3. A megbízási aktusban meghatározott elemek

(360) Az 1191/69/EGK rendelet 14. cikkének (2) bekezdése szerint „A közszolgáltatási szerződés többek között tartalmazza: a) a nyújtandó szolgáltatás jellegének meghatározását, nevezetesen a folyamatossági, rendszerességi, kapacitási és minőségi előírásokat; b) a szerződésben meghatározott szolgáltatások ellenértékét, amelyet vagy hozzáadnak a tarifabevételhez vagy tartalmazza azt, továbbá a felek közötti pénzügyi kapcsolatok részleteit; c) a szerződés módosításának és kiegészítésének szabályait, különös tekintettel az előre nem látható változások figyelembevételére; d) a szerződés érvényességi idejét; e) a szerződéses feltételeknek való meg nem felelés esetén fizetendő kötbért”.

a) A nyújtandó szolgáltatás jellege (az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (2) bekezdésének a) pontja)

(361) Mind az első, mind a második szerződés felsorolta a Trenitalia által nyújtandó vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat, és részletezte a rájuk vonatkozó feltételeket ([219]).

(362) A *díjszabási kötelezettségeket* illetően a Bizottság úgy véli, hogy a díjszabási kötelezettség jellegét megfelelően azonosították az olaszországi Trieszt kikötő és Magyarország közötti nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra, a szárazföld és Szardínia közötti és az 1 000 km-t meghaladó belföldi útvonalakon végzett vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó közszolgáltatási kötelezettségek esetében. Ugyanis mind az első, mind a második szerződés értelmében a Trenitalia köteles volt a konkrét útvonalakon haladó árut az e szerződésben meghatározott áron szállítani. Ezek a kedvezményes díjak minden szolgáltatást igénybe vevő esetében azonosak voltak, és azokat folyamatosan és rendszeresen alkalmazni kellett, függetlenül a szállított áru mennyiségétől vagy bármilyen hatékonysági megfontolástól. Ami a szolgáltatás minőségét illeti, mindkét szerződés előírta a Trenitalia számára, hogy tartsa be az első szerződés 7. cikkében és a második szerződés 6. cikkében előírt jelentésben meghatározott, a vonatok pontosságára, a szolgáltatás megbízhatóságára és az ügyfelek visszajelzéseire vonatkozó előírásokat.

([219]) Az első szerződés 4. melléklete és a második szerződés 1. melléklete.

(363) Ezzel szemben ugyanezek a megfontolások nem vonatkoznak a Trieste Marittima kikötőn keresztül nyújtott nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra alkalmazandó díjszabási kötelezettségre, mivel a díjszabási kötelezettség által érintett útvonalakat még csak az indulási/rendeltetési hely szempontjából sem határozták meg előzetesen. A Bizottság megállapítja, hogy a nyújtott szolgáltatást a Trieste Marittima kikötőn keresztül import/export céljából áthaladó kocsik száma alapján azonosították, függetlenül azok indulási/rendeltetési helyétől. A kikötőben kezelt kocsik száma önmagában nem nyújt információt a nyújtandó szolgáltatás jellegéről a folytonosság, a rendszeresség, a kapacitás és a minőség tekintetében. Ezek olyan jellemzők, amelyeket csak összehasonlítható szállítási szolgáltatások tekintetében lehet érdemben értékelni, ami nem áll fenn akkor, ha a vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra nem vonatkozik olyan konkrét feltétel, például a kiszolgált indulási/rendeltetési hely tekintetében, amely összehasonlíthatóvá tenné őket.

(364) Ami *a második szerződés hatálya alá tartozó működtetési kötelezettségeket* illeti, a (354)–(357) preambulumbekezdésben már kifejtett megfontolások érvényesek. Nevezetesen a szárazföld és Szardínia/Szicília közötti árufuvarozáshoz szükséges kompátkelés működtetésére és manőverezés elvégzésére vonatkozó kötelezettség, valamint a Szardínián és Szicíliában bizonyos számú állomás működtetésére vonatkozó kötelezettség tekintetében. A második szerződés minden olyan elemet tartalmazott, amely meghatározta a nyújtandó szolgáltatás jellegét a folyamatosság, a rendszeresség, a kapacitás és a minőség tekintetében. Ugyanez vonatkozik a második szerződésben előírt közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez kapcsolódó kiegészítő tevékenységek megtervezésére és összehangolására vonatkozó kötelezettségre is. E kiegészítő kötelezettségre ugyanis a folyamatosság, a rendszeresség, a kapacitás és a minőség tekintetében ugyanazok a feltételek vonatkoztak, mint az alapul szolgáló fő szállítási szolgáltatásokra.

(365) Ezek alapján a Bizottság a következő megállapításokat teszi:

— Ami a Trieste Marittima kikötőn keresztül bonyolított nemzetközi vasúti árufuvarozásra alkalmazandó díjszabási kötelezettséget illeti, az első és a második szerződés nem határozta meg a szállítási szolgáltatások jellegét a folyamatosság, a rendszeresség, a kapacitás és a minőség tekintetében, és ezért nem felelt meg az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (2) bekezdésének.

— Ami az első szerződés és a második szerződés tárgyát képező, az olaszországi Trieszt kikötő és Magyarország közötti nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra alkalmazandó díjszabási kötelezettséget, a második szerződésben foglalt, a szárazföld és Szardínia közötti belföldi útvonalakon és az 1 000 km-t meghaladó belföldi útvonalakon nyújtott vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó díjszabási kötelezettségeket, valamint a második szerződés hatálya alá tartozó működtetési kötelezettségeket illeti, a szállítási szolgáltatások jellegét mindkét szerződésben kellőképpen meghatározták a folyamatosság, a rendszeresség, a kapacitás és a minőség tekintetében. Ezek az elemek alkalmasak voltak arra, hogy megfelelő vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat nyújtsanak a lakosság számára. Ezért e közszolgáltatási kötelezettségek tekintetében az első és a második szerződés megfelelt az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (2) bekezdésének.

(366) Következésképpen, mivel az első és a második szerződés nem határozza meg megfelelően a Trieste Marittima kikötőn keresztül bonyolított nemzetközi vasúti árufuvarozásra vonatkozó díjszabási kötelezettség alapján nyújtandó szolgáltatás jellegét, az első szerződés és a második szerződés alapján e díjszabási kötelezettség tekintetében kifizetett kompenzáció nem felelt meg az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (2) bekezdése a) pontjának, és ezért összeegyeztethetetlen támogatásnak minősül, anélkül hogy szükség lenne az említett rendelet 14. cikkének (2) bekezdésében meghatározott egyéb követelmények teljesülésének ellenőrzésére. Ez a következtetés nem érinti azt a megállapítást, hogy az első és a második szerződés megfelelt az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (2) bekezdésében foglalt többi feltételnek, amint azt a (367)–(381) preambulumbekezdés kifejti.

b) A szerződés tárgyát képező szolgáltatások ára (az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (2) bekezdésének b) pontja)

(367) Az első és a második szerződés meghatározta a Trenitalia részére a szolgáltatások nyújtásáért fizetendő kompenzáció összegét, azaz a szolgáltatások árát és a számításához alkalmazott módszert ([220]).

([220]) Lásd az első szerződés 4. mellékletét és a második szerződés 2. cikkét és 1. mellékletét.

(368) Ami a *díjszabási kötelezettségeket* illeti, a Trenitalia részére fizetendő kompenzáció az általános díj alkalmazásából származó várható bevétel és az állam által előírt díj közötti különbséget fedezte (lásd az (54)–(56) preambulumbekezdést).

(369) A Bizottság közelebbről a következőket jegyzi meg.

— Ami a Trieszt kikötő és Magyarország közötti nemzetközi vasúti árufuvarozást illeti, az első és a második szerződés a díjszabási kötelezettség (nevezetesen az Ausztrián áthaladó tranzitra vonatkozó 15 %-os kedvezmény és a volt Jugoszlávián – Szlovénián és Horvátországon – áthaladó tranzitra vonatkozó 50 %-os kedvezmény) alkalmazásából származó tényleges bevétel és a rendes díj alkalmazásából származó várható haszon közötti különbséggel egyenlő árat tartalmazott.

— Ami az 1 000 km-t meghaladó távolságra történő vasúti árufuvarozást illeti, a második szerződés az elméleti kilométerenkénti viteldíj alkalmazásával kapott összegek és a kilométerenkénti viteldíj alkalmazásával ténylegesen kapott összegek közötti különbségnek megfelelő árat írt elő, amely 1 000 km után tovább csökken.

— Ami a szárazföld és Szardínia közötti vasúti árufuvarozást illeti, a második szerződés értelmében az általános díj alkalmazásából származó várható bevétel és a Szardíniára induló/onnan érkező forgalomra vonatkozóan a szerződésben megjelölt díj közötti különbség volt a Trenitalia eredménykimutatásai alapján kiszámított kompenzáció számszerűsítése során figyelembe vett elemek egyike.

(370) Ami a második szerződés szerinti *működtetési kötelezettségeket* illeti (azaz a szárazföld és Szardínia/Szicília közötti vasúti árufuvarozás működtetésére vonatkozó kötelezettséget, a Szardínián/Szicília területén bizonyos számú vasútállomás működtetésének kötelezettségét, valamint a vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtásához kapcsolódó kiegészítő tevékenységek végzésének kötelezettségét) a kompenzációt a Trenitalia eredménykimutatása alapján számították ki.

(371) A (71)–(72) preambulumbekezdésben említettek szerint a második szerződés konkrét szabályokat tartalmazott a) a kompenzáció kifizetésére és b) az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium által felülvizsgált hitelesített beszámolók szerint a Trenitalia által viselt tényleges éves terhet meghaladóan kifizetett összegek visszafizettetésére. A kompenzáció nem haladhatta meg a szerződés 4. cikkének (1) bekezdésében meghatározott maximális összegeket ([221]), amit az említett szerződés 4. cikkének (2) bekezdése azzal a biztosítékkal egészítette ki, amely szerint „a nyújtott éves kompenzáció összege semmi esetre sem haladhatja meg a vállalat által a 2004–2006-os hároméves időszak egyes éveire vonatkozóan viselt tényleges pénzügyi terhet”. Külön rendelkezések szabályozták a Trenitalia által a szerződés lejárta után teljesített szolgáltatások kifizetését (lásd a (74) preambulumbekezdést).

(372) A Bizottság úgy véli, hogy az első és a második szerződés összhangban van az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (2) bekezdésének b) pontjával, amely előírja, hogy a szerződésben fel kell tüntetni a szerződésben meghatározott szolgáltatások ellenértékét és a két fél közötti pénzügyi kapcsolatok részleteit.

c) A szerződés módosításának és kiegészítésének szabályai (az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (2) bekezdésének c) pontja)

(373) Az első szerződés értelmében az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium jogosult volt arra, hogy módosítsa vagy kiegészítse az említett szerződésben foglalt közszolgáltatási kötelezettségeket, valamint a kompenzáció kiszámításának megfelelő módszerét ([222]). Ezzel szemben a Trenitalia jogosult volt felfüggeszteni a szolgáltatásnyújtást, ha az említett módosítások/kiegészítések vagy elfogadott jogszabályi rendelkezések összeegyeztethetetlenek voltak a szolgáltatásnyújtás folytatására vonatkozó kötelezettséggel ([223]). Mindenesetre a Trenitalia köteles volt előzetesen értesíteni az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztériumot a szolgáltatás minden módosításáról ([224]), és legalább 30 napos előzetes értesítéssel felmondhatta az első szerződés alapján nyújtott szolgáltatások egy részét vagy egészét ([225]).

([221]) Azaz 2004-re 142 828 104 EUR (héával együtt); 2005-re 142 828 104 EUR (héával együtt); 2006-ra 117 521 500 EUR (héával együtt).

([222]) Az első szerződés 10. cikkének (1) bekezdése szerint az ilyen módosítást/kiegészítést tanulmányok és vizsgálatok alapján, a vasúti árufuvarozási piac liberalizációjának folyamatára tekintettel, valamint tanulmányok és részletes vizsgálatok alapján kellett elvégezni.

([223]) Az első szerződés 10. cikkének (4) bekezdése.

([224]) Az első szerződés 10. cikkének (5) bekezdése.

([225]) Az első szerződés 10. cikkének (2) bekezdése.

(374) Ami a második szerződést illeti, a szerződés módosítására vagy kiegészítésére kizárólag az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium beleegyezésével kerülhetett sor. A második szerződés 1. mellékletében említett szolgáltatásokat a Trenitalia a minisztérium jóváhagyására is figyelemmel módosíthatta ([226]) legalább 60 napos előzetes értesítés mellett; ezenkívül a 2006-tól kezdődően kiszolgálandó állomások száma a felek megállapodása alapján – meghatározott feltételek mellett – csökkenthető volt ([227]). Emellett a felek felülvizsgálhatták a közszolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó szolgáltatások feltételeit és mennyiségét, ha a ténylegesen rendelkezésre álló kompenzáció végül alacsonyabb volt, mint a nemzeti költségvetésben előirányzott összegek ([228]). Végül, ami a Trenitalia által a szerződés lejárta után nyújtott szolgáltatásokat illeti, a Trenitalia jogosult volt felfüggeszteni a második szerződésben foglalt kötelezettségek teljesítését, ha olyan jogszabályi rendelkezéseket fogadtak el, amelyek összeegyeztethetetlenek voltak a szolgáltatásnyújtás folytatására vonatkozó kötelezettséggel ([229]).

(375) Ennek alapján a Bizottság úgy ítéli meg, hogy az első szerződés és a második szerződés megfelelt az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (2) bekezdésének c) pontjában meghatározott követelménynek, amely szerint a szerződés módosítására és kiegészítésére vonatkozó szabályokat be kell építeni a közszolgáltatási szerződésbe.

d) A szerződés érvényességi ideje (az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (2) bekezdésének d) pontja)

(376) Az első szerződés a 2000. január 1. és 2001. december 31. közötti időszakra vonatkozott, és tartalmazott egy folytonossági kikötést (10. cikk), amely az új közszolgáltatási szerződés megkötéséig vagy az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium által az első szerződés megszűnéséről a Trenitaliának küldött értesítésig meghosszabbította a szerződés érvényességét.

(377) A második szerződés a 2004. január 1-től 2006. december 31-ig tartó időszakot fedte le, és tartalmazott egy folytonossági kikötést (12. cikk), amely a szerződés érvényességét az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium általi további értesítésig meghosszabbította. Ezt az értesítést legalább 90 nappal előre meg kellett küldeni, és az a szerződés tárgyát képező közszolgáltatási kötelezettségek egy részének vagy mindegyikének felmondására vonatkozhatott.

(378) A Bizottság úgy véli, hogy az első szerződés és a második szerződés összhangban van az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (2) bekezdésének d) pontjával, amely előírta a szerződés érvényességi idejére vonatkozó szabályok belefoglalását a közszolgáltatási szerződésbe.

e) Kötbér (az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (2) bekezdésének e) pontja)

(379) Az első szerződés be nem tartása esetére a szerződés által a Trenitaliára rótt kötelezettségek minden egyes megsértése tekintetében legfeljebb 250 000 EUR összegű kötbért szabtak ki a Trenitaliára (lásd a (60) preambulumbekezdést).

(380) A második szerződés be nem tartása esetére a Trenitaliával szemben kötbérrendszert alkalmaztak, e kötbéreket le kellett vonni a fizetendő kompenzációból (lásd a (73) preambulumbekezdést). Először is, a második szerződés 50 000 EUR összegű egyedi kötbért írt elő az alábbi kötelezettségek egyenkénti be nem tartása esetére: szolgáltatásminőségi kötelezettségek, menetrend szerinti járatsűrűség vagy minimális személyzet kijelölése a szolgáltatási kötelezettség hatálya alá tartozó állomásokra ([230]), beleértve a szerződés tárgyát képező szállítási szolgáltatások minőségi szintjére vonatkozó jelentések késedelmes továbbítását ([231]). Másodszor, a második szerződés 50 000 EUR összegű általános kötbért írt elő a Trenitalia minden egyes mulasztása vagy hiányosságai miatt a szerződésből eredő többi kötelezettség tekintetében ([232]). Ezenkívül az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztériumnak lehetősége volt arra, hogy különösen súlyos mulasztások vagy hiányosságok esetén felmondja a szerződést.

(381) A Bizottság úgy véli, hogy az első szerződés és a második szerződés összhangban van az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (2) bekezdésének e) pontjával, amely szerint a közszolgáltatási szerződésnek ki kell terjednie a szerződéses feltételeknek való meg nem felelés esetén fizetendő kötbérre.

([226]) A második szerződés 2. cikkének (5) bekezdése.
([227]) A második szerződés 2. cikkének (7) bekezdése: 2004 és 2005 között a díjszabási kötelezettség hatálya alá tartozó útvonalon a forgalom jelentős növekedése vagy legalább 30 %-os csökkenése esetén a felek dönthettek úgy, hogy az útvonalat kivonják a közlekedési közszolgáltatás hatálya alól.
([228]) A második szerződés 4. cikkének (4) bekezdése.
([229]) A második szerződés 12. cikkének (3) bekezdése.
([230]) A második szerződés 9. cikkének (3) és (4) bekezdése.
([231]) A második szerződés 9. cikkének (2) bekezdése.
([232]) A második szerződés 9. cikkének (5) bekezdése.

8.4.2.4. A kompenzáció arányos volta

(382) Ami a kompenzáció összegét illeti, a Szerződésből eredő általános elvek alapján a Bizottság értékeli, hogy a kompenzáció nem haladta-e meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során felmerült költségek fedezéséhez szükséges mértéket, figyelembe véve az érintett bevételeket és egy méltányos nyereséget.

Az első szerződés

(383) Az első szerződés értelmében a költségeket a szerződés által előírt minden egyes közszolgáltatási kötelezettségre kiszámították. A kompenzáció csak a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során felmerült költségeket fedezte, haszonkulcs figyelembevétele nélkül. Az első szerződés 4. melléklete részletes módszertant tartalmazott az egyes közszolgáltatási kötelezettségek által generált költségek kiszámítására, és számszerűsítette ezeket a költségeket a szerződés első évére (2000).

