2024/2860

2024 11 18

KOMISIJOS SPRENDIMAS (ES) 2024/2860

2023 m. lapkričio 24 d.

dėl Italijos valstybės pagalbos bendrovei „Trenitalia SpA“ priemonių (SA.32953 (2014/C))

(pranešta dokumentu Nr. C(2023) 8017)

(Tekstas autentiškas tik anglų kalba)

(Tekstas svarbus EEE)

EUROPOS KOMISIJA,

atsižvelgdama į Sutartį dėl Europos Sąjungos veikimo, ypač į jos 108 straipsnio 2 dalies pirmą pastraipą,

atsižvelgdama į Europos ekonominės erdvės susitarimą, ypač į jo 62 straipsnio 1 dalies a punktą,

pagal pirmiau nurodytą (-as) nuostatą (-as) [1] paprašiusi suinteresuotąsias šalis pateikti pastabų ir atsižvelgdama į jų pastabas,

kadangi:

1. PROCEDŪRA

(1) 2011 m. balandžio 18 d. Komisija gavo skundą dėl galimos valstybės pagalbos, kurią Italija suteikė bendrovei „Trenitalia S.p.A.“ (toliau – **bendrovė „Trenitalia“**), priklausančiai grupei „Ferrovie dello Stato Group“ (toliau – **FS grupė**), kaip kompensaciją už vykdomus viešųjų paslaugų įsipareigojimus krovinių vežimo geležinkeliais srityje, suteiktus pagal tris viešojo paslaugų pirkimo sutartis (toliau – **priemonės**). Šis skundas užregistruotas numeriu SA.32953 (2014/NN – ex 2011/CP). 2011 m. rugsėjo 26 d. skundo pateikėjas pateikė papildomos informacijos.

(2) 2011 m. spalio 18 d. raštu Komisija perdavė šį skundą Italijos valdžios institucijoms ir paprašė pateikti informacijos apie priemones.

(3) 2011 m. lapkričio 16 d. Italija paprašė pratęsti terminą atsakymui į prašymą pateikti informaciją pateikti ir Komisija šį prašymą patenkino 2011 m. lapkričio 24 d. 2011 m. gruodžio 14 d. Italija paprašė pateikti paaiškinimus dėl Komisijos prašymo pateikti informaciją, kuriuos Komisija pateikė tą pačią dieną. 2011 m. gruodžio 15 d. Italija paprašė dar kartą pratęsti reikalaujamos informacijos pateikimo terminą, kuris buvo pratęstas 2011 m. gruodžio 20 d.

(4) 2012 m. sausio 31 d. ir 2012 m. vasario 17 d. Italija pateikė dalinius atsakymus į 2011 m. spalio 18 d. prašymą pateikti informaciją. 2012 m. vasario 22 d. Komisija išsiuntė Italijai priminimą, prašydama pateikti trūkstamą informaciją. 2012 m. balandžio 11 d. Italija pateikė papildomos informacijos, atsakydama į 2011 m. spalio 18 d. Komisijos prašymą pateikti informaciją.

(5) 2012 m. balandžio 4 d. skundo pateikėjas papildė savo skundą papildomais teiginiais.

(6) 2012 m. spalio 29 d. Komisija paprašė Italijos pateikti papildomos informacijos. Italija prašomą informaciją atsiuntė 2013 m. sausio 8 d., 2013 m. sausio 11 d. ir 2013 m. sausio 17 d.

(7) 2013 m. spalio 29 d. Komisija gavo papildomų skundo pateikėjo teiginių.

[1] OL C 156, 2014 5 23, p. 77.

(8) 2014 m. kovo 28 d. raštu Komisija informavo Italiją, kad nusprendė dėl minėtų priemonių pradėti Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo (toliau – **SESV**) 108 straipsnio 2 dalyje nustatytą procedūrą (toliau – **sprendimas pradėti procedūrą**).

(9) Sprendimas pradėti procedūrą taip pat buvo susijęs su galimu valstybės pagalbos suteikimu, kai bendrovė „Rete Ferroviaria Italiana S.p.A.“ neatlygintinai perdavė geležinkelių infrastruktūros turtą bendrovėms „Trenitalia“ ir „FS Logistica“ (byla SA.32179). Komisija šias priemones įvertins atskirame sprendime. Šiame sprendime nagrinėjama tik kompensacija, sumokėta bendrovei „Trenitalia“ pagal tris viešojo paslaugų pirkimo sutartis (toliau – **VPPS**) už viešųjų paslaugų įsipareigojimų (toliau – **VPĮ**) vykdymą krovinių vežimo geležinkeliais sektoriuje.

(10) 2014 m. balandžio 22 d. Italija paprašė pratęsti terminą pastaboms dėl sprendimo pradėti procedūrą pateikti; Komisija šį prašymą patenkino 2014 m. balandžio 28 d. 2014 m. gegužės 21 d. Italija paprašė dar kartą pratęsti terminą pastaboms dėl sprendimo pradėti procedūrą pateikti; Komisija šį prašymą patenkino kitą dieną.

(11) 2014 m. gegužės 23 d. sprendimas pradėti procedūrą paskelbtas *Europos Sąjungos oficialiajame leidinyje* ([2]). Komisija paragino suinteresuotąsias šalis pateikti pastabas dėl priemonių.

(12) 2014 m. birželio 24 d. Italija pateikė pastabas dėl sprendimo pradėti procedūrą. Komisija gavo pastabas dėl sprendimo pradėti procedūrą iš trijų suinteresuotųjų šalių: 2014 m. birželio 19 d. pastabas pateikė organizacija „Community of European Railways and Infrastructure Companies“ (toliau – **CER**), 2014 m. liepos 8 d. pastabas pateikė privačių krovinių vežėjų geležinkeliais asociacija „FerCargo“ ([3]), o 2014 m. liepos 23 d. pastabas pateikė FS grupė ([4]).

(13) Komisija suinteresuotųjų šalių pastabas perdavė Italijai. 2014 m. lapkričio 20 d. Italija atsiuntė savo pastabas dėl šių suinteresuotųjų šalių pastabų. 2015 m. lapkričio 4 d. Italija savo pastabas papildė papildoma informacija.

(14) 2017 m. gruodžio 22 d. Komisija išsiuntė Italijai prašymą pateikti informaciją, į kurį Italija iš dalies atsakė 2018 m. vasario 5 ir 15 d. 2018 m. kovo 21 d. įvyko Komisijos tarnybų ir Italijos valdžios institucijų susitikimas. 2018 m. balandžio 3 d. Komisija išsiuntė Italijai papildomą prašymą pateikti informaciją, į kurį Italija atsakė 2018 m. gruodžio 18 d. 2018 m. gruodžio 18 d. įvyko Komisijos tarnybų ir Italijos valdžios institucijų susitikimas. Po šio susitikimo 2019 m. vasario 18 ir 19 d. Italija pateikė papildomos informacijos.

(15) 2020 m. pradžioje prasidėjo COVID-19 pandemija, sukėlusi didelį Sąjungos ekonomikos sukrėtimą ir pareikalavusi koordinuoto valstybių narių ir Sąjungos institucijų ekonominio atsako, kad būtų sušvelninti neigiami padariniai Sąjungos ekonomikai. Šiomis išskirtinėmis aplinkybėmis Komisija stengėsi skubiai reaguoti į pranešimus apie valstybės pagalbos priemones, suteiktas dėl COVID-19 protrūkio, ir ėmėsi visų būtinų procedūrų supaprastinimų, kad Komisija galėtų greitai patvirtinti pagalbos priemones ([5]). COVID-19 krizės laikotarpiu Komisija turėjo teikti pirmenybę valstybės pagalbos priemonėms dėl COVID-19 ([6]); todėl buvo vėluojama užbaigti oficialią tyrimo procedūrą dėl nagrinėjamų priemonių, taip pat vėluojama užbaigti kitas procedūras.

([2]) Žr. 1 išnašą.

([3]) 2014 m. birželio 13 d. asociacija „Fercargo“ paprašė Komisijos pratęsti terminą pastaboms dėl sprendimo pradėti procedūrą pateikti. Prašymas buvo grindžiamas būtinybe surinkti pakankamai informacijos iš visų asociacijos narių. 2014 m. birželio 17 d. Komisija patenkino asociacijos „FerCargo“ prašymą dėl termino pratęsimo.

([4]) 2014 m. birželio 16 d. FS grupė atsiuntė Komisijai pagrįstą prašymą pratęsti terminą pastaboms dėl sprendimo pradėti procedūrą pateikti. 2014 m. birželio 17 d. Komisija suteikė FS grupei terminą pastaboms pateikti iki 2014 m. liepos 23 d.

([5]) Komisijos komunikatas Europos Parlamentui, Europos Vadovų Tarybai, Tarybai, Europos Centriniam Bankui, Europos investicijų bankui ir Euro grupei „Suderintas ekonominis atsakas į COVID-19 protrūkį“, COM(2020) 112 *final*, 2020 3 13, 5 skirsnis.

([6]) Visų sprendimų, kuriuos Komisija priėmė COVID-19 pandemijos metu pagal SESV 107 straipsnio 2 dalies b punktą, SESV 107 straipsnio 3 dalies b punktą ir Komisijos komunikatą „Laikinoji valstybės pagalbos priemonių, skirtų ekonomikai remti reaguojant į dabartinį COVID-19 protrūkį, sistema“, (OL C 91 I, 2020 3 20, p. 1), sąrašas skelbiamas adresu https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/coronavirus_lt (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 15 d.).

(16) Be to, 2022 m. vasario 24 d. Rusija pradėjo karinę agresiją prieš Ukrainą. Tiesioginis ir netiesioginis Rusijos karinės agresijos poveikis turėjo ekonominių padarinių visai vidaus rinkai. Komisijai reikėjo skubiai reaguoti į tą situaciją, kad būtų sušvelninti tiesioginiai neigiami socialiniai ir ekonominiai padariniai Sąjungoje. Tokiomis išskirtinėmis aplinkybėmis Komisijos buvo prašoma skubiai reaguoti į pranešimus apie valstybės pagalbos priemones, suteiktas dėl Ukrainos krizės ([7]). 2022 ir 2023 m. Komisija turėjo teikti pirmenybę tų valstybės pagalbos priemonių nagrinėjimui ([8]), todėl dar labiau vėlavo užbaigti oficialią tyrimo procedūrą dėl tiriamų priemonių.

(17) 2023 m. sausio 19 d. Komisija išsiuntė Italijos valdžios institucijoms dar vieną prašymą pateikti informaciją, į kurį jos atsakė 2023 m. balandžio 11 d., pateikusios prašymą pratęsti pradinį atsakymų pateikimo terminą, kuris buvo patenkintas. Šiuo paskutiniu prašymu, be kita ko, buvo siekiama patikslinti FS grupės struktūrą po bendrovės „Trenitalia“ krovinių vežimo veiklos restruktūrizavimo.

(18) 2023 m. spalio 17 d. Italija išimties tvarka sutiko nesinaudoti savo teisėmis pagal SESV 342 straipsnį, taikomą kartu su Reglamento 1/1958 ([9]) 3 straipsniu, ir su tuo, kad šis sprendimas būtų priimtas ir paskelbtas anglų kalba.

2. KROVINIŲ VEŽIMO GELEŽINKELIAIS PASLAUGŲ TEIKIMĄ REGLAMENTUOJANČIOS TEISINĖS SISTEMOS APRAŠYMAS

2.1. Krovinių vežimo geležinkeliais liberalizavimas Sąjungoje ir Italijoje

2.1.1. *Sąjungoje*

(19) Sąjungoje krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų liberalizavimas vyko trimis etapais.

(20) Pirmoji teisėkūros iniciatyva praėjusio amžiaus dešimtojo dešimtmečio pradžioje buvo priimta Tarybos direktyva 91/440/EEB ([10]), kurią valstybės narės turėjo perkelti į nacionalinę teisę iki 1993 m. sausio 1 d. Tuo dokumentu buvo pradėtas geležinkelių transporto liberalizavimas, nustatant tarptautinių grupių ir geležinkelio įmonių, teikiančių mišriojo ([11]) tarptautinio krovinių vežimo paslaugas, teisę naudotis geležinkelių infrastruktūra, kartu nustatant infrastruktūros valdymo ir vežimo veiklos atskyrimo principą. Tas atskyrimo principas buvo taikomas ne struktūrai, o funkcijoms, tiksliau – apskaitos funkcijai. Toje direktyvoje tiesiog buvo numatyta (kaip galimybė) vykdyti tą atskyrimą vienoje įmonėje įkuriant atskirus padalinius arba patikint infrastruktūrą valdyti atskiram subjektui.

([7]) Komisijos komunikatas „Laikinoji valstybės pagalbos priemonių, skirtų ekonomikai remti krizės sąlygomis reaguojant į Rusijos agresiją prieš Ukrainą, sistema“, OL C 131 I, 2022 3 24, p. 1.

([8]) Visų sprendimų, kuriuos 2022 m. Komisija priėmė pagal laikinąją valstybės pagalbos priemonių, skirtų ekonomikai remti krizės sąlygomis reaguojant į Rusijos agresiją prieš Ukrainą, sistemą sąrašas skelbiamas adresu https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/temporary-crisis-and-transition-framework_lt (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 15 d.).

([9]) Reglamentas Nr. 1, nustatantis kalbas, kurios turi būti vartojamos Europos ekonominėje bendrijoje, (OL 17, 1958 10 6, p. 385/58).

([10]) 1991 m. liepos 29 d. Tarybos direktyva 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros (OL L 237, 1991 8 24, p. 25).

([11]) Pagal 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos direktyvos 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo (OL L 368, 1992 12 17, p. 38) 1 straipsnį, mišrusis vežimas – tai „krovinių vežimas iš vienos valstybės narės į kitą, kai sunkvežimis, priekaba, puspriekabė su vilkiku ar be jo, nuimamasis kėbulas arba 20 ir daugiau pėdų konteineris naudojami krovinių vežimui keliais pradinei ar galutinei maršruto daliai, o kitai daliai naudojami geležinkeliai, vidaus vandenų keliai arba jūrų keliai, kai ši atkarpa yra ilgesnė nei 100 km tiesia kryptimi, ir yra pradinė arba galutinė vežimo keliais maršruto dalis:

— tarp vietos, kur krovinys pakraunamas, ir artimiausios tinkamos geležinkelio pakrovimo stoties kelionės pradžioje, ir tarp artimiausios tinkamos geležinkelio iškrovimo stoties ir vietos, kur krovinys iškraunamas, kelionės gale,

— arba ne didesniu kaip 150 km spinduliu tiesia kryptimi nuo vidaus vandenų uosto ar jūrų uosto, kuriame krovinys pakraunamas arba iškraunamas“.

Kitaip tariant, mišrusis vežimas yra tokia įvairiarūšio vežimo forma, kai didžiajai maršruto daliai naudojami geležinkeliai, vidaus vandenų keliai arba jūrų keliai, o pradinei ir (arba) galutinei maršruto daliai, kuri yra labai nedidelė, naudojami keliai.

(21) Direktyva 91/440/EEB buvo iš dalies pakeista Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/12/EB ([12]), kuri buvo vadinamojo **pirmojo geležinkelių dokumento rinkinio** ([13]), kurį valstybės narės turėjo perkelti į nacionalinę teisę iki 2003 m. kovo 15 d., dalis. Direktyva 2001/12/EB geležinkelio įmonėms buvo suteikta nediskriminacinė prieigos teisė toliau nurodytų rūšių paslaugoms teikti:

— tarptautinėms krovinių vežimo paslaugoms transeuropiniame krovinių vežimo geležinkeliais tinkle (TERFN) ([14]) (10 straipsnio 3 dalis);

— tarptautinėms krovinių vežimo paslaugoms visame Europos geležinkelių tinkle nuo 2008 m. kovo 15 d. (10 straipsnio 3 dalies antras sakinys).

(22) Siekdama pagerinti saugą, sąveiką ir atverti krovinių vežimo geležinkeliais rinką, Sąjunga priėmė Europos Parlamento ir Tarybos direktyvairektyvą 2004/51/EB ([15]), kuri yra vadinamojo **antrojo geležinkelių dokumento rinkinio** ([16]) dalis. Šia direktyva geležinkelio įmonėms buvo nustatyta prieigos teisė toliau nurodytų rūšių paslaugoms teikti:

— tarptautinėms krovinių vežimo paslaugoms nuo 2006 m. sausio 1 d. (taip numatant 2008 m. kovo 15 d. terminą, nustatytą Direktyvoje 2001/12/EB);

— visų rūšių krovinių vežimo paslaugoms (nacionalinėms ir tarptautinėms) nuo 2007 m. sausio 1 d.

(23) Todėl krovinių vežimo geležinkeliais rinka buvo atverta konkurencijai nuo 2003 m. kovo 15 d. transeuropiniame krovinių vežimo geležinkeliais tinkle, nuo 2006 m. sausio 1 d. – tarptautiniam krovinių vežimui visame Sąjungos tinkle, o nuo 2007 m. sausio 1 d. – krovinių kabotažui geležinkelių transportu. Todėl laikoma, kad nuo 2007 m. sausio 1 d. krovinių vežimas geležinkeliais yra visiškai liberalizuotas Sąjungos lygmeniu teikiant nacionalines ir tarptautines paslaugas.

(24) Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/EB ([17]) nuo 2015 m. birželio 17 d. panaikinta Direktyva 91/440/EEB su pakeitimais, padarytais Direktyva 2001/12/EB ir Direktyva 2004/51/EB. Direktyvos 2012/34/EB 10 straipsnio 1 dalyje nustatyta: „Geležinkelio įmonėms suteikiama teisė lygiavertėmis, nediskriminacinėmis ir skaidriomis sąlygomis naudotis geležinkelių infrastruktūra visose valstybėse narėse visų rūšių krovinių vežimo geležinkeliais paslaugoms teikti“.

([12]) 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/12/EB, iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros, (OL L 75, 2001 3 15, p. 1).

([13]) Šį dokumentų rinkinį taip pat sudarė 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/13/EB, iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 95/18/EB dėl geležinkelio įmonių licencijavimo, (OL L 75, 2001 3 15, p. 26) ir 2001 m. vasario 26 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2001/14/EB dėl geležinkelių infrastruktūros pajėgumų paskirstymo, mokesčių už naudojimąsi geležinkelių infrastruktūra ėmimo ir saugos sertifikavimo (OL L 75, 2001 3 15, p. 29).

([14]) Maždaug 50 000 km ilgio geležinkelių tinklas, kaip nurodyta Direktyvos 2001/12/EB 10a straipsnyje ir I priede, Italijoje apimantis geležinkeliais sujungtus Ankonos, Bario, Brindizio, Čivitavekijos, Genujos, Džoja Tauro, Specijos, Livorno, Neapolio, Pjombino, Ravenos, Salerno, Savonos, Taranto, Triesto, Venecijos uostus.

([15]) 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/51/EB, iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 91/440/EEB dėl Bendrijos geležinkelių plėtros, (OL L 164, 2004 4 30, p. 164).

([16]) Šį dokumentų rinkinį taip pat sudarė 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/49/EB dėl saugos Bendrijos geležinkeliuose (OL L 164, 2004 4 30, p. 44); 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2004/50/EB, iš dalies keičianti Tarybos direktyvą 96/48/EB dėl transeuropinės greitųjų geležinkelių sistemos sąveikos ir Europos Parlamento ir Tarybos direktyvą 2001/16/EB dėl transeuropinės paprastųjų geležinkelių sistemos sąveikos (OL L 164, 2004 4 30, p. 114) ir 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 881/2004, įsteigiantis Europos geležinkelio agentūrą (OL L 164, 2004 4 30, p. 1).

([17]) 2012 m. lapkričio 21 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva 2012/34/ES, kuria sukuriama bendra Europos geležinkelių erdvė (OL L 343, 2012 12 14, p. 32).

2.1.2. *Italijoje*

(25) Italija pirmą kartą liberalizavo krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas 2003 m. spalio 22 d., įsigaliojus 2003 m. liepos 8 d. Įstatymui dekretui Nr. 188/2003 (toliau – **2003 m. Dekretas**) ([18]), kuriuo į nacionalinę teisę perkeltas pirmasis geležinkelių transporto dokumentų rinkinys. 2003 m. Dekreto 6 straipsniu nacionaline geležinkelių infrastruktūra teikiamų nacionalinių krovinių vežimo paslaugų ir nacionalinių bei tarptautinių keleivių vežimo paslaugų atžvilgiu geležinkelio įmonėms, kurios naudojasi nacionaliniu geležinkelių tinklu, buvo suteiktos įvairios prieigos teisės, jei jos atitiko tam tikrus reikalavimus ([19]), o užsienyje įsisteigusioms geležinkelio įmonėms buvo taikomas abipusiškumo principas.

(26) Italija Direktyvą 2004/51/EB į nacionalinę teisę perkėlė 2007 m. rugpjūčio 10 d. Įstatymu dekretu Nr. 162/2007 (įsigaliojusiu 2007 m. spalio 23 d.). Tuo dekretu buvo iš dalies pakeistas 2003 m. Dekretas, nuo 2007 m. spalio 23 d. suteikiant geležinkelio įmonėms teisę naudotis visu Italijos geležinkelių tinklu teisingomis, nediskriminacinėmis ir skaidriomis sąlygomis teikiant tarptautines krovinių vežimo paslaugas, o ne vėliau kaip nuo 2007 m. sausio 1 d. – teisę naudotis geležinkelių infrastruktūra teikiant visų rūšių krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas ([20]).

(27) Galiausiai Italija Direktyvą 2012/34/ES į nacionalinę teisę perkėlė 2015 m. liepos 15 d. Įstatymu dekretu Nr. 112/2015 (įsigaliojusiu 2015 m. liepos 27 d.). Tuo dekretu dar kartą patvirtinta geležinkelio įmonių teisė patekti į krovinių vežimo geležinkeliais rinką teisingomis, nediskriminacinėmis ir skaidriomis sąlygomis, siekiant užtikrinti konkurenciją geležinkelių sektoriuje ([21]).

2.2. Teisinė sistema, reglamentuojanti viešųjų paslaugų įsipareigojimus krovinių vežimo geležinkeliais srityje

2.2.1. *Sąjungos teisės aktai*

(28) SESV 93 straipsnyje nustatyta, kad „[v]alstybės pagalba yra suderinama su Sutartimis, jei ji skirta transporto koordinavimo reikmėms arba jei ji kompensuoja tam tikrus įsipareigojimus, siejamus su viešosios paslaugos sąvoka“.

(29) Remdamasi SESV 93 straipsniu, Taryba priėmė 1969 m. birželio 26 d. Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69 dėl valstybių narių veiksmų, susijusių įsipareigojimais, neatskiriamais nuo viešosios paslaugos geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transporto srityje sąvokos, (toliau – **Reglamentas (EEB) Nr. 1191/69**) ([22]). Reglamente (EEB) Nr. 1191/69 buvo nustatytos taisyklės, taikomos vežimo geležinkeliais srities viešųjų paslaugų įsipareigojimams (toliau – **VPĮ**), kurie nuo 1969 m. liepos 1 d. iki 2009 m. gruodžio 2 d. buvo taikomi keleivių vežimo paslaugoms, o iki 2012 m. gruodžio 3 d. – krovinių vežimo paslaugoms (žr. 34 konstatuojamąją dalį).

([18]) 2003 m. liepos 8 d. Įstatymas dekretas Nr. 188/2003 (*Gazzetta Ufficiale* Nr. 170), pakeitęs 1998 m. liepos 8 d. Prezidento dekretą Nr. 277/98 (*Gazzetta Ufficiale* Nr. 187) ir 1999 m. kovo 16 d. Prezidento dekretą Nr. 146/99 (*Gazzetta Ufficiale* Nr. 119), kuriais į nacionalinę teisę buvo perkeltos direktyvos 91/440/EB, 95/18/EB ir 95/19/EB.

([19]) Geležinkelio įmonės, ketinančios teikti nacionalines krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas Italijoje, be 2003 m. Dekreto 6 straipsnio 1 dalyje reikalaujamos geležinkelio veiklos licencijos, turėjo turėti specialų Infrastruktūros ir transporto ministerijos leidimą (2003 m. Dekreto 6 straipsnio 2 dalis), kaip apibrėžta 2000 m. gruodžio 23 d. Įstatymo Nr. 388 131 straipsnio 1 dalyje. Pastaruoju įstatymu buvo pagrįsta būtinybė numatyti tokį leidimą, kad Infrastruktūros ir transporto ministerija galėtų riboti geležinkelių tarifų didėjimą ir (arba) užtikrinti geležinkelių transporto veiklos Italijoje ekonominį gyvybingumą.

([20]) Įstatymo dekreto Nr. 162/2007, iš dalies keičiančio 2003 m. Dekreto 12 straipsnio 1 dalį, 25 straipsnio 1 dalis. Nuo 2007 m. sausio 1 d. Italijoje nebereikalaujama, kad geležinkelio įmonės turėtų specialų Infrastruktūros ir transporto ministerijos leidimą, apibūdintą 19 išnašoje.

([21]) Įstatymo dekreto Nr. 112/2015 2 straipsnio 1 dalies c punktas.

([22]) 1969 m. birželio 26 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 1191/69 dėl valstybių narių veiksmų, susijusių su įsipareigojimais, neatskiriamais nuo viešosios paslaugos geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transporto srityje sąvokos, (OL L 156, 1969 6 28, p. 1), iš dalies pakeistas 1991 m. birželio 20 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 1893/91.

(30) Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 2 straipsnyje buvo nustatyta, kad VPĮ reiškia „įsipareigojimus, kurių aptariama transporto įmonė, atsižvelgdama į savo komercinius interesus, neprisiimtų arba neprisiimtų tokiu mastu ar tokiomis pačiomis sąlygomis“. Pagal Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69 VPĮ sudarė įsipareigojimai dėl veiklos ([23]), įsipareigojimai dėl vežimo ([24]) ir įsipareigojimai dėl tarifų ([25]). Parametrai, į kuriuos reikia atsižvelgti nustatant ekonominius nuostolius, atsirandančius nustačius VPĮ, ir kompensavimo tvarka buvo apibrėžti Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 5 ir 10–13 straipsniuose. Jei transporto įmonė teikė ne tik paslaugas, kurioms taikomi VPĮ, bet ir vykdė kitą veiklą, pagal to reglamento 1 straipsnio 5 dalį reikėjo atskirti apskaitą ir sukurti mechanizmus, tinkamus viešųjų paslaugų padalinio ir už kitą veiklą atsakingo padalinio kryžminiam subsidijavimui išvengti.

(31) Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 1893/91 ([26]), iš dalies pakeitusiu Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69, panaikinta galimybė valstybėms narėms palikti galioti arba nustatyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus transporto įmonėms, išskyrus tas, kurios teikė tik miesto, priemiestinio ar regioninio keleivinio transporto paslaugas ([27]). Pakeitimu į Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69 buvo įtrauktas naujas skirsnis dėl VPPS, kurį sudarė vienas straipsnis (14 straipsnis), suteikiantis valstybėms narėms galimybę sudaryti VPPS, kad visuomenei būtų teikiamos tinkamos transporto paslaugos ([28]).

(32) Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 1107/70 ([29]) buvo detaliau reglamentuojamas pagalbos teikimas geležinkelių, kelių ir vidaus vandenų transportui. Tame reglamente buvo numatyta, kad valstybės narės negali nustatyti VPĮ, susijusių su pagalbos teikimu pagal SESV 93 straipsnį, išskyrus įsipareigojimus dėl tarifų, kuriems netaikomas Reglamentas (EEB) Nr. 1191/69 ([30]), arba transporto įmones ar veiklą, kuriai tas reglamentas netaikomas.

(33) Sprendime *Altmark* ([31]) Teisingumo Teismas nurodė, kad laikoma, jog Reglamente (EEB) Nr. 1191/69 ir Reglamente (EEB) Nr. 1107/70 išvardytos visos aplinkybės, kuriomis valstybių narių valdžios institucijos gali suteikti pagalbą pagal SESV 93 straipsnį. Šią nuostatą Teisingumo Teismas patvirtino ir Sprendime *Combus* ([32]).

(34) Europos Parlamento ir Tarybos reglamentu (EB) Nr. 1370/2007 ([33]) buvo panaikinti Reglamentas (EEB) Nr. 1191/69 ir Reglamentas (EEB) Nr. 1107/70; jis įsigaliojo 2009 m. gruodžio 3 d. Tačiau Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 10 straipsnyje buvo nustatyta, kad Reglamentas (EEB) Nr. 1191/69 ir toliau taikomas krovinių vežimo geležinkeliais paslaugoms trejus metus nuo Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 įsigaliojimo.

([23]) Žr. Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 2 straipsnio 3 dalį.
([24]) Žr. Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 2 straipsnio 4 dalį.
([25]) Žr. Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 2 straipsnio 5 dalį.
([26]) 1991 m. birželio 20 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 1893/91 iš dalies keičiantis Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69 dėl valstybių narių veiksmų, susijusių įsipareigojimais, neatskiriamais nuo viešosios paslaugos geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transporto srityje sąvokos, (OL L 169, 1991 6 29, p. 1).
([27]) Iš dalies pakeisto Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 1 straipsnio 5 dalyje buvo nustatyta: „Tačiau valstybių narių kompetentingos institucijos gali palikti arba nustatyti miesto, priemiesčių ir regiono keleivinio transporto paslaugų teikimo su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus, nurodytus 2 straipsnyje. Darbo organizavimo sąlygos ir kompensavimo procedūros išsamiai pateikiamos II, III ir IV skirsniuose“.
([28]) Žr. Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 1 dalį.
([29]) 1970 m. birželio 4 d. Tarybos reglamentas (EEB) Nr. 1107/70 dėl pagalbos teikimo geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transportui (OL L 130, 1970 6 15, p. 1). Tas reglamentas nedarė poveikio 1969 m. birželio 26 d. Tarybos reglamento (EEB) Nr. 1192/69 dėl geležinkelio įmonių bendrųjų apskaitos norminimo taisyklių ir Tarybos reglamento (EEB) Nr. 1191/69 nuostatoms.
([30]) Kaip įsipareigojimai dėl tarifų apibrėžti Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 2 straipsnio 5 dalyje.
([31]) 2003 m. liepos 24 d. Sprendimas *Altmark Trans GmbH ir Regierungspräsidium Magdeburg / Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, 108 punktas.
([32]) 2004 m. kovo 16 d. Sprendimas *DanskeBusvognmænd / Komisija* (*Combus*), T-157/01, ECLI:EU:T:2004:76, 100 punktas.
([33]) 2007 m. spalio 23 d. Europos Parlamento ir Tarybos reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų ir panaikinantis Tarybos reglamentus (EEB) Nr. 1191/69 ir (EEB) Nr. 1107/70 (OL L 315, 2007 12 3, p. 1).

(35) Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 taikomas tik keleivinio geležinkelių bei kitų bėginių transporto rūšių ir kelių transporto viešosioms paslaugoms, išskyrus krovinių vežimą (1 straipsnis). Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 9 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad, „[n]epažeisdamos [SESV 93, 106, 107 ir 108] straipsnių, valstybės narės gali toliau teikti pagalbą pagal [SESV 93] straipsnį transporto sektoriui, skirtą transporto koordinavimo reikmėms arba kompensuoti už tam tikrus įsipareigojimus, siejamus su viešosios paslaugos sąvoka, išskyrus paslaugas, kurioms taikomas šis reglamentas“. Taigi, pasibaigus trejų metų laikotarpiui (t. y. po 2012 m. gruodžio 3 d.), pagalbos, suteiktos viešųjų paslaugų įsipareigojimams vykdyti krovinių vežimo geležinkeliais srityje, suderinamumas turėjo būti tiesiogiai vertinamas pagal SESV 93 straipsnį.

2.2.2. *Italijos teisės aktai*

(36) 1985 m. gegužės 17 d. Įstatymu Nr. 210 (toliau – **Įstatymas Nr. 210/1985**) ([34]) valstybė buvo įgaliota išlaikyti, panaikinti arba nustatyti FS grupės atžvilgiu VPĮ ir kompensuoti pastarajai išlaidas, tiesiogiai susijusias su šių VPĮ vykdymu.

(37) Pagal Įstatymo Nr. 210/1985 18 straipsnio 1 ir 2 dalis, transporto ministras turėjo dekretu nustatyti FS grupei privalomus vykdyti VPĮ, su galimybe ateityje panaikinti ir (arba) nustatyti naujus VPĮ arba išplėsti jau nustatytų VPĮ apimtį. Nustatant arba išplečiant VPĮ, FS grupė įgijo teisę gauti finansinę kompensaciją už susijusias išlaidas pagal Reglamente (EEB) Nr. 1191/69 nustatytas taisykles.

(38) Kalbant konkrečiau apie įsipareigojimus dėl tarifų, Įstatymo Nr. 210/1985 16 straipsnyje buvo nurodyta, kad, nors ir pripažįstant, kad tarifus tvirtina FS grupės valdyba, siekdama užtikrinti subalansuotą valdymą, valdžios institucijos dekretu gali nustatyti didžiausius tarifus, taikomus asmenų ir tam tikrų rūšių krovinių vežimui. Tame straipsnyje buvo nustatyta, kad bet koks valdžios institucijų nustatytų tarifų ir FS grupės valdybos nustatytų standartinių tarifų skirtumas gali būti kompensuojamas pagal Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69.

(39) 1986 m. vasario 28 d. Įstatymu Nr. 41 (toliau – **Įstatymas Nr. 41/1986**) ([35]) buvo panaikinti visi VPĮ, įskaitant įsipareigojimus dėl veiklos ir įsipareigojimus dėl tarifų, dėl kurių FS grupei buvo pripažinta teisė gauti kompensaciją pagal Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69 (10 straipsnio 15 dalis). Tačiau pagal Įstatymo Nr. 210/1985 16 ir 18 straipsnius Transporto ministerija galėjo dekretu sudaryti VPĮ, kuriuos reikia išlaikyti dėl viešojo intereso ir neviršijant valstybės biudžeto lėšų, sąrašą.

(40) 1990 m. sausio 16 d. Transporto ministerija priėmė dekretą Nr. 1-T (toliau – **Ministerijos dekretas Nr. 1-T/1990**). To dekreto 2 straipsnyje buvo nustatytas sąrašas įsipareigojimų dėl tarifų, kurie turi būti taikomi FS grupei vežant tam tikrų kategorijų keleivius ir krovinius. Į šį sąrašą buvo įtraukti įsipareigojimai dėl tarifų, taikomi:

— krovinių vežimui tarp Italijos žemyninės dalies ir Sardinijos pagal 1962 m. birželio 11 d. Įstatymo Nr. 588 ([36]) (toliau – **Įstatymas Nr. 588/1962**), kuriuo nustatomi geležinkelio tarifų už susisiekimą su Sardinija apskaičiavimo kriterijai, 12 straipsnį;

— tarptautinėms krovinių vežimo paslaugoms per Triesto uostą ir

— tarptautinėms krovinių vežimo paslaugoms Europos anglų ir plieno bendrijoje.

(41) Nuo 1992 m. liepos 1 d. įsigaliojus Reglamentui (EEB) Nr. 1893/91, iš dalies pakeitusiam Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69 (31 konstatuojamoji dalis), Italijos valdžios institucijos VPĮ reglamentavo juos nustatydamos VPPS ir atsisakė vienašališko VPĮ nustatymo sistemos, kuri buvo nustatyta dekretu.

([34]) 1985 m. gegužės 17 d. Įstatymas Nr. 210/1985, kuriuo įsteigiamas subjektas „Ferrovie dello Stato“.

([35]) 1986 m. vasario 28 d. Įstatymas Nr. 41 dėl valstybės metinio ir daugiamečio biudžeto nuostatų.

([36]) Įstatymo Nr. 588/1962, nustatančio Sardinijos ekonominio ir socialinio vystymosi skatinimo planą, 12 straipsnis išdėstytas taip: „kroviniams, vežamiems keltais, taikomi geležinkelio tarifai, apskaičiuoti virtualiam 100 km atstumui“ ir „tokiam vežimui netaikomi nustatytieji tarifai, priemokos ir specialūs mokesčiai, kurių dydis viršija Italijoje galiojančius tarifus, taikomus tam pačiam atstumui ir tiems patiems kroviniams, taip pat tranzito kvotos“.

(42) Todėl, kiek tai susiję su krovinių vežimo geležinkeliais paslaugomis, Italija 1992 m. liepos–gruodžio mėn. įgyvendino 40 konstatuojamojoje dalyje nurodytus įsipareigojimus dėl tarifų, nustatytus 1991 m. sausio 23 d. Transporto ministerijos ir FS grupės sudarytoje VPPS. Italija paliko galioti šiuos įsipareigojimus dėl tarifų 1993 m., kai 1992 m. gruodžio 29 d. su FS grupe sudarė naują VPPS. Vėliau Italija su FS grupe sudarė dar dvi sutartis dėl 1994–1996 m. ir 1997–1999 m. Sutartyje dėl 1997–1999 m. buvo numatyta tęstinumo sąlyga, pagal kurią, pasibaigus sutarties galiojimui, FS grupė buvo įpareigota laikytis sutartyje nustatytų įsipareigojimų dėl tarifų iki kitų VPPS pasirašymo.

(43) Dėl 1994–1996 m. ir 1997–1999 m. sudarytose VPPS buvo nustatyti įsipareigojimai dėl tarifų, taikomi šioms FS grupės teikiamoms paslaugoms:

— nacionaliniam krovinių vežimui tarp Italijos žemyninės dalies ir Sardinijos pagal Įstatymo Nr. 588/1962 12 straipsnį, nustatantį geležinkelio tarifų už susisiekimą su Sardinija apskaičiavimo kriterijus;

— tarptautinėms krovinių vežimo paslaugoms per Triesto uostą;

— tarptautiniam krovinių vežimui Europos anglių ir plieno bendrijoje: šis įsipareigojimas atsirado dėl 1955 m. kovo 21 d. pasirašyto Europos anglių ir plieno bendrijos valstybių narių vyriausybių atstovų susitarimo, kuriame numatyta anglių ir plieno vežimui taikyti sumažintus tarifus;

— nacionaliniam krovinių vežimui geležinkeliais didesniu nei 1 000 km atstumu ir

— tarptautiniam krovinių vežimui geležinkeliais tarp Italijos Triesto uosto ir Vengrijos: pagal 1988 m. balandžio 19 d. dvišalio Italijos ir Vengrijos susitarimo, ratifikuoto 1989 m. gruodžio 30 d. Įstatymu Nr. 440 (toliau – **Įstatymas Nr. 440/1989**) ([37]), 5 straipsnį ([38]), tranzitui per Austriją buvo nustatyta 15 % nuolaida įprastiniam tarifui, o tranzitui per (buvusią) Jugoslaviją – 50 % nuolaida įprastiniam tarifui.

(44) 2000–2014 m. Italija priėmė tiriamas priemones. Tos priemonės apibūdintos šio sprendimo 3 skirsnyje.

3. PRIEMONIŲ APIBŪDINIMAS

3.1. Pagalbos gavėjas

3.1.1. *„Trenitalia“*

(45) Bendrovė „Trenitalia“ įsteigta 2000 m. birželio mėn. kaip visiškai kontroliuojama FS grupės, kurios vienintelė akcininkė yra Italijos ekonomikos ir finansų ministerija, kontroliuojančiosios bendrovės „Ferrovie dello Stato S.p.A.“ patronuojamoji bendrovė. Bendrovė „Trenitalia“ įsteigta po FS grupės reformos, kuri buvo pradėta 1998 m. liepos mėn. organiškai, teisiškai ir buhalteriškai atskyrus FS grupės veiklos rūšis (infrastruktūra, keleivių vežimo paslaugos, regioninio transporto paslaugos ir krovinių vežimo paslaugos), o vėliau įsteigus atskirus FS grupės kontroliuojamus juridinius asmenis (bendroves „Trenitalia“ 2000 m. birželio mėn. ir „Rete Ferroviaria Italiana“ 2001 m. liepos mėn.) Nuo pat įsteigimo bendrovė „Trenitalia“ iš FS grupės perėmė krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimą. Šiuo metu bendrovė „Trenitalia“ yra didžiausia geležinkelio įmonė Italijoje ir iki 2016 m. gruodžio 31 d. vykdė tiek keleivių, tiek krovinių vežimo veiklą.

([37]) Įstatymo Nr. 440/1989 11 straipsniu dvišalio susitarimo galiojimas buvo apribotas iki penkerių metų, automatiškai pratęsiamas penkerių metų laikotarpiams su galimybe bet kuriai šaliai nutraukti susitarimą likus šešiems mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pradžios.

([38]) Buvo nustatyta, kad „[i]mporto ir eksporto krovinių vežimui į Vengriją ir iš jos per Triesto laisvąjį uostą valstybės pasienio stočių geležinkelio tarifai su Triesto laisvojo uosto geležinkelio tarifais nustatomi taikant palankesnes sąlygas, nei numatyta pagal galiojančias Italijos valstybinių geležinkelių sąlygas ir tarifus“ ir kad „[v]isi su geležinkelio paslaugomis, įskaitant tarifus, susiję klausimai bus atskiro susitarimo, kurį sudarys Italijos valstybinė geležinkelių bendrovė ir Vengrijos geležinkelių infrastruktūros valdytojas, pasikonsultavę su kitų tranzito valstybių geležinkelių administracijomis, objektas“.

3.1.2. *FS grupės krovinių vežimo veiklos reorganizavimas 2017 m.*

(46) Nuo 2017 m. sausio 1 d. FS grupė nusprendė reorganizuoti savo krovinių vežimo veiklą, vienam subjektui, t. y. „Mercitalia“ grupei ([39]) perduodama visą FS grupės veiklą, susijusią su krovinių vežimo geležinkeliais paslaugomis ([40]). Todėl FS grupė perdavė bendrovės „Trenitalia“ krovinių vežimo geležinkeliais veiklą (vadinamąjį krovinių padalinį) naujai sukurtai bendrovei „Mercitalia Rail S.r.l.“ (toliau – **bendrovė „Mercitalia Rail“**) ([41]), visiškai kontroliuojamai bendrovės „Mercitalia Logistics S.p.A.“ (toliau – **bendrovė „Mercitalia Logistics“**) ([42]), kurią pačią visiškai kontroliuoja FS grupė. Per bendrovę „Mercitalia Logistics“ FS grupė teikia krovinių vežimo paslaugas Italijoje ir užsienyje, naudodama tiek įprastinio, tiek mišriojo vežimo būdus ([43]).

(47) Perdavimas atliktas po to, kai bendrovė „Mercitalia Rail“ gavo atitinkamus saugos sertifikatus, kad galėtų veikti kaip geležinkelio įmonė krovinių vežimo geležinkeliais rinkoje. ([44]) Sandoris vyko proporcingai atskiriant ir perduodant bendrovei „Mercitalia Rail“ visą bendrovės „Trenitalia“ krovinių padalinio turtą ir įsipareigojimus ([45]), įskaitant darbuotojus, riedmenis, priežiūros įrenginius, komercines sutartis ir bendrovė „Trenitalia“ investicijas į bendroves, veikiančias krovinių vežimo ir (arba) logistikos sektoriuje ([46]). Atsižvelgdama į sandorio pobūdį, t. y. FS grupės vidaus restruktūrizavimą, bendrovė „Mercitalia Rail“ nemokėjo jokios kompensacijos bendrovei „Trenitalia“ už perduotą veiklą.

(48) Nuo 2017 m. sausio 1 d. bendrovė „Mercitalia Rail“ tapo naująja bendrovės „Trenitalia“ krovinių padalinio savininke.

([39]) FS grupės 2017 m. metinėje finansinėje ataskaitoje (skelbiama adresu https://www.fsitaliane.it/content/dam/fsitaliane/en/Documents/investor-relations/financial-statements/2017_Annual_report_FS.pdf, paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 15 d.) skelbiama, kad „2017 m. buvo istoriniai metai [FS grupei], kai buvo pradėta bendrovės „Mercitalia Rail“ veikla atskyrus bendrovės „Trenitalia“ veiklą krovinių vežimo sektoriuje. Be to, pertvarkius bendrovę „FS Logistica“ įsteigta bendrovė „Mercitalia Logistics“, kuri veikia kaip kontroliuojančioji bendrovė, atsakinga už visų grupės logistikos ir krovinių vežimo bendrovių, kurios kartu sudaro „Mercitalia“ [grupę], koordinavimą“ (p. 3). 2023 m. balandžio 11 d. atsakymuose Italijos valdžios institucijos paaiškino, kad šiuo metu „Mercitalia“ grupę sudaro bendrovė „Mercitalia Logistics“ ir šešios jos patronuojamosios bendrovės: „Mercitalia Rail“, „Mercitalia Intermodal SpA“, „Mercitalia Shunting & Terminal Srl“, „TX Logistik“ ir „TerAlp“.

([40]) Žr. https://www.mercitaliarail.it/content/mercitalia_rail/it/chi-siamo/il-business-merci-del-gruppo-fs-italiane.html (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 15 d.). Kaip 2023 m. balandžio 11 d. atsakymuose paaiškino Italijos valdžios institucijos, šis reorganizavimas buvo susijęs su bendrovės „Trenitalia“ krovinių vežimo geležinkeliais veikla, taip pat su visomis kitomis FS grupės bendrovėmis, veikiančiomis krovinių vežimo geležinkeliais rinkoje.

([41]) Esamos bendrovės „FS Telco Srl“ pavadinimas pakeistas į „Mercitalia Rail Srl“ ir ji pradėjo vykdyti naują veiklą, t. y. teikti krovinių, įskaitant pavojingus krovinius ir atliekas, vežimo geležinkeliais paslaugas Italijoje ir užsienyje ir jas komercializuoti.

([42]) 2017 m. bendrovės „FS Logistica SpA“, kuri buvo įsteigta 2007 m. bendrovei „Ferrovie dello Stato“ priėmus sprendimą sutelkti visą FS grupės vykdomą logistikos veiklą į vieno specialaus veiklos vykdytojo rankas, pavadinimas pakeistas į „Mercitalia Logistics SpA“.

([43]) Savo 2017 m. metinėje finansinėje ataskaitoje (žr. 39 išnašą) FS grupė nurodė, kad „krovinių vežimo srityje [FS grupė], įsteigusi „Mercitalia“ [grupę], kuriai vadovauja tos grupės kontroliuojančioji bendrovė „Mercitalia Logistics S.p.A.“, sukūrė ir įgyvendina naują verslo modelį, kurį sudaro integruotų krovinių vežimo ir logistikos transporto sprendimų kūrimas geriausiomis rinkos sąlygomis. Šiais pirmaisiais metais [grupės] geležinkelių paslaugos, kurioms pasitelkta patronuojamosios bendrovės „Trenitalia S.p.A.“ krovinių padalinio kompetencija ir profesinė patirtis, veikė gerai, iš dalies dėl integracijos su kitomis grupės įmonėmis“ (žr. p. 62).

([44]) Prieiga prie geležinkelių infrastruktūros suteikiama tik galiojančius saugos sertifikatus turinčioms geležinkelio įmonėms. Saugos sertifikatas įrodo, kad geležinkelio įmonė yra sukūrusi saugos valdymo sistemą ir gali vykdyti savo teisinius įsipareigojimus. Tuo metu teisinis pagrindas buvo nustatytas 2004 m. balandžio 29 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyvoje 2004/49/EB dėl saugos Bendrijos geležinkeliuose (OL L 164, 2004 4 30, p. 44), kuri galiojo iki 2020 m. spalio 30 d. (imtinai). Nuo 2020 m. spalio 31 d. ji panaikinta 2016 m. gegužės 11 d. Europos Parlamento ir Tarybos direktyva (ES) 2016/798 dėl geležinkelių saugos (OL L 138, 2016 5 26, p. 102).

([45]) 2023 m. balandžio 11 d. atsakymuose Italijos valdžios institucijos pateikė Komisijai atskyrimo aktą, kurį 2016 m. gruodžio 21 d. pasirašė bendrovių „Trenitalia“ ir „Mercitalia Rail“ teisiniai atstovai ir kuris įsigaliojo nuo 2017 m. sausio 1 d. Dėl atskyrimo buvo sumažintas bendrovės „Trenitalia“ akcinis kapitalas ir proporcingai padidinta bendrovės „Mercitalia Rail“ kapitalo vertė suma, atitinkančia bendrovės „Trenitalia“ perduoto krovinių padalinio balansinę vertę.

([46]) Žr. 2017 m. FS grupės metinę finansinę ataskaitą (žr. 39 išnašą), p. 174.

3.2. **Priemonės**

(49) 2000–2014 m. bendrovė „Trenitalia“ iš valstybės gavo bendrą 1,6 mlrd. EUR finansinę kompensaciją už VPĮ vykdymą krovinių vežimo geležinkeliais visoje Italijos teritorijoje, įskaitant Sardiniją ir Siciliją, srityje. Šie VPĮ buvo vykdomi pagal tris toliau nurodytas Infrastruktūros ir transporto ministerijos (toliau – **ITM**) ir bendrovės „Trenitalia“ pagal Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69 sudarytas VPPS.

— Pirmoji sutartis, pasirašyta 2002 m. spalio 18 d., iš pradžių apėmė laikotarpį nuo 2000 m. sausio 1 d. iki 2001 m. gruodžio 31 d. ir buvo taikoma keleivių ([47]) ir krovinių vežimo paslaugoms. Ta sutartis, remiantis tęstinumo sąlyga, pasibaigus jos galiojimo terminui buvo automatiškai pratęsta dvejiems metams iki 2003 m. pabaigos (toliau – **pirmoji sutartis**).

— Antroji sutartis, pasirašyta 2007 m. kovo 27 d., iš pradžių apėmė laikotarpį nuo 2004 m. sausio 1 d. iki 2006 m. gruodžio 31 d. ir buvo taikoma tik krovinių vežimo paslaugoms. Ta sutartis, remiantis tęstinumo sąlyga, pasibaigus jos galiojimo terminui buvo automatiškai pratęsta dvejiems metams iki 2008 m. pabaigos (toliau – **antroji sutartis**).

— Trečioji sutartis, pasirašyta 2012 m. gruodžio 3 d., iš pradžių apėmė laikotarpį nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2014 m. gruodžio 31 d. ir buvo taikoma tik krovinių vežimo paslaugoms (toliau – **trečioji sutartis**). Šios sutarties galiojimas baigėsi 2014 m. gruodžio 31 d. ir ji nebuvo pratęsta.

(50) Iš pirmosios ir antrosios sutarčių matyti, kad jų nesudarius bendrovė „Trenitalia“ nebūtų teikusi atitinkamų krovinių vežimo paslaugų tomis pačiomis sąlygomis ([48]). Trečiojoje sutartyje nurodyta Reglamente (EEB) Nr. 1191/69 numatyta valstybių narių pareiga kompensuoti įmonei, kuriai nustatytas „viešųjų paslaugų įsipareigojimas“. VPĮ apibrėžiami kaip įsipareigojimai, kurių transporto įmonė, jei ji atsižvelgtų į savo komercinius interesus, arba neprisiimtų, arba prisiimtų ne tokiu pat mastu ar tokiomis pat sąlygomis.

1 lentelė

VPĮ, kuriems taikoma oficiali tyrimo procedūra, sąrašas

VPĮ	Taikymo laikotarpis	Pasirašymas	Pirmas mokėjimas	Visa kompensacijos suma
I	2000 1 1–2003 12 31	2002 10 18	2003 m.	404,6 mln. EUR
II	2004 1 1–2008 12 31	2007 3 27	2007 m.	613,7 mln. EUR
III	2009 1 1–2014 12 31	2012 12 3	2010 m.	612,1 mln. EUR

([47]) Kadangi sprendimas pradėti procedūrą susijęs tik su krovinių vežimo geležinkeliais paslaugomis, šis sprendimas netaikomas keleivių vežimo paslaugoms.

([48]) Pirmosios sutarties 5 straipsnio 1 dalyje nustatyta: „Ministerija pripažįsta, kad krovinių vežimo paslaugos pagal šios sutarties 2 punktą buvo teikiamos vadovaujantis 1994–1996 m. ir 1997–1999 m. paslaugų sutarčių nuostatomis, tarptautiniais valstybės įsipareigojimais, 1990 m. Transporto ministerijos dekretu Nr. 1-T ir jame nurodytais susijusiais teisiniais įsipareigojimais, ir kartu pripažįsta, kad, jei šias paslaugas Bendrovė būtų teikusi tik komerciniais pagrindais, jos būtų buvusios teikiamos kitokiu mastu arba kitokiomis sąlygomis, nei faktiškai buvo teikiamos“. Antrosios sutarties 2 straipsnio 3 dalyje nustatyta: „jeigu Bendrovė būtų teikusi tas pačias paslaugas tik komerciniais pagrindais, jos būtų buvusios teikiamos kitokia apimtimi arba kitomis sąlygomis nei faktiškai buvo teikiamos. Visų pirma krovinių vežimas į dvi didžiausias salas ir iš jų užtikrina nuolatinį susisiekimą su žemynu ir judumą vežant krovinius dideliais ir labai dideliais atstumais bei padeda atkurti teritorinę pusiausvyrą“.

3.2.1. *Pirmoji sutartis*

3.2.1.1. Pirmosios sutarties sudarymo aplinkybės

(51) Vadovaudamasi dėl 1997–1999 m. sudarytos VPPS tęstinumo sąlyga (žr. 42 konstatuojamąją dalį), pasibaigus pastarosios sutarties galiojimo terminui, t. y. po 1999 m. gruodžio 31 d., FS grupė savo krovinių vežimo geležinkeliais paslaugoms ir toliau taikė įsipareigojimus dėl tarifų.

(52) 1999 m. kovo 18 d. ([49]) Ministro Pirmininko pavedimu FS grupė turėjo parengti verslo planą, kuriuo būtų atnaujinti 1997–1999 m. VPPS numatyti įsipareigojimai. 1999 m. FS grupė savo 1999–2003 m. verslo planą pateikė ITM. Tame verslo plane taip pat buvo išsamiai aprašytos bendrovės teikiamos krovinių vežimo geležinkeliais paslaugos, kurios komercinėmis sąlygomis be kompensacijos būtų neperspektyvios. ITM patvirtino verslo planą 2000 m. liepos mėn. ir nurodė paslaugas, kurias, jos nuomone, būtina toliau teikti dėl viešojo intereso ([50]).

(53) 2002 m. spalio 18 d. bendrovė „Trenitalia“ ([51]) ir ITM sudarė pirmąją sutartį.

3.2.1.2. Pirmosios sutarties turinys

(54) Pirmojoje sutartyje buvo nustatytas reikalavimas, kad bendrovė „Trenitalia“ laikytųsi tam tikrų įsipareigojimų dėl tarifų (t. y. įsipareigojimo už konkrečias paslaugas taikyti mažesnę nei rinkos kainą pagal bendrovės „Trenitalia“ tarifų sąrašą, jei nebūtų įsipareigojimų dėl tarifų) ir įsipareigojimų vykdyti veiklą už kompensaciją, apskaičiuotą pagal sutartyje nustatytą metodiką.

(55) Pirmojoje sutartyje išliko galiojantys įsipareigojimai dėl tarifų, kurie buvo nustatyti 1997–1999 m. VPPS (žr. 43 konstatuojamąją dalį) toliau išvardytoms bendrovės „Trenitalia“ teikiamoms krovinių vežimo geležinkeliais paslaugoms (nekeičiant susijusių kompensacijos nustatymo parametrų):

— *krovinių vežimas geležinkeliais tarp žemyninės dalies ir Sardinijos*. Pagal Įstatymo Nr. 588/1962 12 straipsnį, pirmojoje sutartyje buvo numatyta kompensacija, apskaičiuota kaip geležinkelio tarifo, apskaičiuoto pagal faktinį atstumą tarp Čivitavekijos ir Golfo Arančio (250 km), ir tarifo, apskaičiuoto pagal virtualų 100 km atstumą, skirtumas;

— *krovinių vežimas geležinkeliais didesniu nei 1 000 km atstumu* ([52]). Šiuo įpareigojimu siekiama, kad viršijus 1 000 km ribą būtų taikomi regresiniai tarifai už kilometrus. Jei šio įsipareigojimo nebūtų buvę, bendrovės „Trenitalia“ krovinių vežimui taikomas tarifas nebūtų mažėjęs po tūkstantojo kilometro (t. y. dydžio, kai visiškai padengiamos pastoviosios išlaidos). ([53]) Pirmojoje sutartyje buvo numatyta kompensacija, apskaičiuojama kaip sumų, kurios būtų gautos taikant teorinį kilometro tarifą (kuris nustoja mažėti po to, kai visiškai padengiamos pastoviosios išlaidos, t. y. po tūkstantojo kilometro), ir sumų, kurios faktiškai buvo gautos taikant sutartyje su bendrove „Trenitalia“ numatytą kilometro tarifą, kuris ir toliau mažėja net po 1 000 km, skirtumas;

([49]) 1999 m. kovo 18 d. Ministro Pirmininko pavedimas, paskelbtas 1999 m. gegužės 17 d. Italijos oficialiajame leidinyje Nr. 113.
([50]) Tos paslaugos išvardytos 55 konstatuojamojoje dalyje.
([51]) Bendrovė „Trenitalia“ perėmė krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimą iš FS grupės nuo jos įsteigimo 2000 m. birželio mėn.
([52]) Šis įpareigojimas buvo taikomas tik nacionaliniam vežimui.
([53]) Kaip nurodyta 2002 m. vasario mėn. Aiškinamojoje ataskaitoje (2012 m. spalio 29 d. Italijos atsakymo 9.1 priedas), „krovinių vežimui taikomas tarifas didėja didėjant kilometrų skaičiui, tačiau ne proporcingai; yra mažėjanti skalė, kuri yra ryškesnė pradiniuose kilometrų ruožuose, o vėliau laipsniškai išsilygina ir tampa beveik asimptotinė. Tačiau po tūkstantojo kilometro tarifas tampa labiau regresyvus, o tai atspindi ankstesnėse viešojo paslaugų pirkimo sutartyse nustatytus įsipareigojimus dėl tarifų“.

— *anglių ir plieno vežimas geležinkeliais Europos anglių ir plieno bendrijoje*. Pirmojoje sutartyje buvo numatyta kompensacija, apskaičiuojama kaip pajamų, gautų taikant įsipareigojimus dėl tarifų, ir pajamų, kurias bendrovė „Trenitalia“ būtų gavusi taikydama standartinį tarifą, skirtumas. Šis įsipareigojimas galiojo iki 2002 m. gegužės 1 d. ([54]);

— *tarptautinės krovinių vežimo geležinkeliais paslaugos tarp Italijos Triesto uosto ir Vengrijos*. Pirmojoje sutartyje buvo numatyta kompensacija, apskaičiuojama remiantis 15 % nuolaida įprastiniam tarifui, taikomam tranzitui per Austriją, ir 50 % nuolaida įprastiniam tarifui, taikomam tranzitui per buvusios Jugoslavijos šalis (Slovėniją ir Kroatiją), nustatytam pagal Įstatymo Nr. 440/1989 5 straipsnį. Įstatymo Nr. 440/1989 11 straipsniu Italijos ir Vengrijos dvišalio susitarimo galiojimas buvo apribotas iki penkerių metų, automatiškai pratęsiamas penkerių metų laikotarpiams su galimybe bet kuriai šaliai nutraukti susitarimą likus šešiems mėnesiams iki kiekvieno laikotarpio pradžios. Sutartyje buvo numatyta kompensacija, apskaičiuojama kaip pajamų, gautų taikant įsipareigojimus dėl tarifų, ir pajamų, kurias bendrovė „Trenitalia“ būtų gavusi taikydama standartinį tarifą, skirtumas;

— *tarptautinės krovinių vežimo geležinkeliais paslaugos per Triesto Maritimos uostą*. Pagal Ministerijos dekreto Nr. 1-T/1990 nuostatas pirmojoje sutartyje buvo numatyti įsipareigojimai dėl tarifų, taikomų tarptautinėms krovinių vežimo geležinkeliais per Triesto Maritimos uostą paslaugoms ([55]), išskyrus tas, kurios teikiamos tarp Triesto uosto ir Vengrijos, remiantis Įstatymu Nr. 440/1989 ([56]). Kompensacija buvo lygi pajamų, gautų taikant įsipareigojimus dėl tarifų, ir pajamų, kurias bendrovė „Trenitalia“ būtų gavusi taikydama savo standartinį tarifą, skirtumui, padaugintam iš bendro per Triesto Maritimos uostą tranzitu vežamų importo ir (arba) eksporto vagonų skaičiaus.