(384) Ami kimondottan a Trieszt kikötő és Magyarország közötti nemzetközi vasúti árufuvarozásra vonatkozó díjszabási kötelezettséget illeti, amint azt az (55) preambulumbekezdés kifejti, a költségek az elmaradt díjbevételnek feleltek meg. Ezeket a következők különbségeként határozták meg: azon általános díjak, amelyeket a Trenitalia a szerződés hiányában alkalmazott volna, valamint a Trenitalia által a szerződés alapján ténylegesen alkalmazott alacsonyabb díjak. Például a Trenitalia által az említett díjszabási kötelezettség miatt 2000-ben viselt költségeket az első szerződésben a következőképpen számszerűsítették (az érték olasz lírában – ITL-ben – és a megfelelő érték EUR-ban) ([233]):

7. táblázat

A Trieszt kikötő és Magyarország közötti fuvarozásért járó, első szerződés szerinti kompenzáció meghatározására alkalmazott módszer

	Trieszt kikötő – Magyarország (Ausztrián keresztül)			Trieszt kikötő – Magyarország (a volt Jugoszlávián keresztül)			**C+F Elmaradt díjbevétel összesen**
	A – Alkalmazott viteldíjakból származó bevételek	B – A viteldíjakból származó elméleti bevételek	C=B–A Elmaradt díjbevétel összesen	D – Alkalmazott viteldíjakból származó bevételek	E – A viteldíjakból származó elméleti bevételek	F=E–D Elmaradt díjbevétel összesen	
Olasz líra – ITL	908 061 000	1 068 307 000	160 246 000	822 460 065	1 644 920 130	822 460 065	**982 706 065**
Megfelelő érték EUR-ban	468 974,37	551 734,52	82 760,15	424 765,17	849 530,35	424 765,17	**507 525,33**

(385) A Bizottság úgy véli, hogy a (383) és (384) preambulumbekezdésben ismertetett módszertan biztosította, hogy a Trenitalia számára az első szerződés alapján fizetett kompenzáció a Trenitalia által a szerződés teljes időtartama alatt viselt tényleges pénzügyi teherre korlátozódjon. A díjszabási kötelezettségek előírása ugyanis a Trenitalia bevételeinek csökkenéséhez vezetett. Olaszország ezért a helyes módszert alkalmazta, amikor a kompenzációt az első szerződés alapján kivetett viteldíjakból származó bevételek és azon viteldíjakból származó bevételek különbségeként határozta meg, amelyeket a Trenitalia a szerződés hiányában alkalmazott volna. Ezenkívül az olasz hatóságok arra kötelezték a Trenitaliát, hogy nyújtsa be a közszolgáltatási kötelezettségek 2001. évi teljesítésével kapcsolatos pénzügyi beszámolókat, amelyeket független számviteli szakértő hitelesített (lásd az (58) preambulumbekezdést). Bármely további szolgáltatási hónap után járó kompenzáció nem haladhatta meg a 2001-re megállapított éves kompenzáció egytizenketted részét (lásd az (59) preambulumbekezdést).

(386) Ebből következik, hogy az első szerződés alapján kifizetett kompenzáció nem haladta meg az e szerződésben előírt közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével kapcsolatos költségeket.

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

A második szerződés

(387) A második szerződés nagyrészt megtartotta az első szerződésben alkalmazott módszert a Trieszt kikötő és Magyarország közötti nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra, valamint az 1 000 km-t meghaladó távolságra történő belföldi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra előírt díjszabási kötelezettségekért a Trenitaliának járó kompenzáció meghatározása tekintetében. A második szerződés 1. melléklete vázolta az egyes közszolgáltatási kötelezettségek által generált költségek kiszámítására szolgáló módszertant, és ezeket a költségeket a szerződés első évét (2004) referenciául véve számszerűsítette. A kompenzáció csak a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során felmerült költségeket fedezte, haszonkulcs figyelembevétele nélkül.

(388) A 8. és a 9. táblázat a) a Trieszt kikötő és Magyarország közötti nemzetközi vasúti árufuvarozásra, és b) az 1 000 km-t meghaladó távolságra történő vasúti árufuvarozásra előírt díjszabási kötelezettségért, és különösen a 2004-ben a Trenitalia által viselt költségekért járó, a második szerződés szerinti kompenzáció meghatározásához alkalmazott módszertant mutatja be.

8. táblázat

A Trieszt kikötő és Magyarország közötti fuvarozásért járó, második szerződés szerinti kompenzáció meghatározására alkalmazott módszer

Terhelt kocsik			Üres kocsik			**C+F Elmaradt díjbevétel összesen (EUR)**
A – Alkalmazott viteldíjakból származó bevételek (EUR)	B – A viteldíjakból származó elméleti bevételek (EUR)	C=B–A Elmaradt díjbevétel összesen (EUR)	D – Alkalmazott viteldíjakból származó bevételek (EUR)	E – A viteldíjakból származó elméleti bevételek (EUR)	F=E–D Elmaradt díjbevétel összesen (EUR)	
73 318	146 637	73 318	28	56	28	73 346

9. táblázat

Az 1 000 km-nél hosszabb útvonalakért a második szerződés szerint járó kompenzáció meghatározására alkalmazott módszer

A – Átlagos viteldíj alkalmazása (EUR/ tonnakilométer)	B – Átlagos elméleti viteldíj (EUR/ tonnakilométer)	C – Átlagos távolság (km)	D – Rakomány tömege (tonna)	E=A*C*D Alkalmazott viteldíjakból származó bevételek (millió EUR)	F=B*C*D A viteldíjakból származó elméleti bevételek (millió EUR)	G=F-E Elmaradt díjbevétel összesen (millió EUR)
0,0619	0,0716	1 322	2 342 104	191,7	221,6	29,9

(389) Amint az első szerződés esetében, a Bizottság a (385) preambulumbekezdésben ismertetett okokból úgy véli, hogy ez a módszer biztosította, hogy a második szerződés alapján a Trenitalia részére fizetett kompenzáció a Trenitalia által a szerződés teljes időtartama alatt viselt tényleges pénzügyi teherre korlátozódjon. Olaszország továbbá az említett díjszabási kötelezettségek alkalmazásából eredő összes költségnél alacsonyabb kompenzációt fizetett.

(390) Ami a szárazföld és Szardínia közötti vasúti árufuvarozásra vonatkozó közszolgáltatási kötelezettségekkel kapcsolatos költségeket (díjszabási kötelezettség és szolgáltatási kötelezettség) illeti ([234]), azokat a Trenitalia eredménykimutatása alapján kompenzálták.

([234]) Nevezetesen a következő kötelezettségek: a) kompátkelés üzemeltetése és manőverezés a szárazföld és Szardínia közötti árufuvarozás céljából, b) külön jegyzék vezetése a szardíniai árufuvarozási szolgáltatásokra igénybe vehető, a nyilvánosság számára nyitva álló vasútállomásokról és azok létesítményeiről, c) a Szardíniára induló/onnan érkező vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtásához kapcsolódó valamennyi kiegészítő tevékenység megtervezése és koordinálása.

(391) A Trenitalia eredménykimutatásán alapuló kompenzáció kiszámítására szolgáló ugyanez a módszer vonatkozott a Szicíliába induló/onnan érkező forgalommal kapcsolatos kötelezettségekre is.

(392) Az említett módszertan alapján kiszámított kompenzáció magában foglalt egy nyereséget, amelyet a Trenitalia súlyozott átlagos tőkeköltségének és befektetett tőkéjének szorzataként határoztak meg.

(393) Olaszország a Szardíniára és Szicíliába induló/onnan érkező vasúti árufuvarozás tekintetében előírt közszolgáltatási kötelezettségekért a második szerződés alapján fizetendő kompenzációt a Trenitalia által 2004-ben viselt költségek alapján becsülte meg, az alábbi táblázatban részletezettek szerint.

10. táblázat

A Szardíniára és Szicíliába induló/onnan érkező fuvarozásért a második szerződés szerint járó kompenzáció meghatározására alkalmazott módszer

(EUR)

A Trenitalia eredménykimutatása	Szardínia	Szicília
A – Bevételek összesen	7 674 289	89 236 087
B – Költségek összesen	35 481 686	179 404 951
A–B	[27 807 397]	[90 168 864]
C – A befektetett tőke megtérülése	2 733 433	11 729 022
D – A munkaköltséget terhelő adó	–	1 003 737
Összes bevétel/veszteség (A-B-C-D)	[30 540 830]	[102 901 623]

(394) A Bizottság először is megjegyzi, hogy a Szardíniára/Szicíliába induló/onnan érkező vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra kivetett közszolgáltatási kötelezettségekkel kapcsolatos költségeket kocsikilométerenkénti egységköltségként számították ki. A Bizottság úgy véli, hogy ez a mérőszám a vasúti árufuvarozási ágazatban megfelelő a vasúti árufuvarozás költségeinek becslésére, mivel lehetővé teszi a szállított áruk mennyiségétől függetlenül az üzemeltetett kocsiegységek kilométerenkénti költségeinek figyelembevételét ([235]). Így a módszertan lehetővé teszi a Trenitalia által a Szardíniára és Szicíliába induló/onnan érkező vasúti árufuvarozási szolgáltatások üzemeltetéséhez használt kocsik átlagköltségeinek becslését.

(395) Másodszor, az olasz hatóságok meg tudták becsülni a szárazföld és Szicília/Szardínia közötti közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez kapcsolódó növekményes költségeket egy külön eredménykimutatás alapján, amely tartalmazta a kifejezetten e szolgáltatásokhoz rendelt összes bevételt és költséget. Egy független számviteli szakértő áttekintette a költségek allokációs tényezőit, valamint a beszámolókat és a Trenitalia által ténylegesen működtetett szolgáltatásokat. Ezeket az elemeket az olasz hatóságok és a Bizottság is ellenőrizték (lásd a (71) preambulumbekezdést).

(396) Végül az olasz hatóságok által a Bizottságnak benyújtott hitelesített beszámolók azt mutatják, hogy a Trenitaliának e szolgáltatásokért fizetett kompenzáció nem haladta meg a szárazföld és Szicília/Szardínia közötti közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével kapcsolatban a Trenitalia által viselt költségeket. Olaszország az említett díjszabási kötelezettségek alkalmazásából eredő összes költségnél alacsonyabb kompenzációt fizetett. Ezért nem szükséges megvizsgálni, hogy az olasz hatóságok által kiszámított méltányos nyereség megfelelő volt-e vagy sem, mivel a Trenitalia e közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során semmilyen nyereséget nem könyvelt el.

([235]) A második szerződés nem írt elő minimális mennyiségű áru vagy meghatározott árutípus fuvarozására vonatkozó kötelezettséget.

(397) Ami a második szerződés alapján a Trenitaliának kifizetett teljes kompenzációt illeti, az Olaszország által szolgáltatott adatok megerősítik, hogy ez a kompenzáció nem haladta meg a Trenitalia által a szerződés teljes időtartama alatt viselt tényleges pénzügyi terhet. A 3. táblázat részletezi a Trenitalia második szerződés szerinti nettó költségeinek teljes összegét, valamint az e szerződés alapján a Trenitaliának odaítélt és kifizetett kompenzáció teljes összegét. Ezek az adatok azt mutatják, hogy a Trenitaliának csak a ténylegesen elvégzett szolgáltatásokért fizettek kompenzációt, az adatokat pedig független számviteli szakértő hitelesítette és az olasz hatóságok ellenőrizték (nevezetesen a 2004-ben, 2005-ben, 2006-ban és 2008-ban kifizetett kompenzáció alacsonyabb volt, mint a szerződésekben megjelölt összegek), és hogy a kompenzációnak nem sikerült teljes egészében fedeznie a Trenitalia nettó költségeit.

(398) Az, hogy a Trenitalia vonatkilométerenkénti költsége magasabb volt a többi versenytársához képest, vagy akár az Olaszországban rögzített vonatkilométerenkénti átlagos költségnél ([236]), nem befolyásolja ezt a következtetést. Először is, egy vállalkozás hatékonyságának szintje nem olyan releváns elem, amelyet figyelembe kellene venni annak értékelésekor, hogy Olaszország túlkompenzálta-e a Trenitaliát a második szerződés szerinti közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért. Másodszor, a vonatkilométerenkénti költség nem a szóban forgó közszolgáltatási kötelezettségekre vonatkozott, hanem a Trenitalia vonatkilométerenkénti összköltségére (amely magában foglalja mind a kereskedelmi szolgáltatásokat, mind a közszolgáltatási kötelezettségek keretében nyújtott szolgáltatásokat). Ugyanez a következtetés érvényes az Olaszországban rögzített vonatkilométerenkénti átlagos költségre, amely az Olaszországban nyújtott vasúti árufuvarozási szolgáltatások teljes forgalmára vonatkozó adat. Ezért a FerCargo által szolgáltatott adatok (lásd a (210) preambulumbekezdést) nem kínálnak releváns összehasonlítási lehetőséget a második szerződés szerinti közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével kapcsolatos költségek becsléséhez, és nem bizonyítják, hogy a Trenitalia túlkompenzációban részesült volna e közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért.

(399) Ezenkívül a második szerződés kifejezetten rendelkezett a túlkompenzáció esetére vonatkozó visszakövetelési mechanizmusról. A második szerződés 4. cikkének (3) bekezdése szerint, amennyiben a nyújtott kompenzáció meghaladta a Trenitalia által a második szerződés szerinti közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése tekintetében ténylegesen viselt költségeket, a megfelelő összeget le kellett vonni a fizetendő kompenzációból.

(400) Mindezek alapján a Bizottság úgy véli, hogy a Trenitalia által az első szerződés és a második szerződés alapján kapott teljes kompenzáció nem haladta meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése nettó költségének fedezéséhez szükséges mértéket, ezért arányos volt.

8.4.2.5. Következtetés

(401) A fenti okok miatt a Bizottság megállapítja, hogy az első szerződésben (az új támogatást képező rész tekintetében) és a második szerződésben (a Trieste Marittima kikötőn keresztül bonyolított nemzetközi fuvarozásra vonatkozó díjszabási kötelezettség kivételével, lásd a (352) és (366) preambulumbekezdést) foglalt valamennyi kötelezettség megfelel az 1191/69/EGK rendelet 1. cikke (4) bekezdésének és 14. cikkének, valamint a Szerződés általános elveinek. Ezért az első és második szerződés alapján a Trenitaliának fizetett kompenzáció összeegyeztethető állami támogatásnak minősül (kivéve a Trieste Marittima kikötőn keresztül bonyolított nemzetközi fuvarozásra vonatkozó díjszabási kötelezettséggel kapcsolatban teljesített kifizetéseket, amelyek összeegyeztethetetlen állami támogatásnak minősülnek).

8.4.3. *A harmadik szerződés*

(402) A Bizottság megjegyzi, hogy a harmadik szerződés feltételeit 2010. október 29-én fogadták el (lásd a (95) preambulumbekezdést), a szerződést pedig 2012. december 3-án írták alá. A harmadik szerződést tehát akkor kötötték meg, amikor az 1191/69 rendelet még alkalmazandó volt (lásd a (300) és (301) preambulumbekezdést). A Bizottság azt is megjegyzi, hogy a harmadik szerződés szerinti kompenzációt 2010 és 2016 között fizették ki. Ezért az uniós bíróságok által megállapított elvek fényében (lásd a (316) preambulumbekezdést) a harmadik szerződés alapján kifizetett támogatás összeegyeztethetőségét 2012. december 3-ig az 1191/69/EGK rendelet és a Szerződésből eredő általános elvek, 2012. december 3. után pedig az EUMSZ 93. cikke alapján értékelik.

([236]) Lásd az SA.32603. (2011/N.) számú, kombinált fuvarozásra vonatkozó „Ferrobonus” támogatási programról szóló határozat (HL C 88., 2012.3.24., 1. o.) (39) preambulumbekezdését.

8.4.3.1. A 2012. december 3-ig teljesített kifizetések összeegyeztethetősége az 1191/69/EGK rendelet és a Szerződésből eredő általános elvek alapján

8.4.3.1.1. A közlekedési közszolgáltatással való megbízás

(403) A benyújtott bizonyítékok alapján megállapítható, hogy az olasz hatóságok és a Trenitalia 2010. október 29-én fogadták el a harmadik szerződés feltételeit, amelyet 2012. december 3-án írtak alá ((95) preambulumbekezdés). Az említett szerződés a 2009. január 1. és 2014. december 31. közötti időszakra terjedt ki.

(404) A Bizottság megjegyzi, hogy a Trenitalia 2009. január 1-jétől, a harmadik szerződés aláírása (2012. december 3.) előtt megkezdte az említett szerződésben meghatározott szolgáltatások nyújtását, és hogy Olaszország 2010. december 21-én, vagyis a harmadik szerződés aláírása előtt kifizette a harmadik szerződés szerinti kompenzáció első részleteit (lásd a (102) preambulumbekezdést).

(405) A Bizottság azonban megállapítja, hogy Olaszország bizonyítékot szolgáltatott arra vonatkozóan, hogy a Trenitalia és az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium 2010. október 29-én a harmadik szerződés valamennyi lényeges eleméről megállapodott.

(406) A (92) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium főosztályvezetője által 2010. október 29-én az illetékes miniszter általi aláírásra megküldött harmadik szerződés végleges tervezete és a 2012. december 3-án aláírt harmadik szerződés lényegében azonos. Azonos rendelkezéseket tartalmaznak a nyújtandó szolgáltatások jellegére ([237]), a szolgáltatás árára ([238]), a szerződés módosításának és kiegészítésének szabályaira ([239]), a szerződés érvényességének időtartamára (2009–2014) ([240]) és a kötbérekre ([241]) vonatkozóan. Egyébiránt ez a tervezet már tartalmazta a kompenzáció kiszámítására vonatkozó valamennyi elemet ([242]). Ezen túlmenően pontosan a harmadik szerződés végleges tervezete indítványozta a költségvetési törvény elfogadását, amely felhatalmazta az olasz hatóságokat, hogy a harmadik szerződés alapján vállalt közszolgáltatási kötelezettségekért a Trenitalia részére 2009-re kompenzációt fizessenek 2010. december 21-én (lásd a (95) preambulumbekezdést).

(407) Ezenkívül a harmadik szerződés felek által 2010. október 29-én elfogadott tervezete egyértelműen és pontosan meghatározta a teljesítendő közszolgáltatási kötelezettségek jellegét, valamint azokat a feltételeket, amelyek mellett a Trenitaliának e kötelezettségeket a kifizetések előtt teljesítenie kellett.

(408) A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy 2009. január 1. és 2010. október 29. között a Trenitalia a közszolgáltatási kötelezettségeket a hatóságok által a közszolgáltatási kötelezettségek jellegét és azok teljesítésének feltételeit érintően a harmadik szerződésre vonatkozó tárgyalások alapján adott tájékoztatás mellett hajtotta végre. A 3.2.3.1. szakaszban ismertetett ténybeli elemek alapján megállapítható, hogy a Trenitalia és az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium intenzíven megvitatta a már 2008 novemberétől teljesítendő közszolgáltatási kötelezettségek hatályát és jellegét. A felek között 2009. március 4-én kicserélt szerződéstervezet (amely az említett időpontban az addig tárgyalt hatodik változat volt) már meghatározta az alapvető elemeket a teljesítendő közszolgáltatási kötelezettségek hatályát és jellegét illetően, valamint azokat a feltételeket, amelyek mellett Trenitalia teljesíti majd e kötelezettségeket (lásd a (88) preambulumbekezdést) ([243]).

([237]) A tervezet 4. és 5. cikke és 1. melléklete, később a harmadik szerződés 4. és 5. cikke, valamint 1. melléklete.

([238]) A tervezet 9. cikke és 2. melléklete, később a harmadik szerződés 9. cikke és 2. melléklete.

([239]) A tervezet 7. és 8. cikke, 10. cikkének (2) bekezdése, 11. cikke és 5. melléklete, később a harmadik szerződés 7. és 8. cikke, 10. cikkének (2) bekezdése, 11. cikke és 5. melléklete.

([240]) A tervezet 6. cikkének (1) bekezdése, később a harmadik szerződés 6. cikkének (1) bekezdése.

([241]) A tervezet 13. cikke és 3. melléklete, később a harmadik szerződés 13. cikke és 3. melléklete.

([242]) Nevezetesen, a kompenzáció kiszámításának módszertanára vonatkozó szabályok mellett a harmadik szerződés tervezetének 2. melléklete tartalmazta a Trenitalia gazdasági és pénzügyi tervét, amely részletezte a szerződésre alkalmazott belső megtérülési rátát, a működési költségeket, a bevételeket és az állami költségvetésben a kompenzáció felső határaként allokált pénzeszközök összegét; a harmadik szerződés tervezete végleges változatának tartalma a szerződés 2012. december 3-i hivatalos megkötéséig nem változott.