(56) Pirmąja sutartimi taip pat buvo nustatyti nauji įsipareigojimai dėl tarifų, susiję su toliau nurodytomis bendrovės „Trenitalia“ teikiamomis krovinių vežimo geležinkeliais paslaugomis:

— *įvairiarūšio vežimo paslaugos maršrutu Lionas–Turinas*. 1999 m. liepos 15 d. FS grupė ir bendrovė „Société Nationale des Chemins de fer Français“ (toliau – **bendrovė SNCF**) sutartimi įsipareigojo taikyti 30 % nuolaidą įvairiarūšio vežimo paslaugų maršrutu Lionas Venisjė–Turinas Orbasanas standartiniam tarifui. Šia nuolaida buvo siekiama mažinti spūstis keliuose tarp Italijos ir Prancūzijos, susidariusias dėl to, kad po 1999 m. kovo mėn. įvykusios avarijos trejiems metams buvo uždarytas Monblano tunelis. Šios paslaugos leido sklandžiai vežti krovinius krovininiais automobiliais per Italijos ir Prancūzijos sieną, nepriklausomai nuo kelių transporto atkarpos ilgio. ([57]) Pirmojoje sutartyje buvo numatyta kompensacija, apskaičiuojama kaip pajamų, gautų taikant įsipareigojimus dėl tarifų, ir pajamų, kurias bendrovė „Trenitalia“ būtų gavusi taikydama standartinį tarifą, skirtumas. Tas įsipareigojimas galiojo nuo 2000 m. sausio 1 d. iki 2001 m. pabaigos;

— *mišriojo krovinių vežimo sausumos geležinkeliais paslaugos*. Šis įsipareigojimas buvo taikomas tik nacionalinėms paslaugoms. Juo buvo siekiama skatinti taršių transporto rūšių (pavyzdžiui, kelių transporto) pakeitimą tvaresnėmis transporto rūšimis (pavyzdžiui, geležinkeliais). Jis galiojo iki 2003 m. gruodžio 31 d. Pirmojoje sutartyje buvo numatyta kompensacija, apskaičiuojama kaip įprastinio vežimo geležinkeliais ([58]) ir mišriojo vežimo vidutinės kainos skirtumas, taikomas visai mišriojo vežimo apimčiai.

([54]) Tai yra dar šešis mėnesius po 2001 m. spalio 23 d. Taryboje posėdžiavusių valstybių narių vyriausybių atstovų sprendimo, kuriuo nutraukiamas 1955 m. kovo 21 d. Susitarimas dėl tarptautinių geležinkelio tarifų akmens anglims ir plienui vežti nustatymo, kurį sudarius nustojo galioti 1955 m. kovo 21 d. susitarimas, paskelbimo *Europos Bendrijų oficialiajame leidinyje*.

([55]) Triesto Maritimos uostas yra tik viena Triesto uosto dalis; jį sudaro uosto baseinas, esantis netoli uosto pakrovimo ir iškrovimo dokų (V, VI ir VII dokai). Triesto Maritimą reikia suprasti kaip Triesto geležinkelio stotį „Campo Marzio“, kuri yra pagrindinė minėtiems dokams skirta infrastruktūra.

([56]) 1992 m. balandžio 13 d. Ministerijos dekrete Nr. 239/T paaiškinta, kad šie įsipareigojimai dėl tarifų negali būti pridedami prie Įstatyme Nr. 440/1989 numatytų įsipareigojimų dėl tarifų.

([57]) Kitaip tariant, kelionės dalies, vykdomos kelių transportu, ilgis nebuvo ribojamas ir galėjo viršyti kelionės geležinkeliais dalį (žr. 11 išnašą).

([58]) Įprastinis vežimas geležinkeliais – tai vežimo paslaugos, teikiamos iš kilmės vietos į paskirties vietą tik geležinkeliais.

(57) Be to, pirmojoje sutartyje taip pat buvo nustatyti bendrovės „Trenitalia“ įsipareigojimai *vykdyti krovinių kėlimą keltais ir manevravimą tarp žemyninės dalies ir Sardinijos / Sicilijos salų*. Šie įsipareigojimai leido teikti krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas tarp žemyninės dalies ir kiekvienos iš abiejų salų, jūriniame maršruto ruože traukinius perkeliant keltais. Kompensacija apėmė mokesčius, kuriuos bendrovė „Trenitalia“ mokėjo infrastruktūros valdytojui už kėlimo keltais ir manevravimo paslaugas, apskaičiuotus pagal aptarnavimo per įlaipinimą ir išlaipinimą kainą ir kelto išlaidų vieneto kainą, padaugintą iš įvykdytų reisų skaičiaus.

(58) Pagal pirmosios sutarties 8 straipsnį, bendrovė „Trenitalia“ privalėjo teikti ITM patvirtintas finansines ataskaitas, susijusias su VPĮ vykdymu 2001 m.

(59) Pirmosios sutarties 10 straipsnyje buvo nustatytas reikalavimas, kad, pasibaigus pirmosios sutarties galiojimui, bendrovė „Trenitalia“ toliau teiktų pirmojoje sutartyje numatytas paslaugas, kol gaus ITM pranešimą ([59]). Kompensacija už kiekvieną papildomą paslaugų teikimo mėnesį negalėjo viršyti vienos dvyliktosios metinės kompensacijos, nustatytos 2001 m., dalies. Jei būtų priimtos su įsipareigojimu tęsti paslaugas nesuderinamos teisinės nuostatos, bendrovė „Trenitalia“ turėjo teisę Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 4 ir 14 straipsniuose nustatyta tvarka sustabdyti paslaugų teikimą pagal tęstinumo sąlygą, nedarant poveikio kompensacijai, mokėtinai už iki tol suteiktas paslaugas.

(60) Pirmosios sutarties 11 straipsnyje buvo nustatyta iki 250 000 EUR bauda už kiekvieną 55–57 konstatuojamosiose dalyse išvardytų VPĮ nevykdymą.

(61) Kompensaciją už 2000–2003 m. (356,4 mln. EUR) Italija sumokėjo 2003 m. (237,6 mln. EUR) ir 2005 m. (118,8 mln. EUR).

3.2.2. *Antroji sutartis*

3.2.2.1. Antrosios sutarties sudarymo aplinkybės

(62) Pasibaigus pirmosios sutarties galiojimui (2001 m. gruodžio 31 d.), bendrovė „Trenitalia“ toliau vykdė pagal pirmąją sutartį nustatytus VPĮ, laikydamasi tęstinumo sąlygos (žr. 59 konstatuojamąją dalį). Tačiau pagal pirmąją sutartį numatyti VPĮ, susiję su toliau išvardytomis paslaugomis, nustojo galioti nuo:

— 2002 m. sausio 1 d. – įvairiarūšio vežimo paslaugoms maršrutu Lionas–Turinas (žr. 56 konstatuojamąją dalį);

— 2002 m. gegužės 1 d. – anglių ir plieno vežimui geležinkeliais Europos anglių ir plieno bendrijoje, nutraukus Europos anglių ir plieno bendrijos veiklą (žr. 55 konstatuojamąją dalį);

— 2004 m. sausio 1 d. – mišriojo krovinių vežimo geležinkeliais paslaugoms (žr. 56 konstatuojamąją dalį).

(63) Iš bendrovės „Trenitalia“ ITM pateiktos ataskaitos dėl 2005 m. finansinių išlaidų, kurias bendrovė „Trenitalia“ patyrė vykdydama VPĮ pagal pirmąją sutartį, matyti, kad pagal pirmąją sutartį dėl krovinių vežimo tarp žemyninės dalies ir Sardinijos / Sicilijos salų buvo padengtos tik kėlimo keltais ir manevravimo išlaidos ir nebuvo atsižvelgta į papildomas išlaidas, kurias bendrovė „Trenitalia“ patyrė vykdydama VPĮ tarp žemyninės dalies ir Sardinijos / Sicilijos. Siekdama vykdyti pagal pirmąją sutartį prisiimtus VPĮ, bendrovė „Trenitalia“ turėjo valdyti ir prižiūrėti kelias geležinkelio stotis ir infrastruktūrą Sardinijoje ir Sicilijoje, kad galėtų organizuoti krovinių pakrovimą ir iškrovimą. Į šias išlaidas nebuvo atsižvelgta pirmojoje sutartyje, nors bendrovė „Trenitalia“ jas patyrė faktiškai ir jos buvo tiesiogiai susijusios su pirmąja sutartimi nustatytų VPĮ vykdymu.

([59]) Pirmosios sutarties 10 straipsnyje taip pat buvo aiškiai nurodyta, kad ITM turi iš naujo nustatyti VPĮ ir atitinkamos kompensacijos nustatymo kriterijus, atsižvelgdama į galiojantį reguliavimo panaikinimo procesą ir remdamasi tyrimais bei išsamiomis analizėmis, kurie turi būti atlikti.

(64) Todėl 2006 m. ITM parengė naują VPPS. 2007 m. kovo 27 d. bendrovė „Trenitalia“ ir ITM sudarė antrąją sutartį dėl 2004–2006 m., kurioje buvo pripažįstama, kad bendrovė „Trenitalia“ vykdė VPĮ pagal pirmojoje sutartyje nustatytą tęstinumo sąlygą.

3.2.2.2. Antrosios sutarties turinys

(65) Antrojoje sutartyje ir toliau buvo nustatyti tie patys įsipareigojimai dėl tarifų (taikant tuos pačius parametrus kompensacijos sumai nustatyti), kurie jau buvo numatyti pirmojoje sutartyje ([60]):

— įsipareigojimas dėl regresinio tarifo, taikomas krovinių vežimui geležinkeliais didesniu nei 1 000 km atstumu;

— įsipareigojimas dėl tarifų, taikomas tarptautiniam krovinių vežimui geležinkeliais tarp Italijos Triesto uosto ir Vengrijos;

— įsipareigojimas dėl tarifų, taikomas tarptautinėms krovinių vežimo geležinkeliais paslaugoms per Triesto Maritimos uostą;

— įsipareigojimas dėl tarifų, taikomas krovinių vežimui geležinkeliais tarp žemyninės dalies ir Sardinijos.

(66) Antrojoje sutartyje taip pat išliko bendrovės „Trenitalia“ įsipareigojimas vykdyti kėlimą keltais ir manevravimą (eismas į Sardiniją ir Siciliją bei iš jų), kuris buvo nustatytas pirmojoje sutartyje (žr. 57 konstatuojamąją dalį).

(67) Kitaip nei pirmojoje sutartyje, antrojoje sutartyje buvo nustatytas papildomas įpareigojimas, pagal kurį bendrovė „Trenitalia“ privalėjo veikti tam tikrose traukinių stotyse, išvardytose antrosios sutarties 1 priede, teikdama krovinių vežimo paslaugas į Sardiniją ir Siciliją bei iš jų, kad 2004 m. būtų išlaikyta tokia pati krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų į šias salas ir iš jų apimtis.

(68) Todėl antrojoje sutartyje taip pat buvo nustatyta nauja kompensavimo metodika už VPĮ, vykdomus teikiant paslaugas į Sardiniją ir Siciliją bei iš jų. Šiems VPĮ teko daugiau kaip 70 % kompensacijos pagal antrąją sutartį. Kitaip nei pagal pirmąją sutartį (žr. 55–57 konstatuojamąsias dalis), pagal antrąją sutartį bendrovei „Trenitalia“ suteikta kompensacija padengė išlaidų, susijusių su krovinių vežimo geležinkeliais tarp žemyninės dalies ir Sicilijos / Sardinijos organizavimu (įskaitant traukinių stočių valdymą), ir pajamų, gautų iš šių paslaugų (įskaitant kompensaciją, skirtą įsipareigojimams dėl tarifų ir geležinkelių infrastruktūros valdytojui mokamiems mokesčiams padengti), skirtumą.

(69) Taigi, bendra kompensacija už krovinių vežimo geležinkeliais tarp žemyninės dalies ir Sicilijos / Sardinijos VPĮ vykdymą buvo apskaičiuota remiantis bendrovės „Trenitalia“ parengta šių paslaugų pelno ir nuostolio ataskaita. Konkrečiau šioje pelno ir nuostolio ataskaitoje buvo atsižvelgta į pajamas, gautas iš krovinių vežimo (įskaitant kompensaciją, skirtą padengti pajamoms, negautoms dėl įsipareigojimų, prisiimtų dėl tarifų), taip pat į pagalbinės veiklos pajamas ([61]). Kalbant apie išlaidas, pelno ir nuostolio ataskaitoje buvo atsižvelgta į visas išlaidas, susijusias su krovinių vežimo geležinkeliais tarp žemyninės dalies ir Sardinijos / Sicilijos paslaugų teikimu (apskaičiuotas kaip vieneto išlaidos už vieną traukinio nuvažiuotą kilometrą), taip pat į išlaidas, susijusias su vagonų plukdymu jūra ir manevravimu bei traukinių stočių ir jų įrenginių valdymu. Į kompensaciją buvo įtrauktas pelnas, nustatytas kaip bendrovės „Trenitalia“ vidutinės svertinės kapitalo kainos ir panaudoto kapitalo sandauga.

(70) Galiausiai antrojoje sutartyje taip pat nustatyta pareiga planuoti ir koordinuoti visą veiklą, susijusią su visų antrojoje sutartyje numatytų krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimu (visų pirma riedmenų techninę priežiūrą ir kapitalinį remontą, optimalaus lygio saugos sąlygas, administracinę ir komercinę veiklą, padedančią valdyti paslaugas).

([60]) Pagal antrąją sutartį Italija nebetaikė įsipareigojimų dėl tarifų dėl anglių ir plieno vežimo geležinkeliais Europos anglių ir plieno bendrijoje (žr. 55 konstatuojamąją dalį), įvairiarūšio vežimo paslaugų maršrutu Lionas–Turinas (žr. 56 konstatuojamąją dalį) ir mišriojo krovinių vežimo paslaugų, kurios *de facto* nebebuvo teikiamos nuo 2004 m. sausio 1 d. (žr. 55 konstatuojamąją dalį).

([61]) Pagalbinės veiklos pajamos – tai pajamos, gautos iš prekių ar paslaugų, nesusijusių su pagrindine bendrovės veikla (šiuo atveju krovinių vežimo paslaugomis).

(71) Antrojoje sutartyje buvo numatyta, kad bendra kompensacijos suma mokama kaip bendras metinis mokestis, mokamas dviem dalimis (80 % sumos mokama kasmet po to, kai bendrovė „Trenitalia“ iki metų, einančių po ataskaitinių metų, birželio 30 d. pateiks savo metines ekonomines prognozes, o likusieji 20 % sumos – po to, kai bendrovė „Trenitalia“ pateiks patvirtintas metines finansines ataskaitas). Pagal antrosios sutarties 5 straipsnio 2 dalį, bendrovė „Trenitalia“ savo metines finansines ataskaitas, patvirtintas auditorių ir parengtas pagal 2003 m. Dekreto 5 straipsnio 3 dalį, turėjo pateikti peržiūrėti ITM iki kitų metų, einančių po ataskaitinių metų, rugsėjo 30 d. Per 45 dienas nuo šių ataskaitų gavimo ITM turėjo patikrinti jas ir bendrovės „Trenitalia“ faktiškai suteiktų paslaugų skaičių.

(72) Antrojoje sutartyje buvo nustatyta didžiausia bendra metinė kompensacijos suma, kuri turi būti skiriama už visų antrojoje sutartyje numatytų VPĮ vykdymą 2004–2006 m., remiantis Ekonomikos ir finansų ministerijos atitinkamų metų biudžeto prognoze. Bendra metinė kompensacijos suma jokiu būdu negalėjo viršyti faktinės finansinės naštos, tenkančios bendrovei „Trenitalia“ kiekvienais 2004–2006 m. trejų metų laikotarpio metais, kaip nurodyta patvirtintose metinėse finansinėse ataskaitose. Jei sumokėta kompensacija viršijo faktinę bendrovės „Trenitalia“ finansinę naštą, kiekvienų metų rugsėjo 30 d. bendrovei „Trenitalia“ pateikus metines ataskaitas, ITM iš mokėtinos kompensacijos atėmė atitinkamą permoką ([62]).

(73) Antrosios sutarties 9 straipsnyje buvo numatyta iš mokėtinos kompensacijos išskaičiuotina 50 000 EUR bauda už bet kurio iš pagal antrąją sutartį bendrovei „Trenitalia“ nustatytų VPĮ nevykdymą ([63]).

(74) Antrosios sutarties 12 straipsniu antrosios sutarties galiojimas pratęstas iki ITM pranešimo. Toks pranešimas turėjo būti pateiktas ne vėliau kaip prieš 90 dienų ir galėjo būti susijęs su kai kurių arba visų sutartyje numatytų VPĮ nutraukimu. Pagal šį straipsnį bendrovė „Trenitalia“ toliau teikė krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas, numatytas antrojoje sutartyje, pasibaigus jos galiojimui, iki ITM pranešimo. Kompensacija už bet kurį papildomą paslaugų teikimo mėnesį negalėjo viršyti vienos dvyliktosios 2004 m. nustatytos metinės kompensacijos. Jei būtų priimtos su įsipareigojimu tęsti paslaugas nesuderinamos teisinės nuostatos, bendrovė „Trenitalia“ turėjo teisę Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 4 ir 14 straipsniuose nustatyta tvarka sustabdyti paslaugų teikimą pagal tęstinumo sąlygą, nedarant poveikio kompensacijai, mokėtinai už iki tol suteiktas paslaugas.

(75) Iš viso pagal antrąją sutartį bendrovė „Trenitalia“ gavo 613,7 mln. EUR kompensaciją. Kompensacija už 2004 m. (118,8 mln. EUR) buvo sumokėta 2007 m., po sutarties pasirašymo ([64]). Kalbant apie kompensaciją už vėlesniais metais (t. y. 2005, 2006, 2007 ir 2008 m.) suteiktas paslaugas, kompensacija buvo sumokėta 2007–2009 m. dviem dalimis:

— 80 % sumos buvo sumokėta po to, kai bendrovė „Trenitalia“ pateikė prašymą ITM, kartu pateikdama metinius ekonominių parametrų, naudojamų kompensacijos apskaičiavimo tikslumui stebėti, pokyčius;

— 20 % sumos buvo sumokėta pateikus patvirtintas ataskaitas.

([62]) Žr. antrosios sutarties 4 straipsnio 2 dalį.

([63]) Buvo nustatytos *ad hoc* baudos už: apskaitos duomenų nepateikimą ITM; antrosios sutarties 6 straipsnio 2 dalyje numatytų įsipareigojimų dėl paslaugų kokybės nesilaikymą; paslaugų įsipareigojimų, susijusių su konkretaus viešai prieinamų įrenginių, skirtų krovinių vežimui į Sardiniją ir Siciliją bei iš jų, sąrašo tvarkymu, nevykdymą.

([64]) Kompensacijos už 2004 m. mokėjimas buvo numatytas antrosios sutarties 5 straipsnio 4 dalyje, kurioje buvo pripažįstama, kad 2004 m. bendrovė „Trenitalia“ vykdė 2 straipsnio 1 dalyje nustatytus VPĮ, kaip nurodyta 1 priede, ir kad 3 straipsnyje numatyti įsipareigojimai buvo įvykdyti. „Todėl kompensacija Bendrovei mokama be tolesnio įsipareigojimų vykdymo“.

3.2.3. *Trečioji sutartis*

3.2.3.1. Trečiosios sutarties sudarymo aplinkybės

3.2.3.1.1. Laipsniškas antrąja sutartimi nustatytų VPĮ atsisakymas

(76) Pasibaigus antrosios sutarties galiojimui (2006 m. gruodžio 31 d.), bendrovė „Trenitalia“ ir toliau vykdė VPĮ pagal antrosios sutarties 12 straipsnį.

(77) Tačiau 2008 m. sausio 17 d. bendrovė „Trenitalia“ įspėjo ITM, kad pagal antrąją sutartį numatytos sąnaudos, susijusios su VPĮ vykdymu, gerokai viršijo kompensacijos, kurią Italija turėjo sumokėti už 2008 m., sumą ([65]). Atsižvelgdama į didelę nekompensuojamų nuostolių riziką, bendrovė „Trenitalia“ nurodė ITM, kad jai reikės sumažinti pagal antrąją sutartį teikiamų VPĮ apimtį, ypač sustabdyti paslaugų teikimą į Sardiniją ir Siciliją bei iš jų, nes šios paslaugos pagal antrąją sutartį buvo nuostolingiausios.

(78) 2008 m. sausio 18 d. ITM atkreipė dėmesį į didelius bendrovės „Trenitalia“ patirtus nuostolius ir susitarė peržiūrėti VPĮ apimtį, kad būtų sumažinta rizika, jog 2008 m. bendrovė „Trenitalia“ gaus per mažą kompensaciją, visų pirma susijusią su transporto paslaugomis į Sardiniją ir iš jos.

(79) 2008 m. gegužės 28 d. ITM paprašė bendrovės „Trenitalia“ pateikti duomenis apie VPĮ vykdymą pagal antrąją sutartį, visų pirma finansinius duomenis (užregistruotas išlaidas ir pajamas) ir transporto duomenis (pervežtų krovinių tonų skaičius, traukinio nuvažiuotų kilometrų skaičius, vidutinis atstumas ir t. t.). Italijos valdžios institucijos ketino peržiūrėti VPĮ poreikį, ypač atsižvelgdamos į krovinių vežimo geležinkeliais rinkos raidą po visiško jos liberalizavimo nuo 2007 m. sausio 1 d. (žr. 23 konstatuojamąją dalį).

(80) 2008 m. spalio 27 d. raštu ITM informavo bendrovę „Trenitalia“ apie savo ketinimą peržiūrėti jai nustatytų VPĮ, susijusių su krovinių vežimu geležinkeliais į Sardiniją, apimtį ir apie tai, kad, atsižvelgiant į pakeistą VPĮ apimtį, būtina sudaryti naują VPPS, kuri būtų taikoma nuo 2009 m. sausio 1 d. Tame rašte ITM nurodė, kad kartu su Sardinijos regionu nusprendė pertvarkyti krovinių vežimą tarp Sardinijos ir žemyninės dalies, atsisakydama vežimo geležinkeliais Sardinijoje ir pasirinkdama tik kelių transportą krovinių vežimui šioje saloje ([66]). Be to, ITM pripažino, kad krovinių vežimo geležinkeliais į Sardiniją paslaugos, kurias pagal antrojoje sutartyje nustatytas sąlygas teikė bendrovė „Trenitalia“, buvo susijusios su didelėmis išlaidomis.

(81) 2008 m. gruodžio 19 d. bendrovė „Trenitalia“ pateikė Italijos valdžios institucijų prašomus duomenis. Remdamosi šiais duomenimis Italijos valdžios institucijos įrodė, kad 2004–2007 m. labai sumažėjo tarptautinių paslaugų, kurioms taikomi įsipareigojimai dėl tarifų pagal antrąją sutartį, vežimo apimtis (–84 % vežtų tonų) ([67]). Tuo remdamasi Italija nusprendė, kad antrojoje sutartyje numatyti įsipareigojimai dėl tarifų, nustatyti tarptautinėms krovinių vežimo geležinkeliais tarp Triesto uosto ir Vengrijos bei per Triesto Maritimos uostą paslaugoms, nebebuvo aktualūs, nes 2004–2007 m. labai sumažėjo šių paslaugų paklausa.

([65]) 2008 m. sausio 17 d. rašte ITM bendrovė „Trenitalia“ nurodė, kad 2008 m. numatė iš viso 149 mln. EUR išlaidų, o Italijos valdžios institucijos už 2008 m. buvo numačiusios sumokėti 92 mln. EUR dydžio kompensaciją. Be to, bendrovė „Trenitalia“ nurodė 2006 m. patvirtintas sąskaitas, perduotas ITM, iš kurių matyti, kad 2006 m. bendrovė „Trenitalia“ patyrė 179 mln. EUR išlaidų už VPĮ vykdymą pagal antrąją sutartį.

([66]) Pagal antrąją sutartį bendrovė „Trenitalia“, siekdama vežti krovinius į Sardiniją ir iš jos, žemyninėje dalyje turėjo teikti krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas į įvairius žemyninės dalies uostus; po to įkelti vagonus į laivus ir iškelti juos Sardinijoje, kad galėtų tęsti kelionę traukiniu per įvairias Sardinijos geležinkelio stotis (ir atvirkščiai). Tačiau Italijos valdžios institucijos nusprendė, kad bendrovei „Trenitalia“ nebereikės įkelti traukinių į laivus, nes kroviniai bus kraunami tiesiai žemyninės dalies uostuose, plukdomi jūra į Sardiniją, kur kelių transporto vežėjai paims krovinius ir pristatys juos visoje saloje.

([67]) T. y. tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais tarp Triesto uosto ir Vengrijos bei tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais per Triesto Maritimos uostą.

(82) Be to, kalbant apie krovinių vežimą geležinkeliais didesniu nei 1 000 km atstumu, Italijos valdžios institucijos pažymėjo, kad šios paslaugos iš esmės buvo teikiamos šiaurinėje Italijos dalyje esančiuose segmentuose, nes šie segmentai bendrovei „Trenitalia“ atnešė daug didesnį pelną. Pastaroji 2007–2011 m. verslo plane buvo numačiusi pertvarkyti savo krovinių vežimo paslaugas jas orientuojant į pelningiausius segmentus, ypač po to, kai nuo 2007 m. sausio 1 d. krovinių vežimo geležinkeliais paslaugos nacionaliniu lygmeniu tapo atviros konkurencijai. Dėl šio bendrovės „Trenitalia“ krovinių vežimo geležinkeliais veiklos reorganizavimo nuo 2007 m. gerokai sumažėjo paslaugų, teikiamų Pietų Italijoje ir didžiosiose salose (Sicilijoje ir Sardinijoje), apimtis. Dėl to Italijos valdžios institucijos nusprendė, kad įsipareigojimai dėl tarifų vežant didesniu nei 1 000 km atstumu nebebuvo tinkami krovinių vežimui geležinkeliais į Pietų Italiją skatinti.

(83) Todėl nuo 2009 m. sausio 1 d. ITM nebereikalavo, kad bendrovė „Trenitalia“ laikytųsi antrojoje sutartyje numatytų įsipareigojimų dėl tarifų.

(84) Be to, reorganizavus krovinių vežimą tarp Sardinijos ir žemyninės dalies, nuo 2009 m. sausio 1 d. nebegaliojo antrojoje sutartyje numatyti VPĮ dėl krovinių vežimo geležinkeliais tarp Sardinijos ir žemyninės dalies.

(85) Todėl nuo 2009 m. sausio 1 d. bendrovei „Trenitalia“ buvo taikomi tik antrojoje sutartyje numatyti VPĮ, susiję su krovinių vežimo geležinkeliais į Siciliją ir iš jos paslaugų teikimu, pagal antrosios sutarties 12 straipsnyje numatytą tęstinumo sąlygą (t. y. įsipareigojimą vykdyti manevravimą ir kėlimą keltais).

3.2.3.1.2. 2009 m. kovo 4 d. trečiosios sutarties projektas

(86) 2008 m. lapkričio mėn. ITM ir bendrovė „Trenitalia“ pradėjo derybas dėl naujos VPPS.

(87) 2009 m. vasario 26 d. raštu ITM paprašė bendrovės „Trenitalia“ toliau teikti krovinių vežimo geležinkeliais viešąsias paslaugas tarp Pietų Italijos ir Šiaurės Italijos, kol ITM ir bendrovė „Trenitalia“ nustatys trečiosios sutarties sąlygas. Italijos teigimu, šių paslaugų tęstinumas buvo būtinas siekiant užtikrinti nuolatinį prekių srautą tarp Pietų Italijos ir Šiaurės Italijos ir taip išlaikyti ekonominę pusiausvyrą tarp Italijos regionų.

(88) Italijos teigimu, 2009 m. kovo 4 d., kai bendrovė „Trenitalia“ ir ITM apsikeitė trečiosios sutarties projektu, šalys susitarė dėl daugumos tos sutarties sąlygų. Tame projekte buvo numatyta, kad bendrovė „Trenitalia“ turi teikti krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas į Abrucų, Bazilikatos, Kalabrijos, Kampanijos, Molizės, Apulijos ir Sicilijos regionus ir iš jų (sutarties projekto 4 straipsnis ir to sutarties projekto 1 priedas), ir bendrovė „Trenitalia“ buvo įpareigota užtikrinti tam tikrą paslaugų kiekį per metus (12,8 mln. traukinio nuvažiuotų kilometrų) ([68]). Šios paslaugos turėjo būti teikiamos pagal poreikį bet kuriam Italijoje esančiam klientui (išskyrus atvejus, kai pajamos iš vieno traukinio nuvažiuotų kilometrų būtų mažesnės nei 5,1 EUR ir (arba) kai sąnaudų ir pajamų iš vieno traukinio nuvažiuoto kilometro skirtumas būtų didesnis nei 16 EUR už traukinio nuvažiuotą kilometrą) ir laikantis tam tikrų kokybės lygių, išvardytų sutarties projekto 2 priede. Sutarties projekte buvo numatytas jos galiojimo laikotarpis nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2013 m. gruodžio 31 d.

(89) Kompensacija padengė pajamų iš eismo ir susijusių išlaidų vykdant VPĮ pagal sutarties projektą, skirtumą ([69]). Bendrovė „Trenitalia“ turėjo teisę į bendrą metinį mokestį (sutarties projekto 6 straipsnio 6 dalis), mokamą dviem dalimis (90 % sumos, mokamos po to, kai ITM pateikiami atitinkami kvitai, ir likę 10 % sumos po to, kai pateikiama metinė kiekybinių ir kokybinių bendrovės „Trenitalia“ teikiamų transporto paslaugų ataskaita). Kompensacija buvo apskaičiuota remiantis FS grupės 2007–2011 m. pramonės planu (sutarties projekto 6 straipsnio 3 dalis). Bendrovė „Trenitalia“ turėjo kasmet pateikti tiek ITM, tiek Ekonomikos ir finansų ministerijai patvirtintas ataskaitas, patvirtinančias pajamų, išlaidų ir mokesčių, kuriuos bendrovė patyrė vykdydama sutarties projekte nurodytus paslaugų įsipareigojimus, sumą (sutarties projekto 6 straipsnio 7 dalis).

([68]) Sutarties projekte (5 straipsnis) taip pat buvo numatytas įpareigojimas bendrovei „Trenitalia“ planuoti ir koordinuoti visą veiklą, būtiną viešųjų paslaugų įsipareigojimams vykdyti (riedmenų priežiūra, saugos sąlygos, administracinė ir komercinė pagalbinė veikla). Taip pat buvo reikalaujama, kad bendrovė „Trenitalia“ užtikrintų tikslų duomenų ir informacijos, susijusios su viešųjų paslaugų įsipareigojimais, numatytais sutarties projekte, registravimą (sutarties projekto 6 straipsnis).

([69]) Nustatyta, kad 2009 m. kompensacijos suma yra 93 mln. EUR, o 2010 ir 2011 m. – po 107 mln. EUR (be PVM).

(90) Sutarties projekte buvo numatytos baudos, jei bendrovė „Trenitalia“ nesilaikytų sutarties projekte numatytų kokybės standartų. Be to, buvo nustatyta, kad tuo atveju, jei paslaugos būtų nutrauktos ir pakeistos dėl ypatingų įvykių arba įvykių, už kuriuos bendrovė „Trenitalia“ negali būti atsakinga, bendrovei „Trenitalia“ mokama kompensacija būtų sumažinta proporcingai nenuvažiuotų traukinio nuvažiuotų kilometrų skaičiui.

(91) Trečiosios sutarties projekto sąlygos buvo toliau svarstomos ir derinamos vėlesniais mėnesiais. Italijos teigimu, neišspręsti derybų klausimai buvo susiję su tiksliu traukinio nuvažiuotų kilometrų skaičiumi, kurį bendrovė „Trenitalia“ turėjo užtikrinti per metus ([70]). Kol kas bendrovė „Trenitalia“ vykdė su ITM suderintus VPĮ, kaip nustatyta 2009 m. kovo 4 d. sutarties projekte, ir 2009 m. iš viso užtikrino 14 mln. traukinio nuvažiuotų kilometrų.

3.2.3.1.3. 2010 m. spalio 29 d. trečiosios sutarties projektas

(92) 2010 m. spalio 29 d. bendrovė „Trenitalia“ ir ITM baigė rengti trečiosios sutarties projektą, kuriame iš esmės pakartotos 2009 m. kovo 4 d. sutarties projekto nuostatos ir kartu padaryta keletas pakeitimų. Šie pakeitimai buvo susiję su sutarties galiojimo laikotarpiu ([71]), traukinio nuvažiuotų kilometrų skaičiumi, kurį turi užtikrinti bendrovė „Trenitalia“ ([72]), kompensacijos apskaičiavimo parametrais ([73]) ir baudų sistema ([74]).

(93) 2010 m. spalio 29 d. trečiosios sutarties projekto turinys išliko nepakitęs iki 2012 m. gruodžio 3 d., kai ITM pasirašė trečiąją sutartį. Šis turinys apibūdintas 3.2.3.2 skirsnyje.

(94) 2010 m. spalio 29 d. ITM generalinis direktorius infrastruktūros ir transporto ministro kabinetui nusiuntė galutinį trečiosios sutarties projektą kartu su lydraščiu, kuriame nurodė, kad nuo 2009 m. sausio 1 d. bendrovė „Trenitalia“ teikė paslaugas pagal galutiniame trečiosios sutarties projekte nustatytas sąlygas.

(95) Susitarus dėl trečiosios sutarties 2010 m. spalio 29 d. projekto, Italijos valdžios institucijos priėmė 2010 m. gruodžio 29 d. Dekretą įstatymą Nr. 225 (ratifikuotą 2011 m. vasario 26 d. įstatymu Nr. 11), kuriuo Ekonomikos ir finansų ministerija įgaliota skirti bendrovei „Trenitalia“ metiniame biudžeto įstatyme nustatytą kompensaciją už 2009 m. vykdytus VPĮ, apskaičiuotą pagal trečiosios sutarties projekte nustatytus parametrus.

3.2.3.2. Trečiosios sutarties turinys

(96) Trečioji sutartis (sudaryta 2012 m. gruodžio 3 d. remiantis projektu, dėl kurio 2010 m. spalio 29 d. susitarė ITM ir bendrovė „Trenitalia“) buvo susijusi su krovinių vežimo geležinkeliais į Pietų Italiją ir iš jos paslaugomis, kaip nurodyta 97 konstatuojamosios dalies pirmoje įtraukoje. Trečiąja sutartimi bendrovė „Trenitalia“ buvo įpareigota užtikrinti tam tikrą valstybės finansuojamų paslaugų kiekį per metus, neviršijant turimų viešųjų lėšų ([75]). Šios paslaugos turėjo būti teikiamos bet kuriam klientui pareikalavus ir laikantis tam tikrų kokybės ir veiksmingumo lygių, išvardytų trečiosios sutarties 1 ir 3 prieduose ([76]). Skirtingai nuo pirmosios ir antrosios sutarčių, trečioji sutartis neapėmė krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų į Sardinijos salą ir iš jos ir joje nebuvo numatyti įsipareigojimai dėl tarifų, nes bendrovė „Trenitalia“ galėjo nevaržomai taikyti rinkos kainas ([77]).

([70]) Italija pateikė 2009 m. balandžio 22 d. raštą, kurį bendrovė „Trenitalia“ išsiuntė ITM ir kuriame bendrovė nurodė, kad derybos dėl sutarties projekto yra pažengusios į priekį ir kad šalys turi nustatyti galutinį traukinio nuvažiuotų kilometrų skaičių (9,4–13 mln. traukinio nuvažiuotų kilometrų), kuris bus užtikrinamas atsižvelgiant į 2009–2011 m. turimas biudžeto lėšas.

([71]) 2010 m. spalio 29 d. projekte buvo numatyta, kad sutartis galioja nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2014 m. gruodžio 31 d. (t. y. ilgiau, palyginti su 2009 m. kovo 4 d. projektu, kuris apėmė tik laikotarpį iki 2013 m. gruodžio 31 d.).

([72]) 2010 m. spalio 29 d. projekte buvo numatyta, kad vietoje 12,8 mln. traukinio nuvažiuotų kilometrų bus nuvažiuota 11,9 mln. traukinio nuvažiuotų kilometrų.

([73]) 2010 m. spalio 29 d. projekte buvo numatyta, kad sutarties sudarymo kriterijai yra nustatyti bendrovės „Trenitalia“ ekonominiame ir finansiniame plane.

([74]) 2010 m. spalio 29 d. projekte, palyginti su 2009 m. kovo 4 d. projektu, baudų sistema yra detalesnė.

([75]) Pagal trečiosios sutarties 4.4 straipsnį, bendrovė „Trenitalia“ turėjo garantuoti krovinių vežimo operacijas neviršydama valstybės biudžete nustatytų metinių lėšų, nurodytų trečiosios sutarties 2 priede pateiktame *ex ante* ekonominiame ir finansiniame plane.

([76]) Kokybės lygis iš esmės apima punktualumo įsipareigojimą.

([77]) Pagal trečiosios sutarties 4 straipsnio 5 dalį, bendrovė „Trenitalia“ privalėjo savo klientams taikyti „rinkos sąlygas visiškai atitinkančius įsipareigojimus dėl tarifų, kurie gali būti struktūrizuoti atsižvelgiant į sutartyje numatytus kiekius ir bet kuriuo atveju turėtų būti taikomi nediskriminuojant“.

(97) Pagal trečiosios sutarties 4 straipsnį bendrovė „Trenitalia“ įsipareigojo:

— teikti 11,9 mln. traukinio nuvažiuotų kilometrų ([78]) krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas įprastiniais sąstato siuntų ([79]) arba mišriojo vežimo būdais ([80]) į Pietų Italiją ir iš jos ([81]), įskaitant Siciliją, pagal Adrijos ir Tirėnų geografines zonas, bet kuriam to paprašiusiam ūkio subjektui, užtikrinant minimalų veiksmingumo lygį, neviršijant verslo plane nurodytų valstybės biudžeto lėšų;

— planuoti ir koordinuoti visą veiklą, būtiną trečiojoje sutartyje nustatytiems VPĮ vykdyti (riedmenų priežiūra, saugos sąlygos, administracinė ir komercinė pagalbinė veikla);

— užtikrinti tikslų duomenų ir informacijos, susijusios su pagal trečiąją sutartį vykdomais VPĮ, registravimą (analitinių reguliavimo ataskaitų rengimo kriterijai išsamiai reglamentuoti trečiosios sutarties 2 priede).

(98) Trečiojoje sutartyje buvo numatytas minimalus veiksmingumo lygis, kurio nepasiekus bendrovė „Trenitalia“ galėjo atsisakyti teikti prašomą paslaugą. Trečiosios sutarties 1 priede buvo nurodyta, kad bendrovė „Trenitalia“ privalo teikti paslaugas visais atvejais, išskyrus tada, kai išlaidų ir pajamų už traukinio nuvažiuotą kilometrą skirtumas yra didesnis nei 19 EUR už traukinio nuvažiuotą kilometrą ir šis skirtumas sudaro daugiau nei 73 % visų išlaidų.

(99) Kompensacija padengė pajamų iš eismo ir susijusių išlaidų vykdant VPĮ pagal trečiąją sutartį, skirtumą. Bendrovė „Trenitalia“ turėjo teisę į bendrą metinį mokestį. Kompensacija buvo apskaičiuojam remiantis prie trečiosios sutarties pridėtu bendrovės „Trenitalia“ *ex ante* ekonominiu ir finansiniu planu (2 priedas) ([82]). Pagal trečiosios sutarties 2 priedo nuostatas per maža kompensacija pirmaisiais trečiosios sutarties galiojimo metais turėjo būti kompensuota vėlesniais metais, kad būtų pasiekta pusiausvyra per visą 2009–2014 m. laikotarpį. Bendrovė „Trenitalia“ turėjo kasmet pateikti tiek ITM, tiek Ekonomikos ir finansų ministerijai patvirtintas ataskaitas, patvirtinančias pajamų, išlaidų ir mokesčių, kuriuos bendrovė patyrė vykdydama trečiojoje sutartyje nurodytus VPĮ, sumą ([83]).

([78]) Pagal trečiosios sutarties 10 straipsnį buvo galima patikslinti klientui pateiktą pasiūlymą pagal jo prašymą, nurodytą trečiosios sutarties 1 priede, jei pasikeistų ekonominiai ir apimties veiksniai, numatyti bendrovės „Trenitalia“ verslo plane (kuris buvo sutartyje nurodytų ekonominių ir paslaugų parametrų pagrindas).

([79]) Trečiosios sutarties 1 priede nurodyta, kad sąvoka „įprastinė sąstato siunta“ reiškia vežimą geležinkeliais, vykdomą išskirtinai kliento ar klientų grupių prašymu pagal iš anksto nustatytus techninius parametrus, t. y. laiką, dažnumą, pajėgumą ir maksimalų ilgį, dėl kurių vežėjas ir klientas susitarė ir dėl kurių su klientu buvo sudaryta sutartis.

([80]) Trečiosios sutarties 1 priede nurodyta, kad sąvoka „mišrusis vežimas“ reiškia krovinių vežimą, kai sunkvežimis, priekaba ar puspriekabė su vilkiku arba be vilkiko, nuimamojo kėbulo ar konteinerio pradinę arba galutinę kelionės dalį važiuoja keliais, o kitą dalį vežami geležinkeliais be tarpinio perkrovimo.

([81]) Trečiosios sutarties 1 priede „Planuojama pasiūla“ išvardyti šie 42 maršrutai tarp regionų (išvykimo–atvykimo vieta) į vieną pusę: 1) Abrucai–Abrucai, 2) Abrucai–Kampanija, 3) Abrucai–Šiaurės Italija, 4) Abrucai–Apulija, 5) Bazilikata–Kalabrija, 6) Bazilikata–Šiaurės Italija, 7) Bazilikata–Apulija, 8) Bazilikata–Sicilija, 9) Kalabrija–Bazilikata, 10) Kalabrija–Kalabrija, 11) Kalabrija–Kampanija, 12) Kalabrija–Šiaurės Italija, 13) Kalabrija–Apulija, 14) Kalabrija–Sicilija, 15) Kampanija–Bazilikata, 16) Kampanija–Kalabrija, 17) Kampanija–Kampanija, 18) Kampanija–Šiaurės Italija, 19) Kampanija–Apulija, 20) Kampanija–Sicilija, 21) Molizė–Apulija, 22) Šiaurės Italija–Abrucai, 23) Šiaurės Italija–Bazilikata, 24) Šiaurės Italija–Kalabrija, 25) Šiaurės Italija–Kampanija, 26) Šiaurės Italija–Apulija, 27) Šiaurės Italija–Sicilija, 28) Šiaurės Italija–Šiaurės Italija, 29) Apulija–Abrucai, 30) Apulija–Bazilikata, 31) Apulija–Kalabrija, 32) Apulija–Kampanija, 33) Apulija–Molizė, 34) Apulija–Šiaurės Italija, 35) Apulija–Apulija, 36) Apulija–Sicilija, 37) Sicilija–Bazilikata, 38) Sicilija–Kalabrija, 39) Sicilija–Kampanija, 40) Sicilija–Šiaurės Italija, 41) Sicilija–Apulija, 42) Sicilija–Sicilija. Kalbant apie Šiaurės Italijos–Šiaurės Italijos jungtis, 2 priede buvo nurodyta, kad: „Šiaurės–Šiaurės linijos yra „įėjimai“ (atitinkamai Adrijos ir Tirėnų jūros) į universalaus masto eismą arba traukinių dalis, reikalinga Sutartyje numatytai paslaugai teikti, atsižvelgiant į krovinių vežimo tinklo organizavimą“.

([82]) Be duomenų ir informacijos registravimo, į 2 priedą buvo įtrauktas verslo planas, reguliavimo analitinės apskaitos procedūros ir kriterijai, kurie taikomi 2009–2010 m. ir 2011–2014 m.

([83]) Trečiosios sutarties 5 straipsnio 1 dalies e punktas.

(100) Pagal trečiosios sutarties 5 straipsnio 1 dalies e punktą, bendrovė „Trenitalia“ savo metines finansines ataskaitas, patvirtintas auditorių ir parengtas pagal 2003 m. Dekreto 5 straipsnio 3 dalį, turėjo pateikti peržiūrėti ITM per 90 dienų nuo bendrovės „Trenitalia“ finansinių ataskaitų patvirtinimo.

(101) Į sutartį buvo įtraukta išsami įsipareigojimų, kontrolės ir baudų sistema ([84]). Be to, buvo nustatyta, kad tuo atveju, jei paslaugos būtų nutrauktos ir pakeistos dėl ypatingų įvykių arba įvykių, už kuriuos bendrovė „Trenitalia“ negali būti atsakinga, bendrovei „Trenitalia“ mokama kompensacija būtų sumažinta proporcingai nenuvažiuotų traukinio nuvažiuotų kilometrų skaičiui ([85]).

(102) Iš viso pagal trečiąją sutartį bendrovė „Trenitalia“ gavo 612,1 mln. EUR kompensaciją. Kompensacija už 2009 ir 2010 m. bendrovei „Trenitalia“ buvo sumokėta 2010 m. gruodžio 21 d., o kompensacija už vėlesnius metus (2011–2014 m.) bendrovei „Trenitalia“ buvo mokama kasmet dviem dalimis: i) 90 % buvo mokama proporcingai už kiekvieną praėjusį mėnesį; ii) 10 % buvo mokama pagal kitų metų, einančių po ataskaitinių metų, balandžio mėn. išrašytas sąskaitas faktūras atėmus baudas ([86]).

4. **PAGRINDAS PRADĖTI PROCEDŪRĄ**

4.1.1. *Pagalbos buvimas*

(103) Sprendime pradėti procedūrą Komisija laikėsi nuomonės, kad kompensacija už viešąją paslaugą vykdant krovinių vežimo geležinkeliais įsipareigojimus yra valstybės pagalba bendrovei „Trenitalia“ pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

(104) Komisija laikėsi preliminarios nuomonės, kad kompensacija, suteikta bendrovei „Trenitalia“ pagal tris VPPS, buvo tiesiogiai finansuojama iš valstybės biudžeto ir tiesiogiai priskirtina Italijos valstybei, nes sutartis pasirašė ITM ([87]).

(105) Dėl atitinkamos įmonės pranašumo buvimo Komisija abejojo, ar tenkinamos visos keturios sprendime *Altmark* nustatytos sąlygos.

(106) Dėl pirmosios *Altmark* sąlygos, susijusios su VPĮ pavedimu, Komisija abejojo, ar trijų VPPS atžvilgiu esama rinkos nepakankamumo. nes Pietų Italijoje veikia privatūs ūkio subjektai ir bendrovė „Trenitalia“ teikia tam tikrų rūšių paslaugas.

(107) Komisija taip pat abejojo, ar laikomasi antrosios *Altmark* sąlygos, susijusios su *ex ante* parametrų, kuriais remiantis apskaičiuojama kompensacija, nustatymu, nes bendrovė „Trenitalia“ pradėjo teikti paslaugas, kurioms taikomi VPĮ, prieš sudarydama VPPS.

(108) Kalbant apie trečiąją *Altmark* sąlygą, pagal kurią kompensacija neturi viršyti sumos, reikalingos kompensacijos išlaidoms, patirtoms vykdant VPĮ, padengti, Komisija neturėjo pakankamai duomenų, kad galėtų daryti išvadą, jog kompensacija nebuvo per didelė.

([84]) Trečiosios sutarties 8, 11 ir 12 straipsniai.
([85]) Trečiosios sutarties 8 straipsnio 3 dalis.
([86]) Žr. trečiosios sutarties 9 straipsnio 3 dalį: „90 % metinio mokesčio dalis gali būti mokama proporcingai pagal sąskaitas faktūras, išrašomas už kiekvieną praėjusį mėnesį. Likusiai sumai sąskaita faktūra gali būti išrašoma nuo kitų metų balandžio mėn., atėmus 13 straipsnyje nurodytas baudas“.
([87]) Pagal 2002 m. rugpjūčio 1 d. Įstatymo Nr. 166/2002, iš dalies pakeisto 2007 m. lapkričio 29 d. Įstatymu Nr. 222/2007, 38 straipsnio 2 dalį, valstybinės svarbos VPPS sudarymas priskiriamas ITM užduotims.

(109) Galiausiai, kalbant apie ketvirtąją *Altmark* sąlygą ([88]), Komisija manė, kad šios sąlygos nesilaikyta, nes bendrovė „Trenitalia“ nebuvo atrinkta teikti paslaugas pagal viešojo konkurso procedūrą sudarant visas tris VPPS, o kompensacijos dydis nebuvo pagrįstas gerai valdomos įmonės patiriamų išlaidų analize. Visų pirma dėl trečiosios sutarties, atsižvelgdama į Italijos pateiktą tyrimą ([89]), Komisija pažymėjo, kad tyrime aiškiai nurodyta, jog bendrovė „Trenitalia“, palyginti su kitais Europos krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikėjais, veikė kitokiomis veiklos ir techninėmis sąlygomis, ypač Pietų Italijoje, ir padarė išvadą, kad bendrovė „Trenitalia“ negalėjo būti laikoma tokia pat veiksminga, kaip jos pagrindiniai Europos konkurentai.

(110) Todėl Komisija laikėsi preliminarios nuomonės, kad trimis sutartimis bendrovei „Trenitalia“ buvo suteiktas pranašumas, kurio ji nebūtų galėjusi įgyti įprastomis rinkos sąlygomis. Be to, šis pranašumas buvo atrankusis, nes priemonės buvo skirtos tik bendrovei „Trenitalia“.

(111) Komisija taip pat laikėsi preliminarios nuomonės, kad priemonės galėjo iškraipyti konkurenciją Italijos krovinių vežimo geležinkeliais rinkoje, kurioje bendrovė „Trenitalia“ nacionaliniu ir Sąjungos lygmeniu konkuravo su kitomis geležinkelio įmonėmis, ir paveikti Sąjungos vidaus prekybą, nes pagrindiniai krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikėjai Italijos rinkoje veikė ir tarptautiniu lygmeniu.

4.1.2. *Priemonių teisėtumas*

(112) Komisija manė, kad Italijos valdžios institucijos negalėjo remtis Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 17 straipsnio 2 dalyje numatyta išimtimi dėl išankstinio pranešimo, nes kompensacijos už viešąsias paslaugas buvo gautos sudarius tris VPPS, o ne vienašališkai nustačius VPĮ. Kadangi apie VPPS nebuvo pranešta Komisijai prieš jas įgyvendinant, kompensacija laikytina neteisėta pagalba.

4.1.3. *Suderinamumas*

(113) Sprendime pradėti procedūrą Komisija abejojo dėl kompensacijų, sumokėtų pagal tris VPPS, suderinamumo su vidaus rinka pagal Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69 ir SESV 93 straipsnį.

(114) Komisijai kilo abejonių, ar laikomasi Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio reikalavimų, nes bendrovė „Trenitalia“ pradėjo teikti paslaugas, kurias apima aptariamos trys VPPS, iki bet kokio susitarimo su ITM įforminimo.

(115) Komisija neturėjo pakankamai duomenų, kad galėtų daryti išvadą, jog teikiamos paslaugos laikytinos tikromis ir teisingai apibrėžtomis visuotinės ekonominės svarbos paslaugomis (toliau – **VESP**). Komisija manė, kad Italija viršijo diskrecijos teisę apibrėžti VESP. Visų pirma Italijos valdžios institucijos neįrodė, kad visuose trečiojoje sutartyje nurodytuose maršrutuose, kuriais bendrovė „Trenitalia“ turėjo teikti VESP, buvo rinkos nepakankamumas. Komisija pažymėjo, kad nuo 2003 m. krovinių vežimas geležinkeliais Italijoje buvo liberalizuotas ir Italijos rinkoje bei kai kuriuose maršrutuose, kuriems taikoma trečioji sutartis, veikė daugiau kaip dvidešimt bendrovių, įskaitant keletą didžiausių Europos krovinių vežimo geležinkeliais įmonių. Be to, Italijos valdžios institucijos neįrodė, kodėl Italijos valdžios institucijų nurodyti Pietų Italijos ypatumai turėjo trukdyti šiems veiklos vykdytojams teikti aptariamą paslaugą komercinėmis sąlygomis.

([88]) Laikoma, kad ši sąlyga yra vykdoma, jeigu kompensacijos už viešąsias paslaugas gavėjai buvo pasirinkti konkurso tvarka, sudarančia sąlygas atrinkti konkurso dalyvį, galintį paslaugas bendruomenei teikti mažiausia kaina, arba, jeigu konkursas neįvyko, jeigu kompensacija apskaičiuota remiantis veiksmingai veikiančios įmonės išlaidomis.

([89]) 2012 m. spalio 9 d. tyrimas „Analisi del Contratto di Servizio Trenitalia alla luce delle disposizioni europee in materia di compensazione degli Oneri di Servizio Pubblico“, kurį atliko bendrovė „Price Waterhouse Coopers Advisory S.p.A“.

(116) Be to, Komisija manė, kad visos trys VPPS buvo sudarytos ir pasirašytos po to, kai bendrovė „Trenitalia“ pradėjo vykdyti VPĮ. Todėl ji abejojo, ar parametrai, kuriais remiantis apskaičiuotos kompensacijos sumos, buvo nustatyti iš anksto. Kalbant apie kompensacijos permokos nebuvimą, Komisija manė, kad negalima atmesti kompensacijos permokos pagal trečiąją sutartį (nes Italija nepateikė informacijos), o dėl antrosios sutarties Komisija abejoja, ar bendrovė „Trenitalia“ iš tikrųjų vykdė visus antrojoje sutartyje numatytus VPĮ, todėl bendrovei „Trenitalia“ sumokėta kompensacija galėjo viršyti bendrovės „Trenitalia“ faktiškai patirtas išlaidas.

(117) Galiausiai, kalbant apie trečiąją sutartį, Komisija atkreipė dėmesį į tai, kad VPĮ neapsiribojo tik Pietų Italija, bet apėmė ir linijas į šiaurę, kuriose taip pat veikė konkuruojančios geležinkelio įmonės. Italijos valdžios institucijos neįrodė, kad esama krovinių vežimo geležinkeliais rinkos nepakankamumo, kad reikėtų VPĮ, todėl bet kokia kompensacija, suteikta bendrovei „Trenitalia“ už tokios plačios apimties paslaugų teikimą, galėtų iškraipyti konkurenciją taip, kad tai prieštarautų bendram interesui. Komisijai kilo panašių abejonių dėl pirmosios ir antrosios sutarčių, nes šios sutartys apėmė VPĮ tarptautiniais maršrutais, ypač į Triestą ir iš jo bei į Vengriją ir iš jos, kuriais paslaugas taip pat teikė vietos ir tarptautinės geležinkelio įmonės.

(118) Todėl Komisija paragino Italiją ir suinteresuotąsias šalis pateikti visas pastabas ir būtiną informaciją, kad galėtų įvertinti, ar priemonės gali būti laikomos suderinamomis su vidaus rinka.

5. ITALIJOS PASTABOS

5.1. Pirmoji sutartis

(119) 2014 m. birželio 24 d. pastabose Italija laikėsi nuomonės, kad pagal pirmąją sutartį sumokėta kompensacija nėra valstybės pagalba, nes ji neiškraipo konkurencijos ir prekybos, taip pat nesuteikia jokio pranašumo bendrovei „Trenitalia“. 2018 m. vasario 5–15 d. ir 2018 m. gegužės 23 d. pastabose Italija pateikė papildomų paaiškinimų.

5.1.1. *Konkurencijos iškraipymas ir poveikis Sąjungos prekybai*

(120) Dėl konkurencijos iškraipymo nebuvimo Italija teigė, kad priemonės negali būti laikomos pagalba, nes jos susijusios su įsipareigojimais, beveik visiškai atitinkančiais anksčiau, kai krovinių vežimo geležinkeliais rinka dar nebuvo liberalizuota nacionaliniu lygmeniu (t. y. iki 2003 m. spalio 22 d.), nustatytus įpareigojimus. Italija manė, kad laikotarpiu nuo liberalizavimo nacionaliniu lygmeniu (2003 m. spalio 22 d.) iki sutarties pabaigos (2003 m. gruodžio 31 d.) kompensacija neturėjo poveikio konkurencijai Sąjungos lygmeniu, nes su tarptautiniu vežimu susiję įsipareigojimai nebuvo susiję su kitomis valstybėmis narėmis ([90]). Bet kuriuo atveju Italija laikėsi nuomonės, kad tokie įsipareigojimai buvo tokie nereikšmingi, kad jie negalėjo finansiškai padėti bendrovei „Trenitalia“ plėstis užsienio rinkose. Be to, Italijos nuomone, jei kompensacija būtų laikoma pagalba, pagal Reglamento (EB) Nr. 659/1999 1 straipsnio b punkto v papunktį ji būtų laikoma esama pagalba iki liberalizavimo Sąjungos lygmeniu (2007 m. sausio 1 d.) ([91]).

(121) Be to, Italija pažymėjo, kad pagal pirmąją sutartį sumokėta kompensacija neturėjo poveikio Sąjungos prekybai, nes jos nepakako, kad būtų padengtas veiklos deficitas, kurį bendrovė „Trenitalia“ registravo teikdama paslaugas pagal pirmąją sutartį. Be to, Italija nurodė, kad bendrovė „Trenitalia“ buvo nuo FS grupės nepriklausomas juridinis asmuo. Ji turėjo kitą apskaitos sistemą nei kitos FS grupės bendrovės, taip pat atskirai tvarkė skirtingų veiklos rūšių (krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų ir keleivių vežimo geležinkeliais paslaugų) apskaitą. 2018 m. gegužės 23 d. pastabose Italija paaiškino, kad 2000–2002 m. bendrovė „Trenitalia“ vykdė veiklą tik tuose sektoriuose, kurie buvo uždari konkurencijai (t. y. keleivių vežimo geležinkeliais ir krovinių vežimo geležinkeliais). Ji pridūrė, kad liberalizuotose rinkose veikiančios bendrovės „Trenitalia“ patronuojamosios bendrovės (pavyzdžiui, kelionių agentūrų rinkoje veikianti bendrovė „Passaggi SpA“) tvarkė atskirą apskaitą ir kad visi šių bendrovių ir „Trenitalia“ sudaryti sandoriai buvo vykdomi rinkos sąlygomis.

([90]) Iki 2004 m. gegužės 1 d. Vengrija nebuvo Sąjungos narė, todėl per Triesto uostą taip pat galėjo būti vykdomas eismas į ir (arba) iš ne Sąjungos vietų.

([91]) 2018 m. gegužės 23 d. pastabose Italija argumentavo pagalbos nebuvimą tuo, kad nuo 2003 m. kovo 15 d. Direktyva 2001/12/EB Sąjungos lygmeniu buvo liberalizuotas tik tarptautinis mišrusis vežimas ir tarptautinis krovinių vežimas geležinkeliais transeuropiniu geležinkelių tinklu (o ne tarptautinis krovinių vežimas geležinkeliais).

5.1.2. *Pranašumas*

(122) Dėl bendrovei „Trenitalia“ suteikto pranašumo nebuvimo Italija mano, kad pirmoji sutartis atitiko visas keturias *Altmark* sąlygas.

5.1.2.1. Tikros VESP teikimas (pirmoji *Altmark* sąlyga)

(123) Italijos teigimu, kalbant apie tikrų VESP teikimą, visi įsipareigojimai, kuriems taikoma pirmoji sutartis, buvo laikomi tikromis VESP, net jei jie buvo susiję su tarptautiniais maršrutais.

(124) Viena vertus, pirmąja sutartimi buvo siekiama kelių viešojo intereso tikslų, apimančių transporto ([92]), aplinkos apsaugos ([93]), saugos ([94]), ekonominės ir socialinės sanglaudos ([95]) politikos kryptis. Italija manė, kad ekonominių ir socialinių priežasčių, kuriomis grindžiamas VESP nustatymas, vertinimas yra valstybių narių valdžios institucijų diskrecija ir kad Komisija šiuo atžvilgiu turėtų vertinti tik tai, ar nepadaryta akivaizdi klaida.

(125) Kita vertus, jokia Komisijos praktika neleido daryti išvados, kad VESP negali būti teikiamos tarptautiniuose maršrutuose ([96]). Be to, su tarptautiniais maršrutais susijęs įsipareigojimas dėl tarifų buvo taikomas tik vežimui nacionalinėje teritorijoje, nes įkainio sumažinimas buvo numatytas tik nacionalinėms paslaugoms. Bet kuriuo atveju šis įsipareigojimas dėl tarifų sudarė labai mažą dalį visų bendrovei „Trenitalia“ pavestų įsipareigojimų.

(126) 2018 m. vasario 5–15 d. pastabose Italija laikėsi nuomonės, kad pirmojoje sutartyje numatyti įsipareigojimai patenka į Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 2 straipsnio 1 dalies apibrėžtį, nes tai yra įsipareigojimai, kurių bendrovė „Trenitalia“, jei būtų atsižvelgusi į savo komercinius interesus, nebūtų prisiėmusi arba bent jau nebūtų prisiėmusi tokiu pat mastu ar tokiomis pat sąlygomis.

(127) Kalbant apie pavedimą teikti paslaugas, Italija mano, kad bendrovei „Trenitalia“ nustatyti įsipareigojimai buvo aiškiai įvardyti nuo pat pirmosios sutarties pradžios. Iš tikrųjų pagal pirmąją sutartį bendrovei „Trenitalia“ nustatytų įsipareigojimų teisinis pagrindas randamas anksčiau galiojusiuose teisės aktuose, tarptautiniuose susitarimuose arba ankstesnėse VPPS (1992–1993 m., 1994–1996 m. ir 1997–1999 m.).

5.1.2.2. Parametrai, kuriais remiantis apskaičiuojama kompensacija, yra objektyviai ir skaidriai nustatyti iš anksto (antroji *Altmark* sąlyga)

(128) Italija teigė, kad nuo pat pradžių buvo visiškai aišku, kokiu būdu bus nustatyta kompensacija, nes šalys dėl to susitarė prieš pasirašydamos sutartį. Italija manė, kad vėlesnis sutarties pasirašymas buvo tik anksčiau šalių sutartų elementų įforminimas ir iš esmės veikė kaip patvirtinimas. Kaip įrodymą ji pateikė faktą, kad šalių elgesys visada atitiko sutarties sąlygas, net jei sutartis buvo oficialiai pasirašyta tik vėlesniame etape.

([92]) Užkirsti kelią beveik visiškam krovinių vežimo geležinkeliais veiklos išnykimui Italijos pietuose, taip išvengiant dar ryškesnės ir faktiškai beveik visiškos krovinių vežimo kelių transportu koncentracijos šiuose regionuose.

([93]) Suteikti tvarią alternatyvą geležinkelių transportui, taip išvengiant dar didesnio užterštumo ir spūsčių keliuose, kurios jau ir taip yra pernelyg didelės Pietų Italijoje, taip pat nesuderinamos su daugumos susijusių vietovių turistine paskirtimi.

([94]) Sumažinti eismo įvykių skaičių.

([95]) Užtikrinti, kad atitinkamuose Italijos regionuose būtų sukurta jungiamoji geležinkelių transporto struktūra, įskaitant susijusią infrastruktūrą, kuri, nors ir turėtų minimalią struktūrą, turėtų išlikti kuo panašesnė į likusioje pusiasalio dalyje esančią struktūrą.

([96]) Italija teigė, kad Komisijos praktikoje geležinkelių sektoriuje pripažįstama, jog „dėl to, kad transporto paslaugos teikiamos tarpvalstybiniu ar tarptautiniu maršrutu, nepažeidžiama galimybė jas teikti kaip viešąsias paslaugas. Komisija šiuo požiūriu pabrėžia, kad net konkurencijai visiškai atvertuose sektoriuose visuotinės ekonominės svarbos paslaugos tarptautiniais maršrutais yra teikiamos“. Ji visų pirma nurodė 2010 m. vasario 24 d. Komisijos sprendimo dėl Danijos transporto ministerijos ir įmonės „Danske Statsbaner“ viešųjų transporto paslaugų sutarčių – pagalba C 41/08 (ex NN 35/08), apie kurią pranešta dokumentu Nr. C(2010) 975, paskelbto OL L 7, 2011 1 11, p. 1, 265 punktą.

(129) Italija nurodė, kad valstybės metinio biudžeto įstatymuose buvo kasmet nustatomos kompensacijos, mokėtinos bendrovei „Trenitalia“ už paslaugas, suteiktas pagal pirmąją sutartį, sumos dar iki tos sutarties pasirašymo, darant prielaidą, kad sutartis iš tikrųjų buvo sudaryta. 2018 m. vasario 5–15 d. pastabose Italija paaiškino, kad pagal pirmąją sutartį bendrovei „Trenitalia“ mokėtos kompensacijos teisinis pagrindas buvo: Įstatymo dekreto Nr. 299/2001 12 straipsnio 5 dalis dėl 2000 m., Įstatymo Nr. 166/2002 38 straipsnio 1 dalis dėl 2001 m., pirmosios sutarties IV priedas dėl 2002 m. ir pirmosios sutarties 10 straipsnio 3 dalis dėl 2003–2004 m.

5.1.2.3. Kompensacijos permokos nebuvimas (trečioji *Altmark* sąlyga)

(130) Italijos teigimu, pirmoji sutartis buvo parengta taip, kad būtų išvengta bet kokios kompensacijos permokos rizikos, nes joje buvo nurodytos reikalingos paslaugos ir parametrai atitinkamai kompensacijai apskaičiuoti. Italija manė, kad bendrovės „Trenitalia“ sąskaitų išrašuose buvo nurodyta gerokai per maža kompensacija, o per didelė kompensacija už paslaugas niekada nebuvo mokama.

(131) 2018 m. gegužės 23 d. pastabose Italija pateikė bendrovei „Trenitalia“ sumokėtos kompensacijos sumą ir bendrovės „Trenitalia“ grynąsias išlaidas pagal pirmąją sutartį, kurios apibendrintai pateiktos 2 lentelėje.

2 lentelė

Bendrovės „Trenitalia“ grynųjų išlaidų kompensavimas pagal pirmąją sutartį

(mln. EUR (be PVM))

	2000 m.	2001 m.	2002 m.	2003 m.
Sutarčių nuostatos	48,2	118,8	118,8	118,8
Sumokėta kompensacija	48,2	118,8	118,8	118,8
„Trenitalia“ grynosios išlaidos	48,2	185,4	166,5	156,5

5.1.2.4. Kompensacijos dydis (ketvirtoji *Altmark* sąlyga)

(132) Italijos teigimu, bendrovė „Trenitalia“ buvo „gerai valdoma“ įmonė, galėjusi užtikrinti išlaidų lygį, atitinkantį konkurentų sąnaudas, arba teikti paslaugas ekonominėmis sąlygomis, iš esmės panašiomis į tas, kurios susidarytų taikant konkurencinę procedūrą. Šiuo atžvilgiu Italija vertino bendrovės „Trenitalia“ išlaidas už vieną traukinio nuvažiuotą kilometrą, o ne išlaidas už vieną tonkilometrį, nes, pasak Italijos, pastarosioms turėjo įtakos veiksniai, kurie daro struktūrinį poveikį krovinių vežimo geležinkeliais paslaugoms Pietų Italijoje (pavyzdžiui, paklausos ir tinklo infrastruktūros ypatumai), o tai paaiškina rinkos nepakankamumą.

5.1.3. *Teisėtumas*

(133) Italijos teigimu, jei būtų nustatyta, kad kompensacijos yra pagalba, apie tokią pagalbą bet kuriuo atveju nereikėjo iš anksto pranešti pagal Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 17 straipsnio 2 dalį. Italija pabrėžė, kad aptariami įsipareigojimai, nors ir įtraukti į VPPS, buvo valdžios institucijų sprendimų, dažnai priimtų seniau ir nustatytų dėl aplinkos apsaugos, saugumo, transporto ir ekonominės bei socialinės sanglaudos politikos, rezultatas.

(134) Italija teigė, kad, kitaip nei Teisingumo Teismo nagrinėtoje byloje *Combus* ([97]), bendrovė „Trenitalia“ teikė į sutartį įtrauktas transporto paslaugas pagal aiškią sąlygą, kad Italija turi kompensuoti bendrovei nuostolius, patirtus teikiant šias paslaugas. Šiuo atveju sumokėta kompensacija yra ta, dėl kurios Italija ir bendrovė „Trenitalia“ susitarė nuo pat pradžių, o ne papildoma suma prie pradinės kompensacijos.

(135) Galiausiai Italijos valdžios institucijos pažymėjo, kad per Komisijos vykdytą Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 taikymo stebėseną Italija reguliariai informavo Komisiją apie kompensaciją, suteiktą už krovinių vežimo paslaugų teikimą pagal VPPS remiantis Reglamentu (EEB) Nr. 1191/69. Italija manė, kad, kadangi Komisija niekada neprašė paaiškinti tokios kompensacijos, pagal VPPS už krovinių vežimą geležinkeliais mokamai kompensacijai taikoma Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 17 straipsnio 2 dalis.

5.1.4. *Suderinamumas*

(136) Jei Komisija nuspręstų, kad pagal pirmąją sutartį sumokėta kompensacija yra nauja pagalba, apie kurią reikia pranešti, Italija teigė, kad pagalba buvo suderinama su vidaus rinka pagal Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnį, kuris pagalbos sumokėjimo metu buvo taikytina materialinė taisyklė ([98]).

(137) Italija teigė, kad Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsniu valstybėms narėms suteikiama teisė sudaryti VPPS, kad „būtų galima teikti tinkamas transporto paslaugas bendrijai“, ir skirti kompensaciją už tokių paslaugų teikimą. Šiomis aplinkybėmis, pasak Italijos, Komisija jau nustatė, kad pakanka įrodyti, jog kompensacijos suma, t. y. valstybės mokama kaina, neviršija sumos, kuri reikalinga tik su VPĮ vykdymu susijusioms išlaidoms padengti ([99]).

(138) Atsižvelgdama į tai, Italija teigė, kad pagal pirmąją sutartį sumokėta kompensacija yra suderinama su Reglamentu (EEB) Nr. 1191/69, nes joje yra visi Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnyje nustatyti elementai ir ji padengė tik dalį išlaidų, kurias bendrovė „Trenitalia“ patyrė teikdama sutartyje numatytas paslaugas.

(139) Be to, Italija neatmetė galimybės, kad kompensacija taip pat galėtų atitikti Reglamentą (EEB) Nr. 1107/70, kuriuo taip pat įgyvendinamos SESV 93 straipsnio nuostatos, arba tiesiogiai SESV 93 straipsnį. Italija nepateikė jokio pagrindimo dėl galimos atitikties Reglamentui (EEB) Nr. 1107/70. Dėl SESV 93 straipsnio, viena vertus, Italija teigė, kad pagal VPPS sumokėta kompensacija susijusi su tikromis VESP, nustatytomis *ex ante*, ji buvo suteikta tik siekiant padengti papildomas grynąsias išlaidas, susijusias su VESP, ir nesukėlė jokio nepagrįsto konkurencijos iškraipymo, prieštaraujančio bendram interesui. Kita vertus, Italija teigė, kad pagal pirmąją sutartį sumokėta kompensacija bet kuriuo atveju galėtų būti laikoma suderinama su vidaus rinka pagal Bendrijos gaires dėl valstybės pagalbos geležinkelio įmonėms ([100]), nes šia priemone buvo siekiama sumažinti išorės išlaidas. Iš tiesų, Italijos teigimu, pirmąja sutartimi buvo „siekiama paskatinti pereiti prie geležinkelių transporto, kuris, palyginti su kitomis transporto rūšimis, pavyzdžiui, kelių transportu, kainuoja mažiau“ ([101]).

([97]) 2004 m. kovo 16 d. Sprendimas *DanskeBusvognmænd* / *Komisija* (*Combus*), T-157/01, ECLI:EU:T:2004:76.

([98]) Italija nurodė Teisingumo Teismo sprendimo byloje *Andersen* (2013 m. kovo 20 d. Sprendimas *Jorgen Andersen* / *Komisija*, T-92/11, ECLI:EU:T:2013:143) 40 konstatuojamąją dalį.

([99]) Žr. 2008 m. lapkričio 26 d. sprendimą dėl valstybės pagalbos, kurią Austrija suteikė Lienco rajone veikiančiai įmonei „Postbus“, (OL L 306, 2009 11 20, p. 26).

([100]) Komisijos komunikatas „Bendrijos gairės dėl valstybės pagalbos geležinkelio įmonėms“, OL C 184, 2008 7 22, p. 13.

([101]) Žr. 2008 m. liepos 22 d. Bendrijos gairių dėl valstybės pagalbos geležinkelio įmonėms 98 punkto b papunktį. Tose gairėse, kuriose pateikiamos gairės dėl taisyklių, taikytinų viešajam finansavimui, kuriuo remiamos šios rūšies įmonės, visų pirma paaiškinta, kad išlaidos, kurioms gali būti skiriama šios rūšies pagalba, yra „išorės išlaidų dalis, kurios galima išvengti naudojantis geležinkelių transportu palyginti su konkuruojančiomis transporto rūšimis“.

5.2. **Antroji sutartis**

(140) 2014 m. birželio 24 d. pastabose Italija laikėsi nuomonės, kad, visų pirma, pagal antrąją sutartį sumokėta kompensacija nėra valstybės pagalba, nes ji nesuteikia jokio pranašumo bendrovei „Trenitalia“ ir neiškraipo konkurencijos. Antra, Italija teigė, kad net darant prielaidą, jog kompensacija yra pagalba, ji turi būti laikoma esama pagalba pagal Reglamento (EB) Nr. 659/1999 1 straipsnio b punkto v papunktį. Papildomai Italija teigė, kad pagalba suderinama su vidaus rinka, nes atitiko Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnį ir apie ją nereikėjo pranešti pagal to reglamento 17 straipsnio 2 dalį.

5.2.1. *Pranašumas*

(141) Italija manė, kad antroji sutartis atitiko visas keturias *Altmark* sąlygas. Visų pirma, kalbant apie pirmąją sutartį, Italija teigė, kad įsipareigojimai laikytini tikromis VESP, jie buvo aiškiai apibrėžti nuo pat pradžių, kompensacijos parametrai buvo nustatyti iš anksto, objektyviai ir skaidriai, o bendrovė „Trenitalia“ negavo per didelės kompensacijos.

5.2.1.1. Tikros VESP teikimas (pirmoji *Altmark* sąlyga)

(142) Be argumentų, jau pateiktų dėl pirmosios sutarties (žr. 123–125 konstatuojamąsias dalis), Italija teigė, kad bendrovei „Trenitalia“ pavestų VPĮ apimtis buvo apibrėžta teisingai.

(143) Dėl naujai nustatyto įsipareigojimo vykdyti kėlimą keltais ir manevravimą Italija paaiškino, kad šį įsipareigojimą sudaro traukinių iškomplektavimas ir sukomplektavimas, traukinių kėlimas keltais per jūrą, pakrovimo ir iškrovimo operacijos. Nors prievolė teikti šią paslaugą oficialiai buvo nustatyta infrastruktūros valdytojui (bendrovei „Rete Ferroviaria Italiana“, toliau – bendrovė RFI), kompensacija buvo mokama bendrovei „Trenitalia“ siekiant padengti bendrovės RFI taikomus mokesčius. Italija paaiškino, kad kompensacija nebuvo skirta visiems galimiems geležinkelio paslaugų į salas (Siciliją ir Sardiniją) teikėjams, nes i) pagal įstatymą šie veiklos vykdytojai nebuvo įpareigoti teikti paslaugą visiems, kurie jos prašo, ir ii) šie veiklos vykdytojai galėjo įskaičiuoti mokesčius į savo kainas, o bendrovė „Trenitalia“ turėjo taikyti įstatymu nustatytus tarifus.

(144) Atsižvelgdama į tai, kad Pietų Italijoje nėra tinkamų transporto paslaugų, Italija manė, kad pagrįstai nevykdė viešų rinkos konsultacijų, kad nustatytų viešųjų paslaugų poreikio buvimą ir apimtį. Bet kuriuo atveju Italija teigė, kad ji neprivalėjo vykdyti tokio pobūdžio konsultacijų, numatytų pagal VESP taisykles ([102]), nes šios taisyklės įsigaliojo tik 2012 m. sausio mėn. ir bet kuriuo atveju nėra taikomos geležinkelių transportui.

(145) Dėl paslaugų pavedimo, be argumentų, kurie jau buvo pateikti dėl pirmosios sutarties (žr. 127 ir 128 konstatuojamąsias dalis), Italija teigė, kad antrąja sutartimi buvo tik įforminti nuo 2004 m. egzistavę Italijos ir bendrovės „Trenitalia“ santykiai, taigi ji veikė kaip patvirtinimas, suteikiantis teisinį tikrumą anksčiau sudarytiems susitarimams. Viena vertus, antrąja sutartimi buvo užtikrintas pirmosios sutarties tęstinumas, nes joje iš esmės buvo išlaikyti pirmojoje sutartyje jau nustatyti įsipareigojimai, o kai kurie iš šių įsipareigojimų kilo iš teisės aktų ir tarptautinių sutarčių. Kita vertus, esminiai sutarties elementai (t. y. teikiamos paslaugos ir atlygis) buvo apibrėžti ir šalių suderinti nuo pat pradžių. Šiuo atžvilgiu Italija nurodė, kad prieš pasirašant sutartį metiniuose valstybės biudžeto įstatymuose buvo nustatytos metinės kompensacijos, mokėtinos bendrovei „Trenitalia“ už antrosios sutarties galiojimo laikotarpiu teikiamas viešąsias paslaugas, sumos.

([102]) Komisijos komunikatas „Europos Sąjungos bendrosios nuostatos dėl valstybės pagalbos kompensacijos už viešąją paslaugą forma“ (2011 m.) (OL C 8, 2012 1 11, p. 15).

5.2.1.2. Parametrai, kuriais remiantis buvo apskaičiuojama kompensacija, buvo objektyviai ir skaidriai nustatyti iš anksto (antroji *Altmark* sąlyga)

(146) Dėl pirmosios sutarties (žr. 128 konstatuojamąją dalį) Italija teigė, kad *ex ante* buvo visiškai aišku, kokiu būdu bus nustatyta kompensacija pagal antrąją sutartį, o vėlesnis sutarties pasirašymas buvo tik šių elementų įforminimas. Kaip įrodymą ji pateikė faktą, kad šalių elgesys visada atitiko sutarties sąlygas, net jei sutartis buvo oficialiai pasirašyta tik vėlesniame etape.

(147) Italija nurodė, kad valstybės metinio biudžeto įstatymuose buvo kasmet nustatomos kompensacijos, mokėtinos bendrovei „Trenitalia“ už paslaugas, suteiktas pagal antrąją sutartį, sumos dar iki tos sutarties pasirašymo, darant prielaidą, kad sutartis iš tikrųjų buvo sudaryta. 2018 m. vasario 5–15 d. pastabose Italija nurodė, kad metiniuose valstybės biudžeto įstatymuose dar prieš oficialų antrosios sutarties pasirašymą buvo nustatytos kompensacijos, mokėtinos bendrovei „Trenitalia“ už teikiamas viešąsias paslaugas, sumos ([103]).

5.2.1.3. Kompensacijos permokos nebuvimas (trečioji *Altmark* sąlyga)

(148) Italija nurodė, kad pagal antrąją sutartį bendrovės „Trenitalia“ patirtos išlaidos buvo apskaičiuotos remiantis 2004 m., t. y. pirmaisiais antrosios sutarties laikotarpio metais, bendrovės „Trenitalia“ patirtomis išlaidomis. ITM rėmėsi patvirtintomis ataskaitomis, kurias išnagrinėjo ir patvirtino pati ministerija ir patikrino audito įmonė.

(149) Italijos teigimu, antroji sutartis *ex ante* pašalino bet kokią kompensacijos permokos riziką, nes joje buvo nurodytos reikalingos paslaugos ir parametrai kompensacijai pagal susijusias ataskaitas apskaičiuoti. Kompensacija, skirta bendrovei „Trenitalia“ už VPĮ vykdymą, buvo skirta tik finansinei pusiausvyrai pasiekti (visiškai kompensuoti išlaidas, patirtas teikiant paslaugą), be jokios kompensacijos permokos.

(150) 2018 m. gegužės 23 d. pastabose Italija pateikė informaciją apie bendrovei „Trenitalia“ sumokėtos kompensacijos sumą ir jos grynąsias išlaidas pagal antrąją sutartį, kurios apibendrintos toliau:

3 lentelė

Bendrovės „Trenitalia“ grynųjų išlaidų kompensavimas pagal antrąją sutartį

(mln. EUR (be PVM))

	2004 m.	2005 m.	2006 m.	2007 m.	2008 m.
Sutarčių nuostatos	119,1	119,1	97,9	142,8	145,7
Sumokėta kompensacija	118,8	118,8	97,7	142,8	145,5
„Trenitalia“ grynosios išlaidos	163,5	159,0	179,6	150,2	132,1

(151) Be to, Italija teigė, kad bendrovė „Trenitalia“ buvo įdiegusi veiksmingą atskirą apskaitos sistemą, pagal kurią jos rinkos operacijos buvo atskirtos nuo operacijų, vykdomų pagal antrąją sutartį. Bendrovė „Trenitalia“ teikė krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas per savo krovinių padalinį, kuris į apskaitą buvo įtrauktas atskirai pagal bendrą bendrovės apskaitos planą. Rinkos sąlygomis teikiamų paslaugų apskaita buvo tvarkoma atskirai nuo paslaugų, teikiamų pagal VPPS, apskaitos taikant analitinės apskaitos metodą, pagal kurį: i) sąnaudos ir pajamos buvo paskirstomos rinkos paslaugoms ir viešosioms paslaugoms pagal sąnaudų veiksnių sistemą; ii) buvo rengiama viešųjų paslaugų finansinė atskaitomybė; iii) apskaita buvo tvirtinama nepriklausomos audito įmonės.

([103]) Pavyzdžiui, kalbant apie kompensaciją už 2004, 2005 ir 2006 m., antrosios sutarties 4 straipsnyje nurodytos sumos, numatytos atitinkamuose 2004, 2005 ir 2006 m. valstybės biudžeto skyriuose.

5.2.1.4. Kompensacijos dydis (ketvirtoji *Altmark* sąlyga)

(152) Dėl tų pačių priežasčių, kaip nurodytos dėl pirmosios sutarties (žr. 132 konstatuojamąją dalį), Italija teigė, kad bendrovė „Trenitalia“ buvo gerai valdoma įmonė, galėjusi užtikrinti išlaidų lygį, atitinkantį konkurentų sąnaudas, arba teikti paslaugas ekonominėmis sąlygomis, iš esmės panašiomis į tas, kurios susidarytų taikant konkurencinę procedūrą.

5.2.2. *Konkurencijos iškraipymas ir poveikis Sąjungos vidaus prekybai*

(153) Italija manė, kad pagal antrąją sutartį nustatyta kompensacija už vežimą tarptautiniais maršrutais (t. y. tarptautines krovinių vežimo geležinkeliais tarp Triesto uosto ir Vengrijos bei tarptautines krovinių vežimo geležinkeliais per Triesto Maritimos uostą paslaugas) neturėjo poveikio konkurencijai ir prekybai. Taip buvo todėl, kad įsipareigojimai dėl tarifų (ir vėlesnė kompensacija) buvo nustatyti tik nacionaliniam maršrutų ruožui ir sudarė labai mažą dalį visų bendrovei „Trenitalia“ pavestų įpareigojimų.

5.2.3. *Esama pagalba*

(154) Jei būtų padaryta išvada, kad pagal antrąją sutartį sumokėta kompensacija yra valstybės pagalba, Italija nurodė, kad pagalba turi būti laikoma esama pagalba iki visiško krovinių vežimo geležinkeliais rinkos liberalizavimo Sąjungos lygmeniu (2007 m. sausio 1 d.). Šiuo atžvilgiu Italija nurodė, kad antroji sutartis apėmė kai kuriuos įsipareigojimus, kurie jau buvo įtraukti į pirmąją sutartį ([104]) ir kurių esminiai aspektai išliko nepakitę. Vienintelis naujas antrojoje sutartyje nustatytas įsipareigojimas buvo tas, kad turi būti sudarytas konkretus viešai prieinamų įrenginių, skirtų krovinių vežimui Sardinijoje ir Sicilijoje, sąrašas.

5.2.4. *Teisėtumas*

(155) Italijos teigimu, apie pagalbą Komisijai pranešti nereikėjo. Kaip ir pirmosios sutarties atveju (žr. 133–135 konstatuojamąsias dalis), Italija manė, kad pagalbai taikoma Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 17 straipsnio 2 dalyje nustatyta išimtis dėl išankstinio pranešimo.

5.2.5. *Suderinamumas*

(156) Jei Komisija nuspręs, kad pagal antrąją sutartį sumokėta kompensacija yra nauja pagalba, apie kurią reikia pranešti, Italija teigė, kad pagalba buvo suderinama su vidaus rinka pagal Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnį, kuris pagalbos sumokėjimo metu buvo taikytina materialinė taisyklė.

(157) Kaip ir pirmosios sutarties atveju (žr. 138 konstatuojamąją dalį), Italija teigė, kad antrojoje sutartyje buvo visi Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnyje nustatyti elementai ir ji tik iš dalies apėmė išlaidas, kurias bendrovė „Trenitalia“ patyrė teikdama sutartyje numatytas paslaugas.

(158) Galiausiai Italija pakartojo argumentą, jau pateiktą dėl pirmosios sutarties, kad antroji sutartis taip pat galėtų būti laikoma suderinama su vidaus rinka pagal Reglamentą (EEB) Nr. 1107/70 arba SESV 93 straipsnį (žr. 139 konstatuojamąją dalį). Tačiau ji nepateikė jokio susijusio pagrindimo.

([104]) Visų pirma buvo pakeisti įsipareigojimai dėl tarifų, taikomi: i) krovinių vežimui geležinkeliais didesniu nei 1 000 km atstumu; ii) tarptautiniam krovinių vežimui geležinkeliais per Triesto Maritimos uostą; iii) tarptautiniam krovinių vežimui geležinkeliais iš Triesto uosto į Vengriją ir atvirkščiai; iv) krovinių vežimui geležinkeliais tarp žemyninės dalies ir Sardinijos, taip pat įsipareigojimas vykdyti krovinių kėlimą keltais ir manevravimą tarp žemyninės dalies ir Sardinijos / Sicilijos.

5.3. **Trečioji sutartis**

(159) 2014 m. birželio 24 d. pastabose Italija laikėsi nuomonės, kad pagal trečiąją sutartį sumokėta kompensacija nėra valstybės pagalba, nes ji nesuteikia jokio pranašumo bendrovei „Trenitalia“, neiškraipo konkurencijos ir nedaro poveikio prekybai. Italija teigė, kad net darant prielaidą, jog kompensacija yra pagalba, pagalba yra suderinama su vidaus rinka pagal Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69, kuriuo įgyvendinamas SESV 93 straipsnis, ir todėl visiškai atitinka SESV 93 straipsnį.

5.3.1. *Pranašumas*

(160) Italija manė, kad trečioji sutartis atitinka visas keturias *Altmark* sąlygas. Visų pirma, kaip ir pirmosios bei antrosios sutarties atveju, Italija teigė, kad įsipareigojimai laikytini tikromis VESP, jie buvo aiškiai apibrėžti nuo pat pradžių, kompensacijos parametrai buvo nustatyti iš anksto, objektyviai ir skaidriai, o bendrovė „Trenitalia“ negavo per didelės kompensacijos.

5.3.1.1. Tikros VESP teikimas (pirmoji *Altmark* sąlyga)

(161) Be jau pateiktų argumentų, susijusių su pirmąja sutartimi (žr. 123–126 konstatuojamąsias dalis) ir antrąja sutartimi (žr. 142–144 konstatuojamąsias dalis), Italija manė, kad trečioji sutartis buvo būtina, siekiant pašalinti rinkos nepakankamumą, kuris 2008–2009 m. vis dar pasireiškė Pietų Italijoje.

(162) Italijos teigimu, privatūs veiklos vykdytojai Pietų Italijoje neteikė krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų, prilygstančių bendrovės „Trenitalia“ paslaugoms. Menką rinkos susidomėjimą šiomis jungtimis lėmė tai, kad krovinių vežimas geležinkeliais Pietų Italijoje pasižymėjo savybėmis (dėl paklausos nepastovumo ir infrastruktūros apribojimų), kurios net ilguoju laikotarpiu neužtikrino pakankamo paslaugos pelningumo.

(163) Viena vertus, dėl infrastruktūros ir žemės konfigūracijos Pietų Italijoje krovinių vežimo geležinkeliais paslaugos buvo brangios dėl netinkamų traukinių modulių, linijų nuolydžių, nepakankamo vėžės pločio ir keltų sąnaudų. Teigiama, kad po to, kai krovinių vežimo geležinkeliais sektorius buvo atvertas konkurencijai, naujai į rinką atėjusios geležinkelio įmonės daugiausia dėmesio skyrė krovinių vežimui Šiaurės Italijoje, nekreipdamos dėmesio į geležinkelio jungtis su Pietų Italija, kurių aprėpčiai reikėjo sudėtingos pramoninės ir organizacinės struktūros ir didelių gamybos sąnaudų ([105]).

(164) Kita vertus, dėl ypatingo pramonės klasterių geografinio pasiskirstymo Italijoje nesubalansuoto eismas tarp Šiaurės ir Pietų buvo nesubalansuotas. Pirma, Šiaurės Italijoje buvo didesnė paklausa tiek apimties, tiek vertės atžvilgiu ([106]). Antra, geležinkelio paslaugų pasiūlą Pietų Italijoje veikė didelis prekybos disbalansas tarp maršrutais įvežamų ir išvežamų krovinių ([107]). Trečia, Pietų Italijoje kroviniai buvo daugiausia vežami keliais, todėl geležinkeliais vežant visų rūšių krovinius, kuriems vežimas keliais buvo alternatyva, nebuvo galima diktuoti paslaugų kainų ([108]). Pažymėtina, kad bendrovės „Trenitalia“ konkurentai, visų pirma integruotos logistikos įmonės, Pietų Italijoje krovinius dažniausiai veždavo kelių transportu ([109]).

([105]) Būtent dėl maršrutų į Pietų Italiją ir iš jos ypatumų reikėjo brangesnių riedmenų nei tie, kurie naudojami teikiant sąstato siuntų paslaugas reguliariais maršrutais, pavyzdžiui, tarptautiniais maršrutais. Reikiamo įrenginių tinklo išlaikymas ir tinkamos nacionalinės teritorijos aprėpties užtikrinimas taip pat buvo susijęs su didesne pastoviųjų išlaidų dalimi.

([106]) Italija atkreipė dėmesį į tai, kad Pietų Italijoje mišriojo vežimo dalis buvo mažesnė nei nacionaliniu lygmeniu (34 %, palyginti su 39 %), o žemės ūkio ir maisto produktai sudarė daug didesnę dalį (17 % srautų į pietus ir iš pietų, 9 % apskritai nacionaliniu lygmeniu).

([107]) Pažymėtina, kad didžiąją dalį krovinių srautų geležinkeliais Italijoje sudarė vienos krypties srautai iš gamybos centrų Šiaurės Italijoje į vartojimo centrus Pietų Italijoje. Atgaline kryptimi dažniausiai buvo vykstama tuščiais vagonais (kuriais nebuvo galima vežti krovinių arba dėl to, kad nebuvo siunčiamų prekių, arba dėl to, kad krovinys buvo nesuderinamas su vagonais).

([108]) Tai lėmė mažesnį norą mokėti už vežimo geležinkeliais paslaugas, taigi ir mažesnius krovinių vežimo geležinkeliais rinkos tarifus, palyginti su bendru nacionaliniu transportu.

([109]) Italija nurodė bendrovių „DB Schenker“ ir „NordCargo“, kurios Šiaurės Italijoje turėjo terminalus, vadinamuosius geležinkelio uostus, skirtus keisti transporto rūšį iš geležinkelių į kelius, atvejį.

(165) Italija nurodė, kad trečiąja sutartimi buvo siekiama užtikrinti minimalų paslaugų tinklą, o ne atskiras jungtis. Taip buvo siekiama užtikrinti minimalų linijų ir jungčių, paskirstytų visoje Pietų Italijoje, tinklą su išvykimo ir atvykimo vietomis: tai būtų leidę ekonomiškai tvariomis sąlygomis išlaikyti geležinkelių transporto alternatyvą, palyginti su vyraujančia kelių transporto rūšimi. Tai būtų sustiprinę regioninę sanglaudą ir teritorinę pusiausvyrą tarp Šiaurės ir Pietų Italijos. Visų pirma Italija manė, kad trečiojoje sutartyje nustatytais įsipareigojimais buvo siekiama šių viešojo intereso tikslų:

— *transporto politika ir sauga*: užkirsti kelią beveik visiškam krovinių vežimo geležinkeliais veiklos išnykimui Pietų Italijoje, taip išvengiant krovinių vežimo kelių transportu koncentracijos šiuose regionuose ir apribojant eismo įvykių keliuose skaičių ([110]);

— *aplinkos ir teritorinė politika*: suteikti tvarią alternatyvą kelių transportui, taip išvengiant dar didesnio užterštumo ir spūsčių keliuose, kurios jau ir taip yra pernelyg didelės Pietų Italijoje, taip pat nesuderinamos su daugumos susijusių vietovių turistine paskirtimi;

— *ekonominė ir socialinė sanglauda*: užtikrinti, kad atitinkamuose Italijos regionuose būtų sukurta jungiamoji geležinkelių transporto struktūra, įskaitant susijusią infrastruktūrą, kuri, nors ir turėtų minimalią struktūrą, turėtų išlikti kuo panašesnė į likusioje pusiasalio dalyje esančią struktūrą.

(166) Siekiant nustatyti metodą, kuris užtikrintų pakankamo teritorinio masto krovinių vežimo paslaugų teikimą, trečiojoje sutartyje iš naujo apibrėžta bendrovei „Trenitalia“ nustatytų įpareigojimų apimtis (palyginti su antrąja sutartimi), daugiausia dėmesio skiriant jungtims tarp regionų ([111]). Italija atmetė būtinybę surengti viešas rinkos konsultacijas, kad būtų įrodytas viešųjų paslaugų poreikio buvimas ir teisingai nustatytas jo mastas.

(167) Dėl paslaugos pavedimo Italija teigė, kad esminiai sutarties komponentai (t. y. teiktinos paslaugos ir atlygis) buvo apibrėžti ir reglamentuoti nuo pat pradžių ir kad sutartis buvo sudaryta iš esmės siekiant patvirtinti jau egzistuojančius teisinius ir privalomus santykius bei paslaugas.

5.3.1.2. Parametrai, kuriais remiantis apskaičiuojama kompensacija, yra objektyviai ir skaidriai nustatyti iš anksto (antroji *Altmark* sąlyga)

(168) Dėl pirmosios sutarties (žr. 128 konstatuojamąją dalį) ir dėl antrosios sutarties (žr. 146 konstatuojamąją dalį) Italija teigė, kad *ex ante* buvo visiškai aišku, kokiu būdu bus nustatyta kompensacija pagal trečiąją sutartį, o vėlesnis sutarties pasirašymas buvo tik šių elementų įforminimas, kuris iš esmės veikė kaip patvirtinimas. Kaip įrodymą ji pateikė faktą, kad šalių elgesys visada atitiko sutarties sąlygas, net jei sutartis buvo oficialiai pasirašyta tik vėlesniame etape.

(169) Kalbant konkrečiai apie trečiąją sutartį, Italija teigė, kad teisinė sistema, reglamentuojanti aptariamas paslaugas (pvz., paslaugų teikimo sąlygos, apskaita ir atskaitomybė kompensacijos tikslais, kompensacijos apimtis ir apskaičiavimas), jau buvo nustatyta ir taikoma nuo sutartyse numatytų laikotarpių pradžios. Italijos teigimu, buvo absoliučiai aišku *ex ante*, kaip bus nustatoma kompensacija, nes parametrai (pagal kuriuos apskaičiuojama kompensacija) buvo nustatyti iš anksto, remiantis finansiniu verslo planu, atsižvelgiant į numatomas išlaidas ir pajamas, gautas iš teikiamų paslaugų.

([110]) Pagrįsdama šį argumentą Italija nurodė Devintojo parlamentinio komiteto atlikto tyrimo išvadas, kuriose teigiama, kad „taip pat ir krovinių vežimo geležinkeliais atveju yra viešasis interesas sudaryti viešojo paslaugų pirkimo sutartį, kad būtų skatinama naudoti kelių transportui alternatyvias transporto rūšis, o tai turėtų akivaizdžių teigiamų pasekmių aplinkai ir transporto saugai“.

([111]) Daugiausia jungtys šiaurė–pietūs ir pietūs–pietūs. Jungtys Šiaurės Italija–Šiaurės Italija iš esmės nebuvo atmestos, jei jos buvo būtinos paslaugai Pietų Italijai teikti, perkeliant eismo srautus, kurių dydis buvo per mažas.

(170) Dėl antrosios sutarties 2018 m. vasario 5–15 d. pastabose Italija nurodė, kad metiniuose valstybės biudžeto įstatymuose dar prieš oficialų trečiosios sutarties pasirašymą buvo nustatytos kompensacijos, mokėtinos bendrovei „Trenitalia“ už teikiamas viešąsias paslaugas, sumos ([112]).

5.3.1.3. Kompensacijos permokos nebuvimas (trečioji *Altmark* sąlyga)

(171) Italija teigė, kad kompensacija, skirta bendrovei „Trenitalia“ už VPĮ vykdymą, buvo skirta tik visiškai kompensuoti išlaidas, patirtas teikiant paslaugą, be jokios kompensacijos permokos. Šiuo atžvilgiu Italija nurodė, kad sutartyje *ex ante* buvo pašalinta bet kokia kompensacijos permokos rizika, nes joje buvo nurodytos reikalingos paslaugos ir kompensacijos, kuri buvo apskaičiuojama pagal traukinio nuvažiuotus kilometrus per metus, kriterijai. Iš tikrųjų kompensacijos permokos už paslaugas nebuvo niekada, o buvo nurodyta gerokai per maža kompensacija.

(172) Pagrįsdama tai, kas išdėstyta pirmiau, Italija pateikė duomenis, susijusius su bendrovės „Trenitalia“ išlaidomis ir kompensacija už 2009–2014 m., ir atitinkamas patvirtintas ataskaitas, kurias išnagrinėjo ir patvirtino pati ITM bei patikrino audito įmonė. Italija nurodė, kad bendrovė „Trenitalia“ buvo įdiegusi veiksmingą atskirą apskaitos sistemą, pagal kurią jos rinkos operacijos buvo atskirtos nuo operacijų, vykdomų pagal trečiąją sutartį.

(173) 2015 m. lapkričio 4 d. ir 2018 m. gegužės 23 d. pastabose Italija papildomai paaiškino bendrovei „Trenitalia“ sumokėtos kompensacijos sumą ir bendrovės „Trenitalia“ grynąsias išlaidas pagal trečiąją sutartį, kaip apibendrinta toliau.

4 lentelė

Bendrovės „Trenitalia“ grynųjų išlaidų kompensavimas pagal trečiąją sutartį

(mln. EUR (be PVM))

	2009 m.	2010 m.	2011 m.	2012 m.	2013 m.	2014 m.
Sutarčių nuostatos	92,4	106,7	107	106,1	106,1	105,2
Sumokėta kompensacija	92,4	106,6	102,5	106,0	103,6	101,0
„Trenitalia“ grynosios išlaidos	200,0	179,6	138,0	131,0	113,7	92,9

5.3.1.4. Kompensacijos dydis (ketvirtoji *Altmark* sąlyga)

(174) Dėl pirmosios sutarties (žr. 132 konstatuojamąją dalį) ir antrosios sutarties (žr. 152 konstatuojamąją dalį) Italija teigė, kad bendrovė „Trenitalia“ buvo gerai valdoma įmonė, galėjusi užtikrinti išlaidų lygį, atitinkantį konkurentų sąnaudas, arba teikti paslaugas ekonominėmis sąlygomis, iš esmės panašiomis į tas, kurios susidarytų taikant konkurencinę procedūrą.

(175) Italija rėmėsi 2012 m. spalio 9 d. tyrimu dėl trečiosios sutarties, kurį atliko konsultantas „PriceWatersCooper“ (toliau – **bendrovė PWC**) ir kuris buvo pateiktas Komisijai prieš priimant sprendimą pradėti procedūrą (toliau – **bendrovės PWC tyrimas Nr. 1**), siekdama padaryti išvadą, kad kompensacija buvo nustatyta remiantis bendrovės „Trenitalia“ išlaidų analize pagal Europos lyginamuosius standartus. Visų pirma Italija teigė, kad bendrovės „Trenitalia“ riedmenys ir vidutinės vieno traukinio nuvažiuoto kilometro veiklos išlaidos atitiko kitų panašaus dydžio Europos įmonių, teikiančių panašias paslaugas, nurodytas išlaidas.

([112]) Italija nurodė 2010 m. gruodžio 29 d. Įstatymo dekreto Nr. 225 (2011 m. vasario 26 d. pakeistas į Įstatymą Nr. 10) 2 straipsnio 4 dalies f punktą, pagal kurį Ekonomikos ir finansų ministerija buvo įgaliota sumokėti bendrovei „Trenitalia“ 2009–2010 m. iš valstybės biudžeto skirtas lėšas, susijusias su geležinkelių transporto sektoriui taikomais viešaisiais įsipareigojimais, kol bus galutinai sudaryta nauja paslaugų teikimo sutartis.

(176) Bendrovės PWC tyrime Nr. 1 buvo nurodytos šešios Sąjungoje veikiančios geležinkelio įmonės ([113]), kurios, autorių nuomone, buvo tinkamos sudaryti įmonių, kurių dydis pakankamai panašus į bendrovės „Trenitalia“ dydį, imtį. Tyrime nurodyta, kad šios šešios įmonės 2009 ir 2010 m. užregistravo didesnį nei 25 mln. traukinio nuvažiuotų kilometrų ir 10 mlrd. tonkilometrių metinį eismą ([114]). Be to, tyrime paaiškinta, kad šios įmonės turėjo tinkamas transporto priemones. Siekiant pagrįsti šią išvadą, atliekant tyrimą apskaičiuotas vieno pakrauto vagono vežamų tonų skaičius, kad būtų galima įvertinti vidutinį vieno vagono veiksmingai vežamą pajėgumą; vieno vagono metinių pakrovimų skaičių, rodantį veiksmingą transporto priemonių naudojimą, ir vidutinį vienos tonos krovinio vežimo atstumą (vežti tonkilometriai), siekiant nustatyti geležinkelių tinklo, kuriame veikė įmonės, ypatumus ([115]). Bendrovės PWC tyrimo Nr. 1 duomenimis, 2009 m. bendrovės „Trenitalia“ užregistruotas vieno pakrauto vagono vežamų tonų skaičius (41 t 2009 m. ir 2010 m.) atitinka panašių bendrovių medianą (42 t 2009 m. ir 44 t 2010 m.), o tai rodo, kad bendrovė „Trenitalia“ yra tinkamai aprūpinta, atsižvelgiant į užregistruotus vežimus, ir ypač todėl, kad vidutinis vežimo atstumas Italijoje yra ilgesnis (307 km 2009 m. ir 288 km 2010 m.), palyginti su atrinktų bendrovių mediana (272 km 2009 m. ir 264 km 2004 m.).

(177) Kalbant apie riedmenis, bendrovės PWC tyrime Nr. 1 buvo nurodyta, kad nebuvo įmanoma gauti duomenų apie riedmenis, naudojamus tik kroviniams vežti. Todėl bendrovės PWC tyrime Nr. 1 atsižvelgta į visą atrinktų įmonių riedmenų parką, kuris naudojamas ir keleiviams, ir kroviniams vežti. Jame padaryta išvada, kad bendrovės „Trenitalia“ riedmenų parkas yra tinkamas, palyginti su atrinktų įmonių naudojamu riedmenų parku: 2009 m. bendrovė „Trenitalia“ vienu lokomotyvu vidutiniškai vežė 69 000 traukinio nuvažiuotų kilometrų (2010 m. – 81 000 traukinio nuvažiuotų kilometrų), o jos konkurentai 2009 m. vidutiniškai – 56 000 traukinio nuvažiuotų kilometrų, 2010 m. – 53 000 traukinio nuvažiuotų kilometrų) ([116]).

(178) Siekiant įrodyti bendrovės „Trenitalia“ veiklos efektyvumą, atliekant bendrovės PWC tyrimą Nr. 1 buvo palygintos atrinktų įmonių ir bendrovės „Trenitalia“ vidutinės vieno traukinio nuvažiuoto kilometro eksploatavimo sąnaudos. Tyrimo duomenimis, šis rodiklis (sąnaudos už vieną traukinio nuvažiuotą kilometrą) yra tinkamiausias geležinkelio įmonių veiklos efektyvumui nustatyti, nes metrinės veiklos sąnaudos vienam tonkilometriui nepakankamai parodo įmonės veiklos efektyvumą. Bendrovės PWC tyrime Nr. 1 teigiama, kad metrinės veiklos sąnaudos už vieną tonkilometrį gali būti iškraipytos dėl specifinių paklausos (srautų tam tikrame maršrute disbalansas, vežamų krovinių rūšys ir pan.) arba geležinkelių tinklo ypatybių (didžiausias traukinių ilgis, naudojamo vėžės pločio rūšys ir pan.), kurios savo ruožtu gali turėti įtakos geležinkelio įmonių pasiūlai.

(179) Atliekant analizę atsižvelgta į visas bendrovės „Trenitalia“ ir atrinktų įmonių veiklos sąnaudas (atskaičius amortizacijos sąnaudas ir mokesčius), įskaitant nacionalinę ir tarptautinę veiklą, taip pat keleivių ir krovinių vežimo veiklą. Tačiau bendrovės PWC tyrime Nr. 1 į imtį nebuvo įtrauktos dvi bendrovės (Čekijos „Ceske Drahy“ ir Lenkijos „Polskie Koleje Państwowe“), nes buvo manoma, kad šių dviejų bendrovių vidutinės išlaidos vienam darbuotojui (mažiau nei 20 000 EUR) buvo daug mažesnės nei likusių atrinktų įmonių (50 000 EUR) ir bendrovės „Trenitalia“.

(180) Bendrovės PWC tyrimo Nr. 1 išvadose teigiama, kad:

— bendrovės „Trenitalia“ veiklos sąnaudos už vieną traukinio nuvažiuotą kilometrą svyravo nuo 22,1 iki 22,5 EUR ir atitiko bendrovių ÖBB, DB ir SNCF veiklos sąnaudas (nuo 21,8 iki 22,6 EUR už vieną traukinio nuvažiuotą kilometrą) ([117]);

([113]) Atliekant tyrimą buvo atrinktos šios bendrovės: Austrijos „Osterreichische BundesBahnen“ (ÖBB), Vokietijos „Deutsche Bahn AG“ (DB), Prancūzijos SNCF, Čekijos „Ceske Drahy“ (CD), Lenkijos „Polskie Koleje Państwowe“ (PKP) ir Šveicarijos „Schweizerische Bundesbahnen/Chemins de fers fédéraux suisses/Ferrovie Federali Svizzere“ (SBB/CFF/FFS).

([114]) Atlikus tyrimą buvo matyti, kad kitos Sąjungos įmonės („Lietuvos geležinkeliai“ (LG) Lietuvoje, „Valtion Rautatiet“ (VR) Suomijoje ir „Latvijas dzelzceļš“ (LDz) Latvijoje) pasiekė panašų metinio eismo lygį, tačiau mažesnį kiekį tonkilometrių. Bet kuriuo atveju tyrimas parodė, kad šios įmonės veikė daug mažesniame ir didesnio vėžės pločio geležinkelių tinkle nei Italijos geležinkelių tinklas, todėl pasižymėjo skirtingomis charakteristikomis. Todėl atliekant tyrimą šios įmonės nebuvo įtrauktos į imtį.

([115]) Vidutiniškai ilgesnis atstumas rodo didelį gamybos pajėgumų pasiskirstymą vienoje teritorijoje, todėl per metus pervežama mažiau krovinių.

([116]) Bendrovės PWC tyrimas Nr. 1, p. 35.

([117]) Bendrovės PWC tyrimas Nr. 1, p. 36. Į tyrimą nebuvo įtraukta bendrovė SBB/CFF/FFS, nes vidutinės vieno traukinio nuvažiuoto kilometro veiklos sąnaudos viršijo 30 EUR už vieną traukinio nuvažiuotą kilometrą.

— bendrovės „Trenitalia“ vidutinės bendros pajamos (pajamos už traukinio nuvažiuotą kilometrą), kurios svyravo nuo 14,8 iki 15,7 EUR už traukinio nuvažiuotą kilometrą, buvo mažesnės už bendrovių ÖBB, DB ir SNCF pajamas (nuo 23,2 iki 18,7 EUR už traukinio nuvažiuotą kilometrą) ([118]).

(181) Italija paaiškino mažesnes bendrovės „Trenitalia“ pajamas nurodydama, kad bendrovės „Trenitalia“ konkurentų padėtis rinkoje (konkurencijos su kitomis krovinių vežimo paslaugomis ir vežamų krovinių rūšies požiūriu) iš esmės skyrėsi ([119]). Ji teigė, kad skirtumą taip pat lėmė nevienodas vidutiniškai vienu traukiniu vežamų krovinių kiekis (infrastruktūros apribojimai ir prekybos disbalansas tarp įvežamų ir išvežamų krovinių Pietų Italijoje bei nepastovios vežamų krovinių rūšių kainos).

(182) Italijos teigimu, veiksniai, turėję įtakos bendroms traukinio nuvažiuotų kilometrų sąnaudoms, susijusioms su trečiojoje sutartyje numatytų paslaugų teikimu, buvo šie: i) būtinybė turėti didesnius riedmenis, įskaitant lokomotyvus ir vagonus; ii) sunkumai siekiant optimaliai panaudoti žmogiškuosius išteklius ir gamybos priemones dėl griežtų greičio apribojimų; iii) infrastruktūros ir logistikos apribojimai ([120]).

(183) Be to, kalbant konkrečiai apie eismą į Siciliją ir iš jos, Italija nurodė šiuos aspektus:

— traukinių ilgis ypač ribojamas Sicilijoje, kur, kad juos būtų galima pakrauti į keltus, plaukiančius per Mesinos sąsiaurį, jų ilgis negali viršyti 400 m;

— norint persikelti per Mesinos sąsiaurį, reikia specialių gamybos struktūrų, kad būtų galima tvarkyti, pakrauti į keltus ir gabenti jūra vagonus, keliaujančius į salą ir iš jos į žemyninę Italijos dalį;

— apskaičiuota, kad kiekvieno traukinio perkėlimas keltu nuo vieno kranto iki kito (įskaitant pakrovimą ir iškrovimą iš kelto) kaina yra apie 6 000 EUR. Išlaidos padidėja, kai į salą ir iš salos vežami pavojingi kroviniai, nes tam reikia specialaus kelto reiso, o per vieną reisą gali būti plukdomi ne daugiau kaip keturi vagonai.

(184) Remdamasi bendrovės PWC tyrimu Nr. 1, Italija padarė išvadą, kad:

— bendrovė „Trenitalia“ turėjo pakankamai transporto priemonių, palyginti su panašaus dydžio Sąjungos įmonėmis;

— bendrovės „Trenitalia“ veiklos sąnaudos už vieną traukinio nuvažiuotą kilometrą atitinka panašių bendrovių sąnaudas;

— bendrovės „Trenitalia“ pajamos yra daug mažesnės (25 %) nei panašių įmonių dėl išorės veiksnių (sausumos transporto rinkos struktūros ir infrastruktūros apribojimų, kurie turi įtakos kainoms).

([118]) Bendrovės PWC tyrimas Nr. 1, p. 38–39.

([119]) Tyrime pažymima, kad šie veiksniai turi įtakos kainai ir įplaukoms. Geležinkelio įmonės užimamos rinkos dalys 2009 m. Italijoje sudarė 10 % viso krovinių vežimo sausuma rinkos, o atrinktų įmonių – 20 %. Vidutinės bendrovės „Trenitalia“ pajamos iš 100 tonkilometrių buvo 3,60 EUR, t. y. mažiausios iš visų atrinktų bendrovių (mediana – 4,42 EUR).

([120]) Visų pirma Italija paaiškino šias aplinkybes:

— Atsižvelgiant į ribotą stotyse naudojamų bėgių ilgį, leistinas traukinio ilgis yra mažesnis nei kitose valstybėse narėse (paprastai jis svyruoja nuo 750 iki 550 m).

— Atsižvelgiant į didžiausią leistiną traukinių ašies apkrovą Pietų Italijoje (20 tonų vienai ašiai, o nacionalinis ir Sąjungos standartas yra 22,5 tonos vienai ašiai), absoliutus ir specifinis krovinių, kuriuos galima vežti geležinkeliais, svoris yra ribotas.

— Atsižvelgiant į griežtesnius krovinio gabarito apribojimus nei likusioje Italijos dalyje ir Europos geležinkelių tinkle, reikalingi labai žemi platforminiai vagonai, o didesnių „didelio kubo“ konteinerių vežti neįmanoma. Tai taip pat trukdo plėtoti „riedančių greitkelių“ sistemą, reikalingą įvairiarūšiam geležinkelių ir kelių transportui.

— Atsižvelgiant į didelį neelektrifikuotų geležinkelio linijų skaičių, geležinkelio bendrovės turi naudoti ir elektrinius, ir dyzelinius lokomotyvus, o tai lemia gamybos neefektyvumą ir nepakankamą lokomotyvų naudojimą.

— Atsižvelgiant į kelionės traukiniu trukmę, vidutinis išvykstančių traukinių skaičius per dieną yra mažesnis nei kitų jungčių atveju (Italijoje minimi vidutiniškai 2 išvykstantys traukiniai per dieną į Pietų Italiją ir iš jos, palyginti su įprastu 3,5 išvykstančių traukinių vidurkiu). Dėl to parengiamųjų darbų gamybinis tinklas, kuriame dirba nekeliaujantys darbuotojai, yra per didelis ir nepakankamai išnaudojamas.

— Atsižvelgiant į dideles riedmenų perkėlimo į Vidurio ir Šiaurės Italijoje esančias dirbtuves specifiniams priežiūros darbams atlikti sąnaudas, techninės priežiūros tinklui būdingas vidinis neefektyvumas.

(185) Šis skirtumas tarp bendrovės „Trenitalia“ pajamų ir jos konkurentų pajamų yra dar didesnis pagal trečiąją sutartį kompensuojamų paslaugų, apimančių paslaugas tarp Šiaurės Italijos ir Pietų Italijos, atveju. Atsižvelgdama į tai, Italija mano, kad Komisijos sprendime pradėti procedūrą nurodytos abejonės atsirado dėl neteisingo supratimo. Komisija, kaip įtariama, nurodė, kad išlaidos vienam tonkilometriui, vežant jungtimi su Pietų Italija, yra didesnės ir padarė išvadą, kad tai gali būti dėl mažesnio bendrovės „Trenitalia“ efektyvumo. Tačiau, Italijos teigimu, pagal ketvirtąjį *Altmark* reikalavimą reikia įrodyti, kad kompensacijos gavėjas yra gerai valdoma įmonė, todėl ji gali parodyti išlaidų lygį, atitinkantį konkurentų sąnaudas, arba teikti paslaugas ekonominėmis sąlygomis, iš esmės panašiomis į tas, kurios susidarytų taikant konkurencinę procedūrą. Šiuo atžvilgiu rodiklis, į kurį reikia atsižvelgti, yra būtent vidutinės veiklos išlaidos už vieną traukinio nuvažiuotą kilometrą, kurios tinkamai atspindi atitinkamos paslaugos vieneto sąnaudas.

(186) Dėl išlaidų tonkilometriui rodiklio Italija teigia, kad jis neturi jokios reikšmės taikant ketvirtąjį *Altmark* reikalavimą šioje byloje. Tas rodiklis turi kitą tikslą: juo siekiama nustatyti nepalankius lyginamuosius veiksnius, kurie turi struktūrinį poveikį krovinių vežimo geležinkeliais tarp Šiaurės Italijos ir Pietų Italijos paslaugoms ir kurie kaip tik ir yra rinkos nepakankamumo, taigi ir aptariamos viešosios intervencijos, priežastis. Italija tvirtina, kad šie veiksniai neturi nieko bendro su bendrovės „Trenitalia“ efektyvumu; priešingai, tai yra išorės veiksniai, visiškai nepriklausantys nuo bendrovės „Trenitalia“, tačiau darantys jai tokį pat poveikį, kokį jie darytų bet kuriam kitam veiklos vykdytojui.

5.3.2. *Konkurencijos iškraipymas ir poveikis Sąjungos vidaus prekybai*

(187) Italija neigė, kad trečioji sutartis iškraipė konkurenciją ir darė poveikį Sąjungos vidaus prekybai.

(188) Pirma, Italija teigė, kad liberalizavus krovinių vežimo geležinkeliais rinką nacionaliniu ir Sąjungos lygmeniu, konkurencija rinkoje buvo sutelkta į pelningiausius maršrutus Šiaurės Italijoje, o ne eismą Pietų Italijoje.

(189) Be to, Italija teigė, kad bendrovės „Trenitalia“ patvirtinta atskira apskaitos sistema neleido jokia forma pervesti viešųjų išteklių kitai bendrovės veiklai. Juo labiau, kad kompensacijos nepakako, kad būtų padengtas veiklos deficitas, kurį bendrovė „Trenitalia“ registravo vykdydama įsipareigojimus pagal trečiąją sutartį.

5.3.3. *Teisėtumas*

(190) Italija manė, kad Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 17 straipsnio 2 dalyje nustatyta išankstinio pranešimo išimtis taikoma ir kompensacijoms, kurias bendrovė „Trenitalia“ gavo pagal trečiąją sutartį, nes atitinkami įsipareigojimai, nors ir įtraukti į sutartį, buvo valdžios institucijų sprendimų rezultatas.

5.3.4. *Suderinamumas*

(191) Italija teigė, kad, jei būtų nuspręsta, kad pagal trečiąją sutartį sumokėta kompensacija yra nauja pagalba, apie kurią reikia pranešti, pagalba būtų suderinama su vidaus rinka pagal Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnį, nes minėta sutartimi įforminti sutartiniai santykiai atsirado 2009 m., taigi dar galiojant Reglamentui (EEB) Nr. 1191/69.

(192) Dėl trečiosios sutarties pasirašymo datos (2012 m. gruodžio 3 d.) Italija manė, kad Reglamentas (EEB) Nr. 1191/69 buvo taikomas iki 2012 m. gruodžio 3 d. imtinai. Kadangi nuo 2009 m. gruodžio 3 d. galiojančio Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 10 straipsnio 1 dalyje nustatyta, kad „Reglamentas (EEB) Nr. 1191/69 panaikinamas. Tačiau jo nuostatos trejus metus nuo šio reglamento įsigaliojimo toliau taikomos krovinių vežimo paslaugoms“, Italija manė, kad galutinė data sutapo su trečiųjų metų po Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 įsigaliojimo tos pačios gruodžio mėnesio dienos (t. y. gruodžio 3 d.) , t. y. 2012 m. gruodžio 3 d., pabaiga ([121]).