([243]) A közszolgáltatás hatálya magában foglalta a Trenitalia azon kötelezettségét, hogy bizonyos minőségi előírások (nevezetesen pontosság) betartásával és bármely ügyfél kérésére vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat nyújtson Dél-Olaszország régióiból/régióiba. Csak a teljesítendő vonatkilométerek pontos száma és a közszolgáltatási kötelezettségek működtetéséhez szükséges minimális pénzügyi hatékonyság tért el a harmadik szerződés tervezetének végleges változatától.

(409) Ezért 2009-ben és 2010-ben a Trenitalia nem anélkül működött, hogy megbízást kapott volna a közszolgáltatási kötelezettségek hatályára és jellegére vonatkozóan. A harmadik szerződés 2009. március 4-i tervezete és 2010. október 29-i tervezete között csak az üzemeltetendő vonatkilométerek minimális száma és a közszolgáltatási kötelezettségek üzemeltetéséhez szükséges minimális pénzügyi hatékonyság változott. E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy e feltételek alkalmazási körét a 2010. október 29-i szerződéstervezet a 2009. március 4-i szerződéstervezethez képest csökkentette ([244]). Ez azt jelenti, hogy a Trenitalia 2009-ben több közszolgáltatási kötelezettséget teljesített, mint amennyiről a felek 2010. október 29-én végül megállapodtak (lásd a (91) preambulumbekezdést). Ezenkívül Olaszország csak a 2010. október 29-én kölcsönösen elfogadott vonatkilométer-számnak (azaz 11,9 millió vonatkilométer) megfelelő összegű kompenzációt fizetett ki, a 2010. október 29-i harmadik szerződéstervezetben meghatározott pénzügyi paramétereknek megfelelően, figyelmen kívül hagyva a Trenitalia által 2009-ben teljesített további közszolgáltatási kötelezettségeket ([245]). Megjegyzendő továbbá, hogy az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium úgy ítélte meg, hogy a Trenitalia 2009-ben az összes közszolgáltatási kötelezettséget a 2010. október 29-én elfogadott harmadik szerződéstervezet követelményeinek megfelelően teljesítette, megerősítve, hogy a közszolgáltatási kötelezettségek hatálya és jellege a Trenitalia számára már 2009-ben ténylegesen kellően egyértelmű és pontos volt (lásd a (94) preambulumbekezdést).

(410) A Bizottság ezért úgy véli, hogy Olaszország megbízta a Trenitaliát a Trenitaliával kötött harmadik szerződés által lefedett időszakra közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével.

8.4.3.1.2. A közszolgáltatási szerződés tárgya

(411) A harmadik szerződés a Trenitaliát azzal a kötelezettséggel bízta meg, hogy vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat működtessen Olaszország déli régióiba/régióiból (beleértve Szicíliát, de Szardíniát nem). A Trenitalia különösen köteles volt vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat nyújtani hagyományos teljes vonatterheléssel vagy kombinált szállítási módokon, a szerződés által régiók közötti összeköttetésekként meghatározott földrajzi területen belüli felhasználói kereslettől függően.

(412) A Trenitalia köteles volt ezeket a szolgáltatásokat bármely gazdasági szereplőnek nyújtani, aki azt kérte, a szerződés 1. mellékletében meghatározott kritériumok szerint ([246]) a 2009–2014-es időszakra ([247]) vonatkozóan a harmadik szerződés 4. cikkének (1) bekezdésében és 1. mellékletében meghatározott éves vonatkilométer-mennyiségen (11,9 millió) – azaz a „tervezett ajánlaton" – belül. A harmadik szerződés 11. cikke szerint a felek a 2012–2014-es időszakra vonatkozóan felülvizsgálhatták a tervezett ajánlatot; a felek azonban nem éltek ezzel a kikötéssel.

(413) A harmadik szerződés különös minőségi célkitűzéseket írt elő a Trenitalia számára (a pontosság tekintetében), amelyeket a szerződés 3. melléklete határozott meg ([248]). A 3. mellékletben említett minőségi mutatók értékei az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztériummal egyeztetett módszereken és kritériumokon alapultak ([249]). A Trenitaliának éves jelentést kellett benyújtania a minisztériumnak a nyújtott szolgáltatásról és minőségről, mellékelve a ténylegesen teljesített szolgáltatásokra vonatkozó megfelelő és teljes dokumentációt, valamint a szerződéses kötelezettségeknek – köztük a minőségi célkitűzéseknek – való megfelelés ellenőrzéséhez szükséges valamennyi elemet ([250]).

(414) Ezenkívül a Trenitaliának meg kellett terveznie és koordinálnia kellett az e szolgáltatások nyújtásához kapcsolódó valamennyi kiegészítő tevékenységet, például a vasúti járművek rendes és rendkívüli karbantartását és rendszeres ellenőrzését, a biztonsági feltételek optimális szintjét, valamint a szolgáltatásirányítást támogató adminisztratív és kereskedelmi tevékenységeket ([251]).

([244]) A 2009. március 4-i tervezet szerint a Trenitaliának legalább 12,8 millió vonatkilométert kellett biztosítania, míg ezt a számot a 2010. október 29-i szerződéstervezetben 11,9-re csökkentették.

([245]) A 2009-ben teljesített 14 millió vonatkilométer, mínusz a 11,9 millió vonatkilométer, amelyről 2010. október 29-én állapodtak meg = 2,1 millió vonatkilométer, amelyet a Trenitalia 2009-ben szolgáltatott, és amelyért nem kapott kompenzációt.

([246]) Különösen minden olyan gazdasági szereplő számára, amely az 1. melléklet hatálya alá tartozó régiók közötti összeköttetéseken olyan vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat kért, amelyek megfelelnek egy „*minimális hatékonysági szintnek*", azaz ahol a kért szolgáltatás esetében a vonatkilométerenkénti költségek és bevételek különbsége meghaladja a 19 EUR/vonatkilométert és az összköltség 73 %-át. Ezek a rendelkezések alapvetően a szerződés gazdasági egyensúlyának megőrzését szolgálták, és nem befolyásolták a szolgáltatás folyamatosságát.

([247]) A harmadik szerződés 7. cikkének (3) bekezdése egyértelművé teszi, hogy a felek kölcsönösen elismerték, hogy a 2009–2014-es évekre tervezett ajánlat megfelelt a harmadik szerződés 1. mellékletének.

([248]) A harmadik szerződés 4. cikkének (6) bekezdése.

([249]) A harmadik szerződés 5. cikke (1) bekezdésének a) pontja.

([250]) A harmadik szerződés 5. cikke (1) bekezdésének c) pontja.

([251]) A harmadik szerződés 4. cikkének (2) bekezdése.

(415) A Bizottság megjegyzi, hogy a harmadik szerződés célja az volt, hogy minimális szolgáltatási hálózatot biztosítson, ne pedig egyedi összeköttetéseket, azaz a Dél-Olaszországban megoszló vonalak és összeköttetések indulási/rendeltetési helyükkel egységben megvalósuló minimális jelenlétét. Ez az „*igény szerinti*” szolgáltatásnyújtásra vonatkozó kötelezettség biztosította, hogy a vasúti árufuvarozási szolgáltatások kínálata tükrözze a felhasználók rendszerességgel és kapacitással kapcsolatos igényeit. Ezenkívül a szerződés a szolgáltatás minőségére vonatkozó konkrét előírásokat is tartalmazott ([252]).

(416) Mindezek alapján a Bizottság úgy véli, hogy a harmadik szerződés hatálya alá tartozó közszolgáltatási kötelezettségek az 1191/69/EGK rendelet 14. cikkének (1) bekezdése szerinti „meghatározott folyamatossági, rendszerességi, kapacitási és minőségi előírásoknak megfelelő szállítási szolgáltatások” kategóriájába tartoznak.

8.4.3.1.3. A megbízási aktusban meghatározott elemek

a) A nyújtandó közszolgáltatás jellege (az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (2) bekezdésének a) pontja)

(417) A (411)–(416) preambulumbekezdésben kifejtettek szerint a harmadik szerződés meghatározta a Trenitaliára bízott vasúti árufuvarozási szolgáltatások folyamatosságára, rendszerességére, kapacitására és minőségére vonatkozó előírásokat.

(418) A Bizottság megjegyzi, hogy ezek a szolgáltatások többek között szociális és környezeti tényezőket is figyelembe vettek. A (326) preambulumbekezdésben említettek szerint az 1191/69/EGK rendelet 1. cikkének (4) bekezdése értelmében a tagállamok közszolgáltatási szerződéseket köthetnek egy fuvarozási vállalkozással „[a]nnak érdekében, hogy olyan megfelelő szállítási szolgáltatásokat biztosítsanak, amelyek különösen figyelembe veszik a szociális, környezeti és területrendezési szempontokat”. Amint azt Olaszország kifejtette (165) preambulumbekezdés), a harmadik szerződés célja az volt, hogy gazdaságilag fenntartható feltételek mellett biztosítsa a vasúti modális alternatívát az elsődleges közúti szállítási módhoz képest. Nemcsak közlekedéspolitikai célt szolgált, hanem a környezetvédelmi és területi politika, valamint a gazdasági és társadalmi kohézió célkitűzéseit is. Valójában arra volt hivatott, hogy megerősítse a regionális kohéziót és a területi egyensúlyt Észak- és Dél-Olaszország között, ugyanakkor fenntartható alternatívát biztosítson a közúti fuvarozással szemben. A harmadik szerződés egyértelműen meghatározta a Trenitalia által a teljesítendő közszolgáltatási kötelezettségek részeként kiszolgálandó indulási és rendeltetési régiókat, ami elegendő annak megállapításához, hogy az 1191/69/EGK rendelet 1. cikkének (4) bekezdésében és 14. cikke (2) bekezdésének a) pontjában meghatározott követelmények teljesülnek.

(419) A fenti okok miatt a Bizottság megállapítja, hogy a harmadik szerződés alapján nyújtandó közlekedési közszolgáltatások jellegét az 1191/69/EGK rendeletnek az ugyanezen rendelet 1. cikkének (4) bekezdésével összefüggésben értelmezett 14. cikke (2) bekezdésének a) pontjával összhangban megfelelően meghatározták.

b) A szerződés tárgyát képező szolgáltatások ára (az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (2) bekezdésének b) pontja)

(420) A harmadik szerződés meghatározta a Trenitalia részére a szolgáltatások nyújtásáért fizetendő kompenzáció összegét, azaz a nyújtandó szolgáltatások árát és a számításukhoz alkalmazott módszert.

(421) Az éves kompenzáció maximális összegét a rendelkezésre álló állami forrásokat és a Trenitaliának a Trenitalia gazdasági és pénzügyi tervében (a szerződés 2. melléklete) meghatározott, a szerződés időtartama alatti költségeinek és bevételeinek várható alakulását figyelembe véve állapították meg. A Trenitalia részére ténylegesen kifizetett kompenzáció a közszolgáltatási kötelezettség teljesítésével kapcsolatos, utólag ellenőrzött forgalmi bevételek és kapcsolódó költségek közötti különbséget fedezte (lásd a (99) és a (100) preambulumbekezdést).

([252]) A harmadik szerződés 3. melléklete.

(422) A harmadik szerződés konkrét szabályokat tartalmazott a kompenzáció kifizetésére (lásd a (99) preambulumbekezdést) és a Trenitalia által viselt, az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztériumnak továbbított hitelesített beszámolókban megjelenő éves tényleges terhet meghaladóan kifizetett összegek visszafizettetésére vonatkozóan. A kompenzáció semmi esetre sem haladhatta meg a szerződés 9. cikkének (1) bekezdésében (a 2009–2011-es évekre) feltüntetett vagy a szerződés 11. cikkével összhangban (a 2012–2014-es évekre) meghatározott maximális összegeket, és a szerződés 2. mellékletében említett, az állami költségvetésben elkülönített források keretein belül kellett maradnia. A Bizottság megjegyzi, hogy a Trenitalia 2010. december 21-én részesült kompenzációban a 2009-ben és 2010-ben nyújtott szolgáltatásokért, és csak a 2010 októberében megállapított 11,9 millió vonatkilométer határon belül ([253]).

(423) A Bizottság ezért úgy véli, hogy a harmadik szerződés tartalmazta az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (2) bekezdésének b) pontjában előírt elemeket, amely pont szerint a szerződésnek tartalmaznia kell az általa meghatározott szolgáltatások ellenértékét és a két fél közötti pénzügyi kapcsolatok részleteit.

c) A szerződés módosításának és kiegészítésének szabályai (az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (2) bekezdésének c) pontja)

(424) A szerződést csak a felek közötti megállapodással lehetett kiegészíteni és módosítani.

(425) A tervezett ajánlatnak a harmadik szerződésben előírt vonatkilométer teljes összegének 1 %-át meghaladó hiány vagy többlet formájában történő módosítására a Trenitaliának kellett javaslatot tennie az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium számára ([254]). A tervezett ajánlatot a felek felülvizsgálhatták abban az esetben is, ha a tervezett és a felmerült működési költségek közötti eltérés a 2. mellékletben említett összköltség több mint 10 %-át (többlet vagy hiány) tette ki, feltéve, hogy ez az eltérés nem a Trenitalia magatartásának volt betudható ([255]). A Trenitaliának felróható események miatt a szolgáltatásokban bekövetkezett bármely megszakítás és változás a kompenzáció csökkentését vonta maga után a nem teljesített vonatkilométerekkel arányosan ([256]). Szükség esetén a szerződés nyilvántartásba vételétől számított hat hónapon belül a felek dönthetnek úgy, hogy a 2012–2014-es időszakra vonatkozóan aktualizálják a tervezett ajánlatot és a szerződés gazdasági-pénzügyi egyensúlyának feltételeit; az aktualizálásnak összhangban kellett lennie a harmadik szerződés 5. mellékletében szereplő képlettel ([257]). Ezt a kikötést soha nem alkalmazták.

(426) A Bizottság úgy véli, hogy a harmadik szerződés megfelel az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (2) bekezdése c) pontjának, amely előírta a szerződés módosítására és kiegészítésére vonatkozó szabályok beépítését a közszolgáltatási szerződésbe.

d) A szerződés érvényességi ideje (az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (2) bekezdésének d) pontja)

(427) A harmadik szerződés a 2009. január 1. és 2014. december 31. közötti időszakra vonatkozott, és tartalmazott egy kikötést (6. cikk (2) bekezdés), amely (ugyanazon feltételek mellett) legfeljebb 12 hónappal meghosszabbította a szerződés érvényességét, amennyiben az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium legkésőbb hat hónappal a szerződés lejárta előtt azt kérte.

(428) A Bizottság úgy véli, hogy a szerződés érvényességi idejét az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (2) bekezdésének d) pontjával összhangban egyértelműen meghatározták.

e) Kötbér (az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (2) bekezdésének e) pontja)

(429) A harmadik szerződés be nem tartása esetére a Trenitaliával szemben kötbérrendszert írtak elő, e kötbért le kell vonni a fizetendő kompenzációból (lásd a (101) preambulumbekezdést).

([253]) A Trenitalia nem részesült kompenzációban a 2009-ben nyújtott azon szolgáltatásokért, amelyek meghaladták ezt a küszöbértéket (14 millió vonatkilométer 11,9 millió vonatkilométer helyett).
([254]) A harmadik szerződés 7. cikkének (1) és (2) bekezdése.
([255]) A harmadik szerződés 10. cikkének (2) bekezdése.
([256]) A harmadik szerződés 8. cikkének (4) bekezdése.
([257]) A harmadik szerződés 11. cikke. Az 5. melléklet konkrét képletet írt elő a szerződés gazdasági egyensúlyának esetleges felülvizsgálatára annak biztosítása érdekében, hogy a kompenzáció arányos maradjon a Trenitalia által viselt költségekkel.

(430) A szerződéses kötelezettségek megsértése esetére a harmadik szerződés 13. cikke a jogsértés súlyosságától függően változó összegű kötbért írt elő. A 13. cikk (7)–(14) bekezdése meghatározta a konkrét jogsértésekre vonatkozó különböző kötbérösszegeket. A 13. cikk (15) bekezdése az említett kikötésekben kifejezetten nem említett minden egyes jogsértésre 50 000 EUR-nál nem magasabb összegű kötbért írt elő. A 3. melléklet külön kötbért írt elő a minőségi célkitűzések be nem tartása esetére.

(431) A Bizottság úgy véli, hogy a fenti rendelkezések megfelelnek az 1191/69/EGK rendelet 14. cikke (2) bekezdése e) pontjának, amely szerint a közszolgáltatási szerződésnek ki kell terjednie a szerződéses feltételeknek való meg nem felelés esetén fizetendő kötbérre.

8.4.3.1.4. A kompenzáció arányos volta

(432) Ami a kompenzáció összegét illeti, a Bizottságnak ellenőriznie kell, hogy a kompenzáció nem haladta-e meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése során felmerült költségek fedezéséhez szükséges mértéket, figyelembe véve az érintett bevételeket és egy méltányos nyereséget (lásd a (382) preambulumbekezdést).

(433) A Bizottság megjegyzi, hogy a harmadik szerződés 2. melléklete részletes táblázatokat tartalmazott a Trenitalia által a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével kapcsolatban viselt növekményes költségekről. Az említett 2. mellékletben szereplő gazdasági és pénzügyi terv a harmadik szerződés időtartamának minden egyes évére vonatkozóan számszerűsítette a növekményesköltség-tételek minden egyes típusára vonatkozó tervezett összeget, valamint a harmadik szerződés időtartamának minden egyes évére megállapított kompenzációs felső határt.