([121]) Italija rėmėsi 1971 m. birželio 3 d. Tarybos reglamento (EEB, Euratomas) Nr. 1182/71, nustatančio terminams, datoms ir terminams taikytinas taisykles, 3 straipsnio 2 dalies c punktu, pagal kurį, kai terminas išreiškiamas metais, jis baigiasi (*dies ad quem*) „pasibaigus paskutinės savaitės, mėnesio ar metų dienos, kuri yra ta pati savaitės diena, kurią prasidėjo terminas, arba atitinka tą pačią datą, paskutinei valandai“.

(193) 2014 m. birželio 24 d. pastabose Italija aiškiai nurodė, kad tai, jog trečioji sutartis buvo suderinta ir net pasirašyta pagal Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69, turėjo didelę reikšmę vertinant jos suderinamumą su vidaus rinka. Italija nurodė, kad ITM ketino tinkamai apibrėžti priemones, kurių turi būti imtasi krovinių vežimui geležinkeliais ir jo naudotojams remti.

(194) Kaip ir pirmosios sutarties (žr. 138 konstatuojamąją dalį) ir antrosios sutarties (žr. 157 konstatuojamąją dalį) atveju, Italija teigė, kad trečiojoje sutartyje buvo visi Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnyje nustatyti elementai ir ji tik iš dalies apėmė išlaidas, kurias bendrovė „Trenitalia“ patyrė teikdama sutartyje numatytas paslaugas.

(195) Galiausiai Italija pakartojo argumentą, jau pateiktą dėl pirmosios sutarties (žr. 139 konstatuojamąją dalį) ir antrosios sutarties (žr. 158 konstatuojamąją dalį), kad trečioji sutartis taip pat galėtų būti laikoma suderinama su vidaus rinka pagal Reglamentą (EEB) Nr. 1107/70 arba SESV 93 straipsnį. Tačiau ji nepateikė jokio susijusio pagrindimo.

5.4. **Ekonominis tęstinumas**

(196) Nuo 2017 m. sausio 1 d. bendrovė „Mercitalia Rail“ tapo naująja bendrovės „Trenitalia“ krovinių padalinio savininke.

(197) 2023 m. balandžio 11 d. pateiktose pastabose dėl bendrovių „Trenitalia“ ir „Mercitalia Rail“ ekonominio tęstinumo Italijos valdžios institucijos paaiškino, kad pagal Italijos teisę „Mercitalia Rail“ yra teisėta bendrovės „Trenitalia“ teisių perėmėja krovinių vežimo geležinkeliais rinkoje kaip naujoji bendrovės „Trenitalia“ krovinių padalinio savininkė.

(198) Tačiau Italijos valdžios institucijos paaiškino, kad toks teisių perėmimas nereiškia, kad bendrovei „Mercitalia Rail“ perkeliami įsipareigojimai grąžinti lėšas, kurie galėtų atsirasti nustačius neteisėtą ir nesuderinamą pagalbą, suteiktą bendrovei „Trenitalia“ krovinių vežimo geležinkeliais paslaugoms teikti iki atskyrimo. Jų nuomone, tokie įsipareigojimai toliau teko bendrovei „Trenitalia“, nes jie nėra susiję su jos krovinių padaliniu ([122]). Šiuo atžvilgiu 2023 m. balandžio 11 d. atsakyme Italijos valdžios institucijos nurodė, kad: i) jei bendrovė „Trenitalia“ būtų ketinusi perduoti šiuos įsipareigojimus bendrovei „Mercitalia Rail“, ji būtų juos aiškiai nurodžiusi atskyrimo akte; ii) atskyrimo metu trečioji sutartis jau buvo pasibaigusi ir iii) atskyrimo tikslas buvo tik verslo reorganizavimas FS grupėje.

6. **SUINTERESUOTŲJŲ ŠALIŲ PASTABOS**

6.1. **„Community of European Railways and Infrastructure Companies“**

(199) Organizacija „Community of European Railways and Infrastructure Companies“ (toliau – **CER**) atstovauja 75 Sąjungos, šalių kandidačių, Vakarų Balkanų šalių, Norvegijos ir Šveicarijos geležinkelio įmonėms (tarp jų ir FS grupei) ir infrastruktūros bendrovėms.

(200) 2014 m. birželio 18 d. pastabose organizacija CER laikėsi nuomonės, kad pagal Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69 VPĮ nustatymas ir (arba) VPPS sudarymas dėl krovinių vežimo geležinkeliais gali būti pateisinamas siekiant plėtoti tvarią ekonomiką, regioninę sanglaudą ir teritorinę pusiausvyrą, taip pat skatinant pereiti nuo kelių prie geležinkelių transporto.

(201) Ji nurodė, kad Reglamentu (EEB) Nr. 1191/69, kuris iki 2012 m. gruodžio 3 d. buvo taikomas krovinių vežimo paslaugoms, valstybėms narėms buvo suteikta galimybė finansuoti ir skatinti krovinių vežimą geležinkeliais. Ji padarė išvadą, kad paslauga laikytina VESP, jei yra rizika, kad konkuruojančios paslaugos nepatenkins didelės dalies piliečių ir vartotojų poreikių.

([122]) Pagal atskyrimo akto 2 straipsnį, visos prievolės ir įsipareigojimai, susiję su faktais ar aplinkybėmis, atsiradusiais iki atskyrimo ir nepriskirtini perduodamam verslo padaliniui, turėjo likti bendrovei „Trenitalia“.

6.2. **Asociacija „FerCargo“**

(202) Asociacija „FerCargo“ atstovauja 17 geležinkelio įmonių ([123]) (valstybinėms įmonėms ir privačioms bendrovėms), teikiančioms krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas Italijoje.

(203) 2014 m. liepos 8 d. pastabose asociacija „FerCargo“ teigė, kad kompensacija, kurią Italija skyrė bendrovei „Trenitalia“, sustiprino pastarosios padėtį Pietų Italijos krovinių vežimo geležinkeliais rinkoje ir pakenkė kitoms krovinių vežimo geležinkeliais įmonėms, kurios galėjo teikti krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas toje rinkoje.

(204) Asociacija „FerCargo“ neišreiškė jokios pozicijos dėl pirmosios sutarties. Dėl antrosios sutarties ir trečiosios sutarties asociacija „FerCargo“ manė, kad kompensacija yra valstybės pagalba bendrovei „Trenitalia“, nes ji neatitiko visų keturių *Altmark* kriterijų, o VPPS iškraipė konkurenciją ir darė poveikį prekybai. Ji nurodė, kad dauguma Italijos rinkoje veikiančių bendrovių priklausė tarptautinėms grupėms, t. y. „Nordcargo“ („Deutsche Bahn“), „Schweizerische Bundesbahnen Cargo Italia“ („Schweizerische Bundesbahnen Cargo International“), „Rail Cargo Italia“ („Rail Cargo Austria“), arba veikė keliose valstybėse narėse (pvz., „Rail Traction Company“).

(205) Be to, asociacija „FerCargo“ abejojo valstybės pagalbos suderinamumu su vidaus rinka.

(206) Pirma, asociacija „FerCargo“ nežinojo apie jokias Italijos valdžios institucijų viešas konsultacijas, kuriomis būtų siekiama nustatyti, ar reikia tokios pat apimties ir savybių krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų, kokios patikėtos bendrovei „Trenitalia“. Asociacija „FerCargo“ skundėsi, kad Italijos valdžios institucijos neatsižvelgė į tai, kad nuo 2006 m. Pietų Italijoje pradėjo veikti vis daugiau veiklos vykdytojų, kurie buvo įsitvirtinusio veiklos vykdytojo alternatyva. Asociacija „FerCargo“ teigė, kad jos nariai galėjo užtikrinti paslaugas, kurios būtų panašios į bendrovės „Trenitalia“ teikiamas paslaugas tęstinumo, reguliarumo ir dažnumo, masto ir tarifų požiūriu, todėl VPPS nebuvo būtinos. Ji pažymėjo, kad iki trečiosios sutarties sudarymo be bendrovės „Trenitalia“ jungtimis Kampanija–Šiaurės Italija ([124]) ir Abrucai–Šiaurės Italija ([125]) jau veikė dvi bendrovės, o penkios bendrovės būtų galėjusios pradėti vykdyti veiklą jungtimis Kampanija–Kalabrija ([126]), Molizė–Apulija ([127]), Apulija–Bazilikata ([128]), Kampanija–Apulija ([129]), Bazilikata–Kalabrija ([130]) ir Kampanijos ([131]), Kalabrijos ([132]) ir Apulijos ([133]) regionuose, nes turėjo reikiamus sertifikatus.

([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 m. bendrovė „Rail Traction Company“ teikė paslaugas vienu maršrutu jungtyje Kampanija–Šiaurės Italija.

([125]) 2009–2011 m. bendrovė „NordCargo“ teikė paslaugas dviem maršrutais jungtyje Abrucai–Šiaurės Italija.

([126]) Jungtyje Kampanija–Kalabrija: bendrovė „Rail Traction Company“ būtų galėjusi teikti paslaugas vienu maršrutu nuo 2008 m.; bendrovė „Compagnia Ferroviaria Italiana“ būtų galėjusi teikti paslaugas vienu maršrutu nuo 2009 m.; bendrovė „GTS Rail“ būtų galėjusi teikti paslaugas vienu maršrutu nuo 2009 m. (tačiau Komisija pažymi, kad pastaroji informacija nėra patvirtinta bendrovės „GTS Rail“ 2009 m. saugos sertifikate, kuris skelbiamas adresu www.ansf.it, paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 15 d.).

([127]) Jungtyje Molizė–Apulija: bendrovė „Linea“ būtų galėjusi teikti paslaugas vienu maršrutu nuo 2009 m., bendrovė „GTS Rail“ būtų galėjusi teikti paslaugas dviem maršrutais nuo 2009 m., bendrovė „NordCargo“ būtų galėjusi teikti paslaugas vienu maršrutu nuo 2009 m.

([128]) Jungtyje Apulija–Bazilikata bendrovė „Linea“ būtų galėjusi teikti paslaugas vienu maršrutu nuo 2009 m.

([129]) Jungtyje Kampanija–Apulija: bendrovė „Compagnia Ferroviaria Italiana“ būtų galėjusi teikti paslaugas vienu maršrutu nuo 2009 m.; bendrovė GTS būtų galėjusi teikti paslaugas vienu maršrutu nuo 2009 m. (tačiau Komisija pažymi, kad pastaroji informacija nėra patvirtinta bendrovės GTS 2009 m. saugos sertifikate, kuris skelbiamas adresu www.ansf.it, paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 15 d.).

([130]) Jungtyje Bazilikata–Kalabrija bendrovė „GTS Rail“ būtų galėjusi teikti paslaugas dviem maršrutais nuo 2009 m.

([131]) Jungtyje Kampanija–Kampanija: bendrovė „Rail Traction Company“ būtų galėjusi teikti paslaugas šešiais maršrutais nuo 2008 m.; bendrovė „Compagnia Ferroviaria Italiana“ būtų galėjusi teikti paslaugas dešimtimi maršrutų nuo 2009 m.; bendrovė GTS būtų galėjusi teikti paslaugas dviem maršrutais nuo 2009 m.; bendrovė „NordCargo“ būtų galėjusi teikti paslaugas keturiais maršrutais nuo 2009 m.

([132]) Jungtyje Kalabrija–Kalabrija bendrovė „GTS Rail“ būtų galėjusi teikti paslaugas penkiais maršrutais nuo 2009 m.

([133]) Jungtyje Apulija–Apulija: bendrovė „Linea“ būtų galėjusi teikti paslaugas trimis maršrutais nuo 2009 m.; bendrovė „GTS Rail“ būtų galėjusi teikti paslaugas dešimtimi maršrutų nuo 2009 m.; bendrovė „NordCargo“ būtų galėjusi teikti paslaugas dviem maršrutais nuo 2009 m.

(207) Antra, ji teigė, kad bendrovei „Trenitalia“ nustatyti įpareigojimai „nesuderinami“ su VPPS tikslais (t. y. regionine sanglauda ir pusiausvyra tarp Šiaurės ir Pietų Italijos). Šiuo atžvilgiu ji manė, kad antrojoje sutartyje numatytais įsipareigojimais dėl vežimo tarptautiniais maršrutais tarifų buvo finansuojama bendrovės „Trenitalia“ plėtra kitų valstybių narių rinkose. Be to, ji nesutiko su tuo, kaip Italija pagal trečiąją sutartį apibrėžė VPĮ, ir su tuo, kad trečiojoje sutartyje buvo nurodyti ne maršrutai, kuriais paslaugas turi teikti bendrovė „Trenitalia“, o tik regionai, į kuriuos išvykstama ir atvykstama. Ji priminė, kad 2012 m. gruodžio 21 d. Italijos tarpžinybinis ekonomikos planavimo komitetas (toliau – CIPE) teigiamai atsiliepė apie trečiąją sutartį, jeigu bus patikslinta viešosios paslaugos teikimo apimtis, kompensuojamos išlaidos ir bendrovei „Trenitalia“ mokamo atlygio dydis. Be to, ji nurodė, kad 2009 m. birželio 1 d. Italijos konkurencijos institucija taip pat paragino aiškiau apibrėžti bendrovei „Trenitalia“ pavestas viešąsias paslaugas atsižvelgiant į tai, kad egzistuoja konkurencija geležinkelių transporto srityje ir įvairiarūšio jūrų ir kelių transporto konkurencija.

(208) Trečia, asociacija „FerCargo“ teigė, kad didžiąją dalį laikotarpio, kurį galiojo antroji sutartis ir trečioji sutartis, bendrovė „Trenitalia“ veikė be pavedimo akto ir aiškiai neapibrėžusi kompensacijos parametrų. Ji neigė, kad iki trečiosios sutarties pasirašymo bendrovė „Trenitalia“ galėjo remtis antrojoje sutartyje numatyta tęstinumo sąlyga, nes abiejose sutartyse dėl viešosios paslaugos teikimo buvo numatyti skirtingi įsipareigojimai ir taikomi skirtingi kompensavimo metodai.

(209) Ketvirta, asociacija „FerCargo“ neatmetė galimos kompensacijos permokos, nes antrojoje ir trečiojoje sutartyse nebuvo nurodyta, kad kompensacija turi būti apskaičiuojama remiantis efektyvios įmonės sąnaudomis. Jos nuomone, siekiant patikrinti, ar bendrovė „Trenitalia“ sąnaudos atitiko efektyviai veikiančios įmonės sąnaudas, atskaitos tašką turėjo sudaryti esama konkurencija, o ne užsienio rinkose veikiančios geležinkelio įmonės. Dėl trečiosios sutarties asociacija „FerCargo“ teigė, kad vienintelis kokybinis parametras, pagal kurį buvo vertinama paslauga, buvo punktualumas, o ne efektyvus paslaugos sąnaudų valdymas. Be to, nustatant kompensacijos dydį neatsižvelgta į mažesnius energijos mokesčius, kuriuos bendrovė „Trenitalia“ moka už traukinių naudojamą elektros energiją ([134]).

(210) Galiausiai asociacija „FerCargo“ teigė, kad bendrovė „Trenitalia“ netvarkė atskiros apskaitos ir kad ji naudojo pelną, gautą pagal VPPS, agresyviai kainų politikai komerciniame segmente finansuoti ir bendrovės „Trenitalia“ rinkos daliai didinti. Asociacijos „FerCargo“ teigimu, bendrovės „Trenitalia“ deklaruotos vieneto sąnaudos buvo pernelyg didelės ([135]), palyginti su Komisijos sprendime dėl Italijos *Ferrobonus* schemos (SA.32603) ([136]) pateiktais duomenimis ir bendrovės „Trenitalia“ konkurentų užregistruotomis sąnaudomis ([137]). Asociacija „FerCargo“ teigė, kad 2009 m. birželio 1 d. Italijos konkurencijos institucija jau buvo nurodžiusi, kad kompensacija, mokama pagal VPPS, kuri nesudaroma rengiant skaidrų konkurencinį konkursą, kelia klausimą dėl galimo rinkos paslaugų ir viešųjų paslaugų kryžminio subsidijavimo, kai šios dvi paslaugų rūšys net iš dalies sutampa.

(211) Asociacija „FerCargo“ padarė išvadą, kad valstybės pagalba yra nesuderinama su vidaus rinka, nes, jos nuomone, nesilaikyta nei SESV 93 straipsnio, nei Reglamento (EEB) Nr. 1191/69.

6.3. **FS grupė**

(212) 2014 m. liepos 23 d. pastabose FS grupė teigė, kad trečioji sutartis nelaikytina valstybės pagalba, nes ji atitinka *Altmark* sąlygas. Šiuo atžvilgiu ji pateikė papildomą 2014 m. liepos mėn. tyrimą ([138]) (skirtą papildyti Italijos valdžios institucijų pateiktą bendrovės PWC tyrimą Nr. 1), kuriuo siekta įrodyti atitiktį pirmajam ir ketvirtajam *Altmark* kriterijui.

([134]) Asociacija „FerCargo“ rėmėsi 1963 m. gegužės 22 d. Italijos dekretu Nr. 730 ir 2014 m. birželio 14 d. Įstatymu dekretu Nr. 91.

([135]) 2009 m. – 24 EUR už vieną traukinio nuvažiuotą kilometrą, 2010 m. – 26,1 EUR už vieną traukinio nuvažiuotą kilometrą, 2011 m. – 24 EUR už vieną traukinio nuvažiuotą kilometrą.

([136]) 2011 m. gruodžio 16 d. sprendimas (OL C 88, 2012). Šiame sprendime apskaičiuota, kad vidutinės krovinių vežimo geležinkeliais sąnaudos Italijoje yra 10 EUR už vieną traukinio nuvažiuotą kilometrą (žr. sprendimo 39 konstatuojamąją dalį).

([137]) Asociacija „FerCargo“ nurodė dviejų savo narių (bendrovių „Rail Traction Company“ ir „NordCargo“) sąnaudas. Visų pirma, bendrovės „Rail Traction Company“ sąnaudos yra 9,5 EUR už vieną traukinio nuvažiuotą kilometrą, kai teikiamos paslaugos jungtyje Kampanija–Šiaurės Italija, ir 9,27 EUR už vieną traukinio nuvažiuotą kilometrą, kai teikiamos paslaugos jungtyje Kampanija–Kalabrija. Bendrovės „Nord Cargo“ sąnaudos siekia 11,7 EUR už vieną traukinio nuvažiuotą kilometrą vežant tolimojo susisiekimo traukiniais, įskaitant ir riedmenų sąnaudas, kurias, pasak asociacijos „FerCargo“, bendrovė „Trenitalia“ jau turėjo būti visiškai padengusi.

([138]) 2014 m. liepos mėn. bendrovės PWC tyrimas „Contratto di servizio Trenitalia Cargo, Supporto per la risposta alla decisione CE, 2014 m. kovo 27 d.“.

(213) Atsižvelgdama į tai, kad nustatant trečiosios sutarties taikymo sritį nebuvo padaryta akivaizdžių klaidų, FS grupė laikėsi nuomonės, kad krovinių vežimui geležinkeliais į Pietų Italiją ir iš jos turėjo įtakos rinkos nepakankamumas.

(214) Šiuo atžvilgiu FS grupė nurodė, kad bendrovės „Trenitalia“ konkurentų padėtis rinkoje buvo nestabili, o dalyvavimas joje menkas ir kad 2007–2008 m. jų užimama rinkos dalis buvo mažesnė nei 3 % net ir pelningiausių jungčių tarp regionų, pavyzdžiui, į Kampaniją ir Apuliją bei iš jų, atveju. Tačiau šiose jungtyse bendrovės „Trenitalia“ konkurentai daugiausia teikė mišriojo vežimo paslaugas (todėl kai kurių krovinių, kurie galėjo būti vežami tik įprastiniu transportu, pavyzdžiui, plieno ir cheminių medžiagų, konkurentai nevežė) ir daugiausia viena kryptimi (pietų–šiaurės Apulijos atveju ir šiaurės–pietų Kampanijos atveju). Be to, tuo metu Pietų Italijoje konkurentai teikė paslaugas tik nedaugelyje geležinkelio stočių ir jungčių tarp regionų, palyginti su tomis, kurioms taikoma trečioji sutartis.

(215) Pasak FS grupės, menkas konkurentų susidomėjimas Pietų Italija buvo susijęs su tuo, kad įprastinis krovinių vežimo geležinkeliais eismas šiuose regionuose pasižymėjo nepastovia paklausa (dėl to vagonai buvo tušti, o dažnumas mažas). Be to, atsižvelgiant į skirtingas krovinių rūšis (plienas, chemikalai, automobiliai, kitos prekės), paslaugai teikti reikėjo daug vagonų. FS grupė paaiškino, kad ši sutartis sudarė 26–28 % visų Italijos krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų skaičiuojant traukinio nuvažiuotais kilometrais, bet tik 6–7 % skaičiuojant pagal tonažą (nes kroviniai, kuriems taikoma sutartis, paprastai buvo vežami didesniais atstumais nei vidutiniai Italijos kroviniai, o traukinių apkrovos koeficientas atitinkamuose maršrutuose buvo mažesnis). Jos nuomone, tai, kad jungtys tarp regionų, kurioms taikoma trečioji sutartis, pasižymėjo panašiomis savybėmis, visiškai pateisina Italijos valdžios institucijų pasirinkimą apibrėžti VESP pagal jungtis tarp regionų kaip geležinkelio jungčių tinklą (o ne kaip tiesiogines jungtis) ([139]).

(216) FS grupė nurodė, kad nesudarius trečiosios sutarties, ji būtų nutraukusi krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimą Pietų Italijoje. Tokiu atveju didžioji dalis krovinių vežimo būtų perkelta iš geležinkelių į kelių transportą. Kaip pavyzdį FS grupė nurodė Sardinijos atvejį, kai bendrovės „Trenitalia“ krovinių vežimo geležinkeliais apimtis labai sumažėjo ([140]) 2008–2009 m., t. y. po to, kai Italija nusprendė neįtraukti Sardinijos regiono į trečiosios sutarties taikymo sritį 2008 m. gruodžio 31 d. pasibaigus antrosios sutarties galiojimui. Tuo metu Sardinijoje paslaugų neteikė jokios kitos geležinkelio įmonės, o iš jos pasitraukus bendrovei „Trenitalia“, į šią rinką neatėjo jokia kita geležinkelio įmonė.

(217) Dėl ketvirtojo *Altmark* kriterijaus FS grupė pritarė Italijos nuomonei, kad bendrovės „Trenitalia“ sąnaudos už vieną traukinio nuvažiuotą kilometrą atitinka kitų Sąjungos lygmeniu veikiančių įmonių (ÖBB, DB, SNCF) sąnaudas, kaip nurodyta bendrovės PWC tyrime Nr. 1 (žr. 175 konstatuojamąją dalį), taigi atitinka tipiškos gerai valdomos įmonės sąnaudas. Ji manė, kad sąnaudų efektyvumo analizė turi būti atliekama paslaugą teikiančios įmonės (o ne VPPS) lygmeniu. Taikydama ketvirtąją *Altmark* sąlygą, ji atmetė bet kokią pajamų duomenų reikšmę (atsižvelgiant į tai, kad ketvirtasis *Altmark* kriterijus susijęs tik su gerai valdomos įmonės „sąnaudomis“) ir bet kuriuo atveju aiškiai nurodė, kad krovinių vežimo geležinkeliais paklausa pasižymi dideliu nepastovumu, todėl pajamos yra labai nenuspėjamos.

([139]) FS grupė nurodė 2010 m. vasario 24 d. Komisijos sprendimą dėl *Danske Statsbaner* (SA.21143), kuriame Komisija pažymėjo, kad „[...] pagal galiojančius konkrečius teisės aktus galimybė pavesti teikti paslaugas visais maršrutais siekiant sukurti nuoseklią transporto sistemą, visų pirma stengiantis užtikrinti tam tikrą transporto paslaugų nenutrūkstamumą, niekaip neribojama. Nenustatytas joks kriterijus, susijęs su atitinkamų atskirų maršrutų (ne)pelningumu“ ir padarė išvadą, kad „Danija nedaro akivaizdžios vertinimo klaidos į viešųjų transporto paslaugų sutartį įtraukdama vieną ar kelis pelningus maršrutus, jeigu šie maršrutai patenka į nuoseklią transporto sistemą“, nes, „[k]adangi nėra tikslių kitokių taisyklių, valstybė narė turi diskreciją vertinti viešosios paslaugos, kurią ji nori pavesti įmonei siekdama sukurti tinkamą transporto sistemą, mastą“, žr. 2010 m. vasario 24 d. Komisijos sprendimo dėl Danijos transporto ministerijos ir įmonės „Danske Statsbaner“ viešųjų transporto paslaugų sutarčių (byla C 41/08 (ex NN 35/08) 166 punktą.

([140]) Bendrovės „Trenitalia“ pasiūla sumažėjo nuo 400 000–500 000 traukinio nuvažiuotų kilometrų per metus iki maždaug 22 000 traukinio nuvažiuotų kilometrų 2009 m. ir vėlesniais metais toliau mažėjo (maždaug 5 000 traukinio nuvažiuotų kilometrų 2010 m. ir 3 000 traukinio nuvažiuotų kilometrų 2011 m.), kol 2012 m. jos nebeliko.

7. ITALIJOS PASTABOS DĖL „FERCARGO“ PASTABŲ

(218) 2014 m. lapkričio 20 d., 2015 m. lapkričio 4 d., 2018 m. vasario 5–15 d., 2018 m. gegužės 23 d. ir 2019 m. ormattedTMP>–19 d. pastabose Italija pateikė papildomų argumentų atsakydama į asociacijos „FerCargo“ pateiktas pastabas. Šiuose argumentuose daugiausia dėmesio skirta pagalbos pagal antrąją ir trečiąją sutartis buvimui.

7.1. **Antroji sutartis**

7.1.1. *Pranašumas*

(219) 2014 m. lapkričio 20 d. pastabose Italija iš esmės pakartojo 141–152 konstatuojamosiose dalyse išdėstytus argumentus, kuriais ginčijo asociacijos „FerCargo“ teiginius, kad bendrovei „Trenitalia“ sumokėtos kompensacijos suteikė bendrovei „Trenitalia“ pranašumą.

(220) Visų pirma Italija teigė, kad pagal antrąją sutartį VPĮ apibrėžtis buvo nuosekli ir tinkama siekiant užtikrinti regioninę sanglaudą ir Italijos teritorijos ekonominę pusiausvyrą (t. y. išvengti gamybos ir ekonominių grandinių disbalanso tarp Šiaurės Italijos ir Pietų Italijos). Be to, ji taip pat laikėsi nuomonės, kad visos 2004–2006 m. laikotarpiu bendrovės „Trenitalia“ teiktos paslaugos buvo iš anksto suderintos su Italijos valdžios institucijomis. Kalbant apie 2007–2008 m. laikotarpį, Italija rėmėsi antrosios sutarties 12 straipsniu („tęstinumo sąlyga“), pagal kurį bendrovė „Trenitalia“ ir toliau teikė antrojoje sutartyje numatytas paslaugas, kol bus gautas transporto ir infrastruktūros ministro pranešimas.

(221) Italija nurodė, kad bendrovė „Trenitalia“ buvo vienintelė geležinkelių įmonė, galinti teikti paslaugas tinkamu geografiniu mastu ir pasiekiamumu. Savo teiginiui pagrįsti ji pateikė 2014 m. spalio 22 d. tyrimą, parengtą bendrovės PWC (toliau – **bendrovės PWC tyrimas Nr. 2**). Šiame tyrime, kuris buvo skirtas trečiajai sutarčiai, bet jame taip pat buvo vertinama bendrovės „Trenitalia“ konkurentų pasiūla 2006–2008 m. atsakant į asociacijos „Fercargo“ teiginį, kad Italijos valdžios institucijos neatsižvelgė į didėjantį veiklos vykdytojų, kurie nuo 2006 m. pradėjo vykdyti veiklą Pietų Italijoje, skaičių (žr. 206 konstatuojamąją dalį), buvo parodyta, kad iki 2007 m., nepaisant krovinių vežimo geležinkeliais liberalizavimo nacionaliniu lygmeniu, bendrovės „Trenitalia“ konkurentai neteikė jokių paslaugų į Pietų Italiją ir iš jos ([141]). Dar 2008 m. konkurentų veikla Pietų Italijoje buvo beveik nereikšminga, o Sardinijoje ir Sicilijoje jos visiškai nebuvo ([142]).

(222) Atsakydama į asociacijos „FerCargo“ teiginį, kad pagal antrąją sutartį mokama kompensacija leido bendrovei „Trenitalia“ dirbti nuostolingai, siekiant pašalinti savo konkurentus (210 konstatuojamoji dalis), Italija nurodė, kad bendrovė „Trenitalia“ negalėjo laisvai nustatyti savo tarifų, bet jai buvo taikomi Italijos nustatyti įsipareigojimai dėl tarifų ([143]). Be to, bendrovė „Trenitalia“ užėmė „kainos gavėjo“ padėtį, nes krovinių vežimo geležinkeliais kainas daugiausia lėmė kelių transporto tarifai. Dėl asociacijos „Fercargo“ teiginio, kad bendrovės „Trenitalia“ pasiūlos nebuvo galima atkartoti, Italija manė, kad mažai tikėtina, jog konkurentai negalėjo pakartoti bendrovės „Trenitalia“ pasiūlos, nes Italijos krovinių vežimo geležinkeliais bendrovės deklaravo vidutines sąnaudas, kurios buvo mažiau nei perpus mažesnės už bendrovės „Trenitalia“ ([144]).

([141]) Nors kai kurios bendrovės, pvz., „Rail Traction Company“ ir „NordCargo“, 2006 m. pateikė prašymus saugos sertifikatui gauti, bent jau Kampanijoje.

([142]) Kitos geležinkelio bendrovės, išskyrus bendrovę „Trenitalia“, nuo 2008 m. teikė paslaugas tik tarp dviejų pramoninių vietovių – Nolos (Kampanijoje) ir Fosačezijos (Abrucuose).

([143]) Trečiosios sutarties 1 priede buvo nurodyta, kad bendrovė „Trenitalia“ privalo teikti paslaugas visais atvejais, išskyrus tada, kai išlaidų ir pajamų už traukinio nuvažiuotą kilometrą skirtumas yra didesnis nei 19 EUR už kilometrą ir šis skirtumas sudaro daugiau nei 73 % visų išlaidų. Šie apribojimai nustatė minimalias tarifų ribas, kurių nepasiekus bendrovė „Trenitalia“ galėjo atsisakyti teikti paslaugą. Viršijusi šias ribas, bendrovė „Trenitalia“ privalėjo teikti paslaugą trečiosioms šalims, laikydamasi trečiojoje sutartyje nustatyto kokybės lygio.

([144]) Bendrovės PWC tyrime Nr. 2 buvo pabrėžta, kad 2009–2010 m. vidutinės bendrovės „Trenitalia“ sąnaudos, patirtos teikiant paslaugas pagal trečiąją sutartį, buvo maždaug 22 EUR už vieną traukinio nuvažiuotą kilometrą, o kitų Italijos krovinių vežimo geležinkeliais sektoriaus geležinkelio bendrovių (visų pirma tų, kurios buvo gerokai mažesnės nei bendrovė „Trenitalia“) vidutinės sąnaudos buvo maždaug 10 EUR už vieną traukinio nuvažiuotą kilometrą. Tuo remdamasi Italija laikėsi nuomonės, kad bendrovės „Trenitalia“ konkurentai rinkoje galėjo pasiūlyti kainas, panašias į bendrovės „Trenitalia“ kainas arba mažesnes už jas.

(223) Atsakydama į asociacijos „FerCargo“ teiginį dėl galimos kompensacijos permokos (209 konstatuojamoji dalis), Italija teigė, kad pagal antrąją sutartį patirtos išlaidos buvo apskaičiuotos ne pagal pirmąją sutartį, o atsižvelgiant į 2004 m., t. y. pirmaisiais antrosios sutarties taikymo metais, bendrovės „Trenitalia“ patirtas išlaidas. Apskaičiuodama kompensaciją, ITM rėmėsi patvirtintomis ataskaitomis, kurias išnagrinėjo ir patvirtino pati ITM, o ne paprastais skaičiavimais.

(224) Dėl asociacijos „FerCargo“ teiginio, kad apskaičiuojant kompensaciją nebuvo atsižvelgta į mažesnius energijos mokesčius, kuriuos bendrovė „Trenitalia“ mokėjo už traukinių naudojamą elektros energiją (209 konstatuojamoji dalis), 2018 m. vasario 5–15 d. pastabose Italija paaiškino, kad šis mokesčių sumažinimas buvo taikomas visoms Italijoje veikiančioms geležinkelio įmonėms.

7.1.2. *Konkurencijos iškraipymas ir poveikis Sąjungos vidaus prekybai*

(225) Italija manė, kad nėra svarbu, jog asociacijos „FerCargo“ nariai yra kontroliuojami arba susiję su didžiausiomis Europos geležinkelių bendrovėmis, kurios vykdo veiklą kalnų ir tarpvalstybiniais maršrutais. Pasak Italijos, ši aplinkybė niekaip neįrodė, kad kompensacija galėjo turėti įtakos šių geležinkelio bendrovių teikiamoms paslaugoms, kurios, priešingai, registravo didėjančias eismo apimtis ir plėtrą tarptautiniais maršrutais ([145]).

7.2. **Trečioji sutartis**

(226) Italija dar kartą pakartojo, kad nėra konkurencijos iškraipymo ir poveikio Sąjungos vidaus prekybai, taip pat nėra bendrovei „Trenitalia“ suteikto pranašumo. Dėl pirmojo aspekto Italija iš esmės pakartojo 187–189 ir 225 konstatuojamosiose dalyse išdėstytus argumentus. Kalbant apie pranašumą, Italija pateikė išsamius atsakymus į asociacijos „FerCargo“ teiginius dėl i) tikros VESP nebuvimo; ii) pavedimo nebuvimo ir ir iii) galimos kompensacijos permokos.

7.2.1. *Tikros VESP teikimas*

(227) 2014 m. birželio 24 d. pastabose Italija paaiškino priežastis, dėl kurių ji nusprendė apibrėžti viešosios paslaugos taikymo sritį pagal jungtis tarp regionų, o ne atskirus maršrutus (165 konstatuojamoji dalis).

(228) 2014 m. lapkričio 20 d. pastabose, atsakydama į asociacijos „FerCargo“ teiginį, kad į viešųjų paslaugų įsipareigojimų taikymo sritį įtrauktus maršrutus eksploatuoja kelios geležinkelio bendrovės (206 konstatuojamoji dalis), Italija teigė, kad trečioji sutartis buvo būtina siekiant pašalinti rinkos nepakankamumą.

(229) Kaip bendrą pastabą Italija nurodė, kad bendrovės „Trenitalia“ konkurentai teikė paslaugas pelningais maršrutais Šiaurės Italijoje ir per Alpių perėjas (pvz., Brenerio, Kjaso ir Tarvizijaus) ([146]). Italijos teigimu, Pietų Italijos regionų administracijos ne kartą pabrėžė, kad jų regionuose reikia teikti krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas ([147]).

(230) Atsižvelgdama į 2008 m. (kai šalys nustatė trečiosios sutarties taikymo sritį) susidariusią padėtį rinkoje, Italija teigė, kad krovinių vežimo geležinkeliais rinkos pasiūla buvo ne tik nepakankama, bet ir netinkama.

([145]) Italijos teigimu, 2009–2013 m. pelningiausiais maršrutais, tiek tarpvalstybiniais, tiek Šiaurės Italijos regionuose, esančiuose arčiausiai kalnų perėjų, geležinkelių įmonių, konkuruojančių su bendrove „Trenitalia“, rinkos dalis išaugo nuo 25 % iki 42 %.

([146]) Kaip pavyzdį Italija paminėjo, kad bendrovė „DB Schenker“ (kuri 2009 m. perėmė bendrovės „NordCargo“ kontrolę) veikė tik Šiaurės Italijoje. Šiuo atžvilgiu Italija taip pat rėmėsi 2008 m. gruodžio mėn. priimtu Italijos konkurencijos ir rinkų institucijos sprendimu dėl bendrovių „Deutsche Bahn“ ir „NordCargo“ koncentracijos, kuriame buvo teigiama, kad „veikla apima maršrutus, jungiančius Šiaurės Italiją su Šiaurės Europa“ (2008 m. gruodžio 11 d. Italijos konkurencijos institucijos sprendimas, byla C9819, DEUTSCHE BAHN / NORDCARGO, paskelbtas Italijos konkurencijos institucijos savaitiniame biuletenyje Nr. 47/2008, paskelbtame 2009 m. sausio 14 d.).

([147]) Italija paminėjo atitinkamai 2009 m. liepos 9 d. Apulijos regiono, 2010 m. kovo 9 d. Abrucų regiono, 2009 m. vasario 20 d. Sicilijos regiono ir 2009 m. vasario 26 d. Lamecija Termės (Kalabrijos regionas) savivaldybės tarybos pirmininko raštus.

(231) Pirma, bendrovės „Trenitalia“ konkurentai, kurie 2008 m. pradėjo veiklą Pietų Italijoje (bendrovės „Rail Traction Company“, „Interporto Servizi Cargo“ ir „NordCargo“), teikė paslaugas tik į du pramonės objektus ir iš jų (vieno Noloje (Kampanija) ir vieno Fosačezijoje (Abrucai)). Pagal eismo rūšį šios bendrovės teikė paslaugas nišinėse rinkose (pirmuoju atveju maršrutiniais traukiniais, skirtais mišriajam vežimui iš Nolos, antruoju atveju traukiniais, vežančiais lengvąsias kelių transporto priemones iš bendrovės SEVEL ([148]) gamyklos Fosačezijoje). Todėl jų teikiamų paslaugų nebuvo galima lyginti su gerai išvystytu paslaugų tinklu, skirtu visų rūšių krovinių srautams, kurį bendrovė „Trenitalia“ užtikrino pagal trečiąją sutartį. Be to, bendra trijų geležinkelio bendrovių, sudariusių sutartis dėl jungčių tarp šiaurės ir pietų, produkcija sudarė tik nedidelę dalį visos krovinių vežimo pasiūlos šiuose maršrutuose (vidutiniškai mažiau nei 6 % traukinio nuvažiuotų kilometrų pasiūlos, kurią bendrovė „Trenitalia“ turėjo sukurti, kad atitiktų trečiosios sutarties sąlygas).

(232) Antra, nors bendrovės „GTS Rail“ ([149]) ir „Interporto Servizi Cargo“ pradėjo teikti nedidelio masto krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas į kelias Kampanijos ir Apulijos vietoves (būtent Nolą ir Barį), Italijos teigimu, tokį pasirinkimą lėmė tai, kad šios bendrovės buvo krovinių terminalų ir logistikos centrų savininkės / valdytojos bei logistikos įmonės, kurios pačios nusprendė teikti krovinių vežimo geležinkeliais tarp savo objektų ir klientų paslaugas.

(233) Trečia, bendrovė „Trenitalia“ buvo vienintelė geležinkelio įmonė, turinti visoje Italijos teritorijoje galiojantį saugos sertifikatą, o nauji rinkos dalyviai turėjo tik tam tikroms jungtims galiojančius saugos sertifikatus, nes jų įsigijimo išlaidos buvo labai didelės. Visos krovinių vežimo geležinkeliais bendrovės, turinčios saugos sertifikatus, leidžiančius vežti krovinius geležinkelių transportu į vieną ar kelis regionus, kuriems taikoma trečioji sutartis, arba iš jų, turėjo geležinkelių riedmenis ir gamybos priemones, kurie buvo netinkami trečiojoje sutartyje numatytam kiekiui (11,9 mln. traukinio nuvažiuotų kilometrų) vežti.

(234) 2018 m. gegužės 23 d. atsakymuose Italija patikslino, kad trečiosios sutarties 1 priede nurodytas 42 vienos krypties jungčių tarp regionų sąrašas ([150]) nėra baigtinis. Jame įrašytos tik tos jungtys, kurių naudotojų poreikis egzistavo 2009 m., kai buvo apibrėžta trečiosios sutarties geografinė taikymo sritis. Tačiau viešųjų paslaugų įsipareigojimai, kuriuos prisiėmė bendrovė „Trenitalia“, buvo susiję su krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimu bet kuriam to paprašiusiam veiklos vykdytojui iš sutartyje nurodytų Pietų Italijos regionų ir į juos (t. y. Abrucų, Molizės, Kampanijos, Apulijos, Bazilikatos, Kalabrijos, Sicilijos). Todėl bendrovė „Trenitalia“ privalėjo būti pasirengusi teikti paslaugas ir kitomis jungtimis, jei atsirastų poreikis ([151]). Iš viso 2009–2014 m. bendrovė „Trenitalia“ faktiškai eksploatavo 66 jungtis tarp regionų į vieną pusę, t. y. 33 jungtis tarp regionų (į abi puses). Į šį skaičių neįtrauktos jungtys tarp Šiaurės Italijos regionų, kurios buvo eksploatuojamos tik tol, kol buvo būtinos siekiant optimizuoti eismą į Pietų Italijos regionus ir (arba) iš jų.

(235) 2019 m. vasario 18–19 d. atsakymuose Italija pateikė tyrimą (toliau – **bendrovės PWC tyrimas Nr. 3**), kuriuo siekta įrodyti, kad 2007–2009 m. rinkos situacija pasižymėjo nepakankama krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų pasiūla Pietų Italijoje, palyginti su minimalia valstybės reikalaujama pasiūla. Visų pirma:

— 2007–2008 m. kai kuriuose regionuose, kuriems taikoma trečioji sutartis, be bendrovės „Trenitalia“, veikė tik penkios geležinkelio įmonės („NordCargo BV“, „Rail Traction Company SpA“, „Linea Srl“, „Rail One SpA“ ir „Ferrovia Adriatico Sangritana SpA“). 2008 m. šios įmonės kartu užtikrino 883 000 traukinio nuvažiuotų kilometrų. 2009 m. bendrovės „Trenitalia“ konkurentų skaičius padidėjo nuo penkių iki aštuonių ir jie kartu užtikrino 1,4 mln. traukinio nuvažiuotų kilometrų (palyginti su 14 mln. traukinio nuvažiuotų kilometrų, kuriuos užtikrino bendrovė „Trenitalia“);

([148]) Bendrovė „SEVEL S.p.A“. („Società Europea Veicoli Leggeri“ akronimas) yra Italijos automobilių gamybos bendrovė, gaminanti lengvuosius komercinės paskirties automobilius.

([149]) Bendrovė „GTS Rail S.p.A.“ priklauso „GTS S.p.A.“ grupei ir yra viena iš 17 geležinkelio įmonių, kurioms atstovauja asociacija „FerCargo“.

([150]) Žr. 81 išnašą.

([151]) Iš bendrovės PWC tyrimo Nr. 3 matyti, kad bendrovė „Trenitalia“ bent vienus metus pagal trečiąją sutartį teikė paslaugas visose jungtyse, kurioms taikoma trečioji sutartis. Pavyzdžiui, 2009–2014 m. jungtyje Abrucai–Bazilikata bendrovė „Trenitalia“ iš viso suteikė 400 traukinio nuvažiuotų kilometrų paslaugų (įprastinio vežimo rūšis), iš kurių pusė 2011 m. buvo suteikta tik šiaurės–pietų kryptimi, o kita pusė 2014 m. – tik pietų–šiaurės kryptimi.

— 2008–2009 m., kai šalys nustatė geografinę sutarties taikymo sritį ([152]), bendrovės „Trenitalia“ konkurentai paslaugas teikė tik 14-oje jungčių tarp regionų (į abi puses), palyginti su 33 jungtimis tarp regionų (į abi puses), kuriose pagal trečiąją sutartį bendrovė „Trenitalia“ turėjo teikti paslaugas pagal poreikį, įskaitant Siciliją. Be to, tik šešiose iš jungčių tarp regionų (Kampanija–Šiaurės Italija, Abrucai–Šiaurės Italija, Apulija–Šiaurės Italija, Kalabrija–Kampanija, Bazilikata–Šiaurės Italija ir Abrucai/Apulija) konkurentai užtikrino atitinkamą eismo srautą (bendra pasiūla viršijo 60 000 traukinio nuvažiuotų kilometrų), ir net šiose jungtyse jų pasiūla negalėjo visiškai pakeisti bendrovės „Trenitalia“ pasiūlos. Iš tikrųjų ji apėmė tik kai kuriuos galimus maršrutus ir (arba) buvo susijusi tik su vienos rūšies krovinių vežimo geležinkeliais paslaugomis arba vienos rūšies produktais, arba kroviniai buvo vežami tik į vieną pusę, nevykdant kelionių į abi puses. Vargu, ar tokia padėtis rinkoje susidarė dėl antrosios sutarties, kuri, kalbant apie šiaurės–pietų maršrutus Italijos žemyninėje dalyje, buvo susijusi tik su vežimu didesniu nei 1 000 km atstumu.

— Labai nedaugelyje jungčių tarp regionų, kuriose galėjo sutapti bendrovės „Trenitalia“ ir jos konkurentų paslaugos (maršrutų, transporto rūšių ir produktų atžvilgiu), konkurentų pasiūlos nepakako, kad būtų patenkinta visa eismo paklausa, arba ji buvo pernelyg fragmentiška ar nestabili, kad ja būtų galima pasikliauti. Italija visų pirma nurodė, kad pasiūla neva buvo nestabili jungtyse Apulija–Šiaurės Italija, Kalabrija–Kampanija ir Bazilikata–Šiaurės Italija.

— Nors 2009–2014 m. konkurentų pasiūla nuolat didėjo, 2014 m. konkurentai kartu užtikrino 2,3 mln. traukinio nuvažiuotų kilometrų (palyginti su 10,9 mln. traukinio nuvažiuotų kilometrų, kuriuos užtikrino bendrovė „Trenitalia“). Be to, šis eismo padidėjimas daugiausia buvo susijęs su trimis jungtimis tarp regionų (Abrucai–Šiaurės Italija, Kampanija–Šiaurės Italija ir Apulija–Šiaurės Italija) iš 33, kuriose bendrovė „Trenitalia“ teikia paslaugas pagal poreikį.

(236) Italija padarė išvadą, kad krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimas, jei nebus imtasi tinkamų paramos priemonių, gali būti sutelktas Šiaurės Italijoje arba tam tikrose tiesioginėse jungtyse be jokių tęstinumo garantijų, o Pietų Italijoje paslaugos nebūtų teikiamos. Visų pirma, Italija mano, kad nesudarius trečiosios sutarties 80–90 % krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų, kurias pagal antrąją sutartį teikė bendrovė „Trenitalia“, nebeliktų – jas būtų pakeitusios kelių transporto paslaugos arba jos apskritai išnyktų (pavyzdžiui, kai kurių chemijos ir plieno produktų vežimas, kuriam nėra perspektyvių alternatyvų). Italijos teigimu, tokią padėtį taip pat patvirtino geležinkelių infrastruktūros valdytojo ataskaita dėl naujųjų rinkos dalyvių prašymų priskirti kelius ir Italijos Audito Rūmai ([153]).

(237) Dėl jungčių Šiaurės Italijoje, kurioms taikoma trečioji sutartis ir kurios, asociacijos „FerCargo“ nuomone, neatitinka VESP taikymo srities (207 konstatuojamoji dalis), Italija paaiškino, kad šiomis jungtimis nebuvo kraunami nauji kroviniai ar aptarnaujami nauji klientai, jos tik pratęsė jungtis tarp šiaurės ir pietų. Šios jungtys buvo tokios pat būtinos, kaip ir jungtys pietuose, siekiant sukaupti ir optimizuoti eismo srautus jungtimis tarp šiaurės ir pietų. Italijos teigimu, bet kokia kita paslaugos struktūra būtų padidinusi paslaugos kainą ir pareikalavusi didesnės kompensacijos.

(238) Galiausiai Italija manė, kad Italijos konkurencijos institucija 2009 m. birželio 1 d. ataskaitoje nepaneigė, kad krovinių vežimo rinkoje reikia VPĮ, o veikiau nagrinėjo susijusius sutarčių sudarymo metodus. ITM tinkamai apsvarstė šios institucijos pastabas, tačiau galiausiai padarė išvadą, kad bendrovė „Trenitalia“ buvo vienintelė geležinkelio įmonė, galinti teikti VPĮ tinkamu geografiniu pasiskirstymu ir aprėptimi ([154]).

([152]) Dėl sutarties taikymo srities šalys derėjosi nuo 2008 m. lapkričio mėn. iki 2009 m. kovo mėn.

([153]) Šiuo atžvilgiu Italija paminėjo, kad 2012 m. vasario 22 d. ataskaitoje Audito Rūmai pripažino, kad bendrovės „Trenitalia“ nuostolingai teikiamos paslaugos yra nepagrįstos vertinant iš pramoninės perspektyvos. Be to, Audito Rūmai pripažino, kad „krovinių vežimo sektoriuje vyrauja didelė konkurencija tarp skirtingų transporto rūšių, orientuojantis tik į pelningiausias rinkas, daugiausia Šiaurės Italijoje; iš tiesų į pietus nuo Romos krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas teikia tik FS grupė“.

([154]) 2009 m. liepos 23 d. ITM pranešimas.

7.2.2. *Pavedimas teikti paslaugą*

(239) Atsakydama į asociacijos „FerCargo“ teiginį, kad bendrovė „Trenitalia“ vykdė veiklą pagal trečiąją sutartį be pavedimo akto (208 konstatuojamoji dalis), 2014 m. lapkričio 20 d. pastabose Italija nurodė, kad trečiojoje sutartyje numatyti įsipareigojimai buvo nustatyti vykstant dialogui tarp bendrovės „Trenitalia“ ir kompetentingų ministerijų (Ekonomikos ir finansų ministerijos ir ITM). Italijos teigimu, perkančiosios valdžios institucijos patvirtinti bendrovės „Trenitalia“ ekonominiai finansiniai planai įrodo, kad viešosios paslaugos užduotis ir įgaliojimai buvo suteikti iš anksto.

(240) Be to, 2019 m. vasario 18–19 d. atsakymuose Italija patikslino, kad dėl paslaugų, kurias turi teikti bendrovė „Trenitalia“, pobūdžio ir apimties, kompensacijos sumos apskaičiavimo metodikos, sutarties galiojimo trukmės ir baudų dėl sutartinių įsipareigojimų nevykdymo šalys susitarė 2010 m. spalio mėn.

(241) Visų pirma dėl sutarties taikymo srities (t. y. regionų, kuriuose teikiamos paslaugos, ir paslaugų rūšies) ir didžiausios kompensacijos sumos su bendrove „Trenitalia“ buvo neoficialiai susitarta nuo 2009 m. pradžios. Kalbant apie bendrą į sutarties apimtį įtrauktų paslaugų kiekį (t. y. 11,9 mln. traukinio nuvažiuotų kilometrų per metus), Italija paaiškino, kad 2009–2010 m. vykusiose diskusijose šis kiekis svyravo nuo didžiausio 13,1 mln. traukinio nuvažiuotų kilometrų per metus iki mažiausio 9,4 mln. traukinio nuvažiuotų kilometrų per metus skaičiaus. Šalys 2010 m. spalio mėn. susitarė dėl 11,9 mln. traukinio nuvažiuotų kilometrų ribos. Nesant aiškumo dėl krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų kiekio, kurio galiausiai buvo prašoma pagal trečiąją sutartį, 2009 m. bendrovė „Trenitalia“ užtikrino 14 mln. traukinio nuvažiuotų kilometrų.

(242) Italija teigė, kad bendrovė „Trenitalia“ kompensaciją už šias paslaugas gavo tik 2010 m. pabaigoje (2010 m. gruodžio 21 d.) ir tik iki galiausiai sutartos 11,9 mln. traukinio nuvažiuotų kilometrų ribos. Kaip elementus, patvirtinančius sutartinių santykių tarp bendrovės „Trenitalia“ ir valstybės egzistavimą dar iki trečiosios sutarties pasirašymo, Italija nurodė 2009 m. birželio 1 d. Italijos konkurencijos institucijos ataskaitą ir 2011 m. liepos mėn. viešą transporto ministro pareiškimą, kuriuo jis atsakė į Italijos parlamento klausimus. Ataskaitoje buvo teigiama, kad viešojo paslaugų pirkimo sutartis, susijusi su krovinių vežimo sektoriumi, jau buvo sudaryta, nors ir nepasirašyta. Viešuose pareiškimuose buvo aiškiai įvardytos kompensacijos, mokėtinos bendrovei „Trenitalia“ 2009–2011 m., sumos, kaip nurodyta vėliau pasirašytoje sutartyje, ir šios sumos buvo nustatytos remiantis daugiamečiu ekonominiu ir finansiniu planu.

7.2.3. *Kompensacijos permokos nebuvimas*

(243) Dėl asociacijos „FerCargo“ teiginio dėl galimos kompensacijos permokos (209 konstatuojamoji dalis), 2014 m. lapkričio 20 d. pastabose Italija laikėsi nuomonės, kad Europos veiklos vykdytojai yra vienintelis galimas pavyzdys, pagal kurį galima vertinti bendrovės „Trenitalia“ išlaidas. Asociacijos „FerCargo“ nurodyti esami konkurentai, t. y. geležinkelio bendrovės, turinčios nedidelį riedmenų parką (daugiausia 10–20 traukinių), kai vieni riedmenys nuvažiuoja ne daugiau kaip 1–3 mln. traukinio nuvažiuotų kilometrų, negalėjo būti tinkamas kriterijus vertinant su viešųjų paslaugų įsipareigojimą, kuriuo sukuriama daug didesnė produkcija (maždaug 12 mln. traukinio nuvažiuotų kilometrų) ir kuris vykdomas labai sudėtingu šiaurės–pietų maršrutų tinklu. Šiuo klausimu Italija pateikė bendrovės PWC tyrimą Nr. 2, kuriuo buvo atnaujintas bendrovės PWC tyrimas Nr. 1 (žr. 175 konstatuojamąją dalį). Bendrovės PWC tyrime Nr. 2 nustatyta, kad vidutinės bendrovės „Trenitalia“ sąnaudos už vieną traukinio nuvažiuotą kilometrą ([155]), patirtos teikiant paslaugas pagal trečiąją sutartį, yra 22 EUR už vieną traukinio nuvažiuotą kilometrą, o vidutinės pajamos iš paslaugų teikimo pagal trečiąją sutartį – 10,8 EUR už vieną traukinio nuvažiuotą kilometrą ([156]).

(244) Italija teigė, kad kompensacija buvo griežtai susieta su suteiktomis paslaugomis. Kaip Italija jau buvo paaiškinusi (181 konstatuojamoji dalis), didesnės paslaugų sąnaudos, palyginti su bendrovės „Trenitalia“ konkurentų teikiamomis paslaugomis, priklausė nuo to, kad reikėjo turėti pakankamai riedmenų (atitinkančių Pietų Italijos geležinkelių tinklo infrastruktūros ir logistikos apribojimus), žmogiškųjų išteklių ir gamybos priemonių, kad krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas būtų galima teikti „pagal poreikį“. Italija pripažino, kad trečiosios sutarties galiojimo laikotarpiu bendrovės „Trenitalia“ lokomotyvų skaičius sumažėjo, tačiau neigė, kad dėl šio sumažėjimo susidarė kompensacijos permoka, nes tai buvo lokomotyvai, kurių bendrovė „Trenitalia“ beveik nenaudojo dėl techninio pasenimo (mažo veiksmingumo ir prieinamumo bei negalėjimo įsigyti atsarginių dalių).

([155]) Apskaičiuota kaip vidutinių sąnaudų už vieną kilometro nuvažiuotą kilometrą suma už energiją, rinkliavą, lokomotyvo nuomą, mašinistų paslaugas, manevravimą, vagonus, papildomas paslaugas ir kėlimą keltais. Žr. bendrovės PWC tyrimą Nr. 2, p. 17, 22 ir 23.

([156]) Žr. bendrovės PWC tyrimą Nr. 2, p. 24.

(245) Galiausiai 2019 m. vasario 18–19 d. atsakymuose Italija patikslino, kad kompensacijos už 2009–2014 m. apskaičiavimo metodika iš esmės yra tokia pati, kaip ir numatyta antrojoje sutartyje ([157]). Vienintelis skirtumas tarp antrosios sutarties ir trečiosios sutarties buvo susijęs su tuo, kad pastarojoje (ypač nuo 2010 m. spalio mėn. galutinio projekto) buvo įtraukta nuoroda į bendrovės „Trenitalia“ ekonominį ir finansinį planą, kuriuo remiantis buvo apskaičiuota bendrovės „Trenitalia“ išlaidų ir pajamų raida sutarties galiojimo laikotarpiu.

8. **PRIEMONIŲ VERTINIMAS**

8.1. **Pagalbos buvimas**

(246) Priemonė laikoma pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, jei ji yra priskirtina valstybei ir finansuojama iš valstybės išteklių, jos gavėjui suteikiamas pranašumas ir tas pranašumas yra atrankusis, jei ji iškraipo konkurenciją arba gali ją iškraipyti ir gali paveikti valstybių narių tarpusavio prekybą.

(247) Atsižvelgdama į Italijos pastabą, kad kompensacija, sumokėta pagal tris VPPS, nėra valstybės pagalba, nes neiškraipoma konkurencija ir nedaromas poveikis Sąjungos vidaus prekybai, Komisija pirmiausia įvertins, ar tenkinamos šios sąlygos. Vėliau bus vertinama, ar tenkinamos kitos SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatytos kumuliacinės sąlygos, tik dėl tų VPPS, dėl kurių sumokėta kompensacija, kaip nustatyta, gali iškraipyti konkurenciją ir daryti poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai.

8.1.1. *Konkurencijos iškraipymas ir poveikis Sąjungos vidaus prekybai*

(248) Valstybės taikoma priemonė laikoma iškraipančia konkurenciją arba galinčia ją iškraipyti, jeigu dėl jos gavėjo konkurencinė padėtis gali pagerėti, palyginti su kitomis įmonėmis, su kuriomis jis konkuruoja ([158]). Taigi konkurencijos iškraipymas pagal SESV 107 straipsnį pripažįstamas iškart, kai valstybė suteikia finansinį pranašumą įmonei, veikiančiai liberalizuotame sektoriuje, kuris yra arba galėtų būti konkurencinis ([159]).

(249) Konkurencijos iškraipymo negali būti, jeigu įvykdomos visos keturios toliau išvardytos sąlygos ([160]): pirma, paslauga teikiama teisėto monopolio (sukurto laikantis Sąjungos teisės aktų) sąlygomis. Antra, teisėtu monopoliu ne tik panaikinama konkurencija rinkoje, bet ir konkurencija dėl rinkos. Trečia, paslauga nekonkuruoja su kitomis paslaugomis. Ketvirta, jeigu paslaugos teikėjas veikia kitoje konkurencijai atviroje rinkoje, turi būti atmesta kryžminio subsidijavimo galimybė tvarkant atskirą apskaitą ir užtikrinant, kad teisėto monopolio sąlygomis teiktinai paslaugai teikti suteiktas viešasis finansavimas negalėtų būti naudojamas kitai veiklai.

([157]) Ją sudarė šie trys etapai: i) *ex ante* nustatomas didžiausias metinės kompensacijos dydis, atsižvelgiant į turimus viešuosius išteklius; ii) galutinis mokėtinos kompensacijos kiekybinis nustatymas, remiantis faktiškai patiriamomis bendrovės „Trenitalia“ išlaidomis ir naudojamo kapitalo dydžiu, ir iii) permokėtų sumų susigrąžinimas, išskaičiuojant jas iš kitų metų kompensacijos.

([158]) 2000 m. birželio 15 d. Sprendimas *Mauro Alzetta a.o*, sujungtos bylos T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, nuo T-600/97 iki T-607/97, T-1/98, nuo T-3/98 iki T-6/98 ir T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, 80 punktas.

([159]) 2000 m. birželio 15 d. Sprendimas *Mauro Alzetta a.o*., sujungtos bylos T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, nuo T-600/97 iki T-607/97, T-1/98, nuo T-3/98 iki T-6/98 ir T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, 141–147 punktai; 2003 m. liepos 24 d. Sprendimas *Altmark Trans ir Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, 82 punktas.