11. táblázat

A kompenzáció harmadik szerződés szerinti kiszámításának módszertana – a Trenitalia harmadik szerződés 2. mellékletében szereplő gazdasági és pénzügyi tervének kivonata

(millió EUR)

		2009	2010	2011	2012	2013	2014
A1	Elszámolható tőketörlesztés és díjazási költségek	38,9	39,2	39,4	39,6	40,0	40,3
A2	Tőketörlesztés és díjazási költségek	38,9	39,2	39,4	39,6	40,0	40,3
b1.1	Pályahasználati díjak	32,9	32,9	32,9	32,9	32,9	32,9
b1.2	Vonatforgalom	22,6	19,1	17,1	16,2	16,2	16,2
b1.3	Flottairányítás	14,0	11,3	10,0	9,3	9,3	9,3
b1.4	Járművezetés	58,1	47,0	39,8	36,7	36,7	36,7
b1.5	Szabálytalan járműmozgások és vonatképzés	56,6	42,1	36,5	33,8	33,8	33,8
b1.6	Karbantartás	32,7	26,4	22,8	21,1	21,1	21,1
b1.7	Kereskedelmi költségek	6,1	4,9	4,2	3,9	3,9	3,9
b1.8	Személyzet (ipar, kereskedelem és támogatás)	26,0	21,1	18,2	16,8	16,8	16,8

(millió EUR)

		2009	2010	2011	2012	2013	2014
b1.9	Fedezetlen költségek	*	21,1	10,9	10,4	10,4	10,4
b1.10	Végkielégítés kamatköltsége	*	*	3,7	3,7	3,7	3,7
b1.11	A munkaerőköltséget terhelő adó	2,0	1,9	1,8	1,8	1,8	1,8
B1	Elszámolható működési költségek	251,1	227,9	197,9	186,5	186,5	186,5
b2	Nem elszámolható működési költségek (gazdasági elv)	*	*	*	*	*	*
b3	Szerkezetátalakítási díjakra képzett tartalékok	*	*	*	*	*	*
b4	Eszközök leírása	*	*	*	*	*	*
B2	Figyelembe vett működési költségek	251,1	227,9	197,9	186,5	186,5	186,5
C1	**ELSZÁMOLHATÓ KÖLTSÉGEK ÖSSZESEN**	**290,0**	**267,0**	**237,3**	**226,2**	**226,5**	**226,8**
C2	**DÍJAZÁSSAL ÉRINTETT KÖLTSÉGEK ÖSSZESEN**	**290,0**	**267,0**	**237,3**	**226,2**	**226,5**	**226,8**
d1	Forgalmi bevételek	116,4	124,2	131,8	140,1	140,1	140,1
d2	Kiegészítő bevételek						
d2	A szolgáltatási szerződések állam által viselt díjai	92,4	107,0	107,0	107,0	107,0	107,0
d4	Kombinált fuvarozási ösztönzők	*	*	*	*	*	*
d5	Díjak (allokáció integrálása, héa nélkül)	*	*	*	*	*	*
d6	A szolgáltatási szerződések régiók által viselt díjai	*	*	*	*	*	*
d3	„C” kontingens az előző évekből	5,9	0,6	*	*	*	*
D	**FEDEZETI BEVÉTELEK ÖSSZESEN**	**214,8**	**231,8**	**238,8**	**247,1**	**247,1**	**247,1**

(434) A *költségtételek* esetében először is a 11. táblázatból kitűnik, hogy az ott felsorolt valamennyi költségtétel közvetlenül kapcsolódott a harmadik szerződés szerinti közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez. Olaszország figyelembe vette a Trenitalia által a harmadik szerződés szerinti közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése érdekében üzemeltetett vasúti árufuvarozási szolgáltatások közvetlen műveleteihez kapcsolódó összes elszámolható működési költséget. Olaszország figyelembe vette a Trenitalia által viselt tőkeköltségeket is, különös tekintettel az említett közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséhez használt eszközök amortizációjára és értékcsökkenési leírására. Ezenkívül a független számviteli szakértő által benyújtott éves hitelesítések megállapították, hogy a Trenitalia a helyes paramétereket használta a harmadik szerződés szerinti közszolgáltatási kötelezettségekhez közvetlenül kapcsolódó költségek, valamint a Trenitalia teheráru-üzletága kereskedelmi árufuvarozási tevékenységeinek működtetéséhez kapcsolódó költségek allokációjára (lásd a (100) preambulum-bekezdést). A Bizottság felülvizsgálta ezeket a hitelesítéseket.

(435) *A bevételeket illetően* a Bizottság úgy véli, hogy a Trenitalia gazdasági és pénzügyi terve az összes releváns bevételt figyelembe vette, az esetleges kiegészítő bevételek kivételével ([258]). A Trenitalia a harmadik szerződés végrehajtása során ténylegesen elkönyvelt kiegészítő bevételeket, ezért ezeket a bevételeket figyelembe kellett volna venni a növekményes bevételek között. Mindazonáltal a Bizottság megjegyzi, hogy a Trenitalia gazdasági és pénzügyi tervében előre jelzett összes növekményes bevétel még a harmadik szerződés végrehajtása során ténylegesen elkönyvelt kiegészítő bevételek (mintegy évi 6 millió EUR, azaz a harmadik szerződés időtartama alatt 30 millió EUR) figyelembevételével is messze elmaradna az összes előre jelzett növekményes költségtől (lásd a 11. táblázat d1. és C2. sorát). Ezért az, hogy a kiegészítő bevételeket nem vették figyelembe a kompenzáció összegének meghatározására szolgáló paraméterek között, nem befolyásolja a harmadik szerződés alapján nyújtott (a 11. és 12. táblázatban „*a szolgáltatási szerződés állam által viselt díja*"-ként jelölt) kompenzáció arányosságának értékelését, mivel ez a kompenzáció nem haladta meg a Trenitalia által a harmadik szerződés szerinti közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével kapcsolatban viselt összes költséget. A 12. táblázat azt mutatja, hogy a Trenitalia gazdasági és pénzügyi tervében Olaszország becslése szerint a Trenitalia összesen 47,53 millió EUR nettó veszteséget szenvedne el a harmadik szerződés szerinti közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése miatt, figyelembe véve a megfelelő kompenzációt.

12. táblázat

A Trenitalia harmadik szerződés szerinti várható nettó eredményei

(millió EUR)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Összesen
Elszámolható költségek	290,0	267,0	237,3	226,2	226,5	226,8	1 473,80
A szolgáltatási szerződések állam által viselt díjai	92,4	107,0	107,0	107,0	107,0	107,0	627,40
Forgalmi bevételek	116,4	124,2	131,8	140,1	140,1	140,1	799,20
Bevételek összesen	214,8	231,8	238,8	247,1	247,1	247,1	1 426,27
Nettó eredmény	**[75,30]**	**[35,53]**	**1,50**	**20,90**	**20,60**	**20,30**	**[47,53]**

(436) Másodszor, a Bizottság megjegyzi, hogy a Trenitaliának fizetett kompenzáció utólagos számszerűsítése a Trenitalia által ténylegesen viselt költségeken és a befektetett tőke összegén alapult, és azt az állami költségvetésben elkülönített összegekre korlátozták. Különösen, amint azt a 13. táblázat mutatja, a Trenitaliának a harmadik szerződés alapján kifizetett támogatás teljes összege nem haladta meg: a) a gazdasági és pénzügyi tervben becsült és végül odaítélt kompenzáció teljes összegét, b) a Trenitaliának a gazdasági és pénzügyi tervben előre jelzett és a ténylegesen viselt teljes nettó költségét.

([258]) A kiegészítő bevétel a vállalat fő tevékenységétől (ebben az esetben árufuvarozási szolgáltatásoktól) eltérő árukból vagy szolgáltatásokból származó bevétel.

13. táblázat

A harmadik szerződés szerinti kompenzáció

(millió EUR)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Összesen
Becsült kompenzáció	92,4	107,0	107,0	107,0	107,0	107,0	**627,40**
Odaítélt kompenzáció	92,4	106,7	107,0	106,1	106,1	105,2	**623,50**
Kifizetett kompenzáció	92,4	106,6	102,5	106,0	103,6	101,0	**612,10**
A Trenitalia előre jelzett nettó költségei	290,0	267,0	237,3	226,2	226,5	226,8	**1 473,80**
A Trenitalia által ténylegesen viselt nettó költségek	200,0	179,6	138,0	131,0	113,7	92,9	**855,20**

(437) Mindezek alapján a Bizottság úgy véli, hogy a Trenitalia által a harmadik szerződés alapján kapott teljes kompenzáció nem haladta meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése nettó költségének fedezéséhez szükséges mértéket, ezért arányos volt. Ez azt jelenti, hogy a 2012. december 3-ig kifizetett kompenzáció is arányos volt.

(438) A harmadik szerződés alapján a Trenitaliának kifizetett teljes kompenzáció arányosságára vonatkozó következtetés nem érinti azon egyéb feltételek értékelését, amelyeknek az EUMSZ 93. cikke értelmében teljesülniük kell ahhoz, hogy a 2012. december 3. után kifizetett kompenzációkat a belső piaccal összeegyeztethetőnek lehessen tekinteni.

8.4.3.2. Következtetés

(439) A fenti okok miatt a Bizottság megállapítja, hogy a harmadik szerződésben foglalt valamennyi kötelezettség megfelel az 1191/69/EGK rendelet 1. cikke (4) bekezdésének és 14. cikkének, valamint a Szerződés általános elveinek. Ezért a Trenitaliának a harmadik szerződés alapján 2012. december 3-ig kifizetett kompenzáció összeegyeztethető állami támogatásnak minősül.

8.4.3.3. A 2012. december 3. után teljesített kifizetések összeegyeztethetősége az EUMSZ 93. cikke alapján

8.4.3.3.1. Valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás megléte

(440) A valódi általános gazdasági érdekű szolgáltatás EUMSZ 93. cikke szerinti meglétének értékelése céljából meg kell vizsgálni, hogy Olaszország követett-e el nyilvánvaló hibát a harmadik szerződés hatálya alá tartozó általános gazdasági érdekű szolgáltatás meghatározásában.

(441) Ezt az értékelést a Törvényszék Andersen- ([259]) és SNCM-ítéletének ([260]) fényében végzik, figyelembe véve azonban az ágazati jogi keret sajátosságait. E tekintetben a Bizottság megjegyzi, hogy a vasúti árufuvarozásban az általános gazdasági érdekű szolgáltatások tartalmának és hatályának meghatározásával kapcsolatos tagállami mérlegelési jogkört nem korlátozzák uniós szintű másodlagos jogszabályok. A hivatkozási alap az EUMSZ 93. cikke, amely azt írja elő, hogy a támogatási intézkedések akkor egyeztethetők össze, ha „*a közszolgáltatás fogalmában benne rejlő bizonyos kötelezettségek terheinek megtérítését szolgálják*”.

([259]) A Törvényszék 2017. január 18-i ítélete, T-92/11 RENV, ECLI:EU:T:2017:14, 69–70. pont.
([260]) A Törvényszék 2017. március 1-jei ítélete, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, 134–135. pont.

(442) Mindezek alapján a Bizottság a következők egyidejű teljesülését fogja értékelni:

(1) a szóban forgó fuvarozási igények, tekintettel az érintett tagállam által követett jogos közérdekű célkitűzésre (azaz valódi közszolgáltatási igény megléte);

(2) a piaci erők önmagukban milyen mértékben elégíthetik ki ezeket az igényeket (azaz a fent meghatározott közszolgáltatási igény kielégítéséhez nyújtandó támogatást szükségessé tevő piaci hiányosság fennállása);

(3) a közszolgáltatási szerződések voltak-e a legkevésbé torzító intézkedések e hiány orvoslására, tekintettel az érintett tagállam által követett közérdekű célkitűzésre (azaz a támogatás megfelelősége).

8.4.3.3.1.1. Valódi közszolgáltatási igény megléte

(443) Olaszország szerint a harmadik szerződés célja a vasúti árufuvarozás biztosítása volt az Észak-Olaszország és Dél-Olaszország közötti regionális kohézió erősítése érdekében. Olaszország azzal érvelt, hogy Dél-Olaszországban a vasúti árufuvarozás modális alternatívájának – legalábbis minimális jelleggel történő – fenntartása alapvető fontosságú volt a végső felhasználók és az egész közösség számára, többek között annak elkerülése érdekében, hogy a forgalom tömegesen átkerüljön a közúti szállítási módra ((165) preambulumbekezdés).

(444) A jelen ügyben Olaszország által követett fő célkitűzés az Észak-Olaszország és Dél-Olaszország közötti területi gazdasági és társadalmi kohézió volt egy régióközi vasúti árufuvarozási szolgáltatás megszervezésével. E célból Olaszország megállapította, hogy egész Dél-Olaszországban biztosítani kell a vasúti árufuvarozási szolgáltatások minimális hálózatát az egyedi összeköttetések helyett. E hálózat célja az volt, hogy lehetővé tegye a Dél-Olaszországba induló/onnan érkező vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtását. Emellett egy környezet- és területi politikai célkitűzést is szolgált azáltal, hogy egy biztonságosabb és kevésbé szennyező árufuvarozási rendszert részesített előnyben.

(445) A Bizottság úgy véli, hogy a területi gazdasági és társadalmi kohézió, valamint a környezetvédelmi és területi politika Olaszország által meghatározott célkitűzései jogszerűek, és azokat semmilyen nyilvánvaló hiba nem érinti, mivel a régióközi vasúti árufuvarozási szolgáltatások szervezése fontos szerepet játszhat a regionális kohézió erősítésében, miközben fenntartható alternatívát kínál a közúti fuvarozással szemben.

(446) 2008-ban, két évvel azután, hogy a Trenitalia versenytársai elkezdtek Dél-Olaszországban működni, az Észak- és Dél-Olaszország között továbbított áruk mennyisége viszonylag alacsony volt az észak-olaszországi forgalomhoz képest ([261]). Amint azt Olaszország jelezte, ezt a volument a dél-olaszországi régiók közigazgatása elégtelennek ítélte ((229) preambulumbekezdés), és arra számítottak, hogy még tovább fog csökkenni, figyelembe véve a Trenitalia azon bejelentett tervét, hogy állami kompenzáció hiányában mérsékli a veszteséges vasúti árufuvarozási szolgáltatásait ((216) preambulumbekezdés).

(447) Olaszország úgy vélte, hogy megfelelő támogatási intézkedések hiányában a vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtása Dél-Olaszországban valószínűleg megszűnik. Ez negatívan befolyásolta volna a regionális kohéziót, tekintettel arra, hogy az Észak-Olaszország és Dél-Olaszország közötti áruforgalmi egyensúlyhiány a közúti ([262]) és a légi ([263]) közlekedésben is fennállt. E körülmények miatt a Bizottság úgy véli, hogy még nyilvános konzultáció hiányában is elegendő elem áll rendelkezésre annak megállapításához, hogy szükség volt a vasúti árufuvarozás állami támogatására. Ezt a nézetet az is alátámasztja, hogy az intermodális terminálok és platformok főként Észak-Olaszországban voltak jelen, Dél-Olaszországban pedig csak kevés létesítményt lehetett találni.

([261]) Olaszország különösen azt mutatta be, hogy 2008-ban a dél-olaszországi régiókban a vasúti árufuvarozás az Olaszországban szállított áruk teljes mennyiségének csupán 10 %-át tette ki, e teljes mennyiség 60 %-a négy észak-olaszországi régióban (Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte és Veneto) összpontosult. Amint azt az FS-csoport észrevételeiben ((214) preambulumbekezdés) egyértelművé tette, a Trenitalia versenytársai a Dél-Olaszországban már amúgy is nagyon korlátozott vasúti árufuvarozási szolgáltatásoknak csak nagyon marginális részét nyújtották.

([262]) Vasúti fuvarozás hiányában a közúti fuvarozás nem tudná kielégíteni Dél-Olaszország árufuvarozási igényeit. 2007-ben az Észak-Olaszországból Dél-Olaszországba és vissza közúton szállított áruk mennyisége a teljes közúti áruforgalomnak csak kevesebb mint 2,5 %-át tette ki. 2008-ban a közúti árufuvarozás a teljes belföldi áruforgalom 90 %-át adta. Lásd az olaszországi közlekedési infrastruktúra helyzetéről szóló jelentést, Uniontrasporti, 2011. február.

([263]) Vasúti fuvarozás hiányában a légi fuvarozás nem tudná kielégíteni Dél-Olaszország árufuvarozási igényeit. A légi árufuvarozás alapvetően Észak-Olaszország régióiban összpontosult, és a dél-olaszországi repülőterekről nagyon alacsony forgalmat bonyolítottak. A dél-olaszországi repülőterekről szállított áruk 2010-ben az országos légi áruforgalomnak csupán 3 %-át tették ki.

(448) Olaszország továbbá úgy vélte, hogy a vasúti árufuvarozással valószínűleg elkerülhető a közúti fuvarozásra való modális váltás, amely potenciálisan növelheti a baleseteket és a forgalmi torlódásokat, különösen a dél-olaszországi közúthálózaton. E tekintetben a Bizottság tudomásul veszi azokat a sajátos körülményeket, amelyek különösen a Szicília és a szárazföld közötti szigetjellegű összeköttetésből, valamint Dél-Olaszország egyes régióiban (például Calabriában) az úthálózat egyes részeinek megrongálódott állapotából erednek, amint azt a PWC-tanulmány is kiemelte (lásd a (235)–(237) preambulumbekezdést). Az Észak-Olaszország és Dél-Olaszország közötti közúti áruforgalom növekedése nemcsak a szennyezés, hanem a közúti közlekedésbiztonsági kockázatok növekedéséhez is vezethetett volna ([264]).

(449) Amiatt, hogy a harmadik szerződés a régiók közötti összeköttetésekre, nem pedig az egyedi útvonalak közötti összeköttetésekre összpontosított, az általános gazdasági érdekű szolgáltatás hatálya nem összeegyeztethetetlen a regionális kohézió célkitűzésével. Az alábbiakban kifejtett okok miatt (a (450)–(452) preambulumbekezdés) a Bizottság úgy véli, hogy a régiók közötti összeköttetésre épülő megközelítést a vasúti árufuvarozás jellemzői indokolták, és az nem ellentétes a regionális kohézió célkitűzésével.

(450) Először is, hálózati alapon szervezték a vasúti közlekedést, amely több állomást lát el ugyanazon az útvonalon, valamint több útvonalat ugyanazon régiók közötti összeköttetésen.

(451) Másodszor, ami különösen az árufuvarozást illeti, a végső felhasználók nemcsak ipari szereplők, hanem olyan árufuvarozók is, amelyek az ügyfelek igényeinek megfelelően nyújtanak pont-pont összeköttetésen alapuló fuvarozási szolgáltatásokat. Ezért a területi kohézió érdekében a Bizottság úgy véli, hogy a régiók közötti összeköttetés szintjén, nem pedig az egyes útszakaszok szintjén nyújtott vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra kell összpontosítani.

(452) Végül a Bizottság megjegyzi, hogy a szerződés alkalmazási körét meghatározó évi 11,9 millió vonatkilométer mennyiség célja a (443)–(445) preambulumbekezdésben meghatározott, fuvarozás iránti igény és az olasz költségvetési korlátok közötti egyensúly megteremtése volt. Ez a mennyiség Olaszország egész területét érintette (függetlenül az egyes kiszolgálandó útvonalaktól) annak érdekében, hogy a rendszer elég rugalmas maradjon ahhoz, hogy a lehető legnagyobb mennyiségű árufuvarozási igényt kielégítse, valamint hogy a lehető legnagyobb szolgáltatási lefedettséget biztosítsa. Olaszország szerint erre a rugalmasságra azért volt szükség, mert a vasúti árufuvarozás iránti kereslet nemcsak régiónként, hanem az ipari termeléstől függően évente is eltért.

(453) A fenti körülményekre tekintettel a Bizottság megállapítja, hogy Olaszország nyilvánvaló hiba elkövetése nélkül határozta meg, hogy a területi kohézió javítása érdekében bizonyos régiók közötti összeköttetéseken vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra van szükség.

8.4.3.3.1.2. A vasúti árufuvarozási szolgáltatások kereskedelmi kínálatának hiánya a piacon

(454) A FerCargo azt állította, hogy tagjai a Trenitalia által nyújtott szolgáltatásokhoz hasonló szolgáltatásokat biztosíthattak volna a folyamatosság, a rendszeresség, a járatsűrűség, a kapacitás és a díjak tekintetében ((206) preambulumbekezdés). Ezzel szemben Olaszország azzal érvelt, hogy a 2008 és 2009 közötti időszakban a harmadik szerződés területi hatályának és alkalmazási körének meghatározásakor a piaci erők önmagukban nem nyújtottak volna elegendő volumenű vasúti árufuvarozási szolgáltatást Dél-Olaszország régióiba/régióiból.

(455) A 14. táblázat az Olaszország által benyújtott adatok alapján ([265]) részletezi a Trenitalia versenytársainak a 2008-ban és 2009-ben a harmadik szerződés hatálya alá tartozó régiók közötti összeköttetésekre vonatkozó ajánlatát (vonatkilométerben).

([264]) A dél-olaszországi úthálózatban kiegyensúlyozatlan volt az autópályák sűrűsége, és ezen autópályák némelyikén jelentős korszerűsítési munkálatokat végeztek a harmadik szerződés megkötésekor (A3-as autópálya Salerno és Reggio Calabria között). Egyes régiók (Molise, Basilicata és Puglia jelentős része) nem rendelkeztek autópályával, ami arra kényszerítette a szolgáltatókat, hogy az árufuvarozást inkább az alacsonyabb rendű közutakon üzemeltessék, ami növeli a forgalmi torlódások és balesetek kockázatát (lásd az olaszországi közlekedési infrastruktúrák helyzetéről szóló jelentést, Uniontrasporti, 2011. február).

([265]) A 3. PWC-tanulmány 44–58. oldala.

14. táblázat

	Összeköttetés		2008		2009	
	Indulási hely	Rendeltetési hely	Versenytársak	Ajánlat	Versenytársak	Ajánlat
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.	**Puglia**	Puglia	*Linea, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana*	1 000	*Ferrotramviaria, Ferrovia Adriatico Sangritana, GTS Rail, Linea, Nordcargo*	7 100
6.	**Szicília**	Szicília	–	–	–	–
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**	Puglia	*Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana*	810	*Ferrotramviaria, Ferrovia Adriatico Sangritana, Nordcargo*	34 000
	Puglia	Abruzzo	*Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana,*	940	*Ferrotramviaria, Ferrovia Adriatico Sangritana, Nordcargo*	34 100
12.	**Abruzzo**	Szicília	–	–	–	–
	Szicília	Abruzzo	–	–	–	–
13.	**Basilicata**	Calabria	–	–	–	–
	Calabria	Basilicata	–	–	–	–

	Összeköttetés		2008		2009	
	Indulási hely	Rendeltetési hely	Versenytársak	Ajánlat	Versenytársak	Ajánlat
14.	**Basilicata**	Campania	–	–	–	–
	Campania	Basilicata	–	–	–	–
15.	**Basilicata**	Puglia	–	–	Linea	1 000
	Puglia	Basilicata	–	–	Linea	2 300
16.	**Basilicata**	Szicília	–	–	–	–
	Szicília	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**	Puglia	–	–	–	–
	Puglia	Calabria	–	–	–	–
19.	**Calabria**	Szicília	–	–	–	–
	Szicília	Calabria	–	–	–	–
20.	**Campania**	Molise	–	–	–	–
	Molise	Campania	–	–	–	–
21.	**Campania**	Puglia	–	–	–	–
	Puglia	Campania	–	–	–	–
22.	**Campania**	Szicília	–	–	–	–
	Szicília	Campania	–	–	–	–
23.	**Molise**	Calabria	–	–	–	–
	Calabria	Molise	–	–	–	–
24.	**Molise**	Puglia	*Rail One*	200	*Ferrotramviaria*	400
	Puglia	Molise	–	–	*Ferrotramviaria*	400
25.	**Molise**	Szicília	–	–	–	–
	Szicília	Molise	–	–	–	–
26.	**Puglia**	Szicília	–	–	–	–
	Szicília	Puglia	–	–	–	–

	Összeköttetés		2008		2009	
	Indulási hely	Rendeltetési hely	Versenytársak	Ajánlat	Versenytársak	Ajánlat
27.	**Szicília**	Észak	–	–	–	–
	Észak	Szicília	–	–	–	–
28.	**Molise**	Észak	–	–	–	–
	Észak	Molise	*Rail One*	700	–	–
29.	**Puglia**	Észak	*Rail One, Linea*	49 000	*Linea, NordCargo*	90 700
	Észak	Puglia	*Rail One, Linea*	51 500	*Linea, NordCargo*	108 000
30.	**Campania**	Észak	*NordCargo, Rail Traction Company*	187 100	*Compagnia Ferroviaria Italiana, NordCargo, Rail Italia, Rail Traction Company*	193 500
	Észak	Campania	*NordCargo, Rail Traction Company*	175 600	*Compagnia Ferroviaria Italiana, NordCargo, Rail Italia, Rail Traction Company*	185 100
31.	**Calabria**	Észak	–	–	–	–
	Észak	Calabria	–	–	–	–
32.	**Basilicata**	Észak	–	–	*Linea*	105 900
	Észak	Basilicata	–	–	*Linea*	92 000
33.	**Abruzzo**	Észak	*NordCargo, Linea, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana*	113 800	*Ferrovia Adriatico Sangritana, Nordcargo, Rail Traction Company*	179 800
	Észak	Abruzzo	*NordCargo, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana,*	116 400	*Ferrovia Adriatico Sangritana, Nordcargo*	178 100

(456) A Bizottság megjegyzi, hogy 2008–2009-ben a harmadik szerződés alapján a Trenitalia által kiszolgálandó 33 (kétirányú) régiók közötti összeköttetés közül 19-en nem voltak jelen piaci szereplők. Nevezetesen a versenytársak által sem 2008-ban, sem 2009-ben ki nem szolgált 19 összeköttetés a következő volt: Molise–Molise, Szicília–Szicília, Abruzzo–Basilicata, Abruzzo–Campania, Abruzzo–Calabria, Abruzzo–Szicília, Basilicata–Calabria, Basilicata–Campania, Basilicata–Szicília, Calabria–Puglia, Calabria–Szicília, Campania–Molise, Campania–Puglia, Campania–Szicília, Molise–Calabria, Molise–Szicília, Puglia–Szicília, Szicília–Észak-Olaszország, Calabria–Észak-Olaszország.

(457) Ezzel szemben a fennmaradó 14 (kétirányú) régiók közötti összeköttetés – ahol a Trenitalia versenytársai már 2008–2009-ben üzemeltek – a következők voltak: Abruzzo–Abruzzo; Calabria–Calabria; Campania–Campania; Puglia–Puglia; Abruzzo–Molise; Abruzzo–Puglia; Basilicata–Puglia; Calabria–Campania; Molise–Puglia; Molise–Észak-Olaszország; Puglia–Észak-Olaszország; Campania–Észak-Olaszország; Basilicata–Észak-Olaszország; és Abruzzo–Észak-Olaszország.

A 2008-ban és 2009-ben csak a Trenitalia által kiszolgált 19 régiók közötti összeköttetés

(458) A versenytársak által ki nem szolgált 19 régiók közötti összeköttetés esetében sem 2008-ban, sem 2009-ben nem volt észszerű azt feltételezni, hogy a versenytársak gyorsan belépnek a piacra.

(459) Először is abban az időben a versenytársak nem rendelkeztek a 19 régiók közötti összeköttetéshez szükséges biztonsági tanúsítvánnyal, kivéve a Basilicata–Calabria összeköttetést (amelyre a GTS 2009. december 10-től rendelkezett tanúsítvánnyal ([266])) és a Campania–Puglia összeköttetést (amelyre a Compagnia Ferroviaria Italiana 2009. december 29-től rendelkezett tanúsítvánnyal) ([267]). Az említett tanúsítványok azonban bizonyos árutípusokra korlátozódtak ([268]). Mivel az ilyen tanúsítványok előzetes beszerzése szükséges volt az összeköttetés üzemeltetéséhez ([269]), minden olyan vasúti társaságnak, amely kész volt „új" összeköttetésre kiterjeszteni tevékenységét, külön kérelmet kellett benyújtania az illetékes nemzeti hatósághoz, viselnie kellett a kapcsolódó költségeket, és meg kellett várnia a biztonsági tanúsítvány kiadását, mielőtt üzemelhetett volna ([270]).

(460) Másodszor, a vonatkozó biztonsági tanúsítvány puszta birtoklása nem garantálta az összeköttetéssel kapcsolatos szolgáltatások nyújtását, mivel a tanúsítvány jogosultja szabadon dönthetett arról, hogy milyen összeköttetéseket és mikor szolgál ki. Amint azt a fenti 14. táblázatban ismertetett adatok mutatják, az adott régiók közötti összeköttetésen működő versenytársak 2008-ban és 2009-ben nem feltétlenül voltak azonosak, és a versenytársak által 2008-ban kiszolgált egyes összeköttetéseket 2009-ben nem szolgáltak ki (nevezetesen Abruzzo–Molise és Észak-Olaszország–Molise). Ezenkívül az érdekelt felek és Olaszország által szolgáltatott információk alapján nincs bizonyíték (például érdekeltségekről szóló nyilatkozat, üzleti terv vagy sajtóközlemény) arra vonatkozóan, hogy a harmadik szerződés hiányában a Trenitalia versenytársai új vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat indítottak volna (vagy bővítették volna a meglévőket) a 19 régiók közötti összeköttetésen.

(461) Végül a Bizottság kizárja, hogy a versenytársak azon képességére, hogy az említett 19 régiók közötti összeköttetésen szolgáltatásokat nyújtsanak, hatással lehetett a 2008 végéig hatályban lévő második szerződés. A második szerződés csak díjszabási kötelezettségeket, valamint működtetési kötelezettségeket írt elő a Szicíliába és Szardíniára induló/onnan érkező vasúti árufuvarozásra vonatkozóan. Először is a Bizottság megjegyzi, hogy Olaszország úgy ítélte meg, hogy a harmadik szerződés megkötésére azért volt szükség, mert a második szerződés nem volt alkalmas az elegendő dél-olaszországi lefedettség és az Észak-Olaszországgal való összeköttetések biztosítására (lásd a (80)–(83) preambulumbekezdést). Másodszor, a második szerződés lejártakor a Trenitalia versenytársai – a Campania–Puglia és a Basilicata–Calabria összeköttetések kivételével – nem voltak jelen az említett összeköttetéseken. A második szerződés azonban nem érinthette e két összeköttetés kereskedelmi műveleteit, mivel azok nem tartoztak a második szerződés alkalmazási körébe. A Trenitaliára a Dél-Olaszországba induló/onnan érkező összeköttetések tekintetében kirótt egyetlen közszolgáltatási kötelezettség az 1 000 km-t meghaladó távolságra történő vasúti árufuvarozásra vonatkozó díjszabási kötelezettség volt. A Campania–Puglia és a Puglia–Basilicata összeköttetés forgalma azonban jóval e küszöbérték alatt van.

(462) A fentiek fényében és tekintettel e 19 régiók közötti összeköttetés sajátos körülményeire és jellemzőire, a Bizottság úgy ítéli meg, hogy a 2008 és 2009 közötti időszakban, amikor a harmadik szerződés hatályát meghatározták, a versenytársak által ki nem szolgált 19 régiók közötti összeköttetés tekintetében piaci hiányosság volt tapasztalható. A Bizottság ezért megállapítja, hogy e 19 régiók közötti összeköttetés esetében a piaci erők önmagukban nem tudták kielégíteni az Olaszország által meghatározott közérdekű célkitűzésnek megfelelő vasúti árufuvarozási közszolgáltatások iránti igényt, ezért a támogatás szükséges volt e célkitűzés eléréséhez.

([266]) A GTS Rail 2008. április 8-án kérelmezte a biztonsági tanúsítványt. Az információk a www.ansf.gov.it címen érhetők el (legutóbbi hozzáférés: 2023.11.15.).

([267]) A Compagnia Ferroviaria Italiana 2008. október 31-én kérelmezte a biztonsági tanúsítványt. Az információk a www.ansf.gov.it címen érhetők el (legutóbbi hozzáférés: 2023.11.15.).

([268]) A GTS Rail nem szállíthatott veszélyes árut a Basilicata–Calabria összeköttetésen. A Compagnia Ferroviaria Italiana nem szállíthatott bizonyos veszélyes árukat (pl. robbanóanyagokat és radioaktív anyagokat) a Campania–Puglia összeköttetésen. Forrás: www.ansf.gov.it (legutóbbi hozzáférés: 2023.11.15.).

([269]) Lásd a 2003. évi rendelet 10. cikkét és a 162/2007. sz. törvényerejű rendelet 14. cikkének (1) bekezdését.

([270]) A biztonsági tanúsítvány megszerzéséhez a vasúti társaságnak igazolnia kell a nemzeti vasúti infrastruktúrán való biztonságos közlekedésre vonatkozó, a tanúsítvány kiállításának időpontjában hatályos biztonsági szabályokból, műszaki szabványokból és nemzeti szabványokból eredő különleges követelményeknek való megfelelést. A Confcommercio által közzétett tanulmány („*Analisi e previsioni per il trasporto merci in Italia*", 2017. október, 27. o.) szerint a tanúsítvány kiadása általában 6 hónaptól 1 évig tartott.

(463) Ezt a következtetést nem változtatja meg a versenytársak e 19 régiók közötti összeköttetésre való fokozatos belépése, mivel a piaci hiányosság fennállásának értékelését a szolgáltatásokkal történő megbízás időpontjában kell elvégezni. Mindenesetre az ezen összeköttetésen folytatott kereskedelmi tevékenységek a harmadik szerződés teljes időtartama alatt rendkívül marginálisnak bizonyultak, amint azt a 3. PWC-tanulmány is megerősítette. Amint azt Olaszország kifejtette, a 19 régiók közötti összeköttetésen a vasúti árufuvarozási szolgáltatásoknak a következőkkel kellett megbirkózniuk:

a) az érintett területeken rendelkezésre álló vasúti infrastruktúra objektív hiányosságai, amelyek meghatározott vasúti járművek használatát tették szükségessé;

b) a hagyományos fuvarozáshoz általában kapcsolódó magasabb manőverezési költségek a kocsik összekapcsolása/szétkapcsolása miatt; valamint

c) a kereslet nagy fokú ingadozása, és hogy ebből következően nem lehetett folyamatos forgalomra és bevételekre támaszkodni ([271]).

(464) Különösen Szicíliát illetően fontos megemlíteni a kompátkelésért és manőverezésért fizetendő további infrastruktúradíjakat, valamint a szicíliai vasúthálózat jellemzőit, e hálózaton ugyanis csak nagyon régi és konkrét típusú tehervonati mozdonyok tudtak működni.

Az a 14 régiók közötti összeköttetés, ahol a Trenitalia versenytársai már 2008-ban és 2009-ben jelen voltak

(465) Ami a fennmaradó 14 régiók közötti összeköttetést illeti, ahol a Trenitalia versenytársai már 2008–2009-ben jelen voltak ([272]), Olaszország és az FS-csoport azt állította, hogy a Trenitalia versenytársainak ajánlata nem volt megfelelő, mivel túl korlátozott (a kiszolgált útvonalak, az irány és a szolgáltatás típusa tekintetében) és/vagy instabil volt ((214) és (230)–(238) preambulumbekezdés). A Trenitalia versenytársai szemezgető stratégiát követtek, mivel ajánlatuk a legjövedelmezőbb útvonalakra összpontosult, és főként kombinált fuvarozási szolgáltatásokból állt ([273]).

(466) A 3. PWC-tanulmány azt mutatja, hogy ezeken az összeköttetéseken a versenytársak ajánlata nem volt elegendő az adott évben a régiók közötti összeköttetésén belüli szolgáltatások iránti teljes kereslet kielégítésére ([274]). Ezenkívül egyes régiók közötti összeköttetéseken a versenytársak a vasúti árufuvarozási szolgáltatásokat csak egy irányban ([275]) vagy legalábbis egy adott fuvarozási típus tekintetében egy irányban nyújtották ([276]), míg a Trenitaliának mindkét irányban kellett szolgáltatásokat nyújtania. Hasonlóképpen, a Trenitalia versenytársainak Campania–Észak-Olaszország, Abruzzo–Észak-Olaszország, Calabria–Campania és Basilicata–Észak-Olaszország összeköttetéseinek kínálata csak a kombinált vasúti fuvarozás tekintetében volt magasabb, mint a Trenitalia ajánlata, míg a Trenitaliának hagyományos fuvarozási szolgáltatásokat is kellett nyújtania. Végül a versenytársak egyes régiók közötti összeköttetéseken csak néhány útvonalon működtek ([277]), míg a Trenitaliának az adott régiók közötti összeköttetésen megtalálható valamennyi útvonalat ki kellett szolgálnia.

(467) A Bizottság azonban úgy véli, hogy ezek az elemek nem elegendőek annak megállapításához, hogy a fent említett 14 régiók közötti összeköttetésen piaci hiányosság állt fenn.

([271]) A felhasználók vasúti árufuvarozási szolgáltatások iránti kereslete (amelyet a Trenitalia ajánlatának és a versenytársak ajánlatának összegeként számítottak ki) nem volt homogén, és ezeken a régiók közötti összeköttetéseken több éve nulla vagy 1 000 vonatkilométert el nem érő forgalmat könyvelhettek el.

([272]) Azaz: Abruzzo–Abruzzo; Calabria–Calabria; Campania–Campania; Puglia–Puglia; Abruzzo–Molise; Abruzzo–Puglia; Basilicata–Puglia; Calabria–Campania; Molise–Puglia; Molise–Észak-Olaszország; Puglia–Észak-Olaszország; Campania–Észak-Olaszország; Basilicata–Észak-Olaszország; és Abruzzo–Észak-Olaszország.

([273]) Az Abruzzóra mint indulási állomásra vonatkozó ajánlat kivételével, ahol a versenytársak érzékelhető mennyiségű hagyományos fuvarozási szolgáltatást is kínáltak (javarészt a gépjárműipar kiszolgálására).

([274]) Ez érvényes volt azokra az összeköttetésekre is, mint Campania–Észak-Olaszország, Puglia–Észak-Olaszország, Abruzzo–Puglia és Abruzzo–Észak-Olaszország, ahol a Trenitalia versenytársainak részesedése 2008 és 2010 között növekvő tendenciát mutatott.

([275]) Például 2008-ban a Trenitalia versenytársai csak Molisétől Pugliáig nyújtottak szolgáltatásokat a Molise–Puglia összeköttetésen, és csak Észak-Olaszországból Molise irányában a Molise–Észak-Olaszország összeköttetésen.

([276]) Ez volt a helyzet az Abruzzo–Puglia összeköttetésen az Abruzzóból Pugliába irányuló forgalom esetében, amely kizárólag hagyományos – főként gépjárművel végzett – fuvarozásból állt.

([277]) Egyértelműen ez volt a helyzet Campania–Észak-Olaszország és Puglia–Észak-Olaszország esetében.

(468) E 14 régiók közötti összeköttetésnek a harmadik szerződésbe való felvételét indokoló piaci hiányosság fennállásának megállapításához Olaszországnak bizonyítania kellett volna, hogy a fuvarozás iránti igényt a piacon már jelen lévő szolgáltatók nem tudták kielégíteni a hatóságok által erre vonatkozóan előírt kötelezettség hiányában. A harmadik szerződés megkötésekor Olaszország valójában nem vette kellőképpen figyelembe az ezen összeköttetéseken meglévő piaci kínálatot ahhoz, hogy piaci hiányosságot állapíthasson meg.