([160]) Komisijos pranešimas dėl Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 107 straipsnio 1 dalyje vartojamos valstybės pagalbos sąvokos (C/2016/2946), OL C 262, 2016 7 19, p. 1, 188 punktas.

(250) Komisija pažymi, kad tuo metu, kai buvo pasirašyta pirmoji sutartis ([161]), krovinių vežimo geležinkeliais rinka buvo iš esmės ([162]) uždara konkurencijai tiek nacionaliniu, tiek Sąjungos lygmeniu. Italijoje bendrovė „Trenitalia“ turėjo monopolį krovinių vežimo geležinkeliais rinkoje ir nekonkuravo su kitų valstybių narių įmonėmis, kurios teikė paslaugas atitinkamose nacionalinėse rinkose ([163]). Šis monopolis taip pat neleido konkuruoti rinkoje, nes 2002 m. spalio 18 d. pagal jokias nacionalines ar Sąjungos taisykles (žr. 23 konstatuojamąją dalį) nebuvo reikalaujama, kad valstybės narės skelbtų konkursus dėl krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimo pagal VPPS. Komisija pažymi, kad iki nacionalinės krovinių vežimo geležinkeliais rinkos liberalizavimo 2003 m. spalio 22 d., (žr. 25 konstatuojamąją dalį) FS grupė turėjo teisinį valstybės valdomo geležinkelių tinklo eksploatavimo monopolį ([164]).

(251) Kalbant apie konkurenciją su kitomis paslaugomis, Komisija mano, kad nors apskritai krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikėjai konkuruoja su kelių transporto paslaugų teikėjais, visiško pakeičiamumo nėra. Kiekvienai krovinių vežimo rūšiai būdingos skirtingos kainos ir sąnaudų struktūros, laiko ir geografinio prieinamumo ypatybės. Be to, tik krovinių vežimas geležinkeliais gali atitikti tam tikrus reikalavimus, susijusius su vežamų krovinių rūšimi (pavyzdžiui, pavojingų krovinių saugos reikalavimai, krovinių kiekis ir (arba) apimtis, svoris arba geografinė padėtis), ir kai kuriems klientams yra vienintelė alternatyva ([165]).

(252) Dėl galimo kryžminio subsidijavimo, atsižvelgdama į tai, ką paaiškino Italija (žr. 121 konstatuojamąją dalį), Komisija mano, kad kryžminio subsidijavimo tarp skirtingų bendrovės „Trenitalia“ veiklos rūšių nebuvo. Iš tiesų, nors FS grupės patronuojamosios bendrovės veikė ir liberalizuotose rinkose (žr. 121 konstatuojamąją dalį), bendrovė „Trenitalia“ turėjo nuo kitų FS grupės įmonių apskaitos sistemos atskirtą apskaitos sistemą, be to, ji tvarkė atskirą kiekvienos savo veiklos rūšies apskaitą.

(253) Atsižvelgdama į tai, Komisija daro išvadą, kad pasirašant pirmąją sutartį (2002 m. spalio 18 d.) pagal šią sutartį mokėtina kompensacija nebuvo valstybės pagalba, nes ji negalėjo iškraipyti konkurencijos ar kelti grėsmę ją iškraipyti. Šios aplinkybės nekeičia tai, kad pasirašant pirmąją sutartį tarptautinio mišriojo krovinių vežimo paslaugų rinka jau buvo atvira konkurencijai. Viena vertus, kaip paaiškinta 56 konstatuojamojoje dalyje, pirmoji sutartis neapėmė šios rūšies paslaugų, nes a) VPĮ dėl mišriojo krovinių vežimo geležinkeliais sausuma paslaugų buvo susiję tik su nacionaliniu vežimu ir b) įvairiarūšio vežimo maršrutu Lionas–Turinas paslaugos nebuvo laikomos mišriojo vežimo paslaugomis ([166]). Kita vertus, dėl to, kad kiekvienai bendrovės „Trenitalia“ veiklai buvo taikoma atskira apskaitos sistema, buvo užkirstas kelias bet kokį galimą pranašumą, kurį bendrovė „Trenitalia“ įgijo pagal pirmąją sutartį, perkelti veiklai, vykdomai atviroje rinkoje.

(254) Tačiau, norėdama padaryti išvadą dėl pagalbos buvimo per visą pirmosios sutarties galiojimo laikotarpį, Komisija turi atsižvelgti į vidaus rinkos raidą nuo 2000 m. sausio 1 d. iki 2003 m. gruodžio 31 d. Iš tikrųjų pagal pirmąją sutartį sumokėta kompensacija nėra pagalba tik tol, kol ji susijusi su neliberalizuota veikla.

([161]) Pirmoji sutartis buvo pasirašyta 2002 m. spalio 18 d. ir pradėta taikyti nuo 2000 m. sausio 1 d.

([162]) Vienintelė rinka, kuri jau buvo atvira konkurencijai Sąjungos lygmeniu, buvo tarptautinio mišriojo krovinių vežimo paslaugų rinka (žr. 23 konstatuojamąją dalį).

([163]) Tarptautinei konkurencijai krovinių vežimo geležinkeliais rinkoje *de facto* trukdė ir galiojančių nacionalinių režimų įvairovė, kuri buvo didelė kliūtis patekti į rinką. Pavyzdžiui, geležinkelio įmonės, norinčios naudotis kitos valstybės narės infrastruktūra, turėjo turėti nacionalinės sertifikavimo įstaigos patvirtintus riedmenis, gauti nacionalinės kompetentingos įstaigos išduotą saugos sertifikatą, o mašinistai turėjo turėti tinklo, kuriame teikiama geležinkelių paslauga, sertifikatą.

([164]) Visų pirma Įstatymo Nr. 210/1985 1 straipsnyje buvo numatyta, kad „Subjektas „Ferrovie dello Stato“ ekonomiškai ir efektyviai vykdo veiklą, laikydamasis Bendrijos teisės aktų: a) eksploatuoja geležinkelių tinklo linijas, kurias jau valdo „azienda autonoma Ferrovie dello Stato“ (kuri yra viešoji įstaiga, FS grupės pirmtakė), ir geležinkelių tinklo linijas, kurias valdys valstybė; b) teikia keltų paslaugas tarp geležinkelio terminalų [...]“.

([165]) Susijungimo bylose Komisija jau yra nusprendusi, kad krovinių vežimas geležinkeliais yra atskira produkto rinka, žr. 2010 m. rugpjūčio 11 d. sprendimą byloje COMP/M.5855 – DB / Arriva, 144–145 konstatuojamosios dalys.

([166]) Šios paslaugos nebuvo laikomos mišriojo vežimo paslaugomis, nes kelionės dalies, vykdomos kelių transportu, ilgis nebuvo ribojamas ir galėjo viršyti kelionės geležinkeliais dalį (žr. 57 išnašą). Pagal 1992 m. gruodžio 7 d. Tarybos direktyvos 92/106/EEB dėl tam tikrų kombinuoto krovinių vežimo tarp valstybių narių tipų bendrųjų taisyklių nustatymo (OL L 368, 1992 12 17, p. 38) 1 straipsnį, vežimas gali būti priskiriamas mišriajam, jei pradinei ir (arba) galutinei maršruto daliai, kuri yra labai nedidelė, naudojami keliai (žr. 11 išnašą).

(255) Byloje *Alzetta* Sąjungos teismai aiškiai nurodė, kad „liberalizavimas yra būtina sąlyga, kad Sutarties nuostatos dėl valstybės pagalbos būtų taikomos kai kuriuose konkrečiuose sektoriuose, pavyzdžiui, transporto sektoriuje, kuris iš pradžių buvo uždaras konkurencijai“ ([167]). Tačiau šiuo atžvilgiu reikia skirti liberalizavimą, kuris vyksta dėl vidaus rinkos raidos, ir Sąjungos teisės aktais nustatytą liberalizavimą. Pagal Tarybos reglamento (ES) 2015/1589 (toliau – Procedūrų reglamentas) ([168]) 1 straipsnio b punkto v papunktį, esama pagalba taip pat yra „pagalba, kuri yra esama pagalba, nes galima nustatyti, ar jos patvirtinimo metu tai nebuvo pagalba, o tokia ji tapo vėliau dėl bendrosios rinkos vystymosi, ir nebuvo atitinkamos valstybės narės pakeista. Jeigu pagal Sąjungos teisės aktus liberalizavus veiklą tam tikros priemonės tampa pagalba, po nustatytos liberalizavimo datos esama pagalba jos nebelaikomos“.

(256) Komisija pažymi:

— nuo 2003 m. kovo 15 d. Sąjungos lygmeniu liberalizuota galimybė naudotis tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais TERFN tinkle paslaugomis. Todėl pagal pirmąją sutartį už šios rūšies paslaugas sumokėta kompensacija iki 2003 m. kovo 14 d. (imtinai) nebuvo valstybės pagalba, o nuo 2003 m. kovo 15 d. ji būtų nauja pagalba (nes šių paslaugų liberalizavimas buvo atliktas pagal Sąjungos teisę), jeigu būtų laikomasi likusių 107 straipsnio 1 dalies kumuliacinių sąlygų. Tai visų pirma susiję su kompensacija už: a) tarptautines krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas tarp Italijos Triesto uosto ir Vengrijos ir b) tarptautines krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas per Triesto Maritimos uostą;

— nacionaliniu lygmeniu prieiga prie nacionalinių krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų buvo liberalizuota nuo 2003 m. spalio 22 d., t. y. iki šios veiklos liberalizavimo Sąjungos lygmeniu, kuris įvyko nuo 2007 m. sausio 1 d. Todėl pagal pirmąją sutartį už šios rūšies paslaugas sumokėta kompensacija iki 2003 m. spalio 21 d. (imtinai) nebuvo valstybės pagalba, o nuo 2003 m. spalio 22 d. ji būtų laikoma esama pagalba (dėl vidaus rinkos pokyčių), jeigu būtų laikomasi likusių 107 straipsnio 1 dalies sąlygų. Tai pasakytina apie visus į pirmąją sutartį įtrauktus įsipareigojimus, susijusius su krovinių vežimo geležinkeliais tarp žemyninės dalies ir Sardinijos / Sicilijos paslaugomis, krovinių vežimo geležinkeliais didesniu nei 1 000 km atstumu paslaugomis ir mišriojo krovinių vežimo geležinkeliais sausuma paslaugomis;

— įpareigojimas dėl anglių ir plieno vežimo geležinkeliais Europos anglių ir plieno bendrijoje nebegaliojo nuo 2002 m. gegužės 1 d., o įpareigojimas dėl įvairiarūšio vežimo paslaugų maršrutu Lionas–Turinas galiojo iki 2001 m. gruodžio 31 d. Kadangi šie įsipareigojimai nustojo galioti iki tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų liberalizavimo Sąjungoje (įsigaliojusio 2006 m. sausio 1 d.), atitinkama kompensacija, sumokėta bendrovei „Trenitalia“, negalėjo iškraipyti konkurencijos ar paveikti Sąjungos vidaus prekybos, todėl nebuvo valstybės pagalba.

(257) Dėl minėtų priežasčių Komisija mano, kad kompensacija, sumokėta pagal pirmąją sutartį iki 2003 m. kovo 15 d. už tarptautines krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas ([169]) ir iki 2003 m. spalio 22 d. už nacionalines krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas ([170]), nebuvo pagalba, nes ji negalėjo paveikti prekybos ir iškraipyti konkurencijos.

([167]) 2000 m. birželio 15 d. Sprendimas *Mauro Alzetta a.o.*, sujungtos bylos T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, nuo T-600/97 iki T-607/97, T-1/98, nuo T-3/98 iki T-6/98 ir T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, 144 punktas, patvirtintas 2004 m. balandžio 29 d. Teisingumo Teismo sprendimu *Italija / Komisija*, C-298/00 P, ECLI:EU:C:2004:240.

([168]) 2015 m. liepos 13 d. Tarybos reglamentas (ES) 2015/1589, nustatantis išsamias Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio taikymo taisykles, (OL L 248, 2015 9 24, p. 9) kuriuo nuo 2015 m. spalio 14 d. pakeičiamas Procedūrų reglamentas.

([169]) Visų pirma, tarptautinės krovinių vežimo geležinkeliais paslaugos TERFN tinkle (t. y. tarptautinės krovinių vežimo geležinkeliais paslaugos tarp Italijos Triesto uosto ir Vengrijos bei tarptautinės krovinių vežimo geležinkeliais paslaugos per Triesto Maritimos uostą) ir likusios tarptautinės krovinių vežimo geležinkeliais paslaugos, kurias bendrovė „Trenitalia“ nustojo teikti iki 2003 m. kovo 15 d. (t. y. anglių ir plieno vežimas geležinkeliais Europos anglių ir plieno bendrijoje ir įvairiarūšio vežimo paslaugos maršrutu Lionas–Turinas).

([170]) Tai pasakytina apie visus į pirmąją sutartį įtrauktus įsipareigojimus, susijusius su krovinių vežimu geležinkeliais tarp žemyninės dalies ir Sardinijos / Sicilijos, krovinių vežimu geležinkeliais didesniu nei 1 000 km atstumu ir mišriojo krovinių vežimo geležinkeliais sausuma paslaugomis.

(258) Priešingai, pagal pirmąją sutartį nuo 2003 m. kovo 15 d. mokama kompensacija už tarptautines krovinių vežimo geležinkeliais tarp Italijos Triesto uosto ir Vengrijos bei tarptautines krovinių vežimo geležinkeliais per Triesto Maritimos uostą paslaugas galėjo paveikti prekybą ir iškraipyti konkurenciją, todėl ji laikytina pagalba už 2003 m. gruodžio 31 d. – 2003 m. gruodžio 31 d. laikotarpį, jei atitinka ir kitus SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatytus kumuliacinius kriterijus (žr. 264–286 konstatuojamąsias dalis). Priešingai nei teigė Italija (120 konstatuojamoji dalis), tai, kad Vengrija tuo metu nebuvo valstybė narė, nėra svarbu, nes sumokėta kompensacija turėjo arba galėjo turėti įtakos Sąjungos įmonių teikiamoms krovinių vežimo geležinkeliais paslaugoms minėtu tarptautiniu maršrutu. Be to, įtariamas šių VPĮ įsipareigojimų „nereikšmingumas“, palyginti su visais pagal pirmąją sutartį nustatytais VPĮ (žr. 120 konstatuojamąją dalį), nėra svarbus vertinant pagalbą, nes pagalba gali daryti poveikį valstybių narių tarpusavio prekybai nepriklausomai nuo suteiktos kompensacijos dydžio ar atitinkamos veiklos apimties. Pagal valstybės pagalbos apibrėžtį nereikalaujama, kad konkurencijos iškraipymas arba poveikis prekybai būtų didelis ar reikšmingas. Tai, kad šie VPĮ buvo nedideli, palyginti su bendra pagal pirmąją sutartį bendrovei „Trenitalia“ nustatytų VPĮ apimtimi, savaime negali paneigti konkurencijos iškraipymo ar poveikio prekybai arba jų galimybės. Kad pagalba būtų laikoma iškraipančia konkurenciją, paprastai užtenka remtis tuo, kad dėl pagalbos gavėjui suteikiamas pranašumas, nes ja sumažinamos jo išlaidos, kurias jis priešingu atveju būtų turėjęs patirti vykdydamas kasdienę verslo veiklą ([171]).

(259) Be to, kai valstybė narė suteikia kokiai nors įmonei valstybės subsidiją transporto paslaugų teikimui, tų paslaugų, kurių apimtis gali būti nedidelė arba didelė, teikimas dėl tokios subsidijos gali būti išlaikytas arba paskatintas, todėl kitose valstybėse narėse įsisteigusios įmonės turi mažiau galimybių teikti savo transporto paslaugas tos valstybės narės rinkoje, o tai turi įtakos prekybai. Nagrinėjamu atveju tai, kad bendrovė „Trenitalia“ (istoriškai įsitvirtinęs veiklos vykdytojas) išlaikė savo padėtį rinkoje gaudama subsidijas, galėjo atgrasyti naujus veiklos vykdytojus nuo atėjimo į naują rinką, ypač tada, kai šie nauji veiklos vykdytojai turėtų užsiimti padėtį rinkoje po to, kai tarptautinės krovinių vežimo paslaugos TERFN tinkle buvo atvertos konkurencijai. Analogiškai tai, kad kompensacijos nepakako veiklos išlaidoms, kurias bendrovė „Trenitalia“ patyrė teikdama paslaugas pagal pirmąją sutartį, padengti nepaneigia galimo poveikio prekybai ir konkurencijos iškraipymo. Kompensacija, kad ir kokia minimali ji būtų, leido bendrovei „Trenitalia“ išlaikyti arba padidinti savo veiklą rinkoje, taip sumažindama konkurentų galimybę teikti krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas šioje rinkoje.

(260) Pagal pirmąją sutartį nuo 2003 m. spalio 22 d. suteikta kompensacija už nacionalines krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas ([172]) yra laikoma pagalba už 2003 m. spalio 22 d. – 2003 m. gruodžio 31 d. laikotarpį, jei ji atitinka ir kitus SESV 107 straipsnio 1 dalyje nustatytus kumuliacinius kriterijus (žr. 264–286 konstatuojamąsias dalis).

5 lentelė

Pirmoji sutartis. Konkurencijos iškraipymas ir poveikis Sąjungos vidaus prekybai

Kompensacija už	2000 1 1–2003 3 14	2003 3 15– 2003 10 21	2003 10 22– 2003 12 31
Tarptautinės krovinių vežimo geležinkeliais paslaugos TERFN tinkle	Pagalba neteikiama	Galimas iškraipymas	Galimas iškraipymas
Nacionalinės krovinių vežimo geležinkeliais paslaugos	Pagalba neteikiama	Pagalba neteikiama	Galimas iškraipymas

([171]) 2005 m. kovo 3 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Heiser*, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, 55 punktas.

([172]) Tai pasakytina apie visus į pirmąją sutartį įtrauktus įsipareigojimus, susijusius su krovinių vežimo geležinkeliais tarp žemyninės dalies ir Sardinijos / Sicilijos paslaugomis, krovinių vežimo geležinkeliais didesniu nei 1 000 km atstumu paslaugomis ir mišriojo krovinių vežimo geležinkeliais sausuma paslaugomis.

(261) Kalbant apie pirmąją sutartį, Komisija vertins tik sumokėtą kompensaciją, kuri galėjo iškraipyti konkurenciją ir daryti poveikį Sąjungos vidaus prekybai. Todėl bet kokia nuoroda į pirmąją sutartį bus susijusi tik su kompensacija už: i) tarptautines krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas tarp Italijos Triesto uosto ir Vengrijos nuo 2003 m. kovo 15 d. iki 2003 m. gruodžio 31 d.; ii) tarptautines krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas per Triesto Maritimos uostą nuo 2003 m. kovo 15 d. iki 2003 m. gruodžio 31 d. ir iii) nacionalines krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas nuo 2003 m. spalio 22 d. iki 2003 m. gruodžio 31 d.

(262) Dėl antrosios sutarties ir trečiosios sutarties (atitinkamai pasirašytų 2007 m. kovo 27 d. ir 2012 m. gruodžio 3 d.) Komisija pažymi, kad jos buvo sudarytos po to, kai krovinių vežimo geležinkeliais rinka buvo visiškai liberalizuota Sąjungos lygmeniu (2007 m. sausio 1 d.). Neginčijama, kad tuo metu bendrovė „Trenitalia“ nacionaliniu ir Sąjungos lygmeniu konkuravo su kitomis geležinkelio įmonėmis krovinių vežimo geležinkeliais rinkoje. Todėl, priešingai nei teigia Italija (153 ir 187–189 konstatuojamosios dalys), pagal antrąją ir trečiąją sutartis gautos kompensacijos galėjo iškraipyti konkurenciją šioje rinkoje, neatsižvelgiant į nedidelę paslaugų apimtį ar kompensacijos sumą ir į tai, kad bendrovė „Trenitalia“ savo veiklai taikė atskirą apskaitos sistemą.

(263) Be to, kadangi kitų valstybių narių įmonės Italijos rinkoje teikė ([173]) arba galėjo teikti krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas, kompensacijos už viešąsias paslaugas, kurias bendrovė „Trenitalia“ gavo pagal antrąją ir trečiąją sutartis, taip pat turėjo poveikį Sąjungos vidaus prekybai. Priešingai nei teigia Italija (225 konstatuojamoji dalis), norint nacionalinę priemonę priskirti valstybės pagalbai, reikia tik patikrinti, ar ši pagalba gali daryti poveikį tokiai prekybai ir iškraipyti konkurenciją, o ne tai, ar buvo padarytas realus poveikis valstybių narių tarpusavio prekybai ir ar iš tikrųjų buvo iškraipyta konkurencija. Todėl vien to, kad tuo metu bendrovės „Trenitalia“ konkurentai didino krovinių srautus ir plėtė veiklą tarptautiniais maršrutais, nepakanka, kad būtų galima daryti išvadą, jog antroji sutartis ir trečioji sutartis nebuvo valstybės pagalba. Priešingai, jei nebūtų buvę antrosios ir trečiosios sutarčių, ši plėtra būtų galėjusi būti dar didesnė.

8.1.2. *Valstybiniai ištekliai ir priskirtinumas valstybei*

(264) Pagal pirmąją, antrąją ir trečiąją sutartis bendrovei „Trenitalia“ skirta kompensacija buvo tiesiogiai finansuojama iš valstybės biudžeto (žr. 129, 145 ir 170 konstatuojamąsias dalis). Be to, šias sutartis pavedė vykdyti kompetentingos ministerijos, o kiekvienoje sutartyje buvo numatyta, kad valstybė kompensuos bendrovei „Trenitalia“ už pagal šias sutartis vykdomus VPĮ (žr. 59, 71, 72 ir 99 konstatuojamąsias dalis). Todėl priemonės yra tiesiogiai priskirtinos valstybei.

8.1.3. *Ekonominis pranašumas*

(265) Kompensacijos, susijusios su įmonei suteiktais VPĮ, nėra ekonominis pranašumas, jei tenkinamos visos keturios sąlygos, nustatytos sprendime *Altmark*. Tos sąlygos yra šios:

— pirma, įmonė gavėja privalo faktiškai būti įpareigota vykdyti VPĮ, o šie įsipareigojimai turi būti aiškiai apibrėžti.

— Antra, kompensacijos apskaičiavimo kriterijus reikia iš anksto nustatyti objektyviai ir skaidriai.

— Trečia, kompensacija negali viršyti to, kas būtina, siekiant padengti visas ar dalį išlaidų, kurios patiriamos vykdant VPĮ, atsižvelgiant į gautas atitinkamas pajamas ir protingą pelną, susijusį su šių įsipareigojimų vykdymu.

([173]) Žr., pavyzdžiui, 109 išnašą (bendrovė „DB Schenker“).

— Ketvirta, kai įmonė, vykdanti VPĮ, kiekvienu konkrečiu atveju nėra pasirinkta vadovaujantis viešųjų pirkimų procedūra, kuri leistų pasirinkti paraišką pateikusią organizaciją, galinčią teikti šias paslaugas mažiausiomis visuomenei išlaidomis, reikalingos kompensacijos dydis turi būti nustatytas remiantis išlaidų analize, kurių tipinė įmonė, gerai valdoma ir turinti pakankamai transporto priemonių, kad galėtų atitikti būtinus viešosios paslaugos reikalavimus, būtų patyrusi vykdydama šias pareigas, atsižvelgiant į atitinkamas gaunamas pajamas ir protingą pelną, susijusį su šių įpareigojimų vykdymu.

(266) Visi keturi *Altmark* kriterijai yra kumuliaciniai, todėl, jei kuris nors iš šių kriterijų neįvykdomas, kompensacija laikoma pranašumu pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

(267) Šiuo atveju Komisija mano, kad, priešingai nei teigia Italijos valdžios institucijos, visos trys VPPS neatitinka ketvirtojo *Altmark* kriterijaus.

(268) Viena vertus, įmonė, su kuria buvo sudarytos šios trys VPPS, nebuvo pasirinkta po viešojo konkurso procedūros, kurią vykdant buvo galima pasirinkti konkurso dalyvį, galintį teikti paslaugą mažiausi kaina bendruomenei ([174]). Kita vertus, Italijos argumentai, kad kompensacijos dydis pagal tris VPPS buvo pagrįstas veiksmingos tipinės įmonės išlaidomis, nėra pagrįsti įrodymais, iš kurių būtų matyti atitiktis ketvirtajam *Altmark* kriterijui.

(269) Dėl pirmosios sutarties ir antrosios sutarties Italija teigia, nepateikdama jokių įrodymų, pagrindžiančių šį teiginį, kad bendrovė „Trenitalia“ buvo gerai valdoma įmonė, galėjusi užtikrinti išlaidų lygį, atitinkantį konkurentų sąnaudas, arba teikti paslaugas ekonominėmis sąlygomis, iš esmės panašiomis į tas, kurios susidarytų taikant konkurencinę procedūrą (132 ir 152 konstatuojamosios dalys).

(270) Italija pateikė panašius argumentus dėl trečiosios sutarties. Šiems argumentams pagrįsti Italija pateikė du 2012 m. spalio 9 d. ir 2014 m. spalio 22 d. bendrovės PWC tyrimus (žr. 175 ir 243 konstatuojamąsias dalis), kuriais, jos teigimu, įrodoma, kad bendrovės „Trenitalia“ vidutinės veiklos sąnaudos vienam traukinio nuvažiuotam kilometrui atitiko panašaus dydžio Sąjungos įmonių, teikiančių panašias paslaugas ir turinčių pakankamai transporto priemonių, veiklos sąnaudas (žr. 180–186 konstatuojamąsias dalis). FS grupė pateikė 2014 m. liepos mėn. tyrimą, kuriame tik apibendrino kai kurias pastabas dėl Komisijos sprendime pradėti procedūrą taikyto požiūrio į vertinimą pagal ketvirtąjį *Altmark* kriterijų (žr. 217 konstatuojamąją dalį).

(271) Komisija pažymi, kad kai VESP nesuteikiama konkurso tvarka ir už tam tikrą paslaugą nėra visuotinai pripažinto atlygio rinkoje, taikant ketvirtąjį *Altmark* kriterijų visų pirma reikia nustatyti tipinę, gerai valdomą ir pakankamai transporto priemonių turinčią įmonę ([175]).

(272) Nustačius „tipinę, gerai valdomą ir pakankamai transporto priemonių turinčią įmonę“, galima apskaičiuoti kompensacijos sumą, reikalingą paskirtai viešųjų paslaugų užduočiai atlikti taip, kad būtų išvengta didelių neveiksmingos įmonės sąnaudų.

([174]) Komisijos komunikatas dėl Europos Sąjungos valstybės pagalbos taisyklių taikymo kompensacijai už visuotinės ekonominės svarbos paslaugų teikimą, OL C 8, 2012 1 11, p. 4, 65 punktas.

([175]) Negalima remtis įmonės, užimančios monopolinę poziciją arba gaunančios kompensaciją už viešąją paslaugą, suteiktą su Sąjungos teise nesuderinamomis sąlygomis, išlaidomis, nes abiem atvejais išlaidos gali būti didesnės nei įprasta, žr. Komisijos komunikato dėl Europos Sąjungos valstybės pagalbos taisyklių taikymo kompensacijai už visuotinės ekonominės svarbos paslaugų teikimą (toliau – VESP komunikatas, OL C 8, 2012 1 11, p. 4) 74 punktą.

(273) Teisingumo Teismas išaiškino, kad „vienas iš metodų, kuriuos galima taikyti vertinant, ar ši ketvirtoji sąlyga yra tenkinama, gali būti kompensacijos, skirtinos įmonei, su kuria sudaryta viešųjų paslaugų sutartis, apskaičiavimas atsižvelgiant į įmonių, kurios jau kelerius metus konkurencijai atviroje rinkoje teikia paslaugą, visais atžvilgiais panašią į pagrindinėje byloje nagrinėjamą viešąją paslaugą, sąnaudų vidurkį, šių įmonių pajamas, gautas vykdant viešosios paslaugos įsipareigojimus, ir prireikus pelną, gautą teikiant šią paslaugą“ ([176]).

(274) Šiuo atžvilgiu Komisija visų pirma pažymi, kad 273 konstatuojamojoje dalyje nurodytas metodas šiuo atveju nėra tinkamas, nes bendrovei „Trenitalia“ suteikta kompensacija negalėjo būti apskaičiuota remiantis įmonių, kurios kelerius metus atviroje rinkoje teikia panašią paslaugą, patirtų sąnaudų vidurkiu.

(275) Antra, kalbant apie tiriamas priemones, Komisija pažymi, kad remiantis turimais įrodymais matyti, jog Italija nustatė bendrovės „Trenitalia“ sąnaudas pagal VPPS tik remdamasi ankstesniais arba numatomais bendrovės „Trenitalia“ veiklos rezultatais. Pagal pirmąją sutartį bendrovės „Trenitalia“ gauta kompensacija buvo pagrįsta 2000 ir 2001 m. faktinėmis išlaidomis, kurias „Trenitalia“ patyrė vykdydama pagal pirmąją sutartį nustatytus VPĮ, ir remiantis faktinėmis išlaidomis, kurias bendrovė „Trenitalia“ 2001 m. patyrė už 2002 ir 2003 m. (58–59 konstatuojamosios dalys). Antrosios sutarties atveju kompensacija, kurią gavo bendrovė „Trenitalia“, buvo apskaičiuota pagal 2004 m. bendrovės „Trenitalia“ patirtas išlaidas, susijusias su antrojoje sutartyje nustatytų VPĮ vykdymu (223 konstatuojamoji dalis). Kaip nurodyta 99 konstatuojamojoje dalyje, kompensacijos pagal trečiąją sutartį dydis buvo nustatytas remiantis bendrovės „Trenitalia“ *ex ante* ekonominiu ir finansiniu planu, t. y. remiantis tik prognozuojamomis bendrovės „Trenitalia“ išlaidomis už VPĮ vykdymą pagal trečiąją sutartį.

(276) Dėl Italijos argumento, kad bendrovė „Trenitalia“ yra gerai valdoma įmonė (žr. 174 konstatuojamąją dalį), Komisija primena, kad ketvirtuoju *Altmark* kriterijumi nesiekiama įrodyti, kad pagalbos gavėjas *pats* yra „gerai valdomas“ ir gali parodyti išlaidų lygį, atitinkantį konkurentų sąnaudas, arba teikti paslaugas ekonominėmis sąlygomis, iš esmės panašiomis į tas, kurios susidarytų taikant konkurencinę procedūrą ([177]). Be to, kalbant apie tai, ar galima atsižvelgti į praėjusių laikotarpių paslaugų, suteiktų pagal ankstesnius sprendimus, sąnaudas, Teisingumo Teismas išaiškino Sprendime *SAD Trasporto Locale SpA*, kad „vidutinės, gerai valdomos įmonės, turinčios tinkamų priemonių“ kriterijus savaime nereiškia, kad negalima atlikti skaičiavimo, grindžiamo ankstesnėmis pasitraukusio operatoriaus suteiktos paslaugos sąnaudomis arba sąnaudomis, susijusiomis su ankstesne sudaryta sutartimi, tačiau su sąlyga, kad pasitraukiantis operatorius gali būti laikomas vidutine ir gerai valdoma įmone, atsižvelgiant į šiuo tikslu įprastai naudojamus apskaitos ir finansinės analizės metodus“ ([178]).

(277) Komisija mano, kad iš Italijos pateiktų duomenų negalima daryti išvados, kad bendrovės „Trenitalia“ sąnaudų struktūra atitiko tipinės ir gerai valdomos įmonės sąnaudų struktūrą.

(278) Pirmiausia, trys VPPS buvo sudarytos nesant jokio pagrindžiančio tyrimo, iš kurio būtų matyti, kad bendrovė „Trenitalia“, atsižvelgiant į šiuo tikslu paprastai taikomus apskaitos ir finansinės analizės metodus, galėtų būti laikoma tipine ir gerai valdoma įmone.

([176]) 2023 m. spalio 19 d. Sprendimas *Sad Trasporto Locale SpA*, C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, 39 punktas. Tačiau šiam metodui taikomos dvi kumuliacinės sąlygos. Pirma, „rinkoje veikiančių įmonių skaičius, į kurį taip atsižvelgta, [turi būti] pakankamai didelis; kadangi konkrečios įmonės ypatingai padėčiai neturi būti teikiama neproporcinga reikšmė, toks vidurkis galėtų būti laikomas statistiškai patikimu, todėl atspindinčiu 2003 m. liepos 24 d. Sprendime *Altmark Trans ir Regierungspräsidium Magdeburg* (C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415) nustatytą ketvirtąją sąlygą“. Antra, „atliekant tokį skaičiavimą gali būti atsižvelgiama tik į įmones, galinčias nedelsiant vykdyti atitinkamus viešosios paslaugos įsipareigojimus, todėl laikytinas turinčiomis tinkamų priemonių, reikalingų tam, kad galėtų atitikti su viešąja paslauga susijusius reikalavimus“ (40 ir 41 punktai).

([177]) 2015 m. rugsėjo 24 d. Sprendime *TV2 / Danija / Komisija* Bendrasis Teismas nusprendė, kad: „Teisingumo Teismas nesuteikė jokio pagrindo matyti, kad tuo atveju, kai kompensacijos gavėjas atrenkamas netaikant viešojo pirkimo konkurso, galima, siekiant tenkinti šią sąlygą, įrodyti, kad jis pats yra „gerai valdoma ir pakankamai priemonių turinti“ įmonė“ (žr. 2015 m. rugsėjo 24 d. Sprendimo *TV2 / Danija / Komisija*, T-674/11, ECLI:EU:T:2015:684, 131 punktą).

([178]) 2023 m. spalio 19 d. Sprendimas *Sad Trasporto Locale SpA*, C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, 44 punktas.

(279) Dėl trečiosios sutarties Komisija taip pat pažymi, kad bendrovės PWC tyrime Nr. 1 ir tyrime Nr. 2 nenustatyta, jog kompensacijos dydis pagal trečiąją sutartį buvo nustatytas remiantis sąnaudų, kurias tipinė įmonė, gerai valdoma ir turinti pakankamai transporto priemonių patirtų vykdydama VPĮ, analize. Šiuose tyrimuose nurodytos trys bendrovės (ÖBB, DB, SNCF) iš šešių, kurios buvo laikomos tinkamomis įmonių, kurių dydis pakankamai panašus į bendrovės „Trenitalia“ dydį, imčiai sudaryti ir kurių sąnaudos buvo laikomos panašiomis į bendrovės „Trenitalia“ sąnaudas (180 ir 217 konstatuojamosios dalys), tačiau nepaaiškinama, kodėl bendrovė „Trenitalia“ ar tos bendrovės galėtų būti laikomos tipinėmis ir gerai valdomomis įmonėmis. Apskritai bendrovės PWC tyrime Nr. 1 ir tyrime Nr. 2 buvo tik palygintos bendros vidutinės veiklos sąnaudos už vieną traukinio nuvažiuotą kilometrą, kurias patyrė bendrovė „Trenitalia“ ir kitos panašaus dydžio Sąjungos įmonės, teikiančios panašias paslaugas (žr. 175 konstatuojamąją dalį). Tačiau tai, kad tos įmonės yra panašaus dydžio kaip bendrovė „Trenitalia“, neleidžia spręsti, ar jos yra tipinės ir gerai valdomos įmonės. Kalbant apie panašias paslaugas, abiejuose bendrovės PWC tyrimuose (tyrime Nr. 1 ir tyrime Nr. 2) buvo vertinamos tik bendros vidutinės krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimo sąnaudos, nenustatant, ar šios paslaugos buvo panašios į paslaugas, teikiamas pagal bendrovei „Trenitalia“ nustatytus VPĮ.

(280) Be to, pagal ketvirtąjį *Altmark* kriterijų reikia išanalizuoti įmonės, kuri turi pakankamai išteklių, reikalingų VPĮ vykdyti, sąnaudas. Kalbant apie trečiąją sutartį, nė vienas iš bendrovės PWC tyrimų (tyrimas Nr. 1 ir tyrimas Nr. 2) neįrodo, kad atrinktos įmonės turėjo pakankamai priemonių trečiojoje sutartyje nustatytiems VPĮ vykdyti. Kaip pripažino pati Italija (žr. 182 ir 183 konstatuojamąsias dalis), Italijos geležinkelių tinklas pasižymėjo daugeliu specifinių savybių, dėl kurių reikėjo patikrinti, ar, atsižvelgiant į šias savybes, imtį sudarančios įmonės turėjo pakankamai išteklių, kad galėtų vykdyti trečiojoje sutartyje nustatytus VPĮ. Šiuo atveju tai buvo dar aktualiau, nes šios specifinės savybės yra viena iš priežasčių, dėl kurių buvo sudaryta trečioji sutartis (žr. 162 ir 186 konstatuojamąsias dalis). Todėl šis įrodymas negali apsiriboti Sąjungos įmonių vidutinio krovinių vežimo pajėgumo nustatymu (žr. 176 konstatuojamąją dalį), neatsižvelgiant į šias specifines savybes. Be to, abiejuose bendrovės PWC tyrimuose (tyrimas Nr. 1 ir tyrimas Nr. 2) nėra elementų, kurie leistų Komisijai nustatyti, ar imtį sudarančios Sąjungos įmonės turėjo pakankamai riedmenų, kad galėtų vykdyti įsipareigojimus pagal trečiąją sutartį. Šiuose bendrovės PWC tyrimuose tiesiog pateikti bendri kiekvienos įmonės riedmenų (žr. 177 konstatuojamąją dalį), naudojamų keleivių ir krovinių vežimo paslaugoms teikti, rodikliai, nepateikiant informacijos apie tokių riedmenų tinkamumą pagal trečiąją sutartį nustatytiems VPĮ vykdyti.

(281) Be to, Komisija pažymi, kad abiejuose bendrovės PWC tyrimuose (tyrimas Nr. 1 ir tyrimas Nr. 2) nepateikta tinkama išlaidų, kurias tokios įmonės patirtų vykdydamos Italijos nustatytus VPĮ, analizė. Šiuose tyrimuose atsižvelgta į visą geografinę ([179]) ir materialinę ([180]) veiklos, kurią vykdė šešios į imtį įtrauktos geležinkelio įmonės (iš kurių tik trijų geležinkelio įmonių, t. y. ÖBB, DB ir SNCF, sąnaudos buvo panašios į bendrovės „Trenitalia“ sąnaudas), apimtį, o ne tik į veiklą, kuriai taikoma trečioji sutartis, kaip reikalaujama pagal ketvirtąjį *Altmark* kriterijų. Kadangi šie duomenys buvo apibendrinti, nebuvo įmanoma išskirti sąnaudų, priskirtinų kiekvienai konkrečiai veiklos rūšiai, kurias veiksminga ir ekonomiškai efektyvi krovinių vežimo geležinkeliais sektoriuje veikianti įmonė būtų patyrusi vykdydama trečiojoje sutartyje numatytus VPĮ ([181]). Be to, priešingai nei teigia FS grupė, kad sąnaudų veiksmingumo analizė turėjo būti atlikta paslaugą teikiančios įmonės lygmeniu (žr. 217 konstatuojamąją dalį), Komisija pažymi, kad sąnaudos, į kurias reikia atsižvelgti atliekant šią analizę, yra tik tiesioginės sąnaudos, būtinos VPĮ vykdyti, ir atitinkama dalis netiesioginių sąnaudų, būdingų tiek veiklai, kuriai taikomi VPĮ, tiek kitai veiklai ([182]). Be to, tyrimuose buvo lyginamos tik bendros veiklos sąnaudos už vieną traukinio nuvažiuotą kilometrą (žr. 179 konstatuojamąją dalį), o apie veiksmingumo lygį, taigi ir apie pačias išlaidas, nekalbama. Komisija pažymi, kad šis palyginimas nėra įtikinamas, nes, kaip nurodė ir Italija (181 ir 182 konstatuojamosios dalys), trečiojoje sutartyje numatytų paslaugų teikimo sąnaudos už vieną traukinio nuvažiuotą kilometrą ir pajamų dydis labai priklauso nuo specifinių krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų Pietų Italijoje ypatumų.

([179]) Bendrovės PWC tyrimuose nebuvo nustatyta konkreti apimtis, tačiau buvo pateikti duomenys apie bendrą aprėptį, kurią Prancūzijos teritorijoje užtikrina bendrovė SNCF, Austrijos teritorijoje – bendrovė ÖBB, o Vokietijos teritorijoje – bendrovė „DB Schenker“.

([180]) PWC tyrime vidutinės veiklos sąnaudos už vieną traukinio nuvažiuotą kilometrą nustatytos remiantis visa įmonių veikla, t. y. keleivių ir krovinių vežimu.

([181]) Žr., pavyzdžiui, 2019 m. liepos 12 d. Sprendimo *Syndicat Transport Ile de France (STIF-IDF)*, T-738/17, ECLI:EU:T:2019:526, 64 punktą.

([182]) Žr. VESP komunikato 74 punktą.

(282) Apibendrindama Komisija nusprendžia, kad Italija neįrodė, jog bendrovė „Trenitalia“, atsižvelgiant į šiuo tikslu paprastai taikomus apskaitos ir finansinės analizės metodus, galėtų būti laikoma tipine ir gerai valdoma įmone, todėl kompensacijos, kurią bendrovė „Trenitalia“ gavo už VPĮ vykdymą pagal tris VPPS, dydis atitiko kompensaciją, kurios būtų prašiusi tipinė gerai valdoma įmonė, norėdama teikti į VPĮ, kuriems taikomos tos VPPS, panašias paslaugas.

(283) Todėl Komisija daro išvadą, kad Italijos valdžios institucijos neįrodė atitikties ketvirtajam *Altmark* kriterijui. Todėl pagal pirmąją, antrąją ir trečiąją sutartis suteiktos kompensacijos suteikė bendrovei „Trenitalia“ pranašumą, kurio ji nebūtų įgijusi įprastomis rinkos sąlygomis.

8.1.4. *Atrankumas*

(284) Priemonė laikoma atrankiąja, jei dėl jos atsiranda skirtumų tarp įmonių, kurios, atsižvelgiant į priemonės tikslą, yra panašioje padėtyje, ir dėl to vienos įmonės gali atsidurti palankesnėje padėtyje nei kitos. Teisingumo Teismas mano, kad individualios pagalbos atveju iš esmės pakanka nustatyti, kad esama ekonominio pranašumo, kad būtų galima pagrįsti prielaidą, jog pranašumas yra atrankusis ([183]).

(285) Nagrinėjamu atveju Italija suteikė kompensaciją už viešąją paslaugą bendrovei „Trenitalia“ kaip individualią pagalbą, kuria šiai bendrovei suteiktas pranašumas. Ši kompensacija buvo suteikta kitų krovinių vežimo konkurentų, kurie konkuravo arba potencialiai galėjo konkuruoti su bendrove „Trenitalia“ krovinių vežimo geležinkeliais sektoriuje, nenaudai. Kadangi dėl pagal pirmąją, antrąją ir trečiąją sutartis suteikta kompensacija už viešąją paslaugą bendrovė „Trenitalia“ galėjo atsidurti palankesnėje padėtyje, palyginti su jos konkurentais, ji buvo atrankioji.

8.1.5. *Išvada dėl pagalbos buvimo*

(286) Remdamasi tuo, kas išdėstyta, Komisija mano, kad kompensacija už viešąją paslaugą, įtraukta į pirmąją sutartį (už i) tarptautines krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas tarp Italijos Triesto uosto ir Vengrijos, ii) tarptautines krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas per Triesto Maritimos uostą nuo 2003 m. spalio 15 d. ir iii) nacionalines krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas nuo 2003 m. spalio 22 d.), antrąją sutartį ir trečiąją sutartį, yra valstybės pagalba bendrovei „Trenitalia“ pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

8.2. **Pagalbos priskyrimas esamai ar naujai pagalbai**

(287) Italija teigia, kad pagal pirmąją ir antrąją sutartis sumokėta kompensacija laikytina esama pagalba, nes ji buvo susijusi su įsipareigojimais, kurie beveik visiškai atitiko anksčiau buvusius įsipareigojimus, kurie buvo nustatyti, kai krovinių vežimo geležinkeliais rinka dar nebuvo liberalizuota nei nacionaliniu, nei Sąjungos lygmeniu (120 ir 154 konstatuojamosios dalys). Visų pirma, Italijos teigimu, šie įsipareigojimai buvo nustatyti Ministerijos dekretu Nr. 1-T/1990 ([184]), Įstatymu Nr. 440/1989 ([185]) arba ankstesnėmis VPPS ([186]).

([183]) 2015 m. birželio 4 d. Sprendimas *Komisija* / *MOL*, C-15/14 P, ECLI:EU:C:2015:362, 59 ir 60 punktai; 2023 m. rugsėjo 28 d. Sprendimas *Ryanair DAC* / *Komisija*, C-320/21 P, ECLI:EU:C:2023:712, 104 punktas.

([184]) Įsipareigojimai dėl tarifų, taikomų krovinių vežimo geležinkeliais paslaugoms tarp žemyninės dalies ir Sardinijos bei tarptautinėms krovinių vežimo geležinkeliais paslaugoms per Triesto Maritimos uostą.

([185]) Įsipareigojimai dėl tarifų, taikomų tarptautinėms krovinių vežimo geležinkeliais paslaugoms iš Triesto uosto į Vengriją ir atvirkščiai.

([186]) Įsipareigojimai dėl tarifų, taikomų vežimui didesniais nei 1 000 km atstumais.

(288) Dėl pirmosios sutarties (2000–2003 m.) Komisija mano, kad:

— nuo 2003 m. spalio 22 d. iki 2003 m. gruodžio 31 d. mokėta kompensacija už nacionalines krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas ([187]) laikytina esama pagalba pagal Procedūrų reglamento 1 straipsnio b punkto v papunktį po rinkos liberalizavimo. Iš tikrųjų tuo metu, kai buvo mokama kompensacija, ji nebuvo pagalba, nes negalėjo iškraipyti konkurencijos ar kelti jos grėsmės. Vėliau (nuo 2003 m. spalio 22 d.) kompensacija už nacionalines krovinių vežimo paslaugas tapo esama pagalba dėl vidaus rinkos raidos (visų pirma dėl rinkos liberalizavimo nacionaliniu lygmeniu) ir dėl to, kad Italija jos nepakeitė. Sprendimą, kad pagalba yra nesuderinama, esamos pagalbos atžvilgiu galima priimti tik dėl būsimo laikotarpio. Kadangi bendrovei „Trenitalia“ nustatyti VPĮ teikti nacionalines krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas galiojo iki 2003 m. gruodžio 31 d., Komisija šiame sprendime neturi vertinti jų galimo suderinamumo;

— nuo 2003 m. kovo 15 d. iki 2003 m. gruodžio 31 d. mokėta kompensacija už tarptautinį krovinių vežimą geležinkeliais TERFN tinkle ([188]) yra nauja pagalba, nes nuo 2003 m. kovo 15 d. krovinių vežimo geležinkeliais rinka buvo liberalizuota Sąjungos lygmeniu.

(289) Dėl antrosios sutarties (2004–2008 m.) Komisija pažymi, kad toje sutartyje buvo numatyta kompensacija už 65–67 ir 70 konstatuojamosiose dalyse išvardytų VPĮ vykdymą. Šie VPĮ buvo susiję ir su tarptautinėmis (TERFN tinkle), ir su nacionalinėmis krovinių vežimo geležinkeliais paslaugomis.

(290) Kalbant apie VPĮ, susijusius su tarptautinėmis krovinių vežimo geležinkeliais paslaugomis (t. y. tarptautinėmis krovinių vežimo geležinkeliais paslaugomis tarp Italijos Triesto uosto ir Vengrijos bei tarptautinėmis krovinių vežimo geležinkeliais paslaugomis per Triesto Maritimos uostą), kaip nurodyta – konstatuojamojoje dalyje, nuo 2003 m. kovo 15 d. bendrovei „Trenitalia“ už šias paslaugas sumokėta kompensacija laikytina nauja pagalba; todėl pagal antrąją sutartį ji laikytina nauja pagalba.

(291) Dėl VPĮ, susijusių su nacionalinėmis krovinių vežimo geležinkeliais paslaugomis (t. y. krovinių vežimo geležinkeliais į Sardiniją ir Siciliją bei iš jų ir didesniu nei 1 000 km atstumo paslaugomis), Komisija pažymi, kad šios paslaugos Sąjungos lygmeniu liberalizuotos nuo 2007 m. sausio 1 d. Italija teigia, kad pagalba turi būti laikoma esama pagalba pagal Procedūrų reglamento 1 straipsnio b punkto v papunktį iki visiško krovinių vežimo geležinkeliais rinkos liberalizavimo Sąjungos lygmeniu 2007 m. sausio 1 d. Tačiau Komisija pažymi, kad visa kompensacijos suma, skirta už šias paslaugas pagal antrąją sutartį, buvo sumokėta po šios datos, nes ji buvo sumokėta tik 2007 m. kovo 27 d. pasirašius antrąją sutartį (žr. 75 konstatuojamąją dalį). Todėl visa pagalba pagal antrąją sutartį laikytina nauja pagalba. ([189])

(292) Bet kuriuo atveju Komisija pažymi, kad pagalba pagal antrąją sutartį neatitinka Procedūrų reglamento 1 straipsnio b punkto v papunktyje nustatytų sąlygų, nes Italija, priešingai nei ji teigė (žr. 154 konstatuojamąją dalį), iš esmės pakeitė pagalbą, iš pradžių suteiktą pagal pirmąją sutartį. Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi šias aplinkybes:

— antroji sutartis pakeitė bendrovei „Trenitalia“ nustatytų VPĮ apimtį, nes apėmė i) papildomus viešųjų paslaugų įsipareigojimus, susijusius su krovinių vežimo geležinkeliais į Sardiniją ir Siciliją bei iš jų paslaugų teikimu (67 konstatuojamoji dalis), ir ii) papildomus įsipareigojimus, susijusius su kiekvienu iš 66 konstatuojamojoje dalyje išvardytų viešųjų paslaugų įsipareigojimų. Be to, iš antrosios sutarties taikymo srities buvo išbraukti tam tikri anksčiau pirmoje sutartyje numatyti VPĮ (62 konstatuojamoji dalis);

([187]) Tai pasakytina apie visus į pirmąją sutartį įtrauktus įsipareigojimus, susijusius su krovinių vežimu geležinkeliais tarp žemyninės dalies ir Sardinijos / Sicilijos, krovinių vežimu geležinkeliais didesniu nei 1 000 km atstumu ir mišriojo krovinių vežimo geležinkeliais sausuma paslaugomis.

([188]) Tai pasakytina apie tarptautines krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas tarp Triesto uosto ir Vengrijos bei tarptautines krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas per Triesto Maritimos uostą.

([189]) Procedūrų reglamento 1 straipsnio b punkto v papunktyje nustatyta, kad „**pagalba, kuri** yra esama pagalba, nes galima nustatyti, ar **jos patvirtinimo metu** tai nebuvo pagalba, o tokia ji tapo vėliau dėl bendrosios rinkos vystymosi, ir nebuvo atitinkamos valstybės narės pakeista“. Taip pat žr. 2000 m. birželio 15 d. Sprendimo *Mauro Alzetta a.o.*, sujungtos bylos T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, nuo T-600/97 iki T-607/97, T-1/98, nuo T-3/98 iki T-6/98 ir T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, 144–145 punktus ir 2011 m. kovo 24 d. Sprendimo *Freistaat Sachsen ir Land Sachsen-Anhalt*, sujungtos bylos T-443/08 ir T-455/08, ECLI: EU:T:2011:117, 190 punktą.

— antrojoje sutartyje nustatytas kitoks kompensavimo mechanizmas dėl kompensacijos už krovinių vežimo geležinkeliais tarp žemyninės dalies ir Sardinijos / Sicilijos paslaugas (68 konstatuojamoji dalis);

— antrojoje sutartyje nustatyta nauja pagalbos bendrovei „Trenitalia“ mokėjimo tvarka (71 konstatuojamoji dalis), kurios nebuvo pirmojoje sutartyje.

(293) 292 konstatuojamojoje dalyje aprašyti elementai rodo, kad antrąja sutartimi atlikti pakeitimai nebuvo vien formalaus ar administracinio pobūdžio. Šie pakeitimai iš esmės pakeitė Italijos pagal pirmąją sutartį suteiktą pagalbą. Todėl pagalba pagal antrąją sutartį nelaikytina esama pagalba pagal Procedūrų reglamento 1 straipsnio b punkto v papunktį.

(294) Kalbant apie trečiąją sutartį, Komisija pažymi, kad nacionalinės ir tarptautinės krovinių vežimo geležinkeliais paslaugos Sąjungos lygmeniu liberalizuotos nuo 2007 m. sausio 1 d. (23 konstatuojamoji dalis), t. y. iki trečiosios sutarties pasirašymo. Komisija taip pat pažymi, kad trečiosios sutarties taikymo sritis labai skyrėsi nuo pirmosios ir antrosios sutarčių taikymo srities: buvo atsisakyta visų įsipareigojimų dėl tarifų, o ankstesnėse VPPS numatyti paslaugų įsipareigojimai buvo pakeisti išsamiu paslaugų įsipareigojimu, apimančiu krovinių vežimą geležinkeliais į Pietų Italiją ir iš jos (žr. 3.2.3.1.1 skirsnį). Todėl visa pagal trečiąją sutartį suteikta kompensacija laikytina nauja pagalba.

6 lentelė

Išvada dėl valstybės pagalbos priskyrimo esamai arba naujai pagalbai

Valstybės pagalbos priemonės	Valstybės pagalbos vertinimas
Pirmoji sutartis	**Pagalba neteikiama**: kompensacija už a) tarptautines krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas iki 2003 m. kovo 15 d.; b) už nacionalines krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas iki 2003 m. spalio 22 d. **Esama pagalba**: kompensacija už nacionalines krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas iki 2003 m. spalio 22 d. **Nauja pagalba**: kompensacija už tarptautines krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas TERFN tinkle nuo 2003 m. kovo 15 d.
Antroji sutartis	**Nauja pagalba**
Trečioji sutartis	**Nauja pagalba**

8.3. **Pagalbos teisėtumas**

(295) Pagal SESV 108 straipsnio 3 dalį, valstybės narės turi laiku informuoti Komisiją apie visus ketinimus suteikti ar pakeisti pagalbą ir negali savo pasiūlytų priemonių įgyvendinti tol, kol nepriimamas galutinis sprendimas, išskyrus tas valstybės pagalbos kategorijas, apie kurias nereikia pranešti. Pagal Procedūrų reglamento 1 straipsnio f punktą, bet kokia nauja pagalba, suteikta pažeidžiant SESV 108 straipsnio 3 dalį, yra neteisėta pagalba.

(296) Italija nepranešė Komisijai apie šias priemones. Todėl Komisija nagrinės, ar pagal taikomas valstybės pagalbos taisykles nereikėjo pranešti apie priemones, kurios laikomos nauja pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį (žr. 288–294 konstatuojamąsias dalis). Tam pirmiausia reikia nustatyti, kurios valstybės pagalbos taisyklės taikytinos tokiai išimčiai šiuo atveju.

8.3.1. *Atitinkama teisinė sistema*

(297) Kaip paaiškinta 30–33 konstatuojamosiose dalyse, Reglamente (EEB) Nr. 1191/69 buvo nustatytos taikytinos taisyklės dėl įsipareigojimų, neatskiriamų nuo viešosios paslaugos geležinkelių transporto (tiek keleivinio, tiek krovininio) srityje sąvokos. Reglamentu (EEB) Nr. 1107/70 buvo detaliau reglamentuojamas pagalbos (kuriai netaikomas Reglamentas (EEB) Nr. 1191/69) teikimas geležinkelių, kelių ir vidaus vandenų transportui. Abu reglamentai buvo panaikinti 2009 m. gruodžio 3 d. įsigaliojusiu Reglamentu (EB) Nr. 1370/2007. Tačiau Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 10 straipsnio 1 dalyje buvo nustatyta, kad Reglamentas (EEB) Nr. 1191/69 ir toliau taikomas krovinių vežimo paslaugoms trejus metus nuo Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 įsigaliojimo. Kadangi krovinių vežimo geležinkeliais paslaugoms Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 netaikomas, vertinant pagalbos, suteiktos už VPĮ vykdymą krovinių vežimo geležinkeliais srityje, suderinamumą, turėtų būti taikomas SESV 93 straipsnis. Po 2012 m. gruodžio 3 d. tos pagalbos priemonės vertinamos tiesiogiai pagal SESV 93 straipsnį.

(298) Sprendime *Andersen* ([190]), susijusiame su keleiviniu transportu, Teisingumo Teismas, spręsdamas dėl Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 ir Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 taikymo laiko atžvilgiu, nurodė, kad atitinkama data, pagal kurią nustatomi teisės aktai, taikytini vertinant kompensacijos, suteiktos pagal sausumos transporto sektoriuje sudarytą VPPS, suderinamumą, yra kompensacijos sumokėjimo data. Teisingumo Teismas nurodė, kad dar galiojant Reglamentui Nr. 1191/69 viešojo transporto įmonei išmokėta pagalba, atitikusi šiame reglamente nustatytas sąlygas, buvo susijusi su situacija, galutinai susiklosčiusia iki Reglamento Nr. 1370/2007 įsigaliojimo dienos.

(299) Komisija pažymi, kad sprendime *Andersen* ir kituose iki šiol Sąjungos teismų priimtuose sprendimuose dėl Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 taikymo laiko atžvilgiu daroma nuoroda į Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007, nes tose bylose nagrinėtos sutartys buvo susijusios su keleivių vežimu geležinkeliais ir keliais.

(300) Todėl, kai pagalba mokama pagal VPPS, sudarytą dar galiojant Reglamentui (EEB) Nr. 1191/69, Komisija turi nagrinėti šią pagalbą atsižvelgdama į Reglamente (EEB) Nr. 1191/69 nustatytas sąlygas dėl kompensacijos, kuri buvo mokama dar galiojant Reglamentui (EEB) Nr. 1191/69, t. y. prieš 2009 m. gruodžio 3 d. įsigaliojant Reglamentui (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivių vežimo geležinkeliais ir keliais paslaugų, ir trejus metus po Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 įsigaliojimo už krovinių vežimo geležinkeliais ir keliais paslaugas. Tačiau priemonių, kurios patenka į Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 taikymo sritį, atveju Komisija, atsižvelgdama į Reglamentą (EB) Nr. 1370/2007 ir laikydamasi tame reglamente nustatytų taisyklių, turi išnagrinėti pagalbos, sumokėtos nuo to reglamento įsigaliojimo dienos, teisėtumą ir suderinamumą su vidaus rinka. ([191]) Priemonių, kurioms netaikomas Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007, atveju Komisija turės išnagrinėti suteiktos kompensacijos suderinamumą su vidaus rinka, remdamasi kompensacijos sumokėjimo metu galiojusiomis taisyklėmis.

(301) Kalbant apie krovinių vežimo paslaugas, Komisija primena, kad pagal Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 10 straipsnio 1 dalį, Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 nuostatos krovinių vežimo geležinkeliais paslaugoms buvo toliau taikomos trejus metus nuo jo įsigaliojimo (t. y. iki 2012 m. gruodžio 3 d.). Todėl Komisija mano, kad šiuo atveju iki 2012 m. gruodžio 3 d. bendrovei „Trenitalia“ sumokėtai pagalbai taikytinos Reglamente (EEB) Nr. 1191/69 nustatytos taisyklės. Po šios datos bendrovei „Trenitalia“ sumokėtai pagalbai taikytinas SESV 93 straipsnis, nes nėra jokių kitų taikytinų antrinės teisės aktų, kuriais būtų reglamentuojamas valstybės pagalbos teikimas siekiant vykdyti VPĮ krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų srityje.