(469) Először is, a 3. PWC-tanulmányban szolgáltatott adatok azt mutatják, hogy 2009-ben és 2010-ben a Trenitalia versenytársai együttesen ezen összeköttetések némelyikén már több vonatkilométert üzemeltettek, mint a Trenitalia, és a nyújtott szolgáltatások mennyisége gyorsan nőtt ([278]). A 3. PWC-tanulmányból kiderül, hogy a magánszolgáltatók 2007 és 2009 között csaknem megkétszerezték a vonatkilométerek számát azon 14 régiók közötti összeköttetés nagy részén, ahol jelen voltak. A vonatkilométerek mennyiségének növekedése az észak-dél összeköttetések egy részét is érintette, hozzájárulva ezáltal Olaszország regionális kohéziójának célkitűzéséhez ([279]). Olaszország nem elemezte, hogy a meglévő piaci ajánlat megfelelően hozzájárult-e a (444) preambulumbekezdésben is meghatározott, az Észak-Olaszország és Dél-Olaszország közötti területi gazdasági és társadalmi kohézió célkitűzéséhez. Emellett a kereskedelmi szolgáltatók által 2007 és 2009 között nyújtott vasúti árufuvarozási szolgáltatások növekvő száma azt jelezhette, hogy készek lehetnek tovább bővíteni kereskedelmi tevékenységüket a 14 régiók közötti összeköttetésen. Ezenkívül, amennyiben a versenytársak 2009-ben regisztrált forgalma elegendőnek bizonyult a 2010-ben regisztrált, vasúti árufuvarozási szolgáltatások iránti teljes kereslet kielégítéséhez ([280]), Olaszországnak tovább kellett volna vizsgálnia, hogy a Trenitalia szolgáltatásai valóban szükségesek voltak-e az említett összeköttetéseken a fuvarozás iránti igények kielégítéséhez ([281]).

(470) Az az érv, amely szerint a magánszolgáltatók nem rendelkeztek a szükséges eszközökkel ahhoz, hogy a harmadik szerződés teljes alkalmazási körét (11,9 millió vonatkilométer) lefedjék, nem releváns, mivel a magánszolgáltatók kapacitását mind a 14 régiók közötti összeköttetés esetében értékelni kellett volna, ahol 2008-ban vagy 2009-ben jelen voltak. A harmadik szerződés alkalmazási körét ugyanis *azt követően* kellett volna meghatározni, hogy figyelembe vették a piaci ajánlat fuvarozás iránti igények kielégítésére való képességét.

(471) Másodszor, az a tény, hogy a versenytársak csak néhány útvonalat szolgáltak ki egy adott régiók közötti összeköttetésen belül, nem feltétlenül jelenti azt, hogy az egész régiók közötti összeköttetésen piaci hiányosság volt észlelhető. A (451) preambulumbekezdésben említettek szerint a vasúti árufuvarozás végső felhasználói nemcsak ipari szereplők, hanem olyan árufuvarozók is, amelyek az ügyfelek igényeinek megfelelően nyújtanak pontból pontba történő fuvarozási szolgáltatásokat. Olaszország nem fejtette ki, hogy az ugyanazon régiók közötti összeköttetésen belüli egy vagy több útvonal miért nem helyettesíthető e fuvarozók szemszögéből. A Bizottság úgy véli, hogy ez az indokolás szükséges elem lett volna, mivel Olaszország maga döntött úgy, hogy a közforgalmú árufuvarozás iránti igényt a régiók közötti összeköttetés szintjén határozza meg, nem pedig az egyedi összeköttetések szintjén.

([278]) Nevezetesen a Campania–Észak-Olaszország összeköttetésen a Trenitalia versenytársai 2009-ben 374 300 vonatkilométer kombinált vasúti árufuvarozást biztosítottak, szemben a Trenitalia által biztosított 281 500 vonatkilométerrel, 2010-ben pedig 621 200 vonatkilométer kombinált vasúti árufuvarozást, szemben a Trenitalia által biztosított 253 100 vonatkilométerrel. Az Abruzzo–Észak-Olaszország összeköttetésen a Trenitalia versenytársai 2009-ben 57 300 vonatkilométer kombinált vasúti árufuvarozást biztosítottak, míg a Trenitalia nem nyújtott szolgáltatást, 2010-ben pedig 93 400 vonatkilométer kombinált vasúti árufuvarozást biztosítottak, szemben a Trenitalia által biztosított 50 900 vonatkilométerrel. A Calabria–Campania összeköttetésen a Trenitalia versenytársai 2009-ben 179 100 vonatkilométer kombinált vasúti árufuvarozást biztosítottak, szemben a Trenitalia által biztosított 46 900 vonatkilométerrel. A versenytársak ajánlata 2010-ben 7 200 vonatkilométerre esett vissza, szemben a Trenitalia által biztosított 20 100 vonatkilométerrel. A Basilicata–Észak-Olaszország összeköttetésen a Trenitalia versenytársai 2009-ben 10 000 vonatkilométer kombinált vasúti árufuvarozást, 2010-ben pedig 1 000 vonatkilométer kombinált vasúti árufuvarozást biztosítottak, míg a Trenitalia egyáltalán nem nyújtott szolgáltatást. Az Abruzzo–Puglia összeköttetésen a Trenitalia versenytársai 2009-ben 30 500 vonatkilométer hagyományos vasúti árufuvarozást biztosítottak, szemben a Trenitalia által biztosított 6 800 vonatkilométerrel, valamint 37 600 vonatkilométer kombinált vasúti árufuvarozást, szemben a Trenitalia által biztosított 1 200 vonatkilométerrel. 2010-ben a Trenitalia versenytársai 58 600 vonatkilométer hagyományos vasúti árufuvarozást nyújtottak, szemben a Trenitalia által biztosított 1 100 vonatkilométerrel és 59 800 vonatkilométer kombinált vasúti árufuvarozást, míg a Trenitalia egyáltalán nem nyújtott kombinált vasúti árufuvarozási szolgáltatást.

([279]) Különösen a Campania–Észak-Olaszország, a Puglia–Észak-Olaszország és az Abruzzo–Észak-Olaszország útvonalon.

([280]) Ahogy ez történt, például a Calabria–Campania összeköttetésen.

([281]) Az Olaszország által szolgáltatott adatok alapján nem vonható le az a következtetés, hogy a Trenitalia szolgáltatásai valóban szükségesek voltak az említett összeköttetéseken a fuvarozás iránti igények kielégítéséhez, mivel nem adnak átfogó képet az ezeken az összeköttetéseken rögzített vasúti árufuvarozási forgalom alakulásáról. Olaszország különösen nem szolgáltatott adatot a Trenitalia 2007-es és 2008-as forgalmáról ezeken az összeköttetéseken, hanem csak a versenytársak teljes forgalmáról (a hagyományos és a kombinált forgalom megkülönböztetése nélkül), lásd a 3. PWC-tanulmányt. Ezek az adatok lehetővé tették volna a versenytárs forgalmának a Trenitalia 2007 és 2009 közötti forgalmához viszonyított tendenciájának ellenőrzését, valamint annak megértését, hogy ez a tendencia igazolja-e az említett összeköttetéseken a közszolgáltatási kötelezettségeket 2010-ben.

(472) Harmadszor, a Bizottság nem tudja elfogadni Olaszország azon érvét, hogy egyes régiók közötti összeköttetéseken a versenytársak ajánlata nem volt elég stabil ahhoz, hogy biztosítsa a szolgáltatások minimális mennyiségének folyamatos nyújtását ([282]). Először is, a piaci konzultáció célja pontosan annak megállapítása lett volna, hogy azok a szolgáltatók, amelyek bizonyos útvonalakon vagy hálózatokon már nyújtottak kereskedelmi szolgáltatásokat, tervezik-e e szolgáltatások bővítését, fenntartását vagy csökkentését, Olaszország azonban kizárta a piaci konzultáció szükségességét (lásd a (166) preambulumbekezdést). A harmadik szerződés saját maga ezenkívül a Trenitalia számára semmilyen konkrét, kiszolgálandó útvonalat nem jelölt meg, hanem általánosabban arra kötelezte a Trenitaliát, hogy régióközi összeköttetéseket működtessen (az e régiókban üzemeltetett útvonalaktól függetlenül) bármely végső felhasználó „*igénye szerint*". Így figyelmen kívül kell hagyni azt az érvet, amely szerint a versenytársak csak bizonyos útvonalakat tudtak üzemeltetni, mivel maga a Trenitalia sem volt köteles a harmadik szerződés alapján az adott régió összes útvonalát működtetni. A Bizottság mindenesetre megjegyzi, hogy a versenytársak ajánlatának állítólagos instabilitása az e régiók közötti összeköttetések iránti kereslet belső jellemzőivel is összefügg, ami nagyon megnehezítette az egyes régiók közötti összeköttetésen nyújtandó szolgáltatások állandó minimális mennyiségének meghatározását ([283]). Végül, amint azt a 15. táblázat is kiemeli, hasonló forgalmi tendencia jellemezte a Trenitalia és versenytársai 2009 és 2010 közötti ajánlatát az Olaszország által említett három régiók közötti összeköttetésen.

15. táblázat

Vasúti áruforgalom 2009-ben

(vonatkilométer)

Régiók közötti összeköttetés	Versenytársak		Trenitalia	
	Hagyományos	Kombinált	Hagyományos	Kombinált
Puglia–Észak-Olaszország	119 200	79 500	1 864 100	1 767 900
Calabria–Campania	–	179 100	264 800	46 900
Basilicata–Észak-Olaszország	187 900	10 000	380 500	–

Vasúti áruforgalom 2010-ben

(vonatkilométer)

Régiók közötti összeköttetés	Versenytársak		Trenitalia	
	Hagyományos	Kombinált	Hagyományos	Kombinált
Puglia–Észak-Olaszország	80 900	497 400	1 439 700	1 279 700
Calabria–Campania	–	7 200	80 200	20 100
Basilicata–Észak-Olaszország	25 600	1 000	340 400	–

(473) Amint azt a 15. táblázat adatai mutatják, amikor a versenytársak forgalma csökkent, ugyanezt a csökkenő tendenciát könyvelhette el a Trenitalia is. Ezért a Trenitalia versenytársai ajánlatának alakulása inkább a felhasználói kereslet csökkenésének volt betudható, nem pedig a versenytársak ajánlata állítólagos instabilitásának. Mindenesetre a Trenitalia ajánlata is hasonlóképpen csökkent, így ő sem biztosított stabil ajánlatot.

([282]) Nevezetesen a Puglia–Észak-Olaszország, Calabria–Campania és Basilicata–Észak-Olaszország összeköttetés, lásd a (235) preambulumbekezdést.

([283]) Ezt a nehézséget maga Olaszország is elismerte, amikor úgy döntött, hogy „igény szerinti" szolgáltatásnyújtási kötelezettséget ír elő, nem pedig egy meghatározott mennyiségű szolgáltatás nyújtására vonatkozó kötelezettséget.

(474) Végül a Bizottság megjegyzi, hogy Olaszország nem bizonyította, hogy a Trenitalia által nyújtott szolgáltatások (a kereskedelmi szolgáltatók által nyújtott szolgáltatásokhoz képest) olyan különleges jellemzőkkel rendelkeznek, amelyek igazolnák a piaci hiányosságot. A harmadik szerződés alkalmazási köre igen tág volt, csak az a maximális vonatkilométer jelentette a korlátját, amelyért a Trenitalia kompenzációra volt jogosult. A harmadik szerződés például nem korlátozta a közszolgáltatási kötelezettségeket olyan meghatározott áruk fuvarozására a 14 régiók közötti összeköttetésen, amelyeket a kereskedelmi szereplők nem tudtak szállítani. Éppen ellenkezőleg, a harmadik szerződés értelmében a Trenitalia az ügyfelek által igényelt bármilyen típusú árut fuvarozhatott. A 3. PWC-tanulmány szerint a Trenitalia által nyújtott árufuvarozási szolgáltatások főként konténerekben szállított árukra vonatkoztak, amely olyan szolgáltatástípus, amelyet a kereskedelmi szereplők is nyújthatnak volna. A harmadik szerződés nem írta elő, hogy az árukat olyan előírásoknak megfelelően kell szállítani, amelyeknek a kereskedelmi szolgáltatók nem tudnak megfelelni, vagy olyan meghatározott vonatokon, amelyekkel e szolgáltatók nem rendelkeztek. A harmadik szerződés nem korlátozta a közszolgáltatási kötelezettségek körét meghatározott árufuvarozási szolgáltatásokra, és Olaszország nem bizonyította, hogy a 14 régiók közötti összeköttetésén a harmadik szerződés a kereskedelmi szolgáltatókéhoz képest egyedi árufuvarozási szolgáltatásokkal bízta meg a Trenitaliát.

(475) A fenti következtetésen nem változtat az, hogy a Trenitalia a pontosságra ([284]) és a biztonság megfelelő szintjének biztosítására vonatkozó kötelezettség hatálya alá tartozott. A pontosság és a biztonság ugyanis bármilyen árufuvarozótól elvárt minőségi előírások, és az ügyiratokban semmi sem utal arra, hogy a kereskedelmi szereplők nem tudtak megfelelni ezeknek az előírásoknak. Hasonlóképpen, a jelen ügyben nem releváns az, hogy a Trenitaliának hátrányos megkülönböztetéstől mentes árakat kellett biztosítania, mivel ez a szempont önmagában nem kölcsönöz különleges jellemzőt a Trenitalia által a harmadik szerződés alapján kínált szolgáltatásoknak.

(476) A (469)–(475) preambulumbekezdésben szereplő elemekből következik, hogy Olaszország nem bizonyította, hogy a Trenitalia csak a piaci kínálat hiányának orvoslása érdekében nyújtott szolgáltatásokért részesült kompenzációban. Tekintettel a harmadik szerződés tág alkalmazási körére és a kereskedelmi szereplők növekvő jelenlétére a 14 régiók közötti összeköttetésen, Olaszországnak további piackutatásokat, nyilvános konzultációkat kellett volna lefolytatnia, vagy bármely más megfelelő tanulmányt kellett volna készíttetnie a meglévő és a tervezett piaci kínálat elemzése érdekében. Ezért a 14 régiók közötti összeköttetést illetően a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy azokban az esetekben, amikor a versenytársak már jelen voltak a harmadik szerződéssel való megbízáskor, a harmadik szerződés nem csak piaci hiányossággal jellemezhető régiók közötti összeköttetésekre terjedt ki.

(477) Ami a harmadik szerződés hatálya alá tartozó Észak-Olaszország–Észak-Olaszország összeköttetéseket illeti, a Bizottság tudomásul veszi az Olaszország által nyújtott pontosítást, amely szerint ezek az összeköttetések az észak-dél összeköttetések puszta folytatásai voltak, és a forgalom gyűjtését és optimalizálását szolgálták ((237) preambulumbekezdés). Amint azt Olaszország kifejtette, ezek a kiegészítő összeköttetések két célt szolgáltak:

— Lehetővé tették a Trenitalia számára, hogy a vonatokat és kocsikat, illetve bármely más szükséges eszközt Észak-Olaszországból (ahol a kereskedelmi vasúti árufuvarozási tevékenységei összpontosultak) a harmadik szerződés hatálya alá tartozó régiók közötti összeköttetésekhez csoportosítsa át. Mivel a harmadik szerződés nem arról rendelkezett, hogy a Trenitalia rendszeres menetrend szerinti járatokat üzemeltessen, hanem arról, hogy eseti útvonalakat üzemeltessen igény szerint a régiók közötti összeköttetéseken, a Trenitalia nem rendelt állandó jelleggel eszközöket e régiók közötti összeköttetésekhez, hanem a felhasználók igényeitől függően helyezte át az eszközöket ezen összeköttetésekre. Ezen áthelyezésekre az Észak-Olaszország–Észak-Olaszország összeköttetéseken került sor, mivel a szükséges eszközök elsősorban Észak-Olaszországban voltak.

— Emellett a Trenitalia az Észak-Olaszország–Észak-Olaszország összeköttetéseket arra használta, hogy optimalizálja a többi régiók közötti összeköttetésen szállítandó áruk forgalmát. Ezeknek az összeköttetéseknek köszönhetően a Trenitalia az Észak-Olaszország–Észak-Olaszország összeköttetésen összegyűjtött valamennyi árut ugyanazon dél-olaszországi végső rendeltetési helyre szállíthatta (és vissza). Más szóval az Észak-Olaszország–Észak-Olaszország összeköttetéseket a 33 régiók közötti összeköttetés kiegészítő útvonalaként is használták annak érdekében, hogy az utóbbi összeköttetéseken összegyűjtsék az áruk mennyiségét, és ezáltal a lehető legnagyobb mértékben optimalizálják a terhelési tényezőt.

([284]) Lásd a harmadik szerződés 3. mellékletét.

(478) Ezért az Észak-Olaszország–Észak-Olaszország összeköttetéseken a piaci hiányosság hiánya vagy megléte végső soron attól függött, hogy az Észak-Olaszország–Észak-Olaszország összeköttetéshez kapcsolódó konkrét észak-dél összeköttetésen fennáll-e piaci hiányosság vagy sem.

(479) Következésképpen a Bizottság elismeri, hogy piaci hiányosság áll fenn a 19 régiók közötti összeköttetésen (és az azokhoz kapcsolódó Észak-Olaszország–Észak-Olaszország összeköttetéseken), ahol a piacról egyértelműen hiányzott a vasúti árufuvarozási szolgáltatások kereskedelmi kínálata, mivel nem voltak jelen versenytársak. Ezzel szemben a fennmaradó 14 régiók közötti összeköttetés (és a kapcsolódó Észak-Olaszország–Észak-Olaszország összeköttetések) esetében, amelyeket a versenytársak már kiszolgáltak a harmadik szerződéssel való megbízáskor, Olaszország nem végezte el a tényleges és potenciális piaci ajánlat teljes körű elemzését, és ezért előzetesen nem bizonyította be piaci hiányosság fennállását. Mivel Olaszország a jelen ügyben nem végezte el ezt az értékelést, nincs bizonyíték arra, hogy a támogatásra közszolgáltatási igény kielégítéséhez volt szükség. Ebből következik, hogy az e 14 régiók közötti összeköttetésen (és a kapcsolódó Észak-Olaszország–Észak-Olaszország összeköttetéseken) nyújtott szolgáltatásokért fizetett kompenzáció az EUMSZ 93. cikke értelmében nem egyeztethető össze a belső piaccal.

8.4.3.3.1.3. A közszolgáltatási szerződés volt a piaci hiányosság orvoslására szolgáló legkevésbé torzító intézkedés

(480) Végezetül a Bizottság ellenőrizni fogja, hogy a harmadik szerződés volt-e az azonosított piaci hiányosság orvoslására szolgáló legkevésbé torzító intézkedés az Olaszország által a területi gazdasági és társadalmi kohézió célkitűzésre tekintettel.

(481) Olaszország azzal érvelt, hogy a 2008 és 2010 közötti időszakban a piac liberalizációja még egy általános támogatási rendszer megléte esetén sem volt elég érett ahhoz, hogy a Dél-Olaszországba induló/onnan érkező vasúti árufuvarozási szolgáltatások megfelelő szintjét garantálja.

(482) A Bizottság úgy véli, hogy a 2008 és 2010 közötti időszakban, tekintettel a piacon rendelkezésre álló korlátozott versenyre, egy támogatási program ([285]) nem lett volna elegendő annak biztosításához, hogy a vasúti árufuvarozás valamennyi dél-olaszországi régióra kiterjedjen. Egy ilyen, a különös jogosultsági és anyagi feltételeknek megfelelő valamennyi vasúti társaság számára nyitva álló program, csökkenthette volna a Trenitalia versenytársai által a szolgáltatásnyújtással kapcsolatban viselt költségeket, de nem biztosította volna a minimális szolgáltatások nyújtását valamennyi régiók közötti összeköttetésen, és így nem felelt volna meg a területi kohézió Olaszország által követett célkitűzésének. A versenytársaknak nem volt forgalma a piaci hiányossággal jellemezhető 19 régiók közötti összeköttetésen, és mindenesetre a versenytársak szabadon dönthettek volna arról, hogy bővítsék-e a korábban ki nem szolgált régiók közötti összeköttetéseket ([286]).