(302) Dabar Komisija turi įvertinti, ar šie du teisiniai pagrindai (Reglamentas (EEB) Nr. 1191/69 ir SESV 93 straipsnis) leidžia netaikyti SESV 108 straipsnio 3 dalyje nustatytos pareigos pranešti apie priemones, kurioms jie atitinkamai taikomi.

([190]) 2015 m. spalio 6 d. Sprendimas *Europos Komisija / Andersen*, C-303/13 P, ECLI:EU:C:2015:647, 51–55 punktai.

([191]) 2018 m. lapkričio 29 d. Sprendimas *Aziende riunite filovie ed autolinee Srl (ARFEA) / Europos Komisija*, T-720/16, ECLI:EU:T:2018:853, 158 punktas.

8.3.2. *Atleidimas nuo pareigos pagal Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69 pranešti apie pagalbą, sumokėtą bendrovei „Trenitalia“ iki 2012 m. gruodžio 3 d.*

(303) Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 17 straipsnio 2 dalyje nustatyta, kad „kompensacijoms, sumokėtoms pagal tą reglamentą“, netaikoma pareiga pranešti apie valstybės pagalbą.

(304) Remdamasi Teisingumo Teismo sprendime *Andersen* ([192]) nustatytais principais, Komisija mano, kad Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 17 straipsnio 2 dalis apima kompensaciją, iki 2012 m. gruodžio 3 d. sumokėtą už krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų VPĮ, nes atitinka tame reglamente nustatytas sąlygas.

(305) Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 1 straipsnio 5 dalyje nustatyta, kad „valstybių narių kompetentingos institucijos gali palikti arba nustatyti miesto, priemiesčių ir regiono keleivinio transporto paslaugų teikimo su viešąja paslauga susijusius įsipareigojimus, nurodytus 2 straipsnyje. Darbo organizavimo sąlygos ir kompensavimo procedūros išsamiai pateikiamos II, III ir IV skirsniuose“. Nors 1 straipsnio 5 dalyje kalbama tik apie keleivių vežimo paslaugas, Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 2 straipsnyje ir Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 5 straipsnio 1 dalyje (kuri yra II skirsnio dalis) pateikta VPPS apibrėžtis taikoma ir keleivių, ir krovinių vežimui. Todėl Komisija mano, kad Reglamentu (EEB) Nr. 1191/69 valstybėms narėms buvo leista palikti galioti arba nustatyti VPĮ taip pat ir krovinių vežimo paslaugoms ir numatyti kompensacijas už šiuos VPĮ ([193]).

(306) Todėl pagalbai, sumokėtai veiklos vykdytojui už VPĮ tą dieną, kai dar galiojo Reglamentas (EEB) Nr. 1196/69, ir atitinkančiai tame reglamente nustatytas sąlygas, nebuvo taikoma pareiga apie ją pranešti. Ir atvirkščiai, pagalbai, sumokėtai tada, kai Reglamentas (EEB) Nr. 1191/69 dar galiojo, bet neatitinkančiai tame reglamente nustatytų sąlygų, buvo taikoma pareiga apie ją pranešti ([194]). Todėl Italija pagal SESV 108 straipsnio 3 dalį neprivalėjo pranešti apie kompensacijas, sumokėtas bendrovei „Trenitalia“ pagal tris VPPS, jeigu šios kompensacijos atitiko Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 reikalavimus. Priešingai, iki 2012 m. gruodžio 3 d. bendrovei „Trenitalia“ sumokėtai pagalbai, kuri neatitiko Reglamente (EEB) Nr. 1191/69 nustatytų sąlygų, nebuvo taikoma pareigos pranešti išimtis. Todėl, atsižvelgiant į tai, kad Italija nepranešė apie nė vieną iš vertinamų priemonių, išvada, kurią Komisija padarys dėl iki 2012 m. gruodžio 3 d. bendrovei „Trenitalia“ sumokėtos pagalbos atitikties Reglamente (EEB) Nr. 1191/69 nustatytoms taisyklėms (žr. 401 ir 439 konstatuojamąsias dalis), turės įtakos ir tos pagalbos teisėtumui.

8.3.3. *Atleidimas nuo pareigos pagal SESV 93 straipsnį pranešti apie pagalbą, sumokėtą bendrovei „Trenitalia“ po 2012 m. gruodžio 3 d.*

(307) SESV 93 straipsnyje nenumatyta jokia išimtis dėl valstybių narių pareigos pranešti Komisijai apie valstybės pagalbą pagal SESV 108 straipsnio 3 dalį ([195]).

(308) Todėl Italija turėjo pranešti Komisijai apie pagalbą, sumokėtą bendrovei „Trenitalia“ po 2012 m. gruodžio 3 d., kaip numatyta SESV 108 straipsnio 3 dalyje, tačiau to nepadarė.

([192]) 2015 m. spalio 6 d. Sprendimas *Europos Komisija / Andersen*, C-303/13 P, ECLI:EU:C:2015:647, 52 punktas.

([193]) Šiam aiškinimui neprieštarauja tai, kad 1991 m. birželio 20 d. Tarybos reglamentu (EEB) Nr. 1893/91, iš dalies keičiančiu Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69 dėl valstybių narių veiksmų, susijusių įsipareigojimais, neatskiriamais nuo viešosios paslaugos geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transporto srityje sąvokos, valstybėms narėms buvo suteikta galimybė sudaryti VPPS už pakankamų transporto paslaugų teikimą. Pagal teismų praktiką (2014 m. balandžio 3 d. Sprendimas *CTP – Compagnia Trasporti Pubblici SpA / Regione Campania ir Provincia di Napoli*, sujungtos bylos C-516/12–C-518/12, ECLI:EU:C:2014:220, ir 2015 m. spalio 6 d. Sprendimą *Europos Komisija / Andersen*, C-303/13 P, ECLI:EU:C:2015:647), VPPS yra dar vienas būdas reguliuoti teiktinas transporto paslaugas ir jose gali būti nustatyti VPĮ.

([194]) Žr. 2018 m. liepos 11 d. Sprendimo *CSTP Azienda della Mobilità SpA c. /Komisija*, T-186/15, ECLI:EU:T:2018:431, 120 punktas; ir 2020 m. kovo 4 d. Sprendimo *CSTP Azienda della Mobilità SpA c. / Komisija*, C-587/18 P, ECLI:EU:C:2020:150, 51 punktą.

([195]) Žr. 2003 m. liepos 24 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Altmark Trans GmbH ir Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, 95 punktą ir 2009 m. gegužės 7 d. Teisingumo Teismo sprendimo *Antrop*, C-504/07, ECLI:EU:C:2009:290, 23 punktą.

8.3.4. *Išvada*

(309) Apie kompensacijas, sumokėtas pagal pirmąją sutartį (tiek, kiek priemonės buvo nauja pagalba), antrąją sutartį ir trečiąją sutartį iki 2012 m. gruodžio 3 d., nereikėjo iš anksto pranešti, jeigu jos atitiko atitinkamas Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 nuostatas. Todėl išvada, kurią Komisija padarys dėl iki 2012 m. gruodžio 3 d. bendrovei „Trenitalia“ sumokėtos pagalbos atitikties Reglamente (EEB) Nr. 1191/69 nustatytoms taisyklėms, taip pat turės įtakos tos pagalbos teisėtumui dėl 306 konstatuojamojoje dalyje paaiškintų priežasčių.

(310) Apie kompensacijas, sumokėtas pagal trečiąją sutartį po 2012 m. gruodžio 3 d., Komisijai turėjo būti pranešta pagal SESV 108 straipsnio 3 dalį. Kadangi Italija apie jas nepranešė, šios kompensacijos yra neteisėta pagalba.

8.4. **Pagalbos suderinamumas**

8.4.1. *Teisinis vertinimo pagrindas*

(311) SESV 93 straipsnis įtrauktas į VI antraštinę dalį „Transportas“, kurios nuostatos taikomos tik geležinkelių, kelių ir vidaus vandenų transportui. SESV 93 straipsnyje nustatyta, kad „[v]alstybės pagalba yra suderinama su Sutartimis, jei ji skirta transporto koordinavimo reikmėms arba jei ji kompensuoja tam tikrus įsipareigojimus, siejamus su viešosios paslaugos sąvoka“.

(312) Priemones sudarė kompensacijos, suteiktos bendrovei „Trenitalia“ už nacionalinių ir tarptautinių krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų VPĮ vykdymą.

(313) Pagal SESV 93 straipsnį leidžiama skirti kompensaciją už VPĮ vykdymą krovinių vežimo geležinkeliais srityje. Kaip nurodyta 29–33 konstatuojamosiose dalyse, Reglamente (EEB) Nr. 1191/69 ir Reglamente (EEB) Nr. 1107/70 buvo numatytos taisyklės, taikytinos vertinant kompensacijų, mokamų už VPĮ vykdymą, suderinamumą, kol šie reglamentai nebuvo panaikinti Reglamentu (EB) Nr. 1370/2007. Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 įsigaliojo 2009 m. gruodžio 3 d., tačiau jame buvo numatytas trejų metų laikotarpis, per kurį Reglamentas (EEB) Nr. 1191/69 ir toliau buvo taikomas krovinių vežimo paslaugoms (Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 10 straipsnio 1 dalis).

(314) Pagal Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 9 straipsnio 2 dalį, valstybės narės galėjo ir toliau skirti kompensacijas už VPĮ, kuriems netaikomas tas reglamentas, vykdymą nepažeisdamos SESV 93, 106, 107 ir 108 straipsnių.

(315) Priešingai nei teigė Italija (139 konstatuojamoji dalis), Bendrijos gairės dėl valstybės pagalbos geležinkelio įmonėms ([196]) šiuo atveju netaikytinos. Minėtose gairėse aptariamas SESV 93 straipsnio taikymas, be kita ko, kalbant apie pagalbą transporto koordinavimo poreikiams. Šios rūšies pagalba siekiama kitokio tikslo nei pagalba už VPĮ vykdymą, nes ja siekiama pašalinti krovinių vežimo geležinkeliais trūkumus, palyginti su kitomis transporto rūšimis (pavyzdžiui, išorės išlaidų požiūriu). Komisija pažymi, kad šiuo atveju VPPS tikslas buvo užtikrinti krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimą Italijos teritorijoje, neatsižvelgiant į bet kokį transporto koordinavimo poreikį. Pažymėtina, kad kompensacija, dėl kurios susitarta pagal VPPS, padengė grynąsias išlaidas, susijusias su bendrovei „Trenitalia“ pavestais VPĮ, kurios neatitiko nė vienos iš Bendrijos gairėse dėl valstybės pagalbos geležinkelio įmonėms nustatytų tinkamų finansuoti sąnaudų apibrėžčių.

(316) Nustatydami taikytinas taisykles, pagal kurias vertinamas valstybių narių suteiktos pagalbos už VPĮ vykdymą, suderinamumas pagal SESV 93 straipsnį, Sąjungos teismai nusprendė, kad kompensacijos suderinamumas turi būti vertinamas remiantis pagalbos mokėjimo metu galiojančiais teisės aktais ([197]).

([196]) Komisijos komunikatas „Bendrijos gairės dėl valstybės pagalbos geležinkelio įmonėms“ (OL C 184, 2008 7 22, p. 13).

([197]) 2015 m. spalio 6 d. Sprendimas *Jorgen Andersen*, C-303/13 P, ECLI:EU:C:2015:647, 54 punktas; 2018 m. liepos 11 d. Sprendimas *Buonotourist Srl c. / Komisija*, T-185/15, ECLI:EU:T:2018:430, 216 punktas; 2018 m. liepos 11 d. Sprendimas *CSTP Azienda della Mobilità SpA c. / Komisija*, T-186/15, ECLI:EU:T:2018:431, 216 punktas; 2018 m. lapkričio 29 d. Sprendimas *Aziende riunite filovie ed autolinee Srl (ARFEA) / Europos Komisija*, T-720/16, ECLI:EU:T:2018:853, 132 punktas.

(317) Kaip nurodyta 313 konstatuojamojoje dalyje, iki 2012 m. gruodžio 3 d. taisyklės dėl viešųjų paslaugų teikimo krovinių vežimo geležinkeliais srityje buvo numatytos Reglamente (EEB) Nr. 1191/69, iki 2009 m. gruodžio 3 d. – Reglamente (EEB) Nr. 1107/70, o po 2012 m. gruodžio 3 d. – SESV 93 straipsnyje.

(318) Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 taikymo sritis jo 1 straipsnio 1 dalyje apibrėžta taip:

„1. Šis reglamentas taikomas transporto įmonėms, kurios organizuoja geležinkelio, kelių ir vidaus vandenų transporto paslaugas. Valstybės narės gali netaikyti šio reglamento įmonėms, kurių veikla apima tik paslaugų teikimą mieste, priemiesčiuose ar regione“.

(319) Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 2 straipsnio 5 dalyje patikslinta, kad:

„Šiame reglamente „įsipareigojimas dėl tarifų“ reiškia įsipareigojimą, nustatomą transporto įmonėms, kad jos, tam tikroms keleivių kategorijoms, tam tikros kategorijos kroviniams arba atitinkamuose maršrutuose, taikytų viešosios valdžios institucijos nustatytus ar patvirtintus tarifus, kurie neatitinka įmonės komercinių interesų, ir kurie atsiranda įvedus, arba atsisakius pakeisti, specialias tarifų sąlygas.

Aukščiau minėtos pastraipos nuostatos netaikomos įsipareigojimams, kylantiems iš kainų politikos bendrųjų priemonių, taikomų ekonomikai kaip visumai, arba priemonėms, kurių imamasi apskritai dėl transporto įkainių ir sąlygų, atsižvelgiant į transporto rinkos arba jos dalies organizavimą.“

(320) Nagrinėjamu atveju paslaugos, teikiamos pagal tris VPPS (už kurias Italija suteikė kompensaciją bendrovei „Trenitalia“), yra nacionalinės ir tarptautinės krovinių vežimo geležinkeliais paslaugos, kurias teikia geležinkelių transporto bendrovė „Trenitalia“. Taigi pirmoji sutartis, antroji sutartis ir trečioji sutartis buvo susijusios su transporto įmone, veikiančia sektoriuose, kuriems taikomas Reglamentas (EEB) Nr. 1191/69.

(321) Kalbant apie Reglamento (EEB) Nr. 1107/70 taikymo sritį, šio reglamento 1 straipsnyje buvo nurodyta, kad jis taikomas pagalbai, teikiamai geležinkelių, kelių ir vidaus vandenų transportui, jei tokia pagalba yra susijusi būtent su šio sektoriaus veikla. To reglamento dešimtoje konstatuojamojoje dalyje buvo nurodyta, kad „reikia tiksliai apibrėžti atvejus ir aplinkybes, kuriems susiklosčius valstybės narės galėtų imtis koordinacinių priemonių arba nustatyti įsipareigojimus, neatskiriamus nuo viešosios paslaugos sąvokos, į kuriuos įeina pagalbos, kuriai netaikomas pirmiau minėtas reglamentas <Reglamentas (EEB) Nr. 1191/69>, teikimas pagal Sutarties 77 straipsnį <SESV 93 straipsnį>.“ Be to, Reglamento (EEB) Nr. 1107/70 3 straipsnyje buvo nustatyta, kad „[n]epažeisdamos [...] Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 [...] valstybės narės nesiima koordinacinių priemonių ir nenustato viešosios paslaugos sąvokai būdingų įsipareigojimų, pagal kuriuos teikiama pagalba, vadovaujantis <SESV 93 straipsniu>, išskyrus šiuos atvejus arba aplinkybes“, išvardytus Reglamento (EEB) Nr. 1107/70 3 straipsnio 2 dalyje. Šis straipsnis visų pirma buvo taikomas „mokant kompensacijas už <transporto įmonėms> valstybės arba valdžios institucijų nustatytų su viešosiomis paslaugomis susijusių įsipareigojimų vykdymą, į kuriuos įeina tarifų prievolės, kurios nėra apibrėžtos Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 2 straipsnio 5 dalyje, arba transporto įmonėms ar veiklai, kuriai tas reglamentas netaikomas“. Vadinasi, Reglamentas (EEB) Nr. 1107/70 buvo taikomas tik tais atvejais, kai nebuvo taikomas Reglamentas (EEB) Nr. 1191/69.

(322) Komisija taip pat pažymi, kad priešingai nei Reglamentas (EEB) Nr. 1191/69, Reglamentas (EEB) Nr. 1107/70 nebuvo paminėtas jokioje priemonėje tarp atitinkamų nuostatas reglamentuojančių sutarčių nuostatų.

(323) Galiausiai Italija nepaaiškino, kodėl ji mano, kad priemonėms taikytinas Reglamentas (EEB) Nr. 1107/70.

(324) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, Komisija daro išvadą, kad, kadangi tiriamoms priemonėms buvo taikomas Reglamentas (EEB) Nr. 1191/69, šiuo atveju Reglamentas (EEB) Nr. 1107/70 nebuvo taikomas. Todėl Italija negali remtis pastaruoju reglamentu kaip alternatyviu teisiniu vertinimo pagrindu (139, 158 ir 195 konstatuojamosios dalys).

(325) Todėl Komisija pagal pirmąją ([198]), antrąją ir trečiąją sutartis iki 2012 m. gruodžio 3 d. sumokėtos pagalbos suderinamumą vertins pagal Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69, o pagal trečiąją sutartį po 2012 m. gruodžio 3 d. sumokėtos pagalbos suderinamumą – pagal SESV 93 straipsnį.

8.4.1.1. Pagalbos suderinamumas pagal Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69

(326) Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 1 straipsnio 4 dalyje nustatyta, kad valstybės narės gali sudaryti VPPS su transporto įmone „[s]iekiant užtikrinti pakankamą transporto paslaugų teikimą, kad jas teikiant būtų visų pirma atsižvelgiama į socialinius ir aplinkosaugos veiksnius ir miesto bei užmiesčio planavimą arba būtų siekiama tam tikroms keleivių kategorijoms pasiūlyti ypatingą mokestį už važiavimą“.

(327) VPPS taikomos nuostatos yra išsamiai išdėstytos Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 V skirsnyje. Šiame skirsnyje yra vienintelis straipsnis (14 straipsnis), kuriame nustatyta, kad „[v]iešųjų paslaugų sutartis“ – tai sutartis, sudaroma tarp valstybės narės kompetentingų institucijų ir transporto įmonės, kad visuomenei būtų teikiamos pakankamos transporto paslaugos“ ir nurodyta, kas gali ([199]) ir turi ([200]) būti numatyta šioje sutartyje.

(328) Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnis grindžiamas „pakankamų transporto paslaugų“ sąvoka ([201]). Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad pagal Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 1 straipsnio 4 dalį valstybėms narėms leidžiama su transporto įmone sudaryti VPPS, siekiant užtikrinti pakankamas transporto paslaugas, be kita ko, atsižvelgiant į socialinius ir aplinkosaugos veiksnius.

(329) Teisingumo Teismas paaiškino, kad Reglamente (EEB) Nr. 1191/69 ir Reglamente (EEB) Nr. 1107/70 išsamiai išvardijamos aplinkybės, kurioms esant valstybių narių institucijos gali suteikti pagalbą vadovaudamosi SESV 93 straipsniu ([202]), ir kad kompensacinių išmokų, patenkančių į Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 taikymo sritį, suderinamumas turi būti vertinamas pagal to reglamento nuostatas ([203]).

(330) Ankstesniuose sprendimuose ([204]) Komisija vertino VPPS suderinamumą remdamasi minėtu 14 straipsniu ir bendraisiais iš Sutarties kylančiais principais, teismų praktika ir Komisijos sprendimų priėmimo praktika kitose srityse. Taikant tuos principus, suformuluotus pagal SESV 106 straipsnio 2 dalį, iš esmės reikalaujama, kad, viena vertus, būtų sudarytas pavedimo aktas, ir, kita vertus, kad nebūtų kompensacijos permokos ([205]).

([198]) Tik ta pagal pirmąją sutartį sumokėtos kompensacijos dalis, kuri yra nauja pagalba, t. y. a) tarptautinis krovinių vežimas geležinkeliais tarp Italijos Triesto uosto ir Vengrijos; ir b) tarptautinės krovinių vežimo geležinkeliais paslaugos per Triesto Maritimos uostą.

([199]) Žr. Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 1 dalį: „Viešųjų paslaugų sutartyje turi būti numatyta: – transporto paslaugos, atitinkančios nustatytus tęstinumo, reguliarumo, masto ir kokybės standartus, – papildomos transporto paslaugos, – transporto paslaugos nurodytais tarifais ir nurodytomis sąlygomis, ypač tam tikroms keleivių kategorijoms arba tam tikrais maršrutais, – paslaugų keitimas atsižvelgiant į besikeičiančius poreikius“.

([200]) Žr. Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 2 dalį: „Viešųjų paslaugų sutartis, *inter alia*, apima šiuos punktus: a) paslaugų, kurios turi būti teikiamos, pobūdį, ypač veiklos nenutrūkstamumo, reguliarumo, masto ir kokybės standartus; b) aptariamą sutartyje numatytų paslaugų kainą, kuri turi būti arba pridedama prie tarifinių pajamų, arba įtraukta į pajamas ir finansinių santykių tarp abiejų pusių detales; c) nuostatas dėl sutarties keitimo ir patikslinimo, ypač atsižvelgiant į nenumatytus pasikeitimus; d) sutarties galiojimo laikotarpį; e) baudas tuo atveju, jeigu sutarties nesilaikoma.

([201]) 1998 m. rugsėjo 17 d. Sprendimas *Kainuun Liikenne Oy*, C-412/96, ECLI:EU:C:1998:415, 33 ir 34 punktai.

([202]) 2003 m. liepos 24 d. Sprendimas *Altmark Trans GmbH ir Regierungspräsidium Magdeburg / Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, 108 punktas.

([203]) 2009 m. gegužės 7 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Antrop*, C-504/07, ECLI:EU:C:2009:290, 32 punktas.

([204]) Komisijos sprendimai bylose N 332/2008, DK, Kompensacijos tolimojo susisiekimo autobusų vežėjams už nuolaidas, suteiktas tam tikrų rūšių keleiviams, kurie naudojasi tolimojo susisiekimo autobusų paslaugomis, (OL C 46, 2009 2 25, p. 8); N 409/2008, CZ, N 410/2008 ir N 411/2008, Geležinkelių riedmenų, miesto transporto priemonių ir regioninio transporto priemonių įsigijimas ir modernizavimas (OL C 106, 2009 5 8, p. 17); C 3/2008, CZ, Kompensacija už viešąsias paslaugas Pietų Moravijos autobusų bendrovėms (OL L 97, 2009 4 16, p. 14); C 16/2007, Austrija, „Postbus“ viešojo paslaugų pirkimo sutartis Lienco rajone (OL L 306, 2009 11 20, p. 26); N 495/2007, CZ, *Programme d'acquisition et de modernisation de materiel roulant ferroviaire* (OL C 152, 2008 6 18, p. 21); N 350/2007, CZ, Autobusų įsigijimas (OL C 140, 2008 6 6, p. 2).

([205]) Žr. Komisijos komunikatą „Europos Sąjungos bendrosios nuostatos dėl valstybės pagalbos kompensacijos už viešąją paslaugą forma“ (toliau – **VESP bendrosios nuostatos**) (OL C 8, 2012 1 11, p. 15). Nors VESP bendrosios nuostatos netaikomos sausumos transporto sektoriui (žr. 8 punktą), joje galima rasti gairių dėl kai kurių VESP principų.

(331) Kalbant apie pavedimo akto buvimą, suformuotoje jurisprudencijoje nustatyta, kad įmonės, kurioms pavesta teikti VESP, turi būti įpareigotos atlikti šią užduotį valdžios institucijos aktu ar keliais aktais, kurių formą gali nustatyti kiekviena valstybė narė ([206]). Šiuose aktuose turi būti aiškiai ir tiksliai nurodyta veikla, kuri laikoma viešąja paslauga, ir sąlygos, kuriomis ši veikla turi būti vykdoma. Pavedimas turi būti atliekamas prieš sumokant bet kokią kompensaciją.

(332) Kalbant apie kompensacijos permokos nebuvimą, kompensacijos suma neturi viršyti sumos, reikalingos grynosioms VPĮ vykdymo išlaidoms padengti, atsižvelgiant į atitinkamas pajamas ir protingą pelną ([207]). Ankstesniuose sprendimuose Komisija yra pažymėjusi, kad iš anksto nustatydamos kompensacijos viršutinę ribą valdžios institucijos iš esmės užtikrino, kad būsimi kompensacijų mokėjimai negalėtų viršyti veiklos vykdytojo, kuriam pavesta teikti VESP, patirtų nuostolių ([208]).

(333) Vadinasi, dėl Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 1 straipsnio 4 dalies ir 14 straipsnio taikymo VPPS krovinių vežimo geležinkeliais sektoriuje ir iš Sutarties kylančių bendrųjų principų Komisija patikrins, ar:

— viešoji vežimo paslauga buvo pavesta teikti vienu ar keliais valdžios institucijos aktais;

— VPPS tikslui taikoma Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 1 dalis;

— pavedimo akte buvo nurodyta a) teikiamos paslaugos pobūdis (t. y. valstybės narės nustatytos „pakankamos transporto paslaugos“, atitinkančios tęstinumo, reguliarumo, masto ir kokybės standartus); b) paslaugos kaina ir išsami informacija apie abiejų šalių finansinius santykius; c) taisyklės dėl sutarties keitimo ir papildymo; d) sutarties galiojimo laikotarpis; e) baudos už sutarties nesilaikymą;

— kompensacijos suma neviršijo sumos, reikalingos padengti išlaidas, patirtas vykdant VPĮ, atsižvelgiant į atitinkamas pajamas ir protingą pelną.

8.4.1.2. Pagalbos suderinamumas pagal SESV 93 straipsnį

(334) Nuo 2012 m. gruodžio 3 d. krovinių vežimo paslaugoms tiesiogiai taikomas SESV 93 straipsnis, kuris yra teisinis pagrindas nustatant pagalbos, kuriai netaikomas Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007, suderinamumą ([209]). Ši nuostata yra *lex specialis* bendrųjų valstybės pagalbai taikomų taisyklių atžvilgiu ([210]).

([206]) 1974 m. kovo 21 d. Sprendimo *BRT ir Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs*, 127/73, ECLI:EU:C:1974:25, 22 punkte Teisingumo Teismas nusprendė, kad įmonei, kuri remiasi SESV 106 straipsnio 2 dalimi, kad galėtų remtis nuo Sutarties taisyklių nukrypti leidžiančia nuostata, valstybė narė turi pavesti teikti VESP.

([207]) Pagal analogiją žr. 2014 m. liepos 11 d. Sprendimo *DTS Distribuidora de Televisión Digital / Komisija*, T-533/10, ECLI:EU:T:2014:629, 117 punktą. Taip pat žr. bylą C 16/2007, Austrija, „Postbus“ viešojo paslaugų pirkimo sutartis Lienco rajone (OL L 306, 2009 11 20, p. 26).

([208]) Žr. N 495/2007, CZ, *Programme d'acquisition et de modernisation de materiel roulant ferroviaire*, (OL C 152, 2008 6 18, p. 21) 80–81 konstatuojamosios dalys.

([209]) Komisijos pranešime dėl Reglamento (EB) Nr. 1370/2007 dėl keleivinio geležinkelių ir kelių transporto viešųjų paslaugų aiškinamųjų gairių, (2023/C 222/01), Komisija priminė, kad „Reglamentas (EB) Nr. 1370/2007 krovinių vežimo paslaugoms netaikomas. Krovinių vežimo paslaugos gali būti laikomos visuotinės ekonominės svarbos (bendrus ekonominius interesus tenkinančiomis paslaugomis) tik tuomet, kai atitinkama valstybė narė nustato, kad yra tikras tokių paslaugų poreikis, kuris rinkoje nepatenkinamas arba patenkinamas nepakankamai (žr. 2.2.3 skirsnį). Jei valstybės narės nori krovinių vežimo geležinkeliais paslaugoms taikyti paramos priemones, kurios neatitinka Sprendime *Altmark* nustatytų sąlygų ir yra laikomos valstybės pagalba, jos turi pagal SESV 108 straipsnio 3 dalį apie tas priemones pranešti Komisijai“.

([210]) 2003 m. liepos 24 d. Sprendimas *Altmark*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, 34 punktas.

(335) Valstybės pagalba, kuri yra kompensacija už tam tikrų įsipareigojimų, susijusių su krovinių vežimo geležinkeliais viešosios paslaugos sąvoka, vykdymą, gali būti laikoma suderinama su vidaus rinka pagal SESV 93 straipsnį ([211]). Taikydama SESV 93 straipsnį, Komisija tikrina, ar nėra kompensacijos permokos, taip pat pagalbos būtinumą, tinkamumą ir proporcingumą. Komisija taip pat tikrina, ar pagalba netinkamai neiškraipo konkurencijos.

(336) Vertindama kompensaciją, sumokėtą bendrovei „Trenitalia“ pagal trečiąją sutartį po 2012 m. gruodžio 3 d., Komisija pagal analogiją taikys VESP vertinimo principus. Kalbant apie SESV 106 straipsnio 2 dalį, jurisprudencijoje ([212]) nurodoma, kad turi būti tenkinamos toliau nurodytos sąlygos. Pirma, nagrinėjama paslauga turi būti tikra VESP. Antra, įmonei turi būti pavesta teikti tikrą VESP vienu ar keliais valdžios institucijos aktais. Trečia, priemonė turi būti proporcinga. Galiausiai, Sutarties nuostatų neatitinkanti priemonė neturi daryti tokio poveikio prekybos plėtrai, kuris prieštarautų Sąjungos interesams.

(337) Todėl, siekdama įvertinti pagalbos, suteiktos tam tikriems su viešosios paslaugos sąvoka susijusiems įsipareigojimams vykdyti, suderinamumą su bendrąja rinka pagal SESV 93 straipsnį, Komisija patikrins, ar:

— viešoji paslauga yra tikra VESP;

— VESP buvo pavesta teikti vienu ar keliais valdžios institucijos aktais;

— kompensacijos suma neviršijo sumos, kuri buvo būtina išlaidoms, patirtoms vykdant VPĮ, padengti, atsižvelgiant į atitinkamas pajamas ir protingą pelną;

— įsipareigojimai ir su jais susijusi kompensacija nesukelia nepagrįstų konkurencijos iškraipymų.

8.4.2. *Pirmoji ir antroji sutartys*

(338) Kadangi visa pagal pirmąją ir antrąją sutartis sumokėta kompensacija buvo sumokėta iki 2012 m. gruodžio 3 d., pagal šias sutartis sumokėtos pagalbos suderinamumas vertinamas pagal Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69 ir iš Sutarties kylančius bendruosius principus (žr. 333 konstatuojamąją dalį).

8.4.2.1. Viešojo transporto paslaugų pavedimas

(339) *Kalbant apie pirmąją sutartį*, pasirašytą 2002 m. spalio 18 d., šiame skirsnyje nagrinėjama pagalba yra susijusi su kompensacija už įsipareigojimų dėl tarifų taikymą teikiant tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas TERFN tinkle, kurias bendrovė „Trenitalia“ teikė nuo 2003 m. kovo 15 d. iki 2003 m. gruodžio 31 d.

(340) *Kalbant apie antrąją sutartį*, Komisija pažymi, kad ši sutartis buvo pasirašyta 2007 m. kovo 27 d. ir apėmė laikotarpį nuo 2004 m. sausio 1 d. iki 2006 m. gruodžio 31 d. Komisija pažymi, kad bendrovė „Trenitalia“ pradėjo teikti šioje sutartyje nurodytas paslaugas iki antrosios sutarties pasirašymo.

([211]) Žr. 1978 m. spalio 12 d. Sprendimo *Europos Bendrijų Komisija / Belgijos Karalystė*, 156/77, ECLI:EU:C:1978:180, 10 punktą.
([212]) Sąlygų, kurios turi būti įvykdytos pagal 106 straipsnio 2 dalį, santrauką galima rasti, pavyzdžiui, 2015 m. rugsėjo 24d. Sprendimo *Viasat Broadcasting UK / Komisija*, T-125/12, ECLI:EU:T:2015:687, 61 punkte.

(341) Dėl priežasčių, paaiškintų 8.3.1. skirsnyje „8.3.1. Atitinkama teisinė sistema“, Sąjungos teismų nuomone, atitinkama data, pagal kurią nustatomi teisės aktai, taikytini vertinant kompensacijos, suteiktos pagal sausumos transporto sektoriuje sudarytą VPPS, suderinamumą, yra kompensacijos sumokėjimo data. Komisija pažymi, kad šiame skirsnyje vertinama pagalba buvo sumokėta visiškai po to, kai buvo pasirašyta atitinkama VPPS. Kompensacija pagal pirmąją sutartį buvo sumokėta 2003 m. ir 2005 m. (žr. 61 konstatuojamąją dalį), o kompensacija pagal antrąją sutartį buvo sumokėta visiškai po tos sutarties pasirašymo (žr. 75 konstatuojamąją dalį) ([213]). Tai reiškia, kad tuo metu, kai buvo mokamos kompensacijos, VPĮ ir sąlygos, kuriomis turėjo būti vykdomi VPĮ, bei kompensacijos apskaičiavimo metodika jau buvo nustatyti pavedimo akte (pirmoji sutartis dėl kompensacijos už įsipareigojimų dėl tarifų taikymą tarptautinio krovinių vežimo geležinkeliais paslaugoms TERFN tinkle, kurias nuo 2003 m. kovo 15 d. iki 2003 m. gruodžio 31 d. teikė bendrovė „Trenitalia“, ir antroji sutartis dėl kompensacijos už pagal tą sutartį nustatytus VPĮ). Todėl Italija sumokėjo kompensaciją už aiškiai nustatytus ir bendrovei „Trenitalia“ žinomus VPĮ ([214]).

(342) Todėl Komisija mano, kad, atsižvelgdama į šiame skirsnyje aprašytas konkrečias aplinkybes, Italija pavedė bendrovei „Trenitalia“ vykdyti viešųjų paslaugų įsipareigojimus laikotarpiu, kurį apima pirmoji ir antroji sutartis.

8.4.2.2. VPPS tikslui taikoma Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 1 dalis

(343) Pagal Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 1 dalies antrą pastraipą, VPPS gali sudaryti visų pirma:

— transporto paslaugos, atitinkančios nustatytus tęstinumo, reguliarumo, masto ir kokybės standartus,

— papildomos transporto paslaugos,

— transporto paslaugos nurodytais tarifais ir nurodytomis sąlygomis, ypač tam tikroms keleivių kategorijoms arba tam tikrais maršrutais,

— paslaugų keitimas atsižvelgiant į besikeičiančius poreikius.

(344) Komisija pažymi, kad 343 konstatuojamojoje dalyje minimas Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 1 dalyje pateiktas sąrašas nėra baigtinis. Tačiau tai nereiškia, kad valstybių narių diskrecija nustatant VPPS turinį pagal Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69 buvo neribota. Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 1 dalies pirmoje pastraipoje paaiškinta, kad VPPS yra „sutartis, sudaroma tarp valstybės narės kompetentingų institucijų ir transporto įmonės, kad visuomenei būtų teikiamos pakankamos transporto paslaugos“. Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje išvardyti elementai skirti nustatyti reikalavimų, pagal kuriuos transporto paslaugos laikomos „pakankamomis“, rinkinį, jeigu VPPS taip pat atitinka privalomas sąlygas, nustatytas Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 2 dalyje.

([213]) Žr. antrosios sutarties 5 straipsnio 4 dalį bendrovės „Trenitalia“ 2007 m. balansą, p. 33. Kalbant apie pagalbą už 2005 m., taip pat sumokėtą 2007 m., antrosios sutarties 5 straipsnio 5 dalyje buvo numatyta, kad mokėjimas bendrovei „Trenitalia“ atliekamas su sąlyga, kad ministerija atliks patvirtintų 2005 m. sąskaitų, kurios ministerijai turi būti išsiųstos per 30 dienų nuo sutarties pasirašymo dienos, auditą. Kalbant apie pagalbą už 2006 ir 2007 m., kuri iš dalies buvo sumokėta 2007 m., šie mokėjimai buvo patvirtinti 2007 m. spalio 1 d. Įstatymo dekreto Nr. 159 9 straipsniu. Ši nuostata leido Ekonomikos ir finansų ministerijai skirti bendrovei „Trenitalia“ kompensaciją už pagal VPPS vykdomus viešųjų paslaugų įsipareigojimus.

([214]) Ši aplinkybė skiriasi nuo bylos *Fallimento Traghetti del Mediterraneo* (2010 m. birželio 10 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Fallimento Traghetti del Mediterraneo SpA*, C-140/09, ECLI:EU:C:2010:335), kurioje valstybė narė sumokėjo kompensaciją įmonei, kuriai buvo pavesta vykdyti VPĮ, *de facto* ar *de jure* neapibrėžusi tų VPĮ. Taigi valstybė narė sumokėjo įmonei, *ex ante* neapibrėžusi nei VPĮ, už kuriuos turėtų būti mokama kompensacija, pobūdžio, nei parametrų, pagal kuriuos būtų galima apskaičiuoti susijusias VPĮ išlaidas ir atitinkamą kompensacijos sumą.

(345) Pirmoji sutartis apėmė įsipareigojimus dėl tarifų, įsipareigojimus dėl veiklos ir įsipareigojimą planuoti bei koordinuoti pagalbinę veiklą. Šios VPĮ rūšys priskiriamos Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 1 dalyje nurodytoms kategorijoms. Visų pirma, kaip paaiškinta toliau, įsipareigojimai dėl tarifų (žr. 346–352 konstatuojamąsias dalis) ir įsipareigojimai dėl veiklos (žr. 353–357 konstatuojamąsias dalis) priskiriami kategorijai „transporto paslaugos nurodytais tarifais ir nurodytomis sąlygomis, ypač tam tikroms keleivių kategorijoms arba tam tikrais maršrutais“. Dėl įsipareigojimo planuoti ir koordinuoti visą veiklą, kuri yra pagalbinė vykdant antrojoje sutartyje numatytus VPĮ, Komisija mano, kad šis įsipareigojimas priklauso „papildomų transporto paslaugų“ kategorijai, kuriai pagal Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 1 dalį gali būti taikoma VPPS.

(346) Kalbant apie įsipareigojimus dėl tarifų, dėl tos dalies, kuri yra nauja pagalba, pirmoji sutartis yra susijusi su bendrovės „Trenitalia“ įsipareigojimu teikti i) tarptautines krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas maršrutais tarp Triesto uosto ir Vengrijos ir ii) tarptautines krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas per Triesto Maritimos uostą. Be to, antroji sutartis apima bendrovės „Trenitalia“ įsipareigojimą teikti krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas nustatytais tarifais nacionaliniais maršrutais iii) tarp žemyninės dalies ir Sardinijos bei iv) ilgesniais nei 1 000 km maršrutais.

(347) Komisija mano, kad i, iii ir iv punktuose nurodyti įsipareigojimai priskiriami kategorijai „transporto paslaugos nurodytais tarifais ir nurodytomis sąlygomis, ypač [...] tam tikrais maršrutais“, kurioms gali būti taikoma VPPS pagal Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 1 dalį. Visi šie įsipareigojimai atitiko sąlygas, kad jie būtų vykdomi „nurodytais tarifais“ ir „nurodytomis sąlygomis“, nes buvo nurodyta taikoma tarifų nuolaida ir maršrutai, kuriems taikoma nuolaida.

(348) Priešingai, įsipareigojimas dėl tarifų, taikomų tarptautinėms krovinių vežimo geležinkeliais per Triesto Maritimos uostą paslaugoms, neatitinka nė vienos iš Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 1 dalyje išvardytų kategorijų dėl toliau nurodytų priežasčių.

(349) Pirma, nei pirmojoje, nei antrojoje sutartyje nebuvo nurodytos sąlygos, kuriomis per Triesto Maritimos uostą turėjo būti teikiamos tarptautinės krovinių vežimo geležinkeliais paslaugos. Abiejose sutartyse buvo neaiškiai nurodyti tarptautiniai maršrutai, einantys per šį uostą, išskyrus maršrutus tarp Vengrijos ir Italijos, kuriems pagal abi sutartis jau buvo taikomas kitoks įsipareigojimas dėl tarifų, nepateikiant jokios informacijos apie atitinkamų maršrutų apimtį, jų pradžią ir pabaigą (pavyzdžiui, ar tai buvo maršrutai Sąjungoje, ar už jos ribų) arba atstumą, į kurį atsižvelgiama. Įsipareigojimas dėl tarifų apėmė visus „tarptautinius maršrutus“, o vienintelis atskaitos taškas buvo maršrutai, einantys per Triesto Maritimos uostą. Kaip paaiškino Italija (žr. 125 konstatuojamąją dalį), tarifas buvo sumažintas tik nacionalinei maršruto daliai, o kompensacija, remiantis bendrovės „Trenitalia“ patvirtintomis ataskaitomis, buvo apskaičiuota tik pagal vagonų, tranzitu įvežamų / išvežamų per Triesto Maritimos uostą iš kaimyninės Austrijos geležinkelių tinklo, kurį valdė Austrijos operatorius „Osterreichische BundesBahnen“ (toliau – bendrovė ÖBB), skaičių. Kadangi nebuvo jokio ryšio tarp įsipareigojimo dėl tarifų ir faktinio maršruto, kurį faktiškai eksploatavo bendrovė „Trenitalia“, taip pat kadangi paslaugai, be įsipareigojimo dėl tarifų, nebuvo taikomos jokios konkrečios sąlygos, Komisija mano, kad įsipareigojimas dėl tarifų vežant per Triesto Maritimos uostą neatitinka sąvokos „transporto paslaugos nurodytais tarifais ir nurodytomis sąlygomis“, kuri gali būti įtraukta į VPPS pagal Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 1 dalį.

(350) Antra, šiam įsipareigojimui dėl tarifų negali būti taikoma jokia kita Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 1 dalies įtrauka, nurodyta 343 konstatuojamojoje dalyje. Kalbant apie pirmą įtrauką, kurioje nurodytos „transporto paslaugos, atitinkančios nustatytus tęstinumo, reguliarumo, masto ir kokybės standartus“, nesant jokių konkrečių sąlygų, taikomų tarptautinių krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimui per Triesto Maritimos uostą, tas įsipareigojimas dėl tarifų neprisidėjo prie transporto paslaugų, atitinkančių nustatytus tęstinumo, reguliarumo, masto ir kokybės standartus, teikimo. Kalbant apie antrąją įtrauką, kurioje nurodytos „papildomos transporto paslaugos“, tas įsipareigojimas dėl tarifų nėra papildoma transporto paslauga, nes sutartyse nebuvo nurodyta pagrindinė transporto paslauga, kurią papildė šis įsipareigojimas dėl tarifų. Kalbant apie ketvirtąją įtrauką, kurioje nurodytas „paslaugų pritaikymas faktiniams poreikiams“, tas įsipareigojimas dėl tarifų nėra pritaikymas faktiniams poreikiams, nes nė vienoje sutartyje nebuvo nurodytas toks reikalavimas.

(351) Galiausiai nėra jokių požymių, kad tas įsipareigojimas dėl tarifų, nors ir nepatenka į Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 1 dalies antroje pastraipoje nurodytas kategorijas, bet kuriuo atveju buvo būtinas „pakankamoms transporto paslaugoms“ pagal Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 1 dalies pirmą pastraipą teikti. Kaip minėta 326 konstatuojamojoje dalyje, pagal Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 1 straipsnio 4 dalį, valstybės narės gali sudaryti VPPS su transporto įmone „[s]iekiant užtikrinti pakankamą transporto paslaugų teikimą, kad jas teikiant būtų visų pirma atsižvelgiama į socialinius ir aplinkosaugos veiksnius ir miesto bei užmiesčio planavimą“. Tačiau socialiniai ar aplinkosaugos veiksniai arba miesto ir užmiesčio planavimas nebuvo svarbūs apibrėžiant įsipareigojimus dėl tarifų, taikomus tarptautinėms krovinių vežimo geležinkeliais per Triesto Maritimos uostą paslaugoms.

(352) Dėl minėtų priežasčių Komisija mano, kad įsipareigojimas dėl tarifų, taikomas vežimui per Triesto Maritimos uostą, nepatenka į Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 1 dalies taikymo sritį. Kadangi į Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 taikymo sritį patenkančių kompensacinių išmokų suderinamumas turi būti vertinamas pagal tame reglamente nustatytas nuostatas, o tame reglamente išsamiai išvardytos aplinkybės, kuriomis valstybės narės gali teikti pagalbą pagal SESV 93 straipsnį (žr. 329 konstatuojamąją dalį), įsipareigojimai, kuriems netaikoma Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 1 dalis, negali būti laikomi suderinamais su Reglamentu (EEB) Nr. 1191/69.

(353) Dėl antrojoje sutartyje numatytų įsipareigojimų dėl veiklos, visų pirma įsipareigojimo vykdyti krovinių kėlimą keltais ir manevravimą tarp žemyninės dalies ir Sardinijos /Sicilijos, taip pat įsipareigojimo eksploatuoti tam tikrą skaičių stočių Sardinijoje ir Sicilijoje, Komisija mano, kad šie įsipareigojimai pagal Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 1 dalį priskiriami kategorijai „transporto paslaugos, atitinkančios nustatytus tęstinumo, reguliarumo, masto ir kokybės standartus“.

(354) Pirma, bendrovė „Trenitalia“ negalėjo nutraukti ar sustabdyti šių paslaugų teikimo ([215]). 2018 m. vasario 15 d. atsakymuose Italija aiškiai nurodė, kad bendrovė „Trenitalia“ privalėjo teikti krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas į sutartyje nurodytas stotis ir iš jų visiems jų pageidaujantiems klientams. Tai, kad bendrovė „Trenitalia“ turėjo užtikrinti nuolatines krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas į minėtas stotis Sardinijoje ir Sicilijoje bei iš jų, užtikrino galimą nuolatinį krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimą šiose salose.

(355) Antra, kalbant apie paslaugų reguliarumą, Komisija pažymi, kad pagal antrąją sutartį bendrovė „Trenitalia“ privalėjo eksploatuoti traukinių stotis Sardinijoje ir Sicilijoje ir teikti krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas pagal konkrečius tvarkaraščius ir stočių ypatybes, aprašytas antrosios sutarties 1 priede. Todėl visiems potencialiems naudotojams turėjo būti užtikrinta nuolatinė galimybė naudotis paslaugomis.

(356) Trečia, bendrovė „Trenitalia“ privalėjo teikti sutartyje numatytas paslaugas, atitinkančias sutarties 1 priede aprašytas ypatybes ([216]), ir išlaikyti šių paslaugų kokybės lygį ([217]). 1 priede buvo nurodyti atitinkamų Sardinijos ir Sicilijos stočių pavadinimai, jų darbo laikas ir teikiamų paslaugų rūšys ([218]), atsižvelgiant į stočių infrastruktūros ypatybes. 2 priede buvo pateiktos bendrosios krovinių vežimo geležinkeliais sąlygos, taikomos visiems naudotojams. Be to, buvo reikalaujama, kad bendrovė „Trenitalia“:

a) planuoti ir koordinuoti visą su šių paslaugų teikimu susijusią pagalbinę veiklą, pavyzdžiui, įprastą ir papildomą riedmenų priežiūrą ir periodinį kapitalinį remontą, optimalų saugos sąlygų lygį, administracinę ir komercinę veiklą, padedančią valdyti paslaugas (antrosios sutarties 3 straipsnio 1 dalis);

([215]) Išskyrus nenumatytus atvejus ar nuo bendrovės nepriklausančias aplinkybes, kurių neįmanoma išvengti įprastomis pastangomis, įstatymuose nustatytus *force majeure* atvejus arba valdžios institucijų nustatytus atvejus, susijusius su viešąja tvarka ir viešuoju saugumu. Tačiau tokiu atveju apie bet kokius paslaugų pokyčius ar nutraukimą turėjo būti nedelsiant pranešta ITM, o paslaugos turėjo būti atkurtos kuo greičiau, žr. antrosios sutarties 7 straipsnio 1 ir 4 dalis.

([216]) Antrosios sutarties 2 straipsnio 2 dalis.

([217]) Antrosios sutarties 2 straipsnio 4 dalis. Bendrovė „Trenitalia“ galėjo keisti 1 priede nurodytas paslaugas tik gavusi išankstinį ITM sutikimą, žr. antrosios sutarties 2 straipsnio 5 dalį. Nuo 2006 m. bendrovė „Trenitalia“ ir ITM galėjo susitarti, kad pagal šią sutartį paslaugų teikimo įsipareigojimai nebus taikomi tiems įrenginiams, kuriuose 2005 m., palyginti su 2004 m., 30 % ar daugiau sumažėjo srautas arba labai padidėjo su eksploatavimu susijusi finansinė našta (žr. antrosios sutarties 2 straipsnio 7 dalį). Komisija mano, kad šiomis nuostatomis iš esmės buvo siekiama išsaugoti sutarties ekonominę pusiausvyrą ir jos neturėjo įtakos paslaugų teikimo tęstinumui.

([218]) Pvz., pavojingų krovinių tvarkymas, gyvų gyvūnų vežimas, transporto priemonių vežimas.

b) parengti šių paslaugų kiekio ir kokybės ataskaitą, atsižvelgiant, be kita ko, į traukinių punktualumą, paslaugų patikimumą, klientų atsiliepimus (antrosios sutarties 6 straipsnio 1 dalis), ir gerinti klientams teikiamų paslaugų kokybę, teikiant bent antrosios sutarties 6 straipsnio 2 dalyje nurodytus elementus (pavyzdžiui, transporto stebėjimo paslaugas, elektroninį važtaraštį, eismo statistiką, klientų aptarnavimo pagalbą).

(357) Galiausiai, kalbant apie nustatytus paslaugos masto standartus, Komisija mano, kad, siekdama įvykdyti pirmiau minėtus įsipareigojimus, bendrovė „Trenitalia“ turėjo užtikrinti nuolatinį krovinių vežimo geležinkeliais mastą, atitinkantį potencialių naudotojų poreikius. Italija paaiškino, kad sutartyje nenustatyta, jog bendrovė „Trenitalia“ turi užtikrinti kokį nors iš anksto nustatytą mažiausią ar didžiausią mastą, kad sistema būtų pakankamai lanksti ir galėtų prisitaikyti prie paklausos svyravimų.

(358) Atsižvelgdama į tai, Komisija mano, kad pirmojoje sutartyje numatytiems VPĮ, kurie sudaro naują pagalbą, ir antrojoje sutartyje numatytiems VPĮ buvo taikoma Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 1 dalis, išskyrus įsipareigojimą dėl tarifų, taikomą tarptautiniam krovinių vežimui geležinkeliais per Triesto Maritimos uostą.

(359) Apibendrinant galima daryti išvadą, kad pirmosios sutarties ir antrosios sutarties nuostatos dėl įsipareigojimų dėl tarifų, taikomų tarptautiniam krovinių vežimui geležinkeliais per Triesto Maritimos uostą, neatitiko Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 1 dalies sąlygų. Todėl pagal pirmąją ir antrąją sutartis sumokėta kompensacija už minėtą įsipareigojimą dėl tarifų laikytina nesuderinama pagalba.

8.4.2.3. Pavedimo akte nurodyta informacija

(360) Pagal Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 2 dalį, „viešųjų paslaugų sutartis, *inter alia*, apima šiuos punktus: a) paslaugų, kurios turi būti teikiamos, pobūdį, ypač veiklos nenutrūkstamumo, reguliarumo, masto ir kokybės standartus; b) aptariamą sutartyje numatytų paslaugų kainą, kuri turi būti arba pridedama prie tarifinių pajamų, arba įtraukta į pajamas ir finansinių santykių tarp abiejų pusių detales; c) nuostatas dėl sutarties keitimo ir patikslinimo, ypač atsižvelgiant į nenumatytus pasikeitimus; d) sutarties galiojimo laikotarpį; e) baudas tuo atveju, jeigu sutarties nesilaikoma“.

a) Paslaugos, kuri turi būti teikiama, pobūdis (Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 2 dalies a punktas)

(361) Pirmojoje ir antrojoje sutartyse buvo išvardytos krovinių vežimo geležinkeliais paslaugos, kurias turėjo teikti bendrovė „Trenitalia“, ir nustatytos joms taikomos sąlygos ([219]).

(362) Dėl *įsipareigojimų dėl tarifų* Komisija mano, kad įsipareigojimo dėl tarifų pobūdis buvo tinkamai nustatytas, kai tai buvo VPĮ dėl tarptautinių krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų tarp Italijos Triesto uosto ir Vengrijos ir dėl krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų nacionaliniais maršrutais tarp žemyninės dalies ir Sardinijos, kurių ilgis viršija 1 000 km. Iš tiesų tiek pagal pirmąją, tiek pagal antrąją sutartį bendrovė „Trenitalia“ turėjo vežti krovinius tranzitu konkrečiais maršrutais pagal toje sutartyje nurodytus tarifus. Šie sumažinti tarifai buvo vienodi visiems paslaugų naudotojams ir turėjo būti taikomi nuolat ir reguliariai, neatsižvelgiant į vežamų krovinių kiekį ar bet kokius veiksmingumo sumetimus. Kalbant apie paslaugų kokybę, abiejose sutartyse buvo reikalaujama, kad bendrovė „Trenitalia“ laikytųsi saugos, traukinių punktualumo, paslaugų patikimumo ir klientų atsiliepimų standartų, nustatytų pirmosios sutarties 7 straipsnyje ir antrosios sutarties 6 straipsnyje nurodytoje ataskaitoje.

([219]) Pirmosios sutarties 4 priedas ir antrosios sutarties 1 priedas.

(363) Priešingai, to paties negalima pasakyti apie įsipareigojimą dėl tarifų, taikomą tarptautinėms krovinių vežimo geležinkeliais per Triesto Maritimos uostą paslaugoms, nes iš anksto nebuvo nustatyti maršrutai, kuriems taikomas tas įsipareigojimas dėl tarifų, bent jau nurodant išvykimo ir atvykimo vietas. Komisija pažymi, kad teikiama paslauga buvo apibrėžta pagal per Triesto Maritimos uostą tranzitu vežamų importo / eksporto vagonų skaičių, neatsižvelgiant į išvykimo / atvykimo vietą. Vien tik uoste perkrautų vagonų skaičius nesuteikia jokios informacijos apie teikiamų paslaugų pobūdį, t. y. jų tęstinumą, reguliarumą, mastą ir kokybę. Tai savybės, kurias galima prasmingai įvertinti tik lyginant panašias transporto paslaugas, o to nėra, kai krovinių vežimo geležinkeliais paslaugoms netaikomos jokios konkrečios sąlygos, pvz., susijusios su išvykimo ir atvykimo vietomis, dėl kurių jos būtų panašios.

(364) *Antrojoje sutartyje numatytiems įsipareigojimams dėl veiklos* taikomi tie patys 354–357 konstatuojamosiose dalyse išdėstyti argumentai. Visų pirma dėl įsipareigojimo vykdyti vežamų krovinių kėlimą keltais ir manevravimą tarp žemyninės dalies ir Sardinijos / Sicilijos bei įsipareigojimo eksploatuoti tam tikrą skaičių stočių Sardinijoje ir Sicilijoje. Antrojoje sutartyje buvo visi būtini elementai, nurodantys teikiamų paslaugų pobūdį tęstinumo, reguliarumo, masto ir kokybės požiūriu. Tas pats pasakytina ir apie įsipareigojimą planuoti ir koordinuoti visą pagalbinę veiklą, susijusią su antrojoje sutartyje numatytų viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymu. Iš tiesų šiam įsipareigojimui dėl pagalbinės veiklos buvo taikomos tos pačios tęstinumo, reguliarumo, masto ir kokybės sąlygos, kaip ir pagrindinėms transporto paslaugoms.

(365) Atsižvelgdama į tai, Komisija mano, kad:

— kalbant apie įsipareigojimą dėl tarifų, taikomų tarptautiniam krovinių vežimui geležinkeliais per Triesto Maritimos uostą, pirmoje ir antroje sutartyse nenustatytas transporto paslaugų pobūdis, atsižvelgiant į tęstinumo, reguliarumo, masto ir kokybės standartus, todėl jos neatitiko Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 2 dalies;

— kalbant apie įsipareigojimą dėl tarifų, taikomus tarptautinėms krovinių vežimo geležinkeliais paslaugoms tarp Italijos Triesto uosto ir Vengrijos, numatytą pirmojoje ir antrojoje sutartyse, įsipareigojimus dėl tarifų, taikomą krovinių vežimo geležinkeliais paslaugoms nacionaliniais maršrutais tarp žemyninės dalies ir Sardinijos bei nacionaliniais maršrutais, ilgesniais nei 1 000 km, numatytus antrojoje sutartyje, ir įsipareigojimus dėl veiklos, numatytus antrojoje sutartyje, abiejose sutartyse buvo pakankamai apibrėžtas transporto paslaugų pobūdis, atsižvelgiant į tęstinumo, reguliarumo, masto ir kokybės standartus. Šie elementai galėjo užtikrinti, kad visuomenei būtų teikiamos pakankamos krovinių vežimo geležinkeliais paslaugos. Todėl, kiek tai susiję su šiais VPĮ, pirmoji ir antroji sutartys atitiko Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 2 dalį.

(366) Apibendrinant galima daryti išvadą, kad, kadangi pirmojoje ir antrojoje sutartyse nėra tinkamai nustatytas paslaugos, kuri turėjo būti teikiama pagal įsipareigojimą dėl tarifų, taikomą tarptautiniam krovinių vežimui geležinkeliais per Triesto Maritimos uostą, pobūdis, pagal pirmąją ir antrąją sutartis sumokėta kompensacija už šį įsipareigojimą dėl tarifų neatitiko Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 2 dalies a punkto, todėl ji yra nesuderinama pagalba ir nėra būtinybės tikrinti, ar ji atitiko kitus šio reglamento 14 straipsnio 2 dalyje nustatytus reikalavimus. Ši išvada nedaro poveikio išvadai, kad pirmoji ir antroji sutartys atitiko likusias Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 2 dalies sąlygas, kaip paaiškinta 367–381 konstatuojamosiose dalyse.

b) Paslaugų, kurios turi būti teikiamos pagal sutartį, kaina (Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 2 dalies b punktas)

(367) Pirmojoje ir antrojoje sutartyje buvo nurodyta kompensacijos, kuri turi būti sumokėta bendrovei „Trenitalia“ už suteiktas paslaugas, suma, t. y. paslaugų kaina ir jos apskaičiavimo metodika ([220]).

([220]) Žr. pirmosios sutarties 4 priedą ir antrosios sutarties 2 straipsnį bei 1 priedą.

(368) *Kalbant apie įsipareigojimus dėl tarifų*, bendrovei „Trenitalia“ mokėtina kompensacija padengė skirtumą tarp numatomų pajamų, gautų taikant standartinį tarifą, ir valstybės nustatyto tarifo (žr. 54–56 konstatuojamąsias dalis).

(369) Visų pirma Komisija pažymi:

— kalbant apie tarptautinį krovinių vežimą geležinkeliais tarp Triesto uosto ir Vengrijos, pirmoje sutartyje ir antroje sutartyje buvo numatyta kaina, lygi skirtumui tarp faktinių pajamų, gautų taikant įsipareigojimą dėl tarifų (t. y. 15 % nuolaidą tranzitui per Austriją ir 50 % nuolaidą tranzitui per buvusią Jugoslaviją (Slovėniją ir Kroatiją), ir tikėtino pelno, gauto taikant įprastą įkainį;

— kalbant apie krovinių vežimą geležinkeliais didesniu nei 1 000 km atstumu, antrojoje sutartyje buvo numatyta kaina, lygi skirtumui tarp sumų, kurios būtų gautos taikant teorinį tarifą už kilometrą, ir sumų, faktiškai gautų taikant tarifą už kilometrą, kuris mažėja net ir nuvažiavus 1 000 km;

— kalbant apie krovinių vežimą geležinkeliais tarp žemyninės dalies ir Sardinijos, pagal antrąją sutartį skirtumas tarp numatomų pajamų, gautų taikant standartinį tarifą, ir sutartyje nurodyto tarifo, taikomo vežimui į Sardiniją ir iš jos, buvo vienas iš elementų, į kuriuos buvo atsižvelgta nustatant kompensacijos, apskaičiuotos remiantis bendrovės „Trenitalia“ pelno ir nuostolio ataskaitomis, dydį.