(483) Ezen túlmenően, ami azt a lehetőséget illeti, hogy a szolgáltatásokkal különböző szolgáltatókat bízzanak meg, és így elkerüljék egy szolgáltatáscsomag egyetlen közszolgáltatási szerződésbe foglalását, a Bizottság megjegyzi, hogy a harmadik szerződés 33 (kétirányú) régiók közötti összeköttetésre vonatkozott, amelyek mindegyike több útvonalat fedett le. A Bizottság megjegyzi továbbá, hogy különböző közszolgáltatási szerződések megkötése (és a kapcsolódó adminisztratív költségek) túlzott terhet jelenthetett volna. Ezenkívül Olaszország nem volt köteles vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkozó közszolgáltatási szerződésekre pályázatot kiírni, hanem közvetlenül egyetlen szolgáltatónak is odaítélhetett közszolgáltatási szerződést. Ezen okok miatt a különálló közszolgáltatási szerződések megkötése nem gyakorolt volna kevésbé torzító hatást a piacra.

(484) A fenti okok miatt a Bizottság arra a következtetésre jutott, hogy a Trenitaliának a vasúti árufuvarozási szolgáltatásoknak a piaci hiányosság által érintett 19 régiók közötti összeköttetésen (és a kapcsolódó Észak-Olaszország–Észak-Olaszország összeköttetéseken) történő nyújtása tekintetében közszolgáltatási szerződéssel való megbízása megfelelő volt az Olaszország által követett, az Észak- és Dél-Olaszország közötti területi kohézió célkitűzésének biztosításához.

([285]) Az ilyen program minden olyan vasúti társaság előtt nyitva áll, amely megfelel a programban meghatározott jogosultsági és anyagi feltételeknek. Lásd például a Bizottság által az SA.45482. számú vasúti árufuvarozási támogatási program ügyben értékelt intézkedést.

([286]) Ennek nem mond ellent az, hogy Olaszország 2015-ben felhagyott a közszolgáltatási szerződéssel, és kompenzációs rendszert vezetett be a vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtásához kapcsolódó infrastruktúra-hozzáférési díjak és külső költségek kompenzálására (SA.45482. sz. ügy – Vasúti árufuvarozási támogatási program és SA.48759. számú ügy – A vasúti árufuvarozási program meghosszabbítása). Ez a program egy másik szakpolitikai célkitűzésen alapult, nevezetesen az intermodális árufuvarozási szolgáltatásoknak az ország egész területén történő támogatására, nem pedig annak biztosítására, hogy Dél-Olaszországban minimális mennyiségű vasúti árufuvarozási szolgáltatást nyújtsanak.

8.4.3.3.2. A közlekedési közszolgáltatással való megbízás

(485) A Bizottság megjegyzi, hogy a (405) preambulumbekezdésben említettek szerint a Trenitalia és az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium már 2010. október 29-én megállapodott a harmadik szerződés valamennyi lényeges eleméről, és a szerződést 2012. december 3-án írták alá. A Bizottság ezért úgy véli, hogy Olaszország megbízta a Trenitaliát a harmadik szerződés által lefedett időszakra közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésével.

8.4.3.3.3. A túlkompenzáció kizárása

(486) A (432)–(437) preambulumbekezdésben a harmadik szerződés alapján 2012. december 3-ig kifizetett kompenzáció arányosságával kapcsolatban már kifejtett megfontolások alkalmazandók a harmadik szerződés alapján a 2012. december 4. és 2014. december 31. közötti időszakban kifizetett kompenzációra, mivel a támogatás kiszámítására ugyanazt a módszert alkalmazták.

(487) A Bizottság megjegyzi különösen, hogy a harmadik szerződés alapján kifizetett kompenzációt előzetesen számították ki a szolgáltatások nyújtásához kapcsolódó költségek alapján, amint azt a Trenitalia harmadik szerződéshez csatolt gazdasági és pénzügyi terve előírta ((99) preambulumbekezdés). A szerződésben előírt teljes kompenzáció a szolgáltató által a szerződés teljes időtartamára vonatkozóan viselt tényleges pénzügyi teherre korlátozódott. Ezenkívül utólagos szempontból a 2012. december 3. és 2014. december 31. közötti időszakban kifizetett kompenzáció nem éri el a vállalat által ugyanebben az időszakban a szolgáltatásnyújtással kapcsolatban elkönyvelt összes költség összegét (lásd a (436) preambulumbekezdést). Ráadásul még a Trenitalia gazdasági és pénzügyi tervében előirányzott összegnél is alacsonyabb volt.

(488) Mindezek alapján a Bizottság úgy véli, hogy a Trenitalia által a harmadik szerződés alapján kapott teljes kompenzáció nem haladta meg a közszolgáltatási kötelezettségek teljesítése nettó költségének fedezéséhez szükséges mértéket, ezért arányos volt. Ez azt jelenti, hogy a 2012. december 3. után kifizetett kompenzáció is arányos volt. A harmadik szerződés alapján a Trenitaliának kifizetett teljes kompenzáció arányosságára vonatkozó következtetés nem érinti azon egyéb feltételek értékelését, amelyeknek teljesülniük kell ahhoz, hogy a 2012. december 3. után kifizetett kompenzációkat a belső piaccal összeegyeztethetőnek lehessen tekinteni.

8.4.3.3.4. A versenyre gyakorolt indokolatlan negatív hatások elkerülése

(489) A Bizottság úgy véli, hogy a harmadik szerződés nem torzíthatta a versenyt a piaci hiányosság által érintett 19 régiók közötti összeköttetésen. Először is, ezen összeköttetések többsége esetében a Trenitalia versenytársai nem rendelkeztek a szükséges működési engedéllyel (lásd a (459) preambulumbekezdést). Másodszor, még ha feltételezzük is, hogy viszonylag rövid időn belül megszerezték vagy megszerezhették a vonatkozó engedélyt, a Bizottság megjegyzi, hogy a harmadik szerződés nem akadályozta meg őket abban, hogy belépjenek a piacra, hanem csupán folyamatos szolgáltatásnyújtást biztosított olyan útvonalakon, amelyek a piaci szereplők számára bizonyítottan csekély jelentőséggel bírtak (lásd a (460)–(461) preambulumbekezdést). Végül az Olaszország által követett „*igény szerinti*” megközelítés biztosította, hogy a Trenitalia kínálata ne haladja meg a felhasználói keresletet.

(490) Ezzel szemben azon 14 régiók közötti összeköttetést illetően, amelyek tekintetében a Bizottság azt állapította meg, hogy nem áll fenn piaci hiányosság (lásd a (479) preambulumbekezdést), a kifizetett kompenzáció alkalmas volt arra, hogy torzítsa a versenyt, különös tekintettel arra, hogy ezeken az útvonalakon a versenytársak már jelen voltak akkor, amikor a Trenitalia és az Infrastrukturális és Közlekedési Minisztérium megállapodott a harmadik szerződés valamennyi lényeges eleméről, és hogy a harmadik szerződés hiányában a versenytársak növelhették volna szolgáltatásaikat a már kiszolgált régiók közötti összeköttetéseken.

(491) Ami a harmadik szerződés hatálya alá tartozó Észak-Olaszország–Észak-Olaszország összeköttetéseket illeti, a Bizottság megjegyzi, hogy azok célja az észak–dél összeköttetéseken a forgalom összegyűjtése és optimalizálása volt, és mint ilyenek, a régiók közötti összeköttetésekhez képest kiegészítő jellegűek voltak ((237) preambulumbekezdés). A Bizottság úgy véli, hogy a harmadik szerződés csak az azon 14 régiók közötti összeköttetést kiegészítő Észak-Olaszország–Észak-Olaszország összeköttetéseken torzította a versenyt, amelyek tekintetében Olaszország előzetesen nem bizonyította piaci hiányosság fennállását.

9. **KÖVETKEZTETÉSEK**

(492) Az első szerződés alapján kifizetett kompenzáció nem minősül állami támogatásnak, kivéve: a) a 2003. október 22-től végzett belföldi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokért nyújtott kompenzáció, amely létező támogatásnak minősült, és b) az olaszországi Trieszt kikötő és Magyarország között, valamint a Trieste Marittima kikötőn keresztül 2003. március 15-től nyújtott nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokért adott kompenzáció, amely új támogatásnak minősül. Ez az 1191/69/EGK rendelet és a Szerződés általános elvei alapján értékelt új támogatás összeegyeztethető állami támogatásnak minősül az olaszországi Trieszt kikötő és Magyarország közötti nemzetközi vasúti árufuvarozással kapcsolatban kifizetett összegek tekintetében; jogellenes és összeegyeztethetetlen támogatásnak minősül a Trieste Marittima kikötőn keresztül bonyolított nemzetközi vasúti árufuvarozással kapcsolatban kifizetett összegek tekintetében.

(493) A második szerződés alapján fizetett kompenzáció, amelyet az 1191/69/EGK rendelet és a Szerződés általános elvei alapján értékeltek, összeegyeztethető állami támogatásnak minősül, kivéve a Trieste Marittima kikötőn keresztül bonyolított vasúti árufuvarozásra vonatkozó díjszabási kötelezettséggel kapcsolatban fizetett támogatást, amely jogellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatásnak minősül.

(494) Ami a harmadik szerződést illeti, a 2012. december 3-ig kifizetett, az 1191/69/EGK rendelet és a Szerződés általános elvei alapján értékelt kompenzáció összeegyeztethető állami támogatásnak minősül. A harmadik szerződés alapján 2012. december 3. után kifizetett kompenzáció, amelynek összeegyeztethetőségét közvetlenül az EUMSZ 93. cikke alapján értékelik, jogellenes támogatásnak, és részben összeegyeztethető támogatásnak, részben pedig összeegyeztethetetlen támogatásnak minősül. Az Olaszország által a Trenitaliának az alábbi 19 régiók közötti összeköttetésen nyújtott vasúti árufuvarozási szolgáltatásokért fizetett összeg jogellenes, összeegyeztethető támogatásnak minősül: Molise–Molise, Szicília–Szicília, Abruzzo–Basilicata, Abruzzo–Campania, Abruzzo–Calabria, Abruzzo–Szicília, Basilicata–Calabria, Basilicata–Campania, Basilicata–Szicília, Calabria–Puglia, Calabria–Szicília, Campania–Molise, Campania–Puglia, Campania–Szicília, Molise–Calabria, Molise–Szicília, Puglia–Szicília, Szicília–Észak-Olaszország, Calabria–Észak-Olaszország (és a kapcsolódó Észak-Olaszország–Észak-Olaszország összeköttetések). Az Olaszország által a Trenitaliának az alábbi 14 régiók közötti összeköttetésen nyújtott vasúti árufuvarozási szolgáltatásokért fizetett összeg jogellenes és összeegyeztethetetlen támogatásnak minősül: Abruzzo–Abruzzo; Calabria–Calabria; Campania–Campania; Puglia–Puglia; Abruzzo–Molise; Abruzzo–Puglia; Basilicata–Puglia; Calabria–Campania; Molise–Puglia; Molise–Észak-Olaszország; Puglia–Észak-Olaszország; Campania–Észak-Olaszország; Basilicata–Észak-Olaszország; Abruzzo–Észak-Olaszország (és a kapcsolódó Észak-Olaszország–Észak-Olaszország összeköttetések). A Trenitalia versenytársai által is kiszolgált 14 régiók közötti összeköttetés esetében Olaszország nyilvánvaló mérlegelési hibát követett el, amikor úgy ítélte meg, hogy a harmadik szerződés hiányában a piac nem tudta volna teljes egészében vagy részben nyújtani a Trenitalia által a harmadik szerződés alapján nyújtott szolgáltatásokat.

16. táblázat

A három közszolgáltatási szerződésre vonatkozó következtetés

Állami támogatási intézkedések	Az állami támogatás értékelése
Az első szerződés	**Nem támogatás**: a) a 2003.3.15. előtt a nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokért, b) a 2003.10.22. előtt a belföldi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokért nyújtott kompenzáció. **Létező támogatás:** belföldi vasúti árufuvarozási szolgáltatások kompenzációja 2003.10.22. és 2003.12.31. között. **Új támogatás**: a transzeurópai vasúti árufuvarozási hálózaton nyújtott nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatások 2003.3.15. és 2003.12.31. közötti kompenzációja, amelyből: — ***összeegyeztethető támogatás:*** kompenzáció az olaszországi Trieszt kikötő és Magyarország közötti nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtásáért; — ***jogellenes és összeegyeztethetetlen támogatás:*** kompenzáció a Trieste Marittima kikötőn keresztül nyújtott nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokért.

Állami támogatási intézkedések	Az állami támogatás értékelése
A második szerződés	**Új támogatás:** vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtásáért járó kompenzáció, amelyből: — ***összeegyeztethető támogatás:*** kompenzáció az olaszországi Trieszt-kikötő és Magyarország közötti nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtásáért, valamint a belföldi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokért (díjszabási kötelezettségek és működtetési kötelezettségek); — ***jogellenes és összeegyeztethetetlen támogatás:*** kompenzáció a Trieste Marittima kikötőn keresztül nyújtott nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokért.
A harmadik szerződés	**Új támogatás:** vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtásáért járó kompenzáció, amelyből: — ***összeegyeztethető támogatás:*** a vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtásáért 2012.12.3-ig kifizetett támogatás; — ***jogellenes és összeegyeztethető támogatás:*** a (456) preambulumbekezdésben említett 19 régiók közötti összeköttetésen, valamint a kapcsolódó Észak-Olaszország–Észak-Olaszország összeköttetéseken nyújtott vasúti árufuvarozási szolgáltatásokért 2012.12.3. után kifizetett támogatás; — ***jogellenes és összeegyeztethetetlen támogatás:*** a (457) preambulumbekezdésben említett 14 régiók közötti összeköttetésen, valamint a kapcsolódó Észak-Olaszország–Észak-Olaszország összeköttetéseken nyújtott vasúti árufuvarozási szolgáltatásokért 2012.12.3. után kifizetett támogatás.

10. **VISSZAFIZETTETÉS**

(495) Az EUMSZ és az uniós bíróságok állandó ítélkezési gyakorlata szerint a Bizottság hatáskörébe tartozik annak eldöntése, hogy az érintett államnak módosítania kell-e vagy meg kell-e szüntetnie azt a támogatást, amelyről a Bizottság megállapította, hogy nem egyeztethető össze a belső piaccal ([287]). Az uniós bíróságok állandó ítélkezési gyakorlatából következik továbbá, hogy a Bizottság által a belső piaccal összeegyeztethetetlennek tekintett támogatások esetében az államra a támogatás megszüntetését illetően kirótt kötelezettség célja a korábbi állapot visszaállítása ([288]).

(496) Az uniós bíróságok e tekintetben kimondták, hogy ez a célkitűzés akkor valósul meg, ha a kedvezményezett visszafizette a jogellenes támogatásként kapott összegeket, elveszítve így azt az előnyt, amelyet versenytársaival szemben élvezett a belső piacon, és visszaállt a támogatás juttatása előtti állapot ([289]).

(497) Az ítélkezési gyakorlatnak megfelelően az (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet ([290]) 16. cikkének (1) bekezdése kimondja, hogy „[a]mennyiben a jogellenes támogatások esetén elutasító határozat születik, a Bizottság dönt arról, hogy az érintett tagállam hozza meg a szükséges intézkedéseket a támogatásnak a kedvezményezettől történő visszavételére”.

(498) Így, tekintettel arra, hogy a Trenitalia számára nyújtott, a (492)–(494) preambulumbekezdésben említett kompenzációk némelyikét az EUMSZ 108. cikkének (3) bekezdésével ellentétes módon hajtották végre, és hogy megállapítást nyert, hogy ezek jogellenes és összeegyeztethetetlen támogatások, vissza kell őket fizettetni, hogy visszaálljon a belső piacon a támogatásnyújtás előtt fennálló helyzet. A visszafizettetendő összeget a Trenitalia rendelkezésére bocsátásának időpontjától a visszafizettetés tényleges időpontjáig tartó időszakra vonatkozóan kamat terheli.

([287]) A Bíróság 1973. július 12-i ítélete, Bizottság kontra Németország, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, 13. pont.
([288]) A Bíróság 1990. március 21-i ítélete, Belgium kontra Bizottság, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, 66. pont.
([289]) A Bíróság 1999. június 17-i ítélete, Belgium kontra Bizottság, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, 64. és 65. pont.
([290]) A Tanács (EU) 2015/1589 rendelete (2015. július 13.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 248., 2015.9.24., 9. o.).

(499) Az uniós jog egyetlen rendelkezése sem írja elő, hogy a Bizottság, amikor a belső piaccal összeegyeztethetetlennek nyilvánított támogatás visszatérítését rendeli el, állapítsa meg a visszatérítendő támogatás pontos összegét. Ehelyett elegendő, ha a Bizottság határozata olyan információt tartalmaz, amely lehetővé teszi a címzett számára, hogy jelentős nehézség nélkül maga állapítsa meg ezt az összeget ([291]).

(500) A Trenitalia számára nyújtott jogellenes és összeegyeztethetetlen támogatás összegét a következőképpen kell kiszámítani.

(501) Az első szerződés és a második szerződés alapján a Trenitalia részére a 2003. március 15. és 2008. december 31. között a Trieste Marittima kikötőn keresztül bonyolított vasúti árufuvarozási szolgáltatások kompenzációja formájában nyújtott jogellenes és összeegyeztethetetlen támogatást illetően annak összegét a díjszabási kötelezettség alkalmazásából származó tényleges bevétel és azon bevétel különbségeként kell kiszámítani, amelyre a Trenitalia az általános díj alkalmazásával szert tett volna, megszorozva a Trieste Marittima kikötőben kezelt összes kocsi számával.

(502) A 2012. december 3. után a harmadik szerződés alapján a (494) preambulumbekezdésben említett 14 régiók közötti összeköttetésen nyújtott vasúti árufuvarozási szolgáltatásokért és a kapcsolódó Észak-Olaszország–Észak-Olaszország összeköttetéseken nyújtott vasúti árufuvarozási szolgáltatásokért a Trenitalia részére adott jogellenes és összeegyeztethetetlen támogatás összegét a Trenitalia által az említett 14 régiók közötti összeköttetésen (és a kapcsolódó Észak-Olaszország–Észak-Olaszország összeköttetéseken) kiszolgált vonatkilométernek a 2012. december 3-át követően a harmadik szerződés alapján kompenzált összes vonatkilométerhez viszonyított százalékos arányának figyelembevételével kell kiszámítani.

(503) A Bizottság megjegyzi, hogy az eljárás megindításáról szóló határozatot követően a Trenitalia teheráru-üzletága jelentős szerkezetátalakítási folyamaton ment keresztül (lásd a (46)–(47) preambulumbekezdést). 2017-ben az FS-csoport, amely a Trenitalia kizárólagos tulajdonosa, valamennyi árufuvarozási tevékenységét átruházta az FS-csoport kizárólagos ellenőrzése alatt álló „Mercitalia-csoport" elnevezésű új jogalanyra. Ez a szerkezetátalakítási folyamat magában foglalta a Trenitalia teheráru-üzletágának a Mercitalia Rail javára történő leválasztását.

(504) Amennyiben a jogellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatás kedvezményezettje tevékenységeinek egészét vagy egy részét egy másik vállalkozásra ruházta át, a jogellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatás visszafizetésére vonatkozó kötelezettség kiterjeszthető arra a vállalkozásra, amely a tevékenységek átruházását követően ténylegesen élvezi az előnyt (a továbbiakban: utódvállalkozás) ([292]). Emellett összefonódások vagy más üzleti átszervezések esetén a támogatás visszafizetésére irányuló kötelezettség átruházható a fennmaradó jogalanyra ([293]).

(505) A Bizottság megjegyzi, hogy a Trenitalia teheráru-üzletágának a Mercitalia Logistics részére történő átruházása lényegében olyan üzleti átszervezés volt, amely a vasúti árufuvarozási üzletágnak az FS-csoporton belüli, a Trenitaliáról a Mercitalia Railre történő átruházásának formáját öltötte, és amelyért nem fizettek árat. Az FS-csoport maga az árufuvarozási üzletágának átszervezéseként mutatta be az átruházást (lásd a (46) preambulumbekezdést). Amint azt az olasz hatóságok elismerték, 2017. január 1-jétől a Mercitalia Rail a Trenitalia teheráru-üzletágának új tulajdonosaként az olasz jog szerint a Trenitalia jogutódjává vált a vasúti árufuvarozási piacon.

(506) A visszafizettetési közlemény 95. pontja értelmében fúzió vagy más formában történt üzleti átszervezés esetén az összeegyeztethetetlen és jogellenes támogatás visszafizetésére kötelezett vállalkozás az eredeti kedvezményezett, vagy ha a támogatás nem fizettethető vissza az eredeti kedvezményezettel, akkor annak jogutódja.

([291]) A Bíróság 2007. október 18-i ítélete, Bizottság kontra Franciaország, C-441/06, ECLI:EU:C:2007:616, 29. pont, valamint az ott hivatkozott ítélkezési gyakorlat.

([292]) A Bíróság 1991. március 21-i ítélete, Olaszország kontra Bizottság, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136, 57. pont, valamint a Bizottság közleménye – Bizottsági közlemény a jogellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatások visszafizettetéséről (HL C 247., 2019.7.23., 1. o., a továbbiakban: visszafizettetési közlemény), 89. pont. A támogatás visszafizetésével a kedvezményezettnek el kell veszítenie a korábban a piacon általa élvezett előnyt, és vissza kell állítani a támogatás előtti helyzetet.

([293]) Visszafizettetési közlemény, 95. pont.

(507) A Bizottság ezért megállapítja, hogy az e határozat alapján jogellenesnek és összeegyeztethetetlennek nyilvánított támogatásokat Olaszországnak a Trenitaliával mint a támogatás közvetlen kedvezményezettjével kell visszafizettetnie, vagy – amennyiben Olaszország nem tudja visszafizettetni a jogellenes és összeegyeztethetetlen támogatást a Trenitaliával, a Trenitalia jogutódjával, a Mercitalia Raillel kell azt visszafizettetnie.

(508) A fenti következtetés még azt feltételezve sem változtatna – amint azt az olasz hatóságok állítják –, hogy a jogutódlás nem vonta maga után a Trenitaliának a leválasztás előtt nyújtott jogellenes és összeegyeztethetetlen támogatáshoz kapcsolódó kötelezettségek átruházását a Mercitalia Railre (lásd a (198) preambulumbekezdést). Amint azt az (511)–(517) preambulumbekezdés kifejti, a Mercitalia Rail mindenképpen a Trenitalia gazdasági jogutódjának minősül a vasúti árufuvarozási piacon.

(509) A visszafizettetési közlemény 89. pontja értelmében ha egy visszafizettetési határozat végrehajtási szakaszában a támogatás nem hajtható be az eredeti kedvezményezettől, és a támogatást továbbadták egy másik vállalkozásnak, a tagállamnak ki kell terjesztenie a visszafizettetést arra a vállalkozásra, amely a tevékenységek átvitelét követően az előnyt ténylegesen élvezi, és biztosítania kell, hogy a visszafizettetési kötelezettséget ne kerüljék meg. Az ilyen átadás történhet a kedvezményezett eszközei egészének vagy egy részének a kedvezményezett általi eladása formájában, amelyet követően a tevékenységet már nem ugyanaz a jogalany végzi.

(510) A Bíróság 2003. május 8-i *Olaszország és SIM 2 kontra Bizottság* ítélete ([294]) szerint a támogatás kedvezményezettje és azon vállalkozás közötti gazdasági folytonosság, amelyre eszközeit átruházták, több mutató segítségével állapítható meg. Az alábbi tényezők vehetők figyelembe, azonban azoknak nem kell kumulatív módon teljesülniük annak érdekében, hogy meg lehessen állapítani a gazdasági folytonosságot a két társaság között ([295]): a) az, hogy az eladási ár megfelel-e a piaci árnak vagy nem, b) az átruházás hatálya (eszközök és kötelezettségek, munkaerő, a funkcionális eszközcsomagok megléte), c) a vevő(k) kiléte, d) az átruházás ideje (az előzetes értékelés, a hivatalos vizsgálati eljárás kezdeményezése vagy a jogerős határozat után), e) az ügylet gazdasági logikája.

(511) Ebben az esetben a Bizottság úgy véli, hogy több tényező együttesen lehetővé teszi a Trenitalia és a Mercitalia Rail közötti gazdasági folytonosság megállapítását.

(512) Először is, ami a vevő kilétét illeti, az átruházott tevékenységek végül ugyanazon tulajdonosnál (Ferrovie dello Stato S.p.A.) maradtak. Nem vitatott, hogy mind a Trenitalia, mind a Mercitalia Rail (ez utóbbi a Mercitalia Logisticson keresztül közvetve) az FS-csoport holdingtársasága, a Ferrovie dello Stato S.p.A. ellenőrzése alatt áll.

(513) Másodszor, ami az ügylet gazdasági logikáját és célját illeti, az is egyértelmű, hogy az egész ügyletet az FS-csoporton belüli egyszerű üzleti átszervezésként alakították ki ((48) preambulumbekezdés). Ennek az átszervezésnek az volt a célja, hogy a Trenitalia teheráru-üzletágát és az FS-csoport egyéb vasúti árufuvarozási tevékenységeit hatékonyabban működtessék azáltal, hogy egyetlen jogalanyhoz (a Mercitalia-csoporthoz) rendelik őket.

(514) Harmadszor, nem vitatott (lásd a (47) preambulumbekezdést), hogy a Mercitalia Rail semmilyen árat nem fizetett a Trenitalia részére a Trenitalia teheráru-üzletágának átruházásáért, és hogy az átruházásra a Trenitalia jegyzett tőkéjének csökkentése és a Mercitalia Rail tőkéjének arányos növelése révén került sor, a Trenitalia átruházott teheráru-üzletága könyv szerinti értékének megfelelő összegben. Ezért az ügyletet nem úgy alakították ki, hogy megakadályozta volna az összeegyeztethetetlen támogatásnak a Trenitaliáról a Mercitalia Rail részére történő átruházását.

([294]) A Bíróság 2003. május 8-i ítélete, Olasz Köztársaság és SIM 2 Multimedia SpA kontra Bizottság, C-328/99 és C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([295]) A mutatók ezen összességét a Bíróság a 2021. április 29-i Fortischem a.s ítéletében (C-890/19 P, ECLI:EU:C:2021:345, 59. pont) helyben hagyta.

(515) Negyedszer, ami az átruházás hatályát illeti, amint azt az olasz hatóságok és maga az FS-csoport is jelezte a 2017. évi pénzügyi kimutatásában (lásd a (46)–(47) preambulumbekezdést), a Mercitalia Rail átvette a Trenitalia teheráru-üzletágának valamennyi eszközét ([296]) és folyamatban lévő szerződéseit. A Mercitalia Rail különösen a következőket vette át: a) a Trenitalia által az árufuvarozási tevékenységgel kapcsolatban kötött valamennyi kereskedelmi szerződés, valamint a Trenitalia valamennyi árufuvarozási ügyfelének információihoz és adataihoz való hozzáférés, b) a Trenitalia teheráru-üzletágának teljes munkaereje és vezetősége (azaz 3 117 alkalmazott és 15 igazgató), akik számára fenntartották a leválasztás előtti szerződéses feltételeket, c) a Trenitalia tulajdonában lévő, árufuvarozási tevékenységekre vonatkozó valamennyi kereskedelmi és szellemi tulajdonjoggal kapcsolatos engedély, d) az árufuvarozási tevékenységekre (járművek, infrastruktúra stb.) vonatkozó valamennyi bérleti szerződés, valamint a korábban a Trenitalia tulajdonában lévő eszközök feletti tulajdonjog, és e) a kapacitás és a Trenitalia által Olaszországban és bármely más tagállamban élvezett, vasúti infrastruktúrához és/vagy kiszolgáló létesítményekhez való hozzáférési jogok. Az átruházás magában foglalta a Trenitalia kötelezettségeinek releváns részét is ([297]).

(516) Végül, ami az átruházás időpontját illeti, az átszervezésre a hivatalos vizsgálati eljárás megindítását követően került sor, azaz amikor a Trenitalia már tisztában volt a visszafizetés kockázatával.

(517) Az (512)–(516) preambulumbekezdésben említett valamennyi elem arra utal, hogy a Trenitalia és a Mercitalia Rail között gazdasági folytonosság áll fenn árufuvarozási üzleti tevékenységük tekintetében. Az olasz hatóságok nem szolgáltattak olyan bizonyítékot, amely ellentmondana ennek a következtetésnek. Az az érv, amely szerint a Trenitaliának nem állt szándékában a Mercitalia Railre átruházni a jogellenes és összeegyeztethetetlen állami támogatásokból eredő esetleges kötelezettségeket, és hogy a harmadik szerződés már lejárt, nem zárja ki, hogy a Mercitalia Rail élvezi a Trenitalia teheráru-üzletága által kapott jogellenes és összeegyeztethetetlen támogatásokból származó előnyt. Az, hogy a Trenitalia biztonsági tanúsítványa nem képezte részét az átruházásnak, önmagában nem zárja ki, hogy a Mercitalia Rail gazdasági folytonosságban működött a Trenitaliával, és mindenesetre annak tudható be, hogy az újonnan alapított Mercitalia Railnek az alkalmazandó jogszabályok ([298]) értelmében saját tanúsítványt kellett szereznie ahhoz, hogy vasúti társaságként működhessen a vasúti árufuvarozási piacon.

(518) Tekintettel arra, hogy a Trenitalia és a Mercitalia Rail között gazdasági folytonosság áll fenn árufuvarozási tevékenységük tekintetében, ez utóbbit a Trenitalia gazdasági utódjának kell tekinteni.

(519) Következésképpen, amennyiben a Trenitaliával nem lehet visszafizettetni a jogellenes és összeegyeztethetetlen támogatást, a visszafizettetést ki kell terjeszteni a Mercitalia Railre mint a Trenitalia jogutódjára vagy legalábbis gazdasági utódjára,

ELFOGADTA EZT A HATÁROZATOT:

1. cikk

A Trenitalia részére a vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért az első szerződés alapján nyújtott kompenzáció nem minősül állami támogatásnak az alábbiakat érintően: a) a transzeurópai vasúti árufuvarozási hálózaton 2003. március 15. előtt nyújtott nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatások, és b) a 2003. október 22. előtt nyújtott belföldi vasúti árufuvarozási szolgáltatások.

([296]) Amint azt az olasz hatóságok 2023. április 11-i válaszukban kifejtették, az eszközök közé tartoztak a tárgyi eszközök (épületek, üzemek, berendezések, vasúti járművek), az immateriális javak (főként az üzletág irányítási rendszereihez kapcsolódó szoftverek), a leányvállalatokban, társult vállalkozásokban és más vállalkozásokban fennálló részesedések, a készlet (nevezetesen a vasúti járművek karbantartásához szükséges tartalék alkatrészek); a rövid lejáratú vevőkövetelések.

([297]) Amint azt az olasz hatóságok 2023. április 11-i beadványukban kifejtették, az átruházott kötelezettségek magukban foglalták az üzletág pénzügyi adósságát (amely lényegében a Ferrovie dello Stato S.p.A. anyavállalat általi rövid távú finanszírozásból áll), a végkielégítésre és egyéb személyzeti juttatásokra képzett céltartalékokat, a kockázatokra és díjakra képzett céltartalékokat, az egyéb rövid lejáratú kötelezettségeket és a rövid lejáratú szállítói tartozásokat. Ezzel szemben, amint azt a (198) preambulumbekezdés említi, az átruházás nem tartalmazta azokat a kötelezettségeket, amelyek a Trenitalia számára vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtásáért a leválasztás előtt adott jogellenes és összeegyeztethetetlen támogatás megállapításából eredhettek.

([298]) Lásd a 44. lábjegyzetet.

A Trenitalia részére a vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért az első szerződés alapján 2003. december 31-ig nyújtott kompenzáció állami támogatásnak minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében az alábbiakat érintően: a) a transzeurópai vasúti árufuvarozási hálózaton 2003. március 15-től nyújtott nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatások, és b) a 2003. október 22-től nyújtott belföldi vasúti árufuvarozási szolgáltatások.

A Trenitalia részére a vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért a második szerződés alapján nyújtott kompenzáció állami támogatásnak minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében.

A Trenitalia részére a vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért a harmadik szerződés alapján nyújtott kompenzáció állami támogatásnak minősül az EUMSZ 107. cikkének (1) bekezdése értelmében.

2. cikk

A Trenitalia részére a vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért az első szerződés alapján nyújtott állami támogatás létező támogatásnak minősül, amennyiben a 2003. október 22. és 2003. december 31. között végzett belföldi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkozik. A Trenitalia részére a vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért az első szerződés alapján nyújtott állami támogatás új támogatásnak minősül, amennyiben a 2003. március 15. és 2003. december 31. között a transzeurópai vasúti árufuvarozási hálózaton nyújtott nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatásokra vonatkozik.

A Trenitalia részére a vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért a második szerződés alapján nyújtott állami támogatás új támogatásnak minősül.

A Trenitalia részére a vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért a harmadik szerződés alapján nyújtott állami támogatás új támogatásnak minősül.

3. cikk

A Trenitalia részére az olaszországi Trieszt kikötő és Magyarország közötti nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért az első szerződés alapján kifizetett állami támogatás összeegyeztethető a belső piaccal. A Trenitalia részére a Trieste Marittima kikötőn keresztül bonyolított nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért az első szerződés alapján fizetett állami támogatást jogellenesen, az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével hajtották végre, és az összeegyeztethetetlen a belső piaccal.

A Trenitalia részére a vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos közszolgáltatási kötelezettségek teljesítésért a második szerződés alapján fizetett állami támogatás összeegyeztethető a belső piaccal, kivéve a Trenitalia részére a Trieste Marittima kikötőn keresztül bonyolított nemzetközi vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért fizetett állami támogatást, amelyet jogellenesen, az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével hajtottak végre, és amely összeegyeztethetetlen a belső piaccal.

A Trenitalia részére a vasúti árufuvarozási szolgáltatások nyújtásával kapcsolatos közszolgáltatási kötelezettségek teljesítéséért a harmadik szerződés alapján fizetett állami támogatás a 2012. december 3-ig kifizetett támogatások tekintetében jogszerű, míg a 2012. december 3-át követően kifizetett támogatások tekintetében jogellenesen, az EUMSZ 108. cikke (3) bekezdésének megsértésével hajtották végre. A Trenitalia részére a harmadik szerződés alapján fizetett állami támogatás összeegyeztethető a belső piaccal, kivéve a következő 14 régiók közötti összeköttetés (beleértve az összes kapcsolódó Észak-Olaszország–Észak-Olaszország összeköttetést is) tekintetében 2012. december 3. után kifizetett állami támogatást: Abruzzo–Abruzzo; Calabria–Calabria; Campania–Campania; Puglia–Puglia; Abruzzo–Molise; Abruzzo–Puglia; Basilicata–Puglia; Calabria–Campania; Molise–Puglia; Molise–Észak-Olaszország; Puglia–Észak-Olaszország; Campania–Észak-Olaszország; Basilicata–Észak-Olaszország; Abruzzo–Észak-Olaszország, amely összeegyeztethetetlen a belső piaccal.

4. cikk

Olaszország visszafizetteti a 3. cikkben említett összeegyeztethetetlen támogatást a Trenitaliával, vagy amennyiben a Trenitaliával lehetetlen visszafizettetni, a Trenitalia jogutódjával, a Mercitalia Raillel fizetteti vissza azt.

A visszafizettetendő összeget a kedvezményezett rendelkezésére bocsátásának időpontjától a visszafizettetés tényleges időpontjáig tartó időszakra vonatkozóan kamat terheli.

A kamatot a 794/2004/EK bizottsági rendelet ([299]) V. fejezetével és a 794/2004/EK rendeletet módosító 271/2008/EK bizottsági rendelettel ([300]) összhangban kamatos kamatként kell kiszámítani.

5. cikk

A 3. cikkben említett összeegyeztethetetlen támogatást haladéktalanul és ténylegesen vissza kell fizettetni.

Olaszország gondoskodik e határozatnak az értesítés napjától számított négy hónapon belüli végrehajtásáról.

6. cikk

Olaszország az e határozatról szóló értesítéstől számított két hónapon belül benyújtja az alábbi információkat:

— a kedvezményezettnek kifizetett támogatás teljes összege,

— a kedvezményezett által visszafizetendő teljes összeg (a támogatás összege és a kamatok),

— az e határozatnak való megfelelés érdekében már meghozott és tervezett intézkedések részletes leírása,

— az azt igazoló dokumentumok, hogy a kedvezményezettet felszólították a támogatás visszafizetésére.

Olaszország folyamatosan tájékoztatja a Bizottságot az e határozat végrehajtása érdekében hozott nemzeti intézkedésekről a 3. cikkben említett támogatás teljes visszafizettetéséig. Olaszország a Bizottság egyszerű kérésére azonnali tájékoztatást ad az e határozat végrehajtása érdekében már meghozott és tervezett intézkedésekről. Olaszország továbbá részletes adatokat szolgáltat a kedvezményezett által már visszafizetett támogatási összegekről és kamatokról.

7. cikk

Ennek a határozatnak az Olasz Köztársaság a címzettje.

([299]) A Bizottság 794/2004/EK rendelete (2004. április 21.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet végrehajtásáról (HL L 140., 2004.4.30., 1. o.).

([300]) A Bizottság 271/2008/EK rendelete (2008. január 30.) az EK-Szerződés 93. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról szóló 659/1999/EK tanácsi rendelet végrehajtásáról szóló 794/2004/EK rendelet módosításáról (HL L 82., 2008.3.25., 1. o.).

A Bizottság az (EU) 2015/1589 tanácsi rendelet ([301]) 30. cikkének sérelme nélkül közzéteheti az e határozat alapján visszafizettetett támogatás és kamatok összegét.

Kelt Brüsszelben, 2023. november 24-én.

a Bizottság részéről
Didier REYNDERS
a Bizottság tagja

([301]) A Tanács (EU) 2015/1589 rendelete (2015. július 13.) az Európai Unió működéséről szóló szerződés 108. cikkének alkalmazására vonatkozó részletes szabályok megállapításáról (HL L 248., 2015.9.24., 9. o.).