(370) Dėl *įsipareigojimų dėl veiklos* pagal antrąją sutartį (t. y. įsipareigojimo vykdyti krovinių vežimą geležinkeliais tarp žemyninės dalies ir Sardinijos /Sicilijos, įsipareigojimo vykdyti veiklą tam tikrame skaičiuje traukinių stočių Sardinijoje / Sicilijoje ir įsipareigojimo vykdyti pagalbinę krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimo veiklą) kompensacija buvo apskaičiuota remiantis bendrovės „Trenitalia“ pelno ir nuostolio ataskaitomis.

(371) Kaip nurodyta 71–72 konstatuojamosiose dalyse, į antrąją sutartį buvo įtrauktos konkrečios taisyklės, reglamentuojančios a) kompensacijos mokėjimą ir b) sumokėtų sumų, viršijančių faktinę metinę bendrovės „Trenitalia“ naštą, nurodytą patvirtintose ataskaitose, kurias peržiūrėjo ITM susigrąžinimą. Kompensacija negalėjo viršyti maksimalių sumų, nurodytų sutarties 4 straipsnio 1 dalyje ([221]), su papildomu saugikliu, numatytu tos pačios sutarties 4 straipsnio 2 dalyje, pagal kurią „bendra metinė kompensacijos suma jokiu būdu negali viršyti faktinės finansinės naštos, kurią Bendrovė patyrė kiekvienais 2004–2006 m. trejų metų laikotarpio metais“. Taip pat buvo specialios nuostatos, reglamentuojančios atsiskaitymą už bendrovės „Trenitalia“ suteiktas paslaugas pasibaigus sutarties galiojimui (žr. 74 konstatuojamąją dalį).

(372) Komisija mano, kad pirmoji sutartis ir antroji sutartis atitinka Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 2 dalies b punktą, kuriame reikalaujama, kad sutartyje būtų nurodyta sutartyje numatytų paslaugų kaina ir išsami informacija apie abiejų šalių finansinius santykius.

c) Taisyklės dėl sutarties pakeitimo ir papildymo (Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 2 dalies c punktas)

(373) Pagal pirmąją sutartį ITM turėjo teisę papildyti arba keisti sutartyje nustatytus viešųjų paslaugų įsipareigojimus ir atitinkamą kompensacijos apskaičiavimo metodiką ([222]). Kita vertus, bendrovė „Trenitalia“ turėjo teisę sustabdyti paslaugų teikimą, jei minėti papildymai / pakeitimai arba priimtos teisės nuostatos būtų nesuderinamos su įsipareigojimu tęsti paslaugų teikimą ([223]). Bet kuriuo atveju bendrovė „Trenitalia“ privalėjo iš anksto pranešti ITM apie bet kokį paslaugų pakeitimą ([224]) ir galėjo nutraukti kai kurių ar visų pagal pirmąją sutartį teikiamų paslaugų teikimą apie tai įspėjusi ne vėliau kaip prieš 30 dienų ([225]).

([221]) T. y. 2004 m. – 142 828 104 EUR (įskaitant PVM); 2005 m. – 142 828 104 EUR (įskaitant PVM); 2006 m. – 117 521 500 EUR (įskaitant PVM).

([222]) Pagal pirmosios sutarties 10 straipsnio 1 dalį, toks papildymas / pakeitimas turėjo būti atliktas remiantis analize ir tyrimais, atsižvelgiant į krovinių vežimo geležinkeliais rinkos liberalizavimo procesą ir remiantis analize bei išsamiais tyrimais.

([223]) Pirmosios sutarties 10 straipsnio 4 dalis.

([224]) Pirmosios sutarties 10 straipsnio 5 dalis.

([225]) Pirmosios sutarties 10 straipsnio 2 dalis.

(374) Kalbant apie antrąją sutartį, sutartis galėjo būti papildoma ir keičiama tik susitarus su ITM. Antrosios sutarties 1 priede nurodytas paslaugas bendrovė „Trenitalia“ galėtų keisti gavusi ministerijos sutikimą ir apie tai pranešusi ne vėliau kaip prieš 60 dienų ([226]); be to, nuo 2006 m. eksploatuojamų stočių skaičius galėjo būti sumažintas šalių susitarimu, laikantis konkrečių sąlygų ([227]). Be to, šalys galėjo peržiūrėti su viešąja paslauga susijusių paslaugų teikimo sąlygas ir kiekius, jei faktiškai gaunama kompensacija būtų mažesnė už valstybės biudžete numatytas sumas ([228]). Galiausiai, kiek tai susiję su paslaugomis, kurias bendrovė „Trenitalia“ teikė pasibaigus sutarties galiojimui, bendrovė „Trenitalia“ turėjo teisę sustabdyti antrojoje sutartyje numatytų įsipareigojimų vykdymą, jei būtų priimtos teisės nuostatos, nesuderinamos su įsipareigojimu tęsti paslaugų teikimą ([229]).

(375) Tuo remdamasi Komisija mano, kad pirmoji ir antroji sutartis atitinka Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 2 dalies c punkte nustatytą reikalavimą, pagal kurį į VPPS turėjo būti įtrauktos taisyklės dėl sutarties papildymo ir keitimo.

d) Sutarties galiojimo laikotarpis (Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 2 dalies d punktas)

(376) Pirmoji sutartis galiojo nuo 2000 m. sausio 1 d. iki 2001 m. gruodžio 31 d. ir joje buvo numatyta tęstinumo sąlyga (10 straipsnis), pratęsianti jos galiojimą iki naujos VPPS sudarymo arba iki tol, kol ITM praneš bendrovei „Trenitalia“ apie pirmosios sutarties nutraukimą.

(377) Antroji sutartis apėmė laikotarpį nuo 2004 m. sausio 1 d. iki 2006 m. gruodžio 31 d., į ją buvo įtraukta tęstinumo sąlyga (12 straipsnis), pratęsianti jos galiojimą iki ITM pranešimo. Toks pranešimas turėjo būti pateiktas ne vėliau kaip prieš 90 dienų ir galėjo būti susijęs su kai kurių arba visų sutartyje numatytų VPĮ nutraukimu.

(378) Komisija mano, kad pirmoji sutartis ir antroji sutartis atitinka Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 2 dalies d punktą, pagal kurį buvo reikalaujama, kad į VPPS būtų įtrauktos taisyklės dėl sutarties galiojimo laikotarpio.

e) Baudos (Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 2 dalies e punktas)

(379) Pirmosios sutarties nesilaikymo atveju bendrovei „Trenitalia“ būtų skirta iki 250 000 EUR bauda už kiekvieną sutartimi bendrovei „Trenitalia“ nustatytų įsipareigojimų pažeidimą (žr. 60 konstatuojamąją dalį).

(380) Jei bendrovė „Trenitalia“ nesilaikytų antrosios sutarties nuostatų, jai būtų taikomos baudos, išskaičiuojamos iš mokėtinos kompensacijos (žr. 73 konstatuojamąją dalį). Pirma, antrojoje sutartyje buvo numatyta konkreti 50 000 EUR bauda už kiekvieno iš šių įsipareigojimų nevykdymą: įsipareigojimų dėl paslaugų kokybės, planuojamo dažnumo arba minimalaus darbuotojų skaičiaus paskyrimo stotyse, kurioms taikomi įsipareigojimai dėl paslaugų ([230]), įskaitant vėlavimą perduoti ataskaitas apie sutartyje numatytų transporto paslaugų kokybės lygį ([231]). Antra, antrojoje sutartyje buvo numatyta bendra 50 000 EUR bauda už kiekvieną bendrovės „Trenitalia“ įsipareigojimų nevykdymą ar netinkamą vykdymą, susijusį su kitais sutartyje numatytais įsipareigojimais ([232]). Be to, ITM turėjo galimybę nutraukti sutartį ypač sunkių pažeidimų ar netinkamo vykdymo atvejais.

(381) Komisija mano, kad pirmoji sutartis ir antroji sutartis atitinka Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 2 dalies e punktą, pagal kurį VPPS turi būti numatytos baudos už sutarties nesilaikymą.

([226]) Antrosios sutarties 2 straipsnio 5 dalis.
([227]) Antrosios sutarties 2 straipsnio 7 dalis: jei 2004–2005 m. maršrute, kuriam taikomi įsipareigojimai dėl tarifų, eismo intensyvumas labai padidėtų arba sumažėtų 30 % ar daugiau, šalys gali nuspręsti išbraukti maršrutą iš viešųjų transporto paslaugų taikymo srities.
([228]) Antrosios sutarties 4 straipsnio 4 dalis.
([229]) Antrosios sutarties 12 straipsnio 3 dalis.
([230]) Antrosios sutarties 9 straipsnio 3 ir 4 dalys.
([231]) Antrosios sutarties 9 straipsnio 2 dalis.
([232]) Antrosios sutarties 9 straipsnio 5 dalis.

8.4.2.4. Kompensacijos proporcingumas

(382) Kalbant apie kompensacijos dydį, remdamasi bendraisiais principais, kylančiais iš Sutarties, Komisija vertina, ar kompensacija neviršijo sumos, kuri buvo būtina išlaidoms, patirtoms vykdant VPĮ, padengti, atsižvelgiant į atitinkamas pajamas ir protingą pelną.

Pirmoji sutartis

(383) Pagal pirmąją sutartį išlaidos buvo apskaičiuotos kiekvienam sutartyje nustatytam VPĮ. Kompensacija padengė tik išlaidas, patirtas vykdant VPĮ, neatsižvelgiant į pelno dydį. Pirmosios sutarties 4 priede buvo pateikta išsami metodika, pagal kurią apskaičiuojamos dėl kiekvieno VPĮ patirtos išlaidos, ir buvo kiekybiškai įvertintas jų dydis pirmaisiais sutarties galiojimo metais (2000 m.).

(384) Kalbant konkrečiai apie įsipareigojimą dėl tarifų, taikomą tarptautiniam krovinių vežimo geležinkeliais tarp Triesto uosto ir Vengrijos, kaip paaiškinta 55 konstatuojamojoje dalyje, išlaidos atitiko negautas tarifų pajamas. Jos buvo nustatytos kaip skirtumas tarp įprastų tarifų, kuriuos bendrovė „Trenitalia“ būtų taikiusi nesant sutarties, ir mažesnių tarifų, kuriuos bendrovė „Trenitalia“ faktiškai taikė remdamasi sutartimi. Pavyzdžiui, 2000 m. bendrovės „Trenitalia“ išlaidos, patirtos dėl minėto įsipareigojimo dėl tarifų, pirmoje sutartyje buvo apskaičiuotos taip (vertė Italijos liromis (ITL) ir atitinkama vertė EUR) ([233]):

7 lentelė

Metodika, taikoma nustatant kompensaciją pagal pirmąją sutartį už vežimą tarp Triesto uosto ir Vengrijos

	Triesto uostas – Vengrija (per Austriją)			Triesto uostas – Vengrija (per buvusią Jugoslaviją)			**C + F Iš viso negautų tarifų pajamų**
	A – pajamos iš taikomų įkainių	B – teorinės pajamos iš įkainių	C =B – A Iš viso negautų tarifų pajamų	D – pajamos iš taikomų įkainių	E – teorinės pajamos iš įkainių	F = E – D Iš viso negautų tarifų pajamų	
Italijos lira – ITL	908 061 000	1 068 307 000	160 246 000	822 460 065	1 644 920 130	822 460 065	**982 706 065**
Atitinkama vertė EUR	468 974,37	551 734,52	82 760,15	424 765,17	849 530,35	424 765,17	**507 525,33**

(385) Komisija mano, kad 383 ir 384 konstatuojamosiose dalyse nurodyta metodika užtikrino, kad pagal pirmąją sutartį bendrovei „Trenitalia“ sumokėta kompensacija neviršytų faktinės finansinės naštos, kurią ji patyrė per visą sutarties galiojimo laikotarpį. Iš tiesų dėl įsipareigojimų dėl tarifų nustatymo bendrovės „Trenitalia“ pajamos sumažėjo. Todėl Italija taikė teisingą metodiką, nustatydama kompensaciją kaip skirtumą tarp pajamų, gautų iš tarifų, nustatytų pagal pirmąją sutartį, ir pajamų, gautų iš tarifų, kuriuos bendrovė „Trenitalia“ būtų nustačiusi nesant šios sutarties. Be to, Italijos valdžios institucijos įpareigojo bendrovę „Trenitalia“ pateikti nepriklausomo apskaitos eksperto patvirtintas finansines ataskaitas, susijusias su VPĮ vykdymu 2001 m. (žr. 58 konstatuojamąją dalį). Kompensacija už bet kurį papildomą paslaugų teikimo mėnesį negalėjo viršyti vienos dvyliktosios 2001 m. nustatytos metinės kompensacijos (žr. 59 konstatuojamąją dalį).

(386) Vadinasi, pagal pirmąją sutartį sumokėta kompensacija neviršijo išlaidų, susijusių su toje sutartyje numatytų VPĮ vykdymu.

([233]) Valiutos kursas – 1 EUR = 1 936,27 ITL; 1 ITL = 0,000516457 EUR.

Antroji sutartis

(387) Antrojoje sutartyje iš esmės buvo palikta pirmojoje sutartyje taikyta metodika, pagal kurią buvo nustatoma kompensacija, skirta bendrovei „Trenitalia“ už įsipareigojimus dėl tarifų, taikomų tarptautinėms krovinių vežimo geležinkeliais paslaugoms tarp Triesto uosto ir Vengrijos bei nacionalinėms krovinių vežimo geležinkeliais paslaugoms didesniu nei 1 000 km atstumu. Antrosios sutarties 1 priede buvo pateikta metodika, pagal kurią apskaičiuojamos dėl kiekvieno VPĮ patirtos išlaidos, ir buvo kiekybiškai įvertintas jų dydis atsižvelgiant į pirmuosius sutarties galiojimo metus (2004 m.). Kompensacija padengė tik išlaidas, patirtas vykdant VPĮ, neatsižvelgiant į pelno dydį.

(388) 8 ir 9 lentelėse pateikta metodika, taikyta nustatant kompensaciją pagal antrąją sutartį dėl įsipareigojimų dėl tarifų, taikomų a) tarptautiniam krovinių vežimui geležinkeliais tarp Triesto uosto ir Vengrijos ir b) krovinių vežimui geležinkeliais didesniu nei 1 000 km atstumu, ir visų pirma 2004 m. bendrovės „Trenitalia“ patirtas išlaidas.

8 lentelė

Metodika, taikoma nustatant kompensaciją pagal antrąją sutartį už vežimą tarp Triesto uosto ir Vengrijos

Pakrauti vagonai			Tušti vagonai			**C + F Iš viso negautų tarifų pajamų (EUR)**
A – pajamos iš taikomų įkainių (EUR)	B – teorinės pajamos iš įkainių (EUR)	C =B – A Iš viso negautų tarifų pajamų (EUR)	D – pajamos iš taikomų įkainių (EUR)	E – teorinės pajamos iš įkainių (EUR)	F = E – D Iš viso negautų tarifų pajamų (EUR)	
73 318	146 637	73 318	28	56	28	73 346

9 lentelė

Metodika, taikoma nustatant kompensaciją pagal antrąją sutartį už ilgesnius nei 1 000 km maršrutus

A – vidutinis taikomas įkainis (EUR tonkilometriui)	B – vidutinis teorinis įkainis (EUR tonkilometriui)	C – vidutinis atstumas (km)	D – vežta tonų	E = A*C*D Pajamos iš taikomų įkainių (mln. EUR)	F = B*C*D Teorinės pajamos iš įkainių (mln. EUR)	G = F – E Iš viso negautų tarifų pajamų (mln. EUR)
0,0619	0,0716	1 322	2 342 104	191,7	221,6	29,9

(389) Kalbant apie pirmąją sutartį, Komisija mano, kad ši metodika užtikrino, jog pagal antrąją sutartį bendrovei „Trenitalia“ sumokėta kompensacija neviršijo faktinės finansinės naštos, kurią pastaroji patyrė per visą sutarties galiojimo laikotarpį, dėl tų pačių 385 konstatuojamojoje dalyje nurodytų priežasčių. Be to, Italija sumokėjo kompensaciją, kuri buvo mažesnė už visas išlaidas, patirtas dėl šių įsipareigojimų dėl tarifų taikymo.

(390) Kalbant apie išlaidas, susijusias su VPĮ dėl krovinių vežimo geležinkeliais tarp žemyninės dalies ir Sardinijos (įsipareigojimas dėl tarifų ir įsipareigojimas dėl paslaugų) ([234]), jos buvo kompensuojamos remiantis bendrovės „Trenitalia“ pelno ir nuostolio ataskaitomis.

([234]) Tai yra šie įsipareigojimai: a) vykdyti krovinių kėlimą keltais ir manevravimą tarp žemyninės dalies ir Sardinijos; b) tvarkyti konkretų viešai prieinamų traukinių stočių ir jų įrenginių, skirtų krovinių vežimui Sardinijoje, sąrašą; c) planuoti ir koordinuoti visą veiklą, susijusią su krovinių vežimo geležinkeliais į ir iš Sardinijos paslaugų teikimu.

(391) Ta pati kompensacijos apskaičiavimo metodika, pagrįsta bendrovės „Trenitalia“ pelno ir nuostolio ataskaita, buvo taikoma ir įsipareigojimams, susijusiems su vežimu į Siciliją ir iš jos.

(392) Pagal tą metodiką apskaičiuota kompensacija apėmė pelną, nustatytą kaip bendrovės „Trenitalia“ vidutinės svertinės kapitalo kainos ir panaudoto kapitalo sandauga.

(393) Italija apskaičiavo pagal antrąją sutartį mokėtiną kompensaciją už krovinių vežimo geležinkeliais į Sardiniją ir Siciliją bei iš jų VPĮ remdamasi 2004 m. bendrovės „Trenitalia“ patirtomis išlaidomis, kaip nurodyta toliau pateiktoje lentelėje.

10 lentelė

Metodika, taikoma nustatant kompensaciją pagal antrąją sutartį už vežimą į Sardiniją ir Siciliją bei iš jų

(EUR)

„Trenitalia“ pelno ir nuostolio ataskaita	Sardinija	Sicilija
A – iš viso pajamų	7 674 289	89 236 087
B – iš viso išlaidų	35 481 686	179 404 951
A–B	[27 807 397]	[90 168 864]
C – kapitalo investicijų grąža	2 733 433	11 729 022
D – darbo sąnaudų mokestis	–	1 003 737
Iš viso pajamų / nuostolių (A–B–C–D)	[30 540 830]	[102 901 623]

(394) Pirmiausia Komisija pažymi, kad išlaidos, susijusios su VPĮ, nustatytais krovinių vežimo geležinkeliais į Sardiniją / Siciliją ir iš jų paslaugoms, buvo apskaičiuotos kaip vieneto sąnaudos už vieną vagono nuvažiuotą kilometrą. Komisija mano, kad šis rodiklis yra tinkamas krovinių vežimo geležinkeliais sektoriuje krovinių vežimo geležinkeliais sąnaudoms apskaičiuoti, nes jis leidžia nustatyti vieno vagono vieneto sąnaudas už vieną nuvažiuotą kilometrą, neatsižvelgiant į vežamų krovinių kiekį ([235]). Taigi pagal šią metodiką galima apskaičiuoti vidutines bendrovės „Trenitalia“ naudojamų vagonų, kuriais teikiamos krovinių vežimo geležinkeliais į Sardiniją ir Siciliją bei iš jų paslaugos, sąnaudas.

(395) Antra, Italijos valdžios institucijos galėjo apskaičiuoti papildomas išlaidas, susijusias su VPĮ vykdymu tarp žemyninės dalies ir Sicilijos / Sardinijos, remdamosi konkrečia pelno ir nuostolio ataskaita, kurioje nurodytos visos pajamos ir išlaidos, konkrečiai priskirtos šioms paslaugoms. Nepriklausomas apskaitos ekspertas peržiūrėjo sąnaudų paskirstymo veiksnius, taip pat sąskaitas ir faktiškai bendrovės „Trenitalia“ teikiamas paslaugas. Šiuos elementus taip pat patikrino Italijos valdžios institucijos ir Komisija (žr. 71 konstatuojamąją dalį).

(396) Galiausiai iš Italijos valdžios institucijų Komisijai pateiktų sąskaitų pažymų matyti, kad kompensacija, sumokėta bendrovei „Trenitalia“ už šias paslaugas, neviršijo sąnaudų, kurias pastaroji patyrė vykdydama VPĮ tarp žemyninės dalies ir Sicilijos / Sardinijos. Italija sumokėjo kompensaciją, kuri buvo mažesnė už visas išlaidas, patirtas dėl šių VPĮ vykdymo. Dėl šios priežasties nebūtina tikrinti, ar Italijos valdžios institucijų apskaičiuotas protingas pelnas buvo tinkamas, ar ne, nes bet kuriuo atveju bendrovė „Trenitalia“, vykdydama tuos VPĮ, negavo jokio pelno.

([235]) Antrojoje sutartyje nebuvo numatyta pareiga vežti minimalų krovinių kiekį ar konkrečias krovinių rūšis.

(397) Italijos pateikti duomenys patvirtina, kad bendra kompensacija, sumokėta bendrovei „Trenitalia“ pagal antrąją sutartį, neviršijo faktinės finansinės naštos, kurią bendrovė „Trenitalia“ patyrė per visą sutarties galiojimo laikotarpį. 3 lentelėje pateikiama išsami informacija apie bendrą bendrovės „Trenitalia“ grynųjų išlaidų sumą pagal antrąją sutartį ir bendrą pagal tą sutartį suteiktos ir sumokėtos kompensacijos sumą. Iš šių duomenų matyti, kad bendrovei „Trenitalia“ buvo kompensuota tik už faktiškai suteiktas paslaugas, kurias patvirtino nepriklausomas apskaitos ekspertas ir patikrino Italijos valdžios institucijos (visų pirma 2004, 2005, 2006 ir 2008 m. sumokėta kompensacija buvo mažesnė už sutartyse nurodytas sumas) ir kad kompensacija nepadengė visų bendrovės „Trenitalia“ grynųjų išlaidų.

(398) Tai, kad bendrovės „Trenitalia“ sąnaudos už vieną traukinio nuvažiuotą kilometrą buvo didesnės, palyginti su kitų konkurentų sąnaudomis ar net su vidutinėmis Italijoje registruotomis sąnaudomis už vieną traukinio nuvažiuotą kilometrą ([236]), neturi įtakos šiai išvadai. Visų pirma, įmonės veiksmingumo lygis nėra svarbus elementas, į kurį reikia atsižvelgti vertinant, ar Italija suteikė bendrovei „Trenitalia“ per didelę kompensaciją už antrojoje sutartyje numatytų VPĮ vykdymą. Antra, sąnaudos už vieną traukinio nuvažiuotą kilometrą buvo susijusios ne su aptariamais VPĮ, o su bendromis bendrovės „Trenitalia“ išlaidomis už vieną traukinio nuvažiuotą kilometrą (apimančiomis ir komercines paslaugas, ir paslaugas pagal VPĮ). Tokia pati išvada daroma ir dėl Italijoje užregistruotų vidutinių sąnaudų už vieną traukinio nuvažiuotą kilometrą, t. y. duomenų, susijusių su visu Italijoje teikiamų krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų srautu. Todėl asociacijos „Fercargo“ pateikti duomenys (žr. 210 konstatuojamąją dalį) nesuteikia jokio tinkamo palyginimo, kad būtų galima apskaičiuoti sąnaudas, susijusias su VPĮ vykdymu pagal antrąją sutartį, ir neįrodo, kad bendrovei „Trenitalia“ už šių VPĮ vykdymą buvo sumokėta per didelė kompensacija.

(399) Be to, antrojoje sutartyje buvo aiškiai numatytas kompensacijos susigrąžinimo mechanizmas, jei kompensacijos suma būtų per didelė. Pagal antrosios sutarties 4 straipsnio 3 dalį, jeigu suteikta kompensacija viršijo faktines išlaidas, kurias bendrovė „Trenitalia“ patyrė vykdydama antrojoje sutartyje numatytus VPĮ, atitinkama suma turėjo būti atimta iš mokėtinos kompensacijos.

(400) Atsižvelgdama į tai, Komisija mano, kad bendra kompensacija, kurią bendrovė „Trenitalia“ gavo pagal pirmąją sutartį ir antrąją sutartį, neviršijo sumos, reikalingos grynosioms išlaidoms, susijusioms su viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymu, padengti, todėl buvo proporcinga.

8.4.2.5. Išvada

(401) Dėl minėtų priežasčių Komisija daro išvadą, kad visi įsipareigojimai, numatyti pirmojoje sutartyje (dėl dalies, kuri yra nauja pagalba) ir antrojoje sutartyje (išskyrus įsipareigojimą dėl tarifų, taikomų tarptautiniam vežimui per Triesto Maritimos uostą, žr. 352 ir 366 konstatuojamąsias dalis), atitinka Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 1 straipsnio 4 dalį ir 14 straipsnį bei bendruosius Sutarties principus. Todėl kompensacija, sumokėta bendrovei „Trenitalia“ pagal pirmąją ir antrąją sutartis, laikoma suderinama valstybės pagalba (išskyrus mokėjimus, susijusius su įsipareigojimu taikyti tarifus tarptautiniam vežimui per Triesto Maritimos uostą, kurie laikytini nesuderinama valstybės pagalba).

8.4.3. *Trečioji sutartis*

(402) Komisija pažymi, kad dėl trečiosios sutarties sąlygų susitarta 2010 m. spalio 29 d. (žr. 95 konstatuojamąją dalį), o sutartis pasirašyta 2012 m. gruodžio 3 d. Todėl trečioji sutartis buvo sudaryta, kai dar galiojo Reglamentas (EEB) Nr. 1191/69 (žr. 300 ir 301 konstatuojamąsias dalis). Komisija taip pat pažymi, kad kompensacija pagal trečiąją sutartį buvo mokama 2010–2016 m. Todėl, atsižvelgiant į Sąjungos teismų nustatytus principus (žr. 316 konstatuojamąją dalį), pagal trečiąją sutartį sumokėtos pagalbos suderinamumas iki 2012 m. gruodžio 3 d. bus vertinamas pagal Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69 ir iš Sutarties kylančius bendruosius principus, o po 2012 m. gruodžio 3 d. – pagal SESV 93 straipsnį.

([236]) Žr. sprendimo SA.32603 (2011/N) – Subsidijų schema „Ferrobonus“ mišriajam vežimui (OL C 88, 2012 3 24, p. 1) 39 konstatuojamąją dalį.

8.4.3.1. Iki 2012 . gruodžio 3 d. atliktų mokėjimų suderinamumas pagal Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69 ir iš Sutarties kylančius bendruosius principus

8.4.3.1.1. Viešojo transporto paslaugų pavedimas

(403) Remiantis pateiktais įrodymais darytina išvada, kad Italijos valdžios institucijos ir bendrovė „Trenitalia“ 2010 m. spalio 29 d. susitarė dėl trečiosios sutarties, kuri buvo pasirašyta 2012 m. gruodžio 3 d., sąlygų (95 konstatuojamoji dalis). Ta sutartis apėmė laikotarpį nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2014 m. gruodžio 31 d.

(404) Komisija pažymi, kad bendrovė „Trenitalia“ pradėjo teikti toje sutartyje nurodytas paslaugas nuo 2009 m. sausio 1 d., t. y. prieš pasirašant trečiąją sutartį (2012 m. gruodžio 3 d.), ir kad Italija pirmąsias kompensacijos dalis pagal trečiąją sutartį sumokėjo 2010 m. gruodžio 21 d. (žr. 102 konstatuojamąją dalį), taigi prieš pasirašant trečiąją sutartį.

(405) Tačiau Komisija pažymi, kad Italija pateikė įrodymų, iš kurių matyti, kad bendrovė „Trenitalia“ ir ITM dėl visų esminių trečiosios sutarties elementų susitarė 2010 m. spalio 29 d.

(406) Kaip paaiškinta 92 konstatuojamojoje dalyje, 2010 m. spalio 29 d. ITM generalinio direktoriaus kompetentingam ministrui pasirašyti išsiųstas galutinis trečiosios sutarties projektas ir 2012 m. gruodžio 3 d. pasirašyta trečioji sutartis iš esmės yra identiški. Jose yra identiškos nuostatos dėl teikiamų paslaugų pobūdžio ([237]), paslaugų kainos ([238]), sutarties papildymo ir keitimo taisyklių ([239]), sutarties galiojimo laikotarpio (2009–2014 m.) ([240]) ir baudų ([241]). Be to, tame projekte jau buvo visi elementai, susiję su kompensacijos apskaičiavimu ([242]). Be to, būtent dėl šio galutinio trečiosios sutarties projekto 2010 m. gruodžio 21 d. buvo priimtas biudžeto įstatymas, kuriuo Italijos valdžios institucijos buvo įgaliotos sumokėti bendrovei „Trenitalia“ kompensaciją už 2009 m. už VPĮ, kurie buvo vykdomi pagal trečiąją sutartį (žr. 95 konstatuojamąją dalį).

(407) Be to, 2010 m. spalio 29 d. šalių suderintame trečiosios sutarties projekte buvo aiškiai ir tiksliai apibrėžtas vykdytinų VPĮ pobūdis ir sąlygos, kuriomis bendrovė „Trenitalia“ turėjo juos vykdyti prieš sumokant bet kokią kompensaciją.

(408) Be to, Komisija pažymi, kad nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2010 m. spalio 29 d. bendrovė „Trenitalia“ iš tiesų vykdė VPĮ, valdžios institucijoms nurodžius VPĮ pobūdį ir sąlygas, kuriomis jas reikia teikti, remiantis derybomis dėl trečiosios sutarties. Remiantis 3.2.3.1 skirsnyje aprašytais faktiniais duomenimis, galima daryti išvadą, kad jau nuo 2008 m. lapkričio mėn. bendrovė „Trenitalia“ ir ITM intensyviai aptarinėjo teiktinų VPĮ apimtį ir pobūdį. Sutarties projekte, kuriuo šalys pasikeitė 2009 m. kovo 4 d. (tai buvo šeštoji versija, aptarta iki tos dienos), jau buvo apibrėžti pagrindiniai elementai, susiję su vykdytinų VPĮ apimtimi ir pobūdžiu, taip pat sąlygos, kuriomis bendrovė „Trenitalia“ juos vykdys (žr. 88 konstatuojamąją dalį) ([243]).

([237]) Projekto 4, 5 straipsniai ir 1 priedas, vėliau trečiosios sutarties 4, 5 straipsniai ir 1 priedas.

([238]) Projekto 9 straipsnis ir 2 priedas, vėliau trečiosios sutarties 9 straipsnis ir 2 priedas.

([239]) Projekto 7 ir 8 straipsniai, 10 straipsnio 2 dalis, 11 straipsnis ir 5 priedas, vėliau trečiosios sutarties 7 ir 8 straipsniai, 10 straipsnio 2 dalis, 11 straipsnis ir 5 priedas.

([240]) Projekto 6 straipsnio 1 dalis, vėliau trečiosios sutarties 6 straipsnio 1 dalis.

([241]) Projekto 13 straipsnis ir 3 priedas, vėliau trečiosios sutarties 13 straipsnis ir 3 priedas.

([242]) Pažymėtina, kad kartu su kompensacijos apskaičiavimo metodikos taisyklėmis trečiosios sutarties projekto 2 priede buvo pateiktas bendrovės „Trenitalia“ ekonominis ir finansinis planas, kuriame buvo išsamiai nurodyta sutarčiai taikoma vidinė pajamų norma, veiklos išlaidos, pajamos ir valstybės biudžeto lėšų suma, naudojama kaip kompensacijos viršutinė riba; galutinės trečiosios sutarties projekto versijos turinys nepasikeitė iki pat oficialaus šios sutarties sudarymo 2012 m. gruodžio 3 d.

([243]) Viešosios paslaugos aprėptis apėmė bendrovės „Trenitalia“ įsipareigojimą iš Pietų Italijos regionų ir į juos teikti krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas laikantis tam tikrų kokybės standartų (visų pirma punktualumo) ir bet kuriam klientui pareikalavus. Nuo galutinės trečiosios sutarties projekto versijos skyrėsi tik tikslus traukinio nuvažiuotų kilometrų skaičius ir minimalus finansinis veiksmingumas, kurio reikia, kad būtų galima vykdyti VPĮ.

(409) Taigi 2009 m. ir 2010 m. bendrovė „Trenitalia“ nevykdė veiklos, neturėdama įgaliojimų dėl VPĮ apimties ir pobūdžio. Nuo 2009 m. kovo 4 d. trečiosios sutarties projekto iki 2010 m. spalio 29 d. trečiosios sutarties projekto pasikeitė tik minimalus traukinio nuvažiuotų kilometrų skaičius, kurį reikia užtikrinti, ir minimalus finansinis veiksmingumas, kurio reikia norint vykdyti VPĮ. Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad 2010 m. spalio 29 d. sutarties projekte šių sąlygų apimtis buvo sumažinta, palyginti su 2009 m. kovo 4 d. sutarties projektu ([244]). Tai reiškia, kad 2009 m. bendrovė „Trenitalia“ vykdė daugiau VPĮ nei šalys galiausiai susitarė 2010 m. spalio 29 d. (žr. 91 konstatuojamąją dalį). Be to, Italija sumokėjo tik kompensacijos sumą, atitinkančią 2010 m. spalio 29 d. sutartą traukinio nuvažiuotų kilometrų skaičių (t. y. 11,9 mln. traukinio nuvažiuotų kilometrų) ir pagal 2010 m. spalio 29 d. trečiosios sutarties projekte nustatytus finansinius parametrus, neatsižvelgdama į 2009 m. bendrovės „Trenitalia“ vykdytus papildomus VPĮ ([245]). Be to, reikia pažymėti, kad ITM laikėsi nuomonės, jog bendrovė „Trenitalia“ 2009 m. įvykdė visus VPĮ pagal 2010 m. spalio 29 d. suderinto trečiosios sutarties projekto reikalavimus, taip patvirtindama, kad VPĮ apimtis ir pobūdis bendrovei „Trenitalia“ *de facto* buvo pakankamai aiškūs ir tikslūs jau 2009 m. (žr. 94 konstatuojamąją dalį).

(410) Todėl Komisija mano, kad Italija pavedė bendrovei „Trenitalia“ vykdyti VPĮ trečiojoje sutartyje numatytu laikotarpiu.

8.4.3.1.2. Viešojo paslaugų pirkimo sutarties dalykas

(411) Trečiąja sutartimi bendrovei „Trenitalia“ buvo pavesta teikti krovinių vežimo geležinkeliais į pietinius Italijos regionus (įskaitant Siciliją, bet ne Sardiniją) ir iš jų paslaugas. Visų pirma bendrovė „Trenitalia“ buvo įpareigota teikti krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas įprastinės sąstato siuntos arba mišriojo vežimo būdais, atsižvelgiant į naudotojų poreikį sutartyje nurodytoje geografinėje teritorijoje, nustatytoje pagal jungtis tarp regionų.

(412) Bendrovė „Trenitalia“ privalėjo teikti šias paslaugas bet kuriam veiklos vykdytojui, kuris jų paprašė, laikydamasi tos sutarties 1 priede nurodytų kriterijų ([246]) ir neviršydama 2009–2014 m. trečiosios sutarties 4 straipsnio 1 dalyje ir 1 priede nurodyto metinio traukinio nuvažiuotų kilometrų skaičiaus (11,9 mln.), t. y., planuojamos pasiūlos ([247]). Pagal trečiosios sutarties 11 straipsnį, šalys galėjo peržiūrėti planuojamą pasiūlą 2012–2014 m. laikotarpiui; tačiau šalys šia nuostata nepasinaudojo.

(413) Trečiojoje sutartyje bendrovei „Trenitalia“ buvo nustatyti konkretūs kokybės tikslai (punktualumo požiūriu), nurodyti sutarties 3 priede ([248]). 3 priede nurodytos kokybės rodiklių vertės buvo grindžiamos metodais ir kriterijais, dėl kurių buvo susitarta su ITM ([249]). Bendrovė „Trenitalia“ turėjo pateikti ITM metinę ataskaitą apie suteiktas paslaugas ir jų kokybę, kartu su tinkamais ir išsamiais dokumentais, susijusiais su faktiškai suteiktomis paslaugomis ir visais duomenimis, reikalingais patikrinti, kaip laikomasi sutartinių įsipareigojimų, įskaitant kokybės tikslus ([250]).

(414) Be to, bendrovė „Trenitalia“ turėjo planuoti ir koordinuoti visą su šių paslaugų teikimu susijusią pagalbinę veiklą, pavyzdžiui, įprastą ir neeilinę geležinkelių riedmenų priežiūrą ir reguliarius patikrinimus, optimalaus saugos lygio sąlygas, administracinę ir komercinę veiklą, padedančią valdyti paslaugas ([251]).

([244]) Pagal 2009 m. kovo 4 d. projektą bendrovė „Trenitalia“ turėjo užtikrinti mažiausiai 12,8 mln. traukinio nuvažiuotų kilometrų, o 2010 m. spalio 29 d. sutarties projekte šis skaičius buvo sumažintas iki 11,9.

([245]) 14 mln. traukinio nuvažiuotų kilometrų, faktiškai nuvažiuotų 2009 m., atėmus 11,9 mln. traukinio nuvažiuotų kilometrų, dėl kurių susitarta 2010 m. spalio 29 d. = 2,1 mln. traukinio nuvažiuotų kilometrų, kuriuos bendrovė „Trenitalia“ užtikrino 2009 m. ir už kuriuos nebuvo kompensuota.

([246]) Visų pirma bet kuriam veiklos vykdytojui, kuris prašė krovinių vežimo geležinkeliais 1 priede nurodytoms jungtimis tarp regionų paslaugų, atitinkančių „minimalų veiksmingumo lygį“, t. y. prašomos paslaugos sąnaudų ir pajamų už vieną traukinio nuvažiuotą kilometrą skirtumą, kuris viršija 19 EUR už vieną traukinio nuvažiuotą kilometrą ir yra didesnis nei 73 % visų sąnaudų. Šios nuostatos iš esmės buvo skirtos sutarties ekonominei pusiausvyrai užtikrinti ir neturėjo įtakos paslaugų teikimo tęstinumui.

([247]) Trečiosios sutarties 7 straipsnio 3 dalyje aiškiai nurodyta, kad šalys tarpusavyje pripažino, jog 2009–2014 m. planuojama pasiūla atitiko trečiosios sutarties 1 priedą.

([248]) Trečiosios sutarties 4 straipsnio 6 dalis.

([249]) Trečiosios sutarties 5 straipsnio 1 dalies a punktas.

([250]) Trečiosios sutarties 5 straipsnio 1 dalies c punktas.

([251]) Trečiosios sutarties 4 straipsnio 2 dalis.

(415) Komisija pažymi, kad trečiąja sutartimi buvo siekiama užtikrinti minimalų paslaugų tinklą, o ne atskiras jungtis, t. y. minimalų linijų ir jungčių, paskirstytų visoje Pietų Italijoje, su jų išvykimo /atvykimo vietomis, rinkinį. Šis įsipareigojimas teikti paslaugas *pagal poreikį* užtikrino, kad krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų pasiūla atspindėtų naudotojų poreikius reguliarumo ir masto aspektais. Be to, sutartyje buvo numatyti konkretūs paslaugų kokybės standartai ([252]).

(416) Atsižvelgdama į tai, Komisija mano, kad trečiojoje sutartyje numatyti VPĮ patenka į Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 1 dalyje nurodytą kategoriją „transporto paslaugos, atitinkančios nustatytus tęstinumo, reguliarumo, masto ir kokybės standartus“.

8.4.3.1.3. Pavedimo akte nurodyta informacija

a) Viešosios paslaugos, kuri turi būti teikiama, pobūdis (Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 2 dalies a punktas)

(417) Kaip paaiškinta 411–416 konstatuojamosiose dalyse, trečiojoje sutartyje buvo nustatyti bendrovei „Trenitalia“ pavestų krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų tęstinumo, reguliarumo, masto ir kokybės standartai.

(418) Komisija pažymi, kad teikiant šias paslaugas, be kita ko, buvo atsižvelgiama į socialinius ir aplinkos apsaugos veiksnius. Kaip minėta 326 konstatuojamojoje dalyje, pagal Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 1 straipsnio 4 dalį, valstybės narės gali sudaryti VPPS su transporto įmone „[s]iekiant užtikrinti pakankamą transporto paslaugų teikimą, kad jas teikiant būtų visų pirma atsižvelgiama į socialinius ir aplinkosaugos veiksnius ir miesto bei užmiesčio planavimą“. Kaip paaiškino Italija (165 konstatuojamoji dalis), trečiąja sutartimi buvo siekiama užtikrinti, kad geležinkelių transporto alternatyva vyraujančiai kelių transporto rūšiai būtų teikiama ekonomiškai tvariomis sąlygomis. Ja buvo siekiama ne tik transporto politikos tikslo, bet ir aplinkos apsaugos ir teritorinės politikos bei ekonominės ir socialinės sanglaudos tikslų. Iš tiesų ja buvo siekiama stiprinti regioninę sanglaudą ir teritorinę pusiausvyrą tarp Šiaurės ir Pietų Italijos, kartu suteikiant tvarią alternatyvą kelių transportui. Trečiojoje sutartyje buvo aiškiai nurodyti išvykimo ir atvykimo regionai, kuriuose bendrovė „Trenitalia“ turi teikti paslaugas vykdydama VPĮ, ir to pakanka, kad būtų galima laikyti, jog Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 1 straipsnio 4 dalyje ir 14 straipsnio 2 dalies a punkte nustatyti reikalavimai yra įvykdyti.

(419) Dėl pirmiau nurodytų priežasčių Komisija daro išvadą, kad pagal trečiąją sutartį teikiamų viešojo transporto paslaugų pobūdis buvo pakankamai apibrėžtas pagal Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 2 dalies a punktą, skaitomą kartu su to paties reglamento 1 straipsnio 4 dalimi.

b) Paslaugų, kurios turi būti teikiamos pagal sutartį, kaina (Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 2 dalies b punktas)

(420) Trečiojoje sutartyje buvo nurodyta kompensacijos, kuri suteikiama bendrovei „Trenitalia“ už suteiktas paslaugas, suma, t. y. paslaugų kaina ir jos apskaičiavimo metodika.

(421) Didžiausia metinės kompensacijos suma buvo nustatyta atsižvelgiant į turimus viešuosius išteklius ir numatomą bendrovės „Trenitalia“ sąnaudų ir pajamų raidą sutarties galiojimo laikotarpiu, nurodytą bendrovės „Trenitalia“ ekonominiame ir finansiniame plane (sutarties 2 priedas). Bendrovei „Trenitalia“ faktiškai sumokėta kompensacija padengė skirtumą tarp pajamų iš eismo ir susijusių išlaidų, susijusių su VPĮ vykdymu, kuris buvo patikrintas *ex post* (žr. 99 ir 100 konstatuojamąsias dalis).

([252]) Trečiosios sutarties 3 priedas.

(422) Trečiojoje sutartyje buvo numatytos konkrečios taisyklės, reglamentuojančios kompensacijos mokėjimą (žr. 99 konstatuojamąją dalį) ir sumokėtų sumų, viršijančių faktinę metinę bendrovei „Trenitalia“ tenkančią naštą, kuri atsispindėjo ITM pateiktose patvirtintose sąskaitose, susigrąžinimą. Bet kuriuo atveju kompensacija negalėjo viršyti didžiausių sumų, nurodytų sutarties 9 straipsnio 1 dalyje (2009–2011 m.) arba nustatytų pagal sutarties 11 straipsnį (2012–2014 m.), ir turėjo neviršyti sutarties 2 priede nurodytų valstybės biudžete numatytų lėšų. Komisija pažymi, kad kompensaciją už 2009 ir 2010 m. suteiktas paslaugas bendrovė „Trenitalia“ gavo 2010 m. gruodžio 21 d. ir tik neviršijant 2010 m. spalio mėn. sutartos 11,9 mln. traukinio nuvažiuotų kilometrų ribos ([253]).

(423) Todėl Komisija mano, kad trečiojoje sutartyje buvo Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 2 dalies b punkte reikalaujami elementai, pagal kuriuos sutartyje turi būti nurodyta joje numatytų paslaugų kaina ir išsami informacija apie abiejų šalių finansinius santykius.

c) Taisyklės dėl sutarties pakeitimo ir papildymo (Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 2 dalies c punktas)

(424) Sutartis galėjo būti papildyta ir pakeista tik šalių susitarimu.

(425) Bet kokį planuojamos pasiūlos pakeitimą dėl didesnio nei 1 % viso trečiojoje sutartyje numatyto traukinio nuvažiuotų kilometrų skaičiaus trūkumo ar perviršio bendrovė „Trenitalia“ turėjo pasiūlyti ITM ([254]). Planuojamą pasiūlą šalys galėjo patikslinti ir tuo atveju, jei numatytų ir patirtų veiklos išlaidų skirtumas būtų didesnis nei 10 % (perviršis ar deficitas) visų 2 priede nurodytų išlaidų, su sąlyga, kad šis skirtumas atsirado ne dėl bendrovės „Trenitalia“ elgesio ([255]). Bet kokie paslaugų teikimo sutrikdymai ir pakeitimai dėl įvykių, už kuriuos atsakinga bendrovė „Trenitalia“, reiškė, kad kompensacija sumažinama proporcingai neužtikrintų traukinio nuvažiuotų kilometrų skaičiui ([256]). Prireikus per šešis mėnesius nuo sutarties įregistravimo dienos šalys galėjo nuspręsti atnaujinti planuojamą pasiūlą ir 2012–2014 m. sutarties ekonominės ir finansinės pusiausvyros sąlygas; toks atnaujinimas turėjo atitikti trečiosios sutarties 5 priede pateiktą formulę ([257]). Šia nuostata niekada nebuvo pasinaudota.

(426) Komisija mano, kad trečioji sutartis atitinka Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 2 dalies c punktą, pagal kurį reikalaujama, kad į VPPS būtų įtrauktos taisyklės dėl sutarties papildymo ir keitimo.

d) Sutarties galiojimo laikotarpis (Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 2 dalies d punktas)

(427) Trečioji sutartis apėmė laikotarpį nuo 2009 m. sausio 1 d. iki 2014 m. gruodžio 31 d. ir į ją buvo įtraukta sąlyga (6 straipsnio 2 dalis), kuria jos galiojimas (tomis pačiomis sąlygomis) gali būti pratęstas ne ilgiau kaip 12 mėnesių, jei ITM to pareikalautų ne vėliau kaip likus šešiems mėnesiams iki sutarties galiojimo pabaigos.

(428) Komisija mano, kad sutarties galiojimo laikotarpis buvo aiškiai nustatytas, kaip numatyta Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 2 dalies d punkte.

e) Baudos (Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 2 dalies e punktas)

(429) Jei bendrovė „Trenitalia“ nesilaikytų trečiosios sutarties, jai būtų taikoma baudų sistema, jas išskaičiuojant iš mokėtinos kompensacijos (žr. 101 konstatuojamąją dalį).

([253]) Bendrovė „Trenitalia“ negavo kompensacijos už 2009 m. suteiktas paslaugas, viršijančias šią ribą (14 mln. traukinio nuvažiuotų kilometrų vietoje 11,9 mln. traukinio nuvažiuotų kilometrų).
([254]) Trečiosios sutarties 7 straipsnio 1 ir 2 dalys.
([255]) Trečiosios sutarties 10 straipsnio 2 dalis.
([256]) Trečiosios sutarties 8 straipsnio 4 dalis.
([257]) Trečiosios sutarties 11 straipsnis. 5 priede buvo numatyta konkreti formulė, taikoma galimam sutarties ekonominės pusiausvyros patikslinimui, siekiant užtikrinti, kad kompensacija būtų proporcinga bendrovės „Trenitalia“ patirtoms išlaidoms.

(430) Pažeidus sutartinius įsipareigojimus, trečiosios sutarties 13 straipsnyje buvo numatytos skirtingo dydžio baudos, priklausomai nuo pažeidimo sunkumo. 13 straipsnio 7–14 dalyse buvo nustatyti skirtingi baudų dydžiai už konkrečius pažeidimus. Už kiekvieną minėtuose straipsniuose konkrečiai nenurodytą pažeidimą 13 straipsnio 15 dalyje buvo numatyta ne didesnė kaip 50 000 EUR bauda. Konkreti bauda už nepasiektus kokybės tikslus buvo numatyta 3 priede.

(431) Komisija mano, kad minėtos nuostatos atitinka Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 14 straipsnio 2 dalies e punktą, pagal kurį VPPS turi būti numatytos baudos už sutarties nesilaikymą.

8.4.3.1.4. Kompensacijos proporcingumas

(432) Kalbant apie kompensacijos dydį, Komisija turi patikrinti, ar kompensacija neviršijo sumos, kuri buvo būtina išlaidoms, patirtoms vykdant VPĮ, padengti, atsižvelgiant į atitinkamas pajamas ir protingą pelną (žr. 382 konstatuojamąją dalį).

(433) Komisija pažymi, kad trečiosios sutarties 2 priede buvo pateiktos išsamios lentelės, susijusios su papildomomis išlaidomis, kurias bendrovė „Trenitalia“ patyrė vykdydama viešųjų paslaugų įsipareigojimus. Šiame 2 priede pateiktame ekonominiame ir finansiniame plane buvo kiekybiškai įvertinta planuojama kiekvienos rūšies papildomų išlaidų suma kiekvienais trečiosios sutarties galiojimo metais ir buvo nustatyta bendra viršutinė kompensacijos už kiekvienus trečiosios sutarties galiojimo metus suma.

11 lentelė

Kompensacijos pagal trečiąją sutartį apskaičiavimo metodika – bendrovės „Trenitalia“ ekonominio ir finansinio plano, įtraukto į trečiosios sutarties 2 priedą, ištrauka

(mln. EUR)

		2009 m.	2010 m.	2011 m.	2012 m.	2013 m.	2014 m.
A1	Reikalavimus atitinkančios kapitalo kompensavimo ir atlygio išlaidos	38,9	39,2	39,4	39,6	40,0	40,3
A2	Kapitalo kompensavimo ir atlygio išlaidos	38,9	39,2	39,4	39,6	40,0	40,3
b1.1	Rinkliavos	32,9	32,9	32,9	32,9	32,9	32,9
b1.2	Traukinių apykaita	22,6	19,1	17,1	16,2	16,2	16,2
b1.3	Traukinių parko valdymas	14,0	11,3	10,0	9,3	9,3	9,3
b1.4	Važiavimas	58,1	47,0	39,8	36,7	36,7	36,7
b1.5	Traukinių paieška ir formavimas	56,6	42,1	36,5	33,8	33,8	33,8
b1.6	Priežiūra	32,7	26,4	22,8	21,1	21,1	21,1
b1.7	Komercinės išlaidos	6,1	4,9	4,2	3,9	3,9	3,9
b1.8	Darbuotojai (pramonės, prekybos ir pagalbiniai darbuotojai)	26,0	21,1	18,2	16,8	16,8	16,8

(mln. EUR)

		2009 m.	2010 m.	2011 m.	2012 m.	2013 m.	2014 m.
b1.9	Nepadengtosios išlaidos	*	21,1	10,9	10,4	10,4	10,4
b1.10	Palūkanų išlaidos išeitinėms išmokoms	*	*	3,7	3,7	3,7	3,7
b1.11	Darbo sąnaudų mokestis	2,0	1,9	1,8	1,8	1,8	1,8
B1	Tinkamos finansuoti veiklos išlaidos	251,1	227,9	197,9	186,5	186,5	186,5
b2	Netinkamos finansuoti veiklos išlaidos (ekonominis principas)	*	*	*	*	*	*
b3	Atidėjiniai restruktūrizavimo mokesčiams	*	*	*	*	*	*
b4	Turto nurašymas	*	*	*	*	*	*
B2	Įtrauktos veiklos išlaidos	251,1	227,9	197,9	186,5	186,5	186,5
C1	**IŠ VISO TINKAMŲ FINANSUOTI IŠLAIDŲ**	**290,0**	**267,0**	**237,3**	**226,2**	**226,5**	**226,8**
C2	**IŠ VISO IŠLAIDŲ ATLYGIUI**	**290,0**	**267,0**	**237,3**	**226,2**	**226,5**	**226,8**
d1	Eismo pajamos	116,4	124,2	131,8	140,1	140,1	140,1
d2	Pagalbinės veiklos pajamos						
d2	Valstybės mokami paslaugų sutarties mokesčiai	92,4	107,0	107,0	107,0	107,0	107,0
d4	Mišriojo vežimo paskatos	*	*	*	*	*	*
d5	Mokesčiai (paskirstymo integracija, be PVM)	*	*	*	*	*	*
d6	Regionų mokami paslaugų sutarties mokesčiai	*	*	*	*	*	*
d3	Ankstesnių metų „C“ kvota	5,9	0,6	*	*	*	*
D	**IŠ VISO PADENGTŲJŲ PAJAMŲ**	**214,8**	**231,8**	**238,8**	**247,1**	**247,1**	**247,1**

(434) Pirmiausia, *kalbant apie išlaidų pozicijas*, iš 11 lentelės matyti, kad visos joje išvardytos išlaidų pozicijos buvo tiesiogiai susijusios su VPĮ vykdymu pagal trečiąją sutartį. Italija atsižvelgė į visas tinkamas finansuoti veiklos išlaidas, susijusias su tiesiogine krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų, kurias bendrovė „Trenitalia“ teikia vykdydama VPĮ pagal trečiąją sutartį, veikla. Italija taip pat atsižvelgė į bendrovės „Trenitalia“ patirtas kapitalo išlaidas, visų pirma susijusias su turto, naudojamo šiems VPĮ vykdyti, amortizacija ir nusidėvėjimu. Be to, nepriklausomo apskaitos eksperto pateiktuose metiniuose patvirtinimuose įvertinta, kad bendrovė „Trenitalia“ naudojo teisingus parametrus, kad paskirstytų išlaidas, tiesiogiai susijusias su pagal trečiąją sutartį vykdomais VPĮ, ir išlaidas, susijusias su bendrovės „Trenitalia“ krovinių padalinio komercinio krovinių vežimo veikla (žr. 100 konstatuojamąją dalį). Komisija peržiūrėjo tuos patvirtinimus.

(435) *Kalbant apie pajamas* Komisija mano, kad bendrovės „Trenitalia“ ekonominiame ir finansiniame plane atsižvelgta į visas atitinkamas pajamas, išskyrus galimas pagalbinės veiklos pajamas ([258]). Vykdydama trečiąją sutartį bendrovė „Trenitalia“ faktiškai gavo pagalbinės veiklos pajamų, todėl į šias pajamas turėjo būti atsižvelgta nustatant papildomas pajamas. Vis dėlto Komisija pažymi, kad net ir įtraukus pagalbinės veiklos pajamas, faktiškai gautas vykdant trečiąją sutartį (maždaug 6 mln. EUR per metus, t. y. 30 mln. EUR per visą trečiosios sutarties galiojimo laikotarpį), visos bendrovės „Trenitalia“ ekonominiame ir finansiniame plane numatytos papildomos pajamos vis tiek būtų gerokai mažesnės už visas numatytas papildomas išlaidas (žr. 11 lentelės d1 ir C2 eilutes). Todėl pagalbinės veiklos pajamų neįtraukimas į kompensacijos dydžio nustatymo parametrus neturi įtakos vertinant pagal trečiąją sutartį suteiktos kompensacijos (11 ir 12 lentelėse įvardytos kaip „valstybės mokami paslaugų sutarties mokesčiai“) proporcingumą, nes ši kompensacija neviršijo visų sąnaudų, kurias bendrovė „Trenitalia“ patyrė vykdydama VPĮ pagal trečiąją sutartį. Iš 12 lentelės matyti, kad bendrovės „Trenitalia“ ekonominiame ir finansiniame plane Italija apskaičiavo, kad bendrovė „Trenitalia“ iš viso patirs 47,53 mln. EUR grynąjį nuostolį vykdydama VPĮ pagal trečiąją sutartį, atsižvelgiant į atitinkamą kompensaciją.

12 lentelė

Prognozuojami „Trenitalia“ grynieji rezultatai pagal trečiąją sutartį

(mln. EUR)

	2009 m.	2010 m.	2011 m.	2012 m.	2013 m.	2014 m.	Iš viso
Tinkamos finansuoti išlaidos	290,0	267,0	237,3	226,2	226,5	226,8	1 473,80
Valstybės mokami paslaugų sutarties mokesčiai	92,4	107,0	107,0	107,0	107,0	107,0	627,40
Eismo pajamos	116,4	124,2	131,8	140,1	140,1	140,1	799,20
Iš viso pajamų	214,8	231,8	238,8	247,1	247,1	247,1	1 426,27
Grynasis rezultatas	**[75,30]**	**[35,53]**	**1,50**	**20,90**	**20,60**	**20,30**	**[47,53]**

(436) Antra, Komisija pažymi, kad bendrovei „Trenitalia“ sumokėtos kompensacijos *ex post* kiekybinis įvertinimas buvo pagrįstas faktiškai bendrovės „Trenitalia“ patirtomis išlaidomis ir panaudoto kapitalo dydžiu, o jos dydis buvo apribotas valstybės biudžete numatytomis lėšomis. Visų pirma, kaip matyti iš 13 lentelės, bendra pagal trečiąją sutartį bendrovei „Trenitalia“ sumokėtos pagalbos suma neviršijo: a) bendros kompensacijos sumos, numatytos ekonominiame ir finansiniame plane ir galiausiai suteiktos; b) visų ekonominiame ir finansiniame plane numatytų ir faktiškai patirtų grynųjų bendrovės „Trenitalia“ išlaidų.

([258]) Pagalbinės veiklos pajamos – tai pajamos, gautos iš prekių ar paslaugų, nesusijusių su pagrindine bendrovės veikla (šiuo atveju krovinių vežimo paslaugomis).

13 lentelė

Kompensacija pagal trečiąją sutartį

(mln. EUR)

	2009 m.	2010 m.	2011 m.	2012 m.	2013 m.	2014 m.	Iš viso
Apskaičiuota kompensacija	92,4	107,0	107,0	107,0	107,0	107,0	**627,40**
Suteikta kompensacija	92,4	106,7	107,0	106,1	106,1	105,2	**623,50**
Sumokėta kompensacija	92,4	106,6	102,5	106,0	103,6	101,0	**612,10**
„Trenitalia“ prognozuotos grynosios išlaidos	290,0	267,0	237,3	226,2	226,5	226,8	**1 473,80**
„Trenitalia“ faktiškai patirtos grynosios išlaidos	200,0	179,6	138,0	131,0	113,7	92,9	**855,20**

(437) Atsižvelgdama į tai, Komisija mano, kad bendra kompensacija, kurią bendrovė „Trenitalia“ gavo pagal trečiąją sutartį, neviršijo sumos, reikalingos grynosioms išlaidoms, susijusioms su viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymu, padengti, todėl buvo proporcinga. Tai reiškia, kad iki 2012 m. gruodžio 3 d. sumokėta kompensacija taip pat buvo proporcinga.

(438) Išvada dėl visos pagal trečiąją sutartį bendrovei „Trenitalia“ sumokėtos kompensacijos proporcingumo nedaro poveikio kitų sąlygų, kurios turi būti įvykdytos pagal SESV 93 straipsnį, kad po 2012 m. gruodžio 3 d. sumokėtos kompensacijos būtų pripažintos suderinamomis su vidaus rinka, vertinimui.

8.4.3.2. Išvada

(439) Dėl pirmiau minėtų priežasčių Komisija daro išvadą, kad visi trečiojoje sutartyje numatyti įsipareigojimai atitinka Reglamento (EEB) Nr. 1191/69 1 straipsnio 4 dalį ir 14 straipsnį bei bendruosius Sutarties principus. Todėl iki 2012 m. gruodžio 3 d. pagal trečiąją sutartį bendrovei „Trenitalia“ sumokėta kompensacija laikytina suderinama valstybės pagalba.

8.4.3.3. Po 2012 m. gruodžio 3 d. atliktų mokėjimų suderinamumas pagal SESV 93 straipsnį

8.4.3.3.1. Tikros VESP teikimas

(440) Norint įvertinti, ar pagal SESV 93 straipsnį egzistuoja tikra VESP, reikia patikrinti, ar Italija nepadarė akivaizdžios klaidos apibrėždama VESP, kuriai taikoma trečioji sutartis.

(441) Šis vertinimas atliekamas atsižvelgiant į Bendrojo Teismo sprendimus bylose *Andersen* ([259]) ir *SNCM* ([260]), kartu atsižvelgiant į sektoriaus teisinės sistemos ypatumus. Šiuo atžvilgiu Komisija pažymi, kad valstybių narių diskrecija apibrėžti krovinių vežimo geležinkeliais VESP turinį ir taikymo sritį nėra ribojama Sąjungos lygmens antrinės teisės aktais. Daroma nuoroda į SESV 93 straipsnį, kuriame nustatyta, kad pagalbos priemonės yra suderinamos, jei jos „kompensuoja tam tikrus įsipareigojimus, siejamus su viešosios paslaugos sąvoka“.

([259]) 2017 m. sausio 18 d. Sprendimas *RENV*, T-92/11, ECLI:EU:T:2017:14, 69–70 punktai.
([260]) 2017 m. kovo 1 d. sprendimas, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, 134–135 punktai.

(442) Atsižvelgdama į tai, Komisija bendrai įvertins:

1. susijusius transporto poreikius, atsižvelgiant į atitinkamos valstybės narės siekiamą teisėtą viešojo intereso tikslą (t. y. ar egzistuoja realus viešųjų paslaugų poreikis);

2. kokiu mastu vien rinkos jėgos galėtų patenkinti šiuos poreikius (t. y. ar egzistuoja rinkos nepakankamumas, dėl kurio pagalba yra būtina pirmiau nurodytam viešųjų paslaugų poreikiui patenkinti);

3. ar, atsižvelgiant į atitinkamos valstybės narės siekiamą viešąjį tikslą, VPPS buvo mažiausiai konkurenciją iškraipanti priemonė šiam trūkumui pašalinti(t. y. pagalbos tinkamumą).

8.4.3.3.1.1. Tikro viešųjų paslaugų poreikio egzistavimas

(443) Italijos teigimu, trečiąja sutartimi buvo siekiama užtikrinti krovinių vežimą geležinkeliais, kad būtų sustiprinta regioninė sanglauda tarp Šiaurės ir Pietų Italijos. Italija teigė, kad krovinių vežimo geležinkeliais alternatyvos Pietų Italijoje išsaugojimas, bent jau minimalaus pobūdžio, yra labai svarbus galutiniams naudotojams ir visai bendruomenei, taip pat siekiant išvengti masinio eismo perkėlimo į kelių transportą (165 konstatuojamoji dalis).

(444) Pagrindinis tikslas, kurio Italija siekė šiuo atveju, buvo teritorinė ekonominė ir socialinė sanglauda tarp Šiaurės Italijos ir Pietų Italijos organizuojant tarpregioninę krovinių vežimo geležinkeliais paslaugą. Tuo tikslu Italija nustatė, kad visoje Pietų Italijoje reikia užtikrinti minimalų krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų tinklą, o ne atskiras jungtis. Šis tinklas turėjo sudaryti sąlygas teikti krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas į Pietų Italiją ir iš jos. Be to, juo buvo siekiama aplinkos apsaugos ir teritorinės politikos tikslų, t. y. skatinti saugesnę ir mažiau taršią krovinių vežimo sistemą.

(445) Komisija mano, kad Italijos nustatyti teritorinės ekonominės ir socialinės sanglaudos bei aplinkos apsaugos ir teritorinės politikos tikslai yra teisėti ir jiems neturi įtakos jokia akivaizdi klaida, nes tarpregioninių krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų organizavimas gali atlikti svarbų vaidmenį stiprinant regioninę sanglaudą ir kartu užtikrinti tvarią alternatyvą kelių transportui.

(446) 2008 m., praėjus dvejiems metams po to, kai bendrovės „Trenitalia“ konkurentai pradėjo vykdyti veiklą Pietų Italijoje, krovinių tranzito tarp Šiaurės ir Pietų Italijos apimtis buvo gana nedidelė, palyginti su krovinių srautu Šiaurės Italijoje ([261]). Kaip nurodė Italija, Pietų Italijos regionų administracijos manė, kad ši apimtis yra nepakankama (229 konstatuojamoji dalis), ir galėjo dar labiau sumažėti, atsižvelgiant į bendrovės „Trenitalia“ paskelbtą planą nutraukti nuostolingas krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas nesant valstybės kompensacijos (216 konstatuojamoji dalis).

(447) Italija manė, kad nesiėmus tinkamų paramos priemonių krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimas Pietų Italijoje gali išnykti. Tai būtų turėję neigiamą poveikį regioninei sanglaudai, atsižvelgiant į tai, kad krovinių vežimo disbalansas tarp Šiaurės Italijos ir Pietų Italijos egzistavo ir kelių ([262]) bei oro ([263]) transporto srityje. Dėl šių aplinkybių Komisija mano, kad net ir nesant viešų konsultacijų yra pakankamai duomenų, leidžiančių daryti išvadą, kad valstybės parama krovinių vežimui geležinkeliais buvo reikalinga. Šią nuomonę patvirtino ir tai, kad įvairiarūšio vežimo terminalai ir platformos daugiausia buvo Šiaurės Italijoje, o Pietų Italijoje jų buvo nedaug.

([261]) Visų pirma Italija įrodė, kad 2008 m. krovinių vežimas geležinkeliais Pietų Italijos regionuose sudarė tik 10 % visos Italijoje vežamų krovinių apimties, o 60 % šios krovinių apimties buvo sutelkta keturiuose Šiaurės Italijos regionuose (Emilijos Romanijos, Lombardijos, Pjemonto ir Veneto). Kaip savo pastabose aiškiai nurodė FS grupė (214 konstatuojamoji dalis), bendrovės „Trenitalia“ konkurentai teikė tik labai nedidelę dalį ir taip labai ribotų krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų Pietų Italijoje.

([262]) Nesant geležinkelių transporto, kelių transportas negalėtų patenkinti Pietų Italijos krovinių vežimo poreikių. 2007 m. iš Šiaurės Italijos į Pietų Italiją ir atvirkščiai keliais vežamų krovinių kiekis sudarė tik mažiau nei 2,5 % viso krovinių vežimo keliais. 2008 m. krovinių vežimas keliais sudarė 90 % viso šalies krovinių vežimo. Žr. 2011 m. vasario mėn. Italijos transporto infrastruktūros būklės ataskaitą „UnionTrasporti“.

([263]) Nesant geležinkelių transporto, oro transportas negalėtų patenkinti Pietų Italijos krovinių vežimo poreikių. Krovinių vežimas oro transportu iš esmės buvo sutelktas Šiaurės Italijos regionuose, o iš Pietų Italijoje esančių oro uostų buvo vykdomas labai nedidelis krovinių vežimas. Iš Pietų Italijoje esančių oro uostų 2010 m. vežti kroviniai sudarė tik 3 % nacionalinio krovinių vežimo oro transportu srauto.

(448) Be to, Italijos nuomone, krovinių vežimas geležinkeliais greičiausiai padės išvengti perėjimo prie kelių transporto, dėl kurio gali padidėti eismo įvykių skaičius ir spūstys, ypač Pietų Italijos kelių tinkle. Šiuo atžvilgiu Komisija atkreipia dėmesį į ypatingas aplinkybes, visų pirma dėl Sicilijos nutolimo nuo žemyninės dalies, taip pat į kai kurių Pietų Italijos regionų (pavyzdžiui, Kalabrijos) prastą dalies kelių tinklo būklę, kaip pabrėžta bendrovės PWC tyrime (žr. 235–237 konstatuojamąsias dalis). Dėl padidėjusio krovinių vežimo keliais eismo tarp Šiaurės Italijos ir Pietų Italijos galėjo padidėti ne tik tarša, bet ir pavojus kelių eismo saugumui ([264]).

(449) Dėl to, kad trečiojoje sutartyje daugiausia dėmesio skirta jungtims tarp regionų, o ne jungtims tarp atskirų maršrutų, VESP taikymo sritis neprieštarauja regioninės sanglaudos tikslui. Dėl toliau (450–452 konstatuojamosiose dalyse) paaiškintų priežasčių Komisija mano, kad jungčių tarp regionų metodas buvo pateisinamas dėl krovinių vežimo geležinkeliais ypatumų ir neprieštaravo regioninės sanglaudos tikslui.

(450) Pirma, geležinkelių transportas organizuojamas tinklo pagrindu ir jam naudojamos kelios stotys tame pačiame maršrute, taip pat keli maršrutai toje pačioje jungtyje tarp regionų.

(451) Antra, visų pirma kalbant apie krovinių vežimą, galutiniai naudotojai yra ne tik pramonės įmonės, bet ir krovinių vežėjai, kurie teikia tiesiogines vežimo paslaugas pagal klientų poreikius. Todėl teritorinės sanglaudos tikslais Komisija mano, kad tikslinga sutelkti dėmesį į krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas, teikiamas jungties tarp regionų, o ne smulkesniu lygmeniu.

(452) Galiausiai Komisija pažymi, kad 11,9 mln. traukinio nuvažiuotų kilometrų per metus skaičiumi, kuriuo nustatoma sutarties apimtis, buvo siekiama užtikrinti pusiausvyrą tarp 443–445 konstatuojamosiose dalyse nurodytų transporto poreikių ir Italijos biudžeto apribojimų. Ši suma buvo skirta visai Italijos teritorijai (neatsižvelgiant į atskirus eksploatuojamus maršrutus), kad sistema išliktų pakankamai lanksti ir būtų galima patenkinti kuo didesnį krovinių vežimo poreikį bei užtikrinti kuo didesnę paslaugų aprėptį. Italijos teigimu, toks lankstumas buvo būtinas, nes krovinių vežimo geležinkeliais paklausa skyrėsi ne tik įvairiuose regionuose, bet ir kasmet, priklausomai nuo pramonės gamybos.

(453) Atsižvelgdama į minėtas aplinkybes Komisija daro išvadą, kad Italija, apibrėždama krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų poreikį konkrečiose jungtyse tarp regionų, kad būtų pagerinta teritorinė sanglauda, nepadarė akivaizdžios klaidos.

8.4.3.3.1.2. Krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų komercinės pasiūlos rinkoje trūkumas

(454) Asociacija „FerCargo“ teigė, kad jos nariai galėjo užtikrinti paslaugas, kurios būtų panašios į bendrovės „Trenitalia“ teikiamas paslaugas tęstinumo, reguliarumo ir dažnumo, masto ir tarifų požiūriu (206 konstatuojamoji dalis). Priešingai, Italija teigė, kad 2008–2009 m. laikotarpiu, kai buvo apibrėžta trečiosios sutarties geografinė taikymo sritis ir apimtis, vien rinkos jėgos nebūtų užtikrinusios pakankamo krovinių vežimo geležinkeliais į Pietų Italijos regionus ir (arba) iš jų paslaugų kiekio.

(455) Remiantis Italijos pateiktais duomenimis ([265]), 14 lentelėje pateikiama išsami informacija apie bendrovės „Trenitalia“ konkurentų pasiūlą (traukinio nuvažiuotais kilometrais) 2008 ir 2009 m. jungtyse tarp regionų, kurioms taikoma trečioji sutartis.

([264]) Pietų Italijos kelių tinkle buvo netolygus greitkelių tankumas, o kai kuriuose iš šių greitkelių tuo metu, kai buvo pavesta vykdyti trečiąją sutartį, buvo vykdomi svarbūs modernizavimo darbai (greitkelyje A3 tarp Salerno ir Kalabrijos Redžo). Kai kuriuose regionuose (Molizėje, Bazilikatoje ir didžiojoje Apulijos dalyje) nebuvo jokių greitkelių, taigi krovinių vežimo paslaugos turėjo būti teikiamos valstybinės reikšmės keliais, todėl didėjo spūsčių ir avarijų rizika (žr. 2011 m. vasario mėn. Italijos transporto infrastruktūros būklės ataskaitą „UnionTrasporti“).

([265]) Bendrovės PWC tyrimas Nr. 3, p. 44–58.

14 lentelė

	Jungtys		2008 m.		2009 m.	
	Iš	Į	Konkurentai	Pasiūla	Konkurentai	Pasiūla
1.	**Abrucai**	Abrucai	*„Linea“, „Rail One“, „Ferrovia Adriatico Sangritana“*	3 800	*„Ferrovia Adriatico Sangritana“*	4 200
2.	**Kalabrija**	Kalabrija	*„Rail Traction Company“*	250	*„Rail Traction Company“*	300
3.	**Kampanija**	Kampanija	*„NordCargo“, „Rail Traction Company“*	900	*„Rail Italia“, „Rail Traction Company“*	6 300
4.	**Molizė**	Molizė	-	-	-	-
5.	**Apulija**	Apulija	*„Linea“, „Rail One“, „Ferrovia Adriatico Sangritana“*	1 000	*„Ferrotramviaria“, „Ferrovia Adriatico Sangritana“, „GTS Rail“, „Linea“, „Nordcargo“*	7 100
6.	**Sicilija**	Sicilija	-	-	-	-
7.	**Abrucai**	Bazilikata	-	-	-	-
	Bazilikata	Abrucai	-	-	-	-
8.	**Abrucai**	Kampanija	-	-	-	-
	Kampanija	Abrucai	-	-	-	-
9.	**Abrucai**	Kalabrija	-	-	-	-
	Kalabrija	Abrucai	-	-	-	-
10.	**Abrucai**	Molizė	*„Ferrovia Adriatico Sangritana“*	350	-	-
	Molizė	Abrucai	*„Ferrovia Adriatico Sangritana“*	350	-	-
11.	**Abrucai**	Apulija	*„Rail One“, „Ferrovia Adriatico Sangritana“*	810	*„Ferrotramviaria“, „Ferrovia Adriatico Sangritana“, „Nordcargo“*	34 000
	Apulija	Abrucai	*„Rail One“, „Ferrovia Adriatico Sangritana“*	940	*„Ferrotramviaria“, „Ferrovia Adriatico Sangritana“, „Nordcargo“*	34 100
12.	**Abrucai**	Sicilija	-	-	-	-
	Sicilija	Abrucai	-	-	-	-
13.	**Bazilikata**	Kalabrija	-	-	-	-
	Kalabrija	Bazilikata	-	-	-	-

	Jungtys		2008 m.		2009 m.	
	Iš	Į	Konkurentai	Pasiūla	Konkurentai	Pasiūla
14.	**Bazilikata**	Kampanija	-	-	-	-
	Kampanija	Bazilikata	-	-	-	-
15.	**Bazilikata**	Apulija	-	-	„Linea“	1 000
	Apulija	Bazilikata	-	-	„Linea“	2 300
16.	**Bazilikata**	Sicilija	-	-	-	-
	Sicilija	Bazilikata	-	-	-	-
17.	**Kalabrija**	Kampanija	*„Rail Traction Company“*	90 900	*„Rail Italia“*, *„Rail Traction Company“*	89 600
	Kampanija	Kalabrija	*„Rail Traction Company“*	91 600	*„Rail Italia“*, *„Rail Traction Company“*	89 500
18.	**Kalabrija**	Apulija	-	-	-	-
	Apulija	Kalabrija	-	-	-	-
19.	**Kalabrija**	Sicilija	-	-	-	-
	Sicilija	Kalabrija	-	-	-	-
20.	**Kampanija**	Molizė	-	-	-	-
	Molizė	Kampanija	-	-	-	-
21.	**Kampanija**	Apulija	-	-	-	-
	Apulija	Kampanija	-	-	-	-
22.	**Kampanija**	Sicilija	-	-	-	-
	Sicilija	Kampanija	-	-	-	-
23.	**Molizė**	Kalabrija	-	-	-	-
	Kalabrija	Molizė	-	-	-	-
24.	**Molizė**	Apulija	*„Rail One“*	200	*„Ferrotramviaria“*	400
	Apulija	Molizė	-	-	*„Ferrotramviaria“*	400
25.	**Molizė**	Sicilija	-	-	-	-
	Sicilija	Molizė	-	-	-	-
26.	**Apulija**	Sicilija	-	-	-	-
	Sicilija	Apulija	-	-	-	-

	Jungtys		2008 m.		2009 m.	
	Iš	Į	Konkurentai	Pasiūla	Konkurentai	Pasiūla
27.	**Sicilija**	Šiaurė	-	-	-	-
	Šiaurė	Sicilija	-	-	-	-
28.	**Molizė**	Šiaurė	-	-	-	-
	Šiaurė	Molizė	*„Rail One“*	700	-	-
29.	**Apulija**	Šiaurė	*„Rail One“, „Linea“*	49 000	*„Linea“, „NordCargo“*	90 700
	Šiaurė	Apulija	*„Rail One“, „Linea“*	51 500	*„Linea“, „NordCargo“*	108 000
30.	**Kampanija**	Šiaurė	*„NordCargo“, „Rail Traction Company“*	187 100	*„Compagnia Ferroviaria Italiana“, „NordCargo“, „Rail Italia“, „Rail Traction Company“*	193 500
	Šiaurė	Kampanija	*„NordCargo“, „Rail Traction Company“*	175 600	*„Compagnia Ferroviaria Italiana“, „NordCargo“, „Rail Italia“, „Rail Traction Company“*	185 100
31.	**Kalabrija**	Šiaurė	-	-	-	-
	Šiaurė	Kalabrija	-	-	-	-
32.	**Bazilikata**	Šiaurė	-	-	*„Linea“*	105 900
	Šiaurė	Bazilikata	-	-	*„Linea“*	92 000
33.	**Abrucai**	Šiaurė	*„NordCargo“, „Linea“, „Rail One“, „Ferrovia Adriatico Sangritana“*	113 800	*„Ferrovia Adriatico Sangritana“, „Nordcargo“, „Rail Traction Company“*	179 800
	Šiaurė	Abrucai	*„NordCargo“, „Rail One“, „Ferrovia Adriatico Sangritana“*	116 400	*„Ferrovia Adriatico Sangritana“, „Nordcargo“*	178 100

(456) Komisija pažymi, kad 2008–2009 m. rinkos veiklos vykdytojai nedalyvavo 19 iš 33 jungčių tarp regionų (į abi puses), kurias pagal trečiąją sutartį turėjo eksploatuoti bendrovė „Trenitalia“. Tos 19 jungčių, kurių nei 2008 m., nei 2009 m. neeksploatavo konkurentai, buvo šios: Molizė–Molizė, Sicilija–Sicilija, Abrucai–Bazilikata, Abrucai–Kampanija, Abrucai–Kalabrija, Abrucai–/Sicilija, Bazilikata–Kalabrija, Bazilikata–Kampanija, Bazilikata–Sicilija, Kalabrija–Apulija, Kalabrija–Sicilija, Kampanija–Molizė, Kampanija–Apulija, Kampanija–Sicilija, Molizė–Kalabrija, Molizė–Sicilija, Apulija–Sicilija, Sicilija–Šiaurės Italija, Kalabrija–Šiaurės Italija.

(457) Priešingai, likusios 14 jungčių tarp regionų (į abi puses), kuriose 2008–2009 m. jau buvo įsitvirtinę bendrovės „Trenitalia“ konkurentai, buvo šios: Abrucai–Abrucai; Kalabrija–Kalabrija; Kampanija–Kampanija; Apulija–Apulija; Abruzai–Molizė; Abruzai–Apulija; Bazilikata–Apulija; Kalabrija–Kampanija; Molizė–Apulija; Molizė–Šiaurės Italija; Apulija–Šiaurės Italija; Kampanija–Šiaurės Italija; Bazilikata–Šiaurės Italija ir Abrucai–Šiaurės Italija.

19 jungčių tarp regionų, kurias 2008 ir 2009 m. eksploatavo tik bendrovė „Trenitalia

(458) Dėl 19 jungčių tarp regionų, kurių konkurentai neeksploatavo nei 2008 m., nei 2009 m., nebuvo pagrindo manyti, kad konkurentai galėtų greitai patekti į rinką.

(459) Pirma, tuo metu konkurentai neturėjo atitinkamų saugos sertifikatų, leidžiančių teikti paslaugas šiomis 19 jungčių tarp regionų, išskyrus jungtį Bazilikata–Kalabrija (2009 m. gruodžio 10 d. sertifikatą turėjo bendrovė GTS) ([266]) ir jungtį Kampanija–Apulija (2009 m. gruodžio 29 d. sertifikatą bendrovė „Compagnia Ferroviaria Italiana“) ([267]). Tačiau minėti sertifikatai galiojo tik tam tikroms krovinių rūšims ([268]). Kadangi norint eksploatuoti jungtį reikėjo iš anksto gauti tokius sertifikatus ([269]), bet kuri geležinkelio įmonė, norinti išplėsti savo veiklą „naujoje“ jungtyje, turėjo pateikti specialų prašymą kompetentingai nacionalinei agentūrai, padengti atitinkamas išlaidas ir laukti, kol bus išduotas saugos sertifikatas, kad galėtų pradėti eksploatuoti jungtį ([270]).

(460) Antra, vien tik atitinkamo saugos sertifikato turėjimas neužtikrino paslaugų teikimo jungtimi, nes sertifikato turėtojas galėjo laisvai nuspręsti, kokias jungtis eksploatuoti ir kada. Kaip matyti iš 14 lentelėje pateiktų duomenų, 2008 m. ir 2009 m. jungtimi tarp regionų paslaugas teikę konkurentai nebūtinai buvo tie patys, o kai kuriomis jungtimis, kuriomis konkurentai teikė paslaugas 2008 m., paslaugos nebuvo teikiamos 2009 m. (visų pirma jungtys Abrucai–Molizė ir Šiaurės Italija–Molizė). Be to, remiantis suinteresuotųjų šalių ir Italijos pateikta informacija, nėra jokių įrodymų (pavyzdžiui, interesų deklaracijų, verslo planų ar pranešimų spaudai), kad, nesant trečiosios sutarties, bendrovės „Trenitalia“ konkurentai 19-oje jungčių tarp regionų būtų pradėję teikti naujas krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas (arba išplėtę esamas).

(461) Galiausiai Komisija atmeta galimybę, kad konkurentų gebėjimui teikti paslaugas minėtose 19-oje jungčių tarp regionų galėjo turėti įtakos iki 2008 m. pabaigos galiojusi antroji sutartis. Antrojoje sutartyje buvo numatyti tik įsipareigojimai dėl tarifų ir įsipareigojimai dėl veiklos, susijusios su krovinių vežimu geležinkeliais iš Sicilijos ir Sardinijos ir į jas. Pirma, Komisija pažymi, kad Italija manė, jog reikia sudaryti trečiąją sutartį, nes antroji sutartis buvo netinkama siekiant užtikrinti pakankamą Pietų Italijos aprėptį ir susisiekimą su Šiaurės Italija (žr. 80–83 konstatuojamąsias dalis). Antra, pasibaigus antrosios sutarties galiojimui, bendrovės „Trenitalia“ konkurentai minėtose jungtyse nevykdė veiklos, išskyrus jungtis Kampanija–Apulija ir Bazilikata–Kalabrija. Tačiau antroji sutartis negalėjo turėti įtakos komercinei veiklai šiose dviejose jungtyse, nes jos nepateko į antrosios sutarties taikymo sritį. Vienintelis bendrovei „Trenitalia“ nustatytas VPĮ, susijęs su jungtimis į Pietų Italiją ir iš jos, buvo įsipareigojimai dėl tarifų, taikomų krovinių vežimui geležinkeliais didesniu nei 1 000 km atstumu. Tačiau eismas jungtimi Kampanija–Apulija ir jungtimi Apulija–Bazilikata yra gerokai mažesnis už šią ribą.

(462) Atsižvelgdama į tai, kas išdėstyta pirmiau, ir į šių 19 jungčių tarp regionų specifines aplinkybes ir ypatybes, Komisija mano, kad 2008–2009 m., kai buvo apibrėžta trečiosios sutarties taikymo sritis, 19 jungčių tarp regionų, kuriose konkurentai neteikė paslaugų, buvo paveiktos rinkos nepakankamumo. Todėl Komisija daro išvadą, kad šių 19 jungčių tarp regionų atveju vien rinkos jėgos negalėjo patenkinti krovinių vežimo geležinkeliais viešųjų paslaugų poreikio, atitinkančio Italijos apibrėžtą viešojo intereso tikslą, todėl pagalba buvo būtina šiam tikslui pasiekti.

([266]) 2008 m. balandžio 8 d. bendrovė „GTS Rail“ pateikė prašymą saugos sertifikatui gauti. Informacija skelbiama adresu www.ansf.gov.it (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 15 d.).

([267]) 2008 m. spalio 31 d. bendrovė „Compagnia Ferroviaria Italiana“ pateikė prašymą saugos sertifikatui gauti. Informacija skelbiama adresu www.ansf.gov.it (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 15 d.).

([268]) Bendrovė „GTS Rail“ negalėjo vežti pavojingų krovinių maršrutu Bazilikata–Kalabrija. Bendrovė „Compagnia Ferroviaria Italiana“ negalėjo vežti kai kurių pavojingų krovinių (pvz., sprogmenų ir radioaktyviųjų medžiagų) maršrutu Kampanija–Apulija. Šaltinis – www.ansf.gov.it (paskutinį kartą žiūrėta 2023 m. lapkričio 15 d.).

([269]) Žr. 2003 m. Dekreto 10 straipsnį ir Įstatymo dekreto Nr. 162/2007 14 straipsnio 1 dalį.

([270]) Norėdama gauti saugos sertifikatą, geležinkelio įmonė turi įrodyti, kad atitinka konkrečius saugaus judėjimo nacionaline geležinkelių infrastruktūra reikalavimus, nustatytus saugos taisyklėse, techniniuose standartuose ir nacionaliniuose standartuose, galiojančiuose sertifikato išdavimo metu. Remiantis „Confcommercio“ paskelbtu tyrimu („Analisi e previsioni per il trasporto merci in Italia“, 2017 m. spalio mėn., p. 27), sertifikato išdavimas paprastai užtrunka nuo šešių mėnesių iki vienų metų.

(463) Šios išvados nekeičia laipsniškas konkurentų atėjimas į rinką šiose 19 jungčių tarp regionų, nes rinkos nepakankamumo vertinimas turi būti atliekamas tuo metu, kai paslaugos buvo pavestos. Bet kuriuo atveju komercinė veikla šiose jungtyse per visą trečiosios sutarties galiojimo laikotarpį buvo labai nežymi, kaip patvirtinta bendrovės PWC tyrime Nr. 3. Kaip paaiškino Italija, krovinių vežimo geležinkeliais paslaugos 19 jungčių tarp regionų buvo susijusios su:

a) objektyviais turimos geležinkelių infrastruktūros trūkumais atitinkamose teritorijose, dėl kurių reikėjo naudoti specialius riedmenis;

b) didesnėmis manevravimo išlaidomis, paprastai susijusiomis su įprastiniu vežimu, dėl vagonų surinkimo / išrinkimo ir

c) dideliu paklausos nepastovumu ir dėl to negalėjimu pasikliauti pastoviais eismo srautais ir pajamomis ([271]).

(464) Kalbant konkrečiai apie Siciliją, taip pat reikia paminėti papildomus infrastruktūros mokesčius, kuriuos reikia mokėti už kėlimą keltais ir manevravimą, taip pat Sicilijos geležinkelių tinklo ypatumus, dėl kurių galėjo būti naudojami tik labai seni ir konkretaus tipo krovininiai lokomotyvai.

14 jungčių tarp regionų, kuriose 2008–2009 m. jau buvo įsitvirtinę bendrovės „Trenitalia“ konkurentai

(465) Dėl likusių 14 jungčių tarp regionų, kuriose 2008–2009 m. jau veikė bendrovės „Trenitalia“ konkurentai ([272]), Italija ir FS grupė teigė, kad bendrovės „Trenitalia“ konkurentų pasiūla buvo nepakankama, nes buvo pernelyg ribota (vykdomų maršrutų, krypčių ir paslaugų rūšių požiūriu) ir (arba) nestabili (214 ir 230–238 konstatuojamosios dalys). Bendrovės „Trenitalia“ konkurentai laikėsi palankiausių maršrutų strategijos, nes jų pasiūla buvo sutelkta į pelningiausius maršrutus ir ją daugiausia sudarė mišriojo vežimo paslaugos ([273]).

(466) Iš bendrovės PWC tyrimo Nr. 3 matyti, kad šiose jungtyse konkurentų pasiūla buvo nepakankama, kad būtų patenkinta visa atitinkamų metų jungčių tarp regionų paslaugų paklausa ([274]). Be to, kai kuriose jungtyse tarp regionų konkurentai krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas teikė tik viena kryptimi ([275]) arba bent jau tik viena kryptimi tam tikros transporto rūšies atžvilgiu ([276]), o bendrovė „Trenitalia“ turėjo teikti paslaugas abiem kryptimis. Panašiai bendrovės „Trenitalia“ konkurentų pasiūla jungtyse Kampanija–Šiaurės Italija, Abrucai–Šiaurės Italija, Kalabrija–Kampanija ir Bazilikata–Šiaurės Italija buvo didesni už bendrovės „Trenitalia“ pasiūlą tik mišriojo vežimo geležinkeliais srityje, o bendrovė „Trenitalia“ turėjo teikti ir įprastinio vežimo paslaugas. Galiausiai konkurentai kai kuriomis jungtimis tarp regionų vykdė tik kai kuriuos maršrutus ([277]), o bendrovė „Trenitalia“ turėjo vykdyti visus atitinkamos jungties tarp regionų maršrutus.

(467) Tačiau Komisija mano, kad šių elementų nepakanka, kad būtų galima nustatyti, jog minėtose 14 jungčių tarp regionų egzistuoja rinkos nepakankamumas.

([271]) Naudotojų paklausa krovinių vežimo geležinkeliais paslaugoms (apskaičiuota kaip bendrovės „Trenitalia“ ir konkurentų pasiūlos suma) nebuvo vienoda, o kelerius metus šiose jungtyse tarp regionų kroviniai nebuvo vežami arba vežimas sudarė mažiau nei 1 000 traukinio nuvažiuotų kilometrų.

([272]) T. y. Abrucai–Abrucai; Kalabrija–Kalabrija; Kampanija–Kampanija; Apulija–Apulija; Abruzai–Molizė; Abruzai–Apulija; Bazilikata–Apulija; Kalabrija–Kampanija; Molizė–Apulija; Molizė–Šiaurės Italija; Apulija–Šiaurės Italija; Kampanija–Šiaurės Italija; Bazilikata–Šiaurės Italija ir Abrucai–Šiaurės Italija.

([273]) Išskyrus Abrucų regioną, iš kurio konkurentai taip pat siūlė nemažai įprastinio vežimo paslaugų (daugiausia automobilių pramonei).

([274]) Tai buvo pasakytina ir apie jungtis Kampanija–Šiaurės Italija, Apulija–Šiaurės Italija, Abrucai–Apulija ir Abrucai–Šiaurės Italija, kuriose 2008–2010 m. buvo stebima bendrovės „Trenitalia“ konkurentų dalies didėjimo tendencija.

([275]) Pvz., 2008 m. bendrovės „Trenitalia“ konkurentai teikė paslaugas tik iš Molizės į Apuliją jungtimi Molizė–Apulija ir tik iš Šiaurės Italijos į Molizę jungtimi Molizė–Šiaurės Italija.

([276]) Taip buvo vežant krovinius iš Abrucų į Apuliją jungtimi Abrucai–Apulija, kuria buvo teikiamos tik įprastinio vežimo, daugiausia automobilių, paslaugos.

([277]) Akivaizdu, kad taip buvo jungtyse Kampanija–Šiaurės Italija ir Apulija–Šiaurės Italija.

(468) Norėdama įrodyti, kad egzistuoja rinkos nepakankamumas, pateisinantis šių 14 jungčių tarp regionų įtraukimą į trečiąją sutartį, Italija turėjo įrodyti, kad vežimo poreikio negalėjo patenkinti rinkoje jau veikiantys veiklos vykdytojai, nesant valdžios institucijų nustatyto įpareigojimo šiuo tikslu. Iš tikrųjų, kai buvo sudaryta trečioji sutartis, Italija nepakankamai atsižvelgė į esamą rinkos pasiūlą šiose jungtyse, kad būtų galima nustatyti rinkos nepakankamumą.

(469) Pirma, iš bendrovės PWC tyrime Nr. 3 pateiktų duomenų matyti, kad 2009 m. ir 2010 m. bendrovės „Trenitalia“ konkurentų kartu užtikrinamas traukinio nuvažiuotų kilometrų skaičius kai kuriomis iš šių jungčių buvo didesnis nei bendrovės „Trenitalia“, o teikiamų paslaugų kiekis sparčiai didėjo ([278]). Iš bendrovės PWC tyrimo Nr. 3 matyti, kad privatūs veiklos vykdytojai 2007–2009 m. beveik dvigubai padidino traukinio nuvažiuotų kilometrų skaičių daugumoje iš 14 jungčių tarp regionų, kuriose jie veikė. traukinio nuvažiuotų kilometrų skaičiaus padidėjimas taip pat buvo susijęs su kai kuriomis jungtimis tarp šiaurės ir pietų, taip prisidedant prie Italijos regioninės sanglaudos tikslo įgyvendinimo ([279]). Italija neanalizavo, ar esama rinkos pasiūla pakankamai prisidėjo prie Šiaurės Italijos ir Pietų Italijos teritorinės ekonominės ir socialinės sanglaudos tikslo, kaip nurodyta 444 konstatuojamojoje dalyje. Be to, 2007–2009 m. didėjantis komercinių veiklos vykdytojų teikiamų krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų skaičius galėjo reikšti jų norą toliau plėsti komercinę veiklą 14 jungčių tarp regionų. Be to, jei 2009 m. užregistruotų konkurentų vežimų pakako, kad būtų patenkinta visa 2010 m. užregistruota krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų paklausa ([280]), Italija turėjo toliau tikrinti, ar bendrovės „Trenitalia“ paslaugos tikrai buvo būtinos, kad būtų patenkinti vežimo poreikiai šiose jungtyse ([281]).

(470) Argumentas, pagal kurį privatūs veiklos vykdytojai neturėjo reikiamų priemonių visai trečiosios sutarties apimčiai užtikrinti (11,9 mln. traukinio nuvažiuotų kilometrų), yra nereikšmingas, nes privačių veiklos vykdytojų pajėgumai turėjo būti įvertinti kiekvienoje iš 14 jungčių tarp regionų, kuriose jie veikė 2008 m. arba 2009 m. Iš tiesų trečiosios sutarties apimtis turėjo būti nustatyta *po to*, kai buvo atsižvelgta į rinkos pasiūlos pajėgumus patenkinti transporto poreikius.

(471) Antra, tai, kad konkurentai teikė paslaugas tik kai kuriais konkrečios jungties tarp regionų maršrutais, nebūtinai reiškia, kad visoje jungtyje tarp regionų būta rinkos nepakankamumo. Kaip minėta 451 konstatuojamojoje dalyje, galutiniai krovinių vežimo geležinkeliais naudotojai yra ne tik pramonės įmonės, bet ir krovinių vežėjai, kurie teikia tiesiogines vežimo paslaugas pagal klientų poreikius. Italija nepaaiškino, kodėl, šių vežėjų požiūriu, vienas ar daugiau maršrutų toje pačioje jungtyje tarp regionų nebuvo pakeičiami. Komisija mano, kad toks pagrindimas būtų buvęs būtinas, nes pati Italija nusprendė viešojo transporto poreikį apibrėžti jungčių tarp regionų, o ne atskirų jungčių lygmeniu.

([278]) Visų pirma jungtyje Kampanija–Šiaurės Italija 2009 m. bendrovės „Trenitalia“ konkurentai suteikė 374 300 traukinio nuvažiuotų kilometrų mišriojo krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų, o bendrovė „Trenitalia“ – 281 500 traukinio nuvažiuotų kilometrų, 2010 m. – 621 200 traukinio nuvažiuotų kilometrų mišriojo krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų, o bendrovė „Trenitalia“ – 253 100 traukinio nuvažiuotų kilometrų. Jungtyje Abruzai–Šiaurės Italija 2009 m. bendrovės „Trenitalia“ konkurentai suteikė 57 300 traukinio nuvažiuotų kilometrų mišriojo krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų, o bendrovė „Trenitalia“ visiškai neteikė paslaugų, 2010 m. – 93 400 traukinio nuvažiuotų kilometrų mišriojo krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų, o bendrovė „Trenitalia“ – 50 900 traukinio nuvažiuotų kilometrų. 2009 m. bendrovės „Trenitalia“ konkurentai jungtyje Kalabrija–Kampanija suteikė 179 100 traukinio nuvažiuotų kilometrų mišriojo krovinių vežimo paslaugų, o bendrovė „Trenitalia“ – 46 900 traukinio nuvažiuotų kilometrų. 2010 m. konkurentų pasiūla sumažėjo iki 7 200 traukinio nuvažiuotų kilometrų, palyginti su 20 100 traukinio nuvažiuotų kilometrų, kuriuos užtikrino bendrovė „Trenitalia“. Jungtyje Bazilikata–Šiaurės Italija bendrovės „Trenitalia“ konkurentai 2009 m. suteikė 10 000 traukinio nuvažiuotų kilometrų mišriojo krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų, 2010 m. – 1 000 traukinio nuvažiuotų kilometrų mišriojo krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų, o bendrovė „Trenitalia“ visiškai neteikė paslaugų. Jungtyje Abrucai–Apulija 2009 m. bendrovės „Trenitalia“ konkurentai suteikė 30 500 traukinio nuvažiuotų kilometrų įprastinio krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų, o bendrovė „Trenitalia“ – 6 800 traukinio nuvažiuotų kilometrų, 37 600 traukinio nuvažiuotų kilometrų mišriojo krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų, o bendrovė „Trenitalia“ – 1 200 traukinio nuvažiuotų kilometrų. 2010 m. bendrovės „Trenitalia“ konkurentai suteikė 58 600 traukinio nuvažiuotų kilometrų įprastinio krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų, o bendrovė „Trenitalia“ – 1 100 traukinio nuvažiuotų kilometrų, bei 59 800 traukinio nuvažiuotų kilometrų mišriojo krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų, o bendrovė „Trenitalia“ neteikė mišriojo krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų.

([279]) Ypač maršrutuose Kampanija–Šiaurės Italija, Apulija–Šiaurės Italija ir Abrucai–Šiaurės Italija.

([280]) Taip atsitiko, pavyzdžiui, jungtyje Kalabrija–Kampanija.

([281]) Iš Italijos pateiktų duomenų negalima daryti išvados, kad bendrovės „Trenitalia“ paslaugos tikrai buvo būtinos transporto poreikiams šiose jungtyse tenkinti, nes iš jų negalima susidaryti išsamaus vaizdo apie šiose jungtyse užregistruoto krovinių vežimo geležinkeliais raidą. Visų pirma Italija pateikė ne duomenis apie bendrovės „Trenitalia“ 2007 ir 2008 m. srautus šiomis jungtimis, o tik bendrą konkurentų krovinių srautą (neišskiriant įprastinių ir mišriojo vežimo), žr. bendrovės PWC tyrimą Nr. 3. Šie duomenys būtų leidę patikrinti konkurentų srauto tendenciją, palyginti su bendrovės „Trenitalia“ srautu 2007–2009 m., ir suprasti, ar ši tendencija pateisino VPĮ šiose jungtyse 2010 m.

(472) Trečia, Komisija negali sutikti su Italijos argumentu, kad kai kuriose jungtyse tarp regionų konkurentų pasiūla nebuvo pakankamai stabili, kad būtų galima užtikrinti nuolatinį minimalaus paslaugų kiekio teikimą ([282]). Pirmiausia rinkos konsultacijų tikslas būtų buvęs būtent nustatyti, ar veiklos vykdytojai, kurie jau teikė komercines paslaugas tam tikrais maršrutais ar tinklais, ketina didinti, išlaikyti ar mažinti šių paslaugų apimtis, tačiau Italija atmetė rinkos konsultacijų poreikį (žr. 166 konstatuojamąją dalį). Be to, pačioje trečiojoje sutartyje nenurodytas joks konkretus maršrutas, kuriuo bendrovė „Trenitalia“ turėtų teikti paslaugas, tiesiog bendrovė „Trenitalia“ įpareigota eksploatuoti jungtis tarp regionų (nepriklausomai nuo maršrutų, eksploatuojamų šiuose regionuose) pagal bet kurio galutinio naudotojo *poreikį*. Taigi argumentas, kad konkurentai galėjo teikti paslaugas tik tam tikrais maršrutais, turėtų būti atmestas, nes pati bendrovė „Trenitalia“ pagal trečiąją sutartį nebuvo įpareigota eksploatuoti visų maršrutų tam tikrame regione. Bet kuriuo atveju Komisija pažymi, kad įtariamas konkurentų pasiūlos nestabilumas taip pat susijęs su šių jungčių tarp regionų paklausos ypatybėmis, dėl kurių buvo labai sunku nustatyti stabilų minimalų paslaugų, teiktinų kiekvienoje jungtyje tarp regionų, kiekį ([283]). Galiausiai, kaip parodyta 15 lentelėje, 2009–2010 m. tiek bendrovės „Trenitalia“, tiek jos konkurentų pasiūlai trijose Italijos nurodytose jungtyse tarp regionų buvo būdinga panaši srautų tendencija.

15 lentelė

Krovinių vežimo geležinkeliais eismas 2009 m.

(traukinio nuvažiuotais kilometrais)

Jungtis tarp regionų	Konkurentai		„Trenitalia“	
	Įprastinis	Mišrusis	Įprastinis	Mišrusis
Apulija–Šiaurės Italija	119 200	79 500	1 864 100	1 767 900
Kalabrija–Kampanija	–	179 100	264 800	46 900
Bazilikata–Šiaurės Italija	187 900	10 000	380 500	-

Krovinių vežimo geležinkeliais eismas 2010 m.

(traukinio nuvažiuotais kilometrais)

maršrutas tarp regionų	Konkurentai		„Trenitalia“	
	Įprastinis	Mišrusis	Įprastinis	Mišrusis
Apulija–Šiaurės Italija	80 900	497 400	1 439 700	1 279 700
Kalabrija–Kampanija	–	7 200	80 200	20 100
Bazilikata–Šiaurės Italija	25 600	1 000	340 400	-

(473) Kaip matyti iš 15 lentelėje pateiktų duomenų, tais atvejais, kai konkurentų srautai mažėjo, tokia pati mažėjimo tendencija buvo būdinga ir bendrovei „Trenitalia“. Todėl bendrovės „Trenitalia“ konkurentų pasiūlos pokyčius veikiau lėmė vartotojų paklausos sumažėjimas, o ne įtariamas konkurentų pasiūlos nestabilumas. Bet kuriuo atveju bendrovės „Trenitalia“ pasiūla taip pat panašiai mažėjo, taigi nebuvo užtikrinta stabili pasiūla.

([282]) Visų pirma jungtyse Apulija–Šiaurės Italija, Kalabrija–Kampanija ir Bazilikata–Šiaurės Italija, žr. 235 konstatuojamąją dalį.

([283]) Šį sunkumą pripažino ir pati Italija, nusprendusi nustatyti įpareigojimą teikti paslaugas „pagal poreikį“, o ne įpareigojimą teikti nustatytą paslaugų kiekį.

(474) Galiausiai Komisija pažymi, kad Italija neįrodė, jog bendrovės „Trenitalia“ teikiamos paslaugos pasižymėjo ypatingomis savybėmis (palyginti su komercinių veiklos vykdytojų teikiamomis paslaugomis), pateisinančiomis rinkos nepakankamumą. Trečioji sutartis buvo labai didelės apimties, kurią ribojo tik didžiausias traukinio nuvažiuotų kilometrų skaičius, už kurį bendrovė „Trenitalia“ turėjo teisę gauti kompensaciją. Pavyzdžiui, trečiojoje sutartyje nebuvo numatyta, kad VPĮ taikomi tik tam tikriems kroviniams, vežamiems 14 jungčių tarp regionų, kurių negalėjo vežti komerciniai veiklos vykdytojai. Priešingai, pagal trečiąją sutartį bendrovė „Trenitalia“ potencialiai galėjo vežti bet kokius krovinius, kurių reikėjo klientams. Remiantis bendrovės PWC tyrimu Nr. 3, bendrovės „Trenitalia“ teikiamos krovinių vežimo paslaugos daugiausia buvo susijusios su krovinių vežimu konteineriais, t. y. tokios rūšies paslaugomis, kurias galėjo teikti ir komerciniai veiklos vykdytojai. Trečiojoje sutartyje nebuvo reikalaujama, kad kroviniai būtų vežami pagal tam tikrus standartus, kurių komerciniai veiklos vykdytojai negalėjo laikytis, arba tam tikrais traukiniais, kurių jie neturėjo. Trečioji sutartis neapribojo VPĮ konkrečiomis krovinių vežimo paslaugomis ir Italija neįrodė, kad 14-oje jungčių tarp regionų pagal trečiąją sutartį bendrovei „Trenitalia“ buvo pavesta teikti konkrečias krovinių vežimo paslaugas, palyginti su komercinių veiklos vykdytojų teikiamomis paslaugomis.

(475) Tai, kad bendrovė „Trenitalia“ buvo įpareigota laikytis punktualumo ([284]) ir užtikrinti pakankamą saugos lygį, nekeičia pirmiau padarytos išvados. Iš tiesų punktualumas ir sauga yra kokybės standartai, kurių tikimasi iš bet kurio krovinių vežėjo, ir jokie bylos duomenys nerodo, kad komerciniai veiklos vykdytojai negalėjo laikytis tokių standartų. Be to, tai, kad bendrovė „Trenitalia“ turėjo užtikrinti nediskriminacines kainas, šiuo atveju nėra svarbu, nes šis aspektas savaime nesuteikia bendrovės „Trenitalia“ pagal trečiąją sutartį teikiamoms paslaugoms ypatingų savybių.

(476) Iš 469–475 konstatuojamųjų dalių elementų matyti, kad Italija neįrodė, jog bendrovei „Trenitalia“ buvo kompensuota tik už paslaugas, suteiktas siekiant ištaisyti rinkos pasiūlos trūkumą. Atsižvelgdama į didelę trečiosios sutarties apimtį ir didėjantį komercinių veiklos vykdytojų dalyvavimą 14 jungčių tarp regionų, Italija turėjo atlikti papildomus rinkos tyrimus, viešas konsultacijas ar kitus tinkamus tyrimus, kad išanalizuotų esamą ir numatomą rinkos pasiūlą. Todėl Komisija daro išvadą, kad 14 jungčių tarp regionų atžvilgiu, kai trečiosios sutarties sudarymo metu jau buvo konkurentų, trečioji sutartis neapėmė tik jungčių tarp regionų, kurioms būdingas rinkos nepakankamumas.

(477) Kalbant apie jungtis Šiaurės Italijoje, kurioms taikoma trečioji sutartis, Komisija atkreipia dėmesį į Italijos pateiktą paaiškinimą, kad šios jungtys buvo tik jungčių tarp šiaurės ir pietų tęsinys siekiant sukaupti ir optimizuoti eismo srautus (237 konstatuojamoji dalis). Kaip paaiškino Italija, šiomis papildomomis jungtimis buvo siekiama dviejų tikslų:

— jos leido bendrovei „Trenitalia“ perskirstyti traukinius ir vagonus ar kitą reikalingą turtą iš Šiaurės Italijos (kur ji sutelkė savo komercinę krovinių vežimo geležinkeliais veiklą) į jungtis tarp regionų, kurioms taikoma trečioji sutartis. Kadangi trečiojoje sutartyje buvo numatyta, kad bendrovė „Trenitalia“ vykdys ne reguliarius maršrutus, o *ad hoc* maršrutus pagal poreikį jungtyse tarp regionų, bendrovė „Trenitalia“ nuolat neskyrė turto toms jungtims tarp regionų, o perskirstydavo turtą tose jungtyse tarp regionų pagal naudotojų paklausą. Šis perskirstymas vyko jungtyse Šiaurės Italijoje, nes reikalingas turtas daugiausia buvo Šiaurės Italijoje.

— Be to, bendrovė „Trenitalia“ naudojo jungtis Šiaurės Italijoje, kad optimizuotų krovinių, vežamų kitomis jungtimis tarp regionų, srautą. Šios jungtys leido bendrovei „Trenitalia“ vežti visus jungtyse Šiaurės Italijoje surinktus krovinius į tą pačią galutinę paskirties vietą Pietų Italijoje (ir atvirkščiai). Kitaip tariant, jungtys Šiaurės Italijoje taip pat buvo naudojamos kaip pagalbiniai maršrutai eksploatuojant 33 jungtis tarp regionų, kad šiomis jungtimis būtų galima sukaupti krovinių kiekį ir taip kuo labiau optimizuoti apkrovos koeficientą.

([284]) Žr. trečiosios sutarties 3 priedą.

(478) Todėl rinkos nepakankamumo nebuvimas arba buvimas šiose jungtyse Šiaurės Italijoje galiausiai priklausė nuo rinkos nepakankamumo nebuvimo arba buvimo konkrečioje jungtyje tarp šiaurės ir pietų, susijusioje su jungtimi Šiaurės Italijoje.

(479) Apibendrindama Komisija pripažįsta, kad 19 jungčių tarp regionų (ir su jomis susijusių jungčių Šiaurės Italijoje), kai rinkoje aiškiai trūko komercinių krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų pasiūlos, nes nebuvo konkurentų, rinkos nepakankamumas egzistavo. Priešingai, dėl likusių 14 jungčių tarp regionų (ir susijusių jungčių Šiaurės Italijoje), kuriomis trečiosios sutarties sudarymo metu jau teikė paslaugas konkurentai, Italija neatliko išsamios faktinės ir potencialios rinkos pasiūlos analizės, todėl *ex ante* nenustatė rinkos nepakankamumo. Kadangi Italija šiuo atveju tokio vertinimo neatliko, nėra įrodymų, kad pagalba buvo būtina viešųjų paslaugų poreikiui patenkinti. Vadinasi, kompensacija, mokama už paslaugas, teikiamas šiomis 14 jungčių tarp regionų (ir susijusiomis jungtimis Šiaurės Italijoje), yra nesuderinama su vidaus rinka pagal SESV 93 straipsnį.

8.4.3.3.1.3. VPPS buvo mažiausiai konkurenciją iškraipanti priemonė rinkos nepakankamumui ištaisyti

(480) Galiausiai Komisija patikrins, ar trečioji sutartis buvo mažiausiai iškraipanti priemonė Italijos nustatytam rinkos nepakankamumui ištaisyti, atsižvelgiant į siekiamą teritorinės ekonominės ir socialinės sanglaudos tikslą.

(481) Italija teigė, kad 2008–2010 m. rinkos liberalizavimas nebuvo pakankamai brandus, kad būtų užtikrintas pakankamas krovinių vežimo geležinkeliais į Pietų Italiją ir iš jos paslaugų lygis net ir esant bendrai subsidijų sistemai.

(482) Komisija mano, kad 2008–2010 m., atsižvelgiant į ribotą konkurenciją rinkoje, pagalbos schemos ([285]) nebūtų pakakę, kad būtų užtikrintas krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimas visuose Pietų Italijos regionuose. Tokia schema, kurioje galėtų dalyvauti visos geležinkelio įmonės, atitinkančios konkrečias tinkamumo finansuoti ir esmines sąlygas, galbūt būtų sumažinusi bendrovės „Trenitalia“ konkurentų patiriamas paslaugų teikimo sąnaudas, tačiau nebūtų užtikrinusi būtiniausių paslaugų teikimo visose jungtyse tarp regionų, todėl neatitiktų Italijos siekiamo teritorinės sanglaudos tikslo. Konkurentų srautai 19-oje jungčių tarp regionų, kurioms būdingas rinkos nepakankamumas, neegzistavo ir bet kuriuo atveju konkurentai būtų galėję laisvai nuspręsti, ar plėsti veiklą jungtimis tarp regionų, kuriose anksčiau nebuvo teikiamos paslaugos ([286]).

(483) Be to, kalbant apie galimybę pavesti paslaugas skirtingiems veiklos vykdytojams ir taip išvengti paslaugų paketo pagal vieną VPPS, Komisija pažymi, kad trečiojoje sutartyje buvo nurodytos 33 jungtys tarp regionų (į abi puses), kurių kiekviena apėmė kelis maršrutus. Be to, Komisija pažymi, kad sudaryti skirtingas VPPS (ir patirti su tuo susijusias administracines išlaidas) galėjo būti pernelyg sudėtinga. Be to, Italija neprivalėjo skelbti konkurso dėl krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų viešojo pirkimo, bet galėjo tiesiogiai sudaryti VPPS su vienu veiklos vykdytoju. Dėl šių priežasčių atskirų VPPS sudarymas nebūtų turėjęs mažesnio iškraipančio poveikio rinkai.

(484) Dėl pirmiau nurodytų priežasčių Komisija daro išvadą, kad pavesti bendrovei „Trenitalia“ teikti krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas 19 jungčių tarp regionų, kurioms buvo būdingas rinkos nepakankamumas (ir susijusių jungčių Šiaurės Italijoje), buvo tinkama siekiant užtikrinti Italijos siekiamą Šiaurės ir Pietų Italijos teritorinės sanglaudos tikslą.

([285]) Tokioje schemoje gali dalyvauti visos geležinkelio įmonės, atitinkančios joje nustatytas tinkamumo ir esmines sąlygas. Žr., pavyzdžiui, Komisijos įvertintą priemonę byloje SA.45482 – Krovinių vežimo geležinkeliais paramos schema.

([286]) Tam neprieštarauja tai, kad 2015 m. Italija atsisakė VPPS ir pradėjo taikyti prieigos prie infrastruktūros tarifų ir išorės išlaidų, susijusių su krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimu, kompensavimo schemą (byla SA.45482 – Krovinių vežimo geležinkeliais paramos schema ir byla SA.48759 – Krovinių vežimo geležinkeliais schemos pratęsimas). Ši schema buvo grindžiama kitu politikos tikslu, t. y. remti įvairiarūšio krovinių vežimo paslaugas visoje šalies teritorijoje, o ne užtikrinti minimalaus kiekio krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimą Pietų Italijoje.

8.4.3.3.2. Viešojo transporto paslaugų pavedimas

(485) Komisija pažymi, kad, kaip jau minėta 405 konstatuojamojoje dalyje, dėl visų esminių trečiosios sutarties elementų bendrovė „Trenitalia“ ir ITM susitarė dar 2010 m. spalio 29 d., o sutartis buvo pasirašyta 2012 m. gruodžio 3 d. Todėl Komisija mano, kad Italija pavedė bendrovei „Trenitalia“ vykdyti VPĮ trečiojoje sutartyje numatytu laikotarpiu.

8.4.3.3.3. Kompensacijos permokos nebuvimas

(486) 432–437 konstatuojamosiose dalyse jau išdėstyti samprotavimai dėl kompensacijos, sumokėtos pagal trečiąją sutartį iki 2012 m. gruodžio 3 d., proporcingumo taikomi kompensacijai, sumokėtai pagal trečiąją sutartį nuo 2012 m. gruodžio 4 d. iki 2014 m. gruodžio 31 d., nes taikyta ta pati pagalbos apskaičiavimo metodika.

(487) Visų pirma Komisija pažymi, kad pagal trečiąją sutartį sumokėta kompensacija buvo apskaičiuota *ex ante* remiantis išlaidomis, susijusiomis su paslaugų teikimu, kaip numatyta prie trečiosios sutarties pridėtame bendrovės „Trenitalia“ ekonominiame ir finansiniame plane (99 konstatuojamoji dalis). Visa sutartyje numatyta kompensacija neviršijo faktinės finansinės naštos, kurią veiklos vykdytojas patyrė per visą sutarties galiojimo laikotarpį. Be to, vertinant *ex post* požiūriu, nuo 2012 m. gruodžio 3 d. iki 2014 m. gruodžio 31 d. sumokėta kompensacija yra mažesnė už visų išlaidų, kurias bendrovė užregistravo teikdama paslaugas tuo pačiu laikotarpiu, sumą (žr. 436 konstatuojamąją dalį). Be to, ji buvo netgi mažesnė už sumą, numatytą bendrovės „Trenitalia“ ekonominiame ir finansiniame plane.

(488) Atsižvelgdama į tai, Komisija mano, kad bendra kompensacija, kurią bendrovė „Trenitalia“ gavo pagal trečiąją sutartį, neviršijo sumos, reikalingos grynosioms išlaidoms, susijusioms su viešųjų paslaugų įsipareigojimų vykdymu, padengti, todėl ji buvo proporcinga. Tai reiškia, kad ir po 2012 m. gruodžio 3 d. sumokėta kompensacija taip pat buvo proporcinga. Išvada dėl visos pagal trečiąją sutartį bendrovei „Trenitalia“ išmokėtos kompensacijos proporcingumo nedaro poveikio kitų sąlygų, kurios turi būti įvykdytos, kad po 2012 m. gruodžio 3 d. sumokėtos kompensacijos būtų pripažintos suderinamomis su vidaus rinka, vertinimui.

8.4.3.3.4. Nederamo neigiamo poveikio konkurencijai vengimas

(489) Komisija mano, kad trečioji sutartis negalėjo iškraipyti konkurencijos dėl 19 jungčių tarp regionų, kurioms turėjo įtakos rinkos nepakankamumas. Pirma, daugumoje šių jungčių bendrovės „Trenitalia“ konkurentai neturėjo būtino leidimo veiklai vykdyti (žr. 459 konstatuojamąją dalį). Antra, net ir darant prielaidą, kad jie turėjo arba per palyginti trumpą laiką galėjo gauti atitinkamą leidimą, Komisija pažymi, kad trečioji sutartis neužkirto jiems kelio patekti į rinką, o tik užtikrino nuolatinį paslaugų teikimą maršrutais, kurie, kaip paaiškėjo, rinkos veiklos vykdytojams buvo mažai įdomūs (žr. 460–461 konstatuojamąsias dalis). Galiausiai metodas „pagal poreikį“, kurio laikėsi Italija, užtikrino, kad bendrovės „Trenitalia“ pasiūla neviršytų naudotojų paklausos.

(490) Priešingai, kalbant apie 14 jungčių tarp regionų, dėl kurių Komisija nustatė, kad rinkos nepakankamumo nebuvo (žr. 479 konstatuojamąją dalį), sumokėta kompensacija galėjo iškraipyti konkurenciją, ypač atsižvelgiant į tai, kad šiais maršrutais konkurentai jau veikė tuo metu, kai bendrovė „Trenitalia“ ir ITM susitarė dėl visų esminių trečiosios sutarties elementų, ir kad nesant trečiosios sutarties konkurentai būtų galėję išplėsti savo paslaugas jungtyse tarp regionų, kuriose jau veikė.

(491) Dėl jungčių Šiaurės Italijoje, kurioms taikoma trečioji sutartis, Komisija pažymi, kad jos buvo skirtos surinkti ir optimizuoti eismo srautus jungtimis tarp šiaurės ir pietų, todėl buvo pagalbinės jungčių tarp regionų atžvilgiu (237 konstatuojamoji dalis). Komisija mano, kad trečioji sutartis iškraipė konkurenciją tik jungtyse Šiaurės Italijoje, papildančiose 14 jungčių tarp regionų, dėl kurių Italija *ex ante* nenustatė rinkos nepakankamumo.

9. **IŠVADOS**

(492) Pagal pirmąją sutartį sumokėta kompensacija nėra valstybės pagalba, išskyrus: a) kompensaciją, suteiktą už nacionalines krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas, teiktas nuo 2003 m. spalio 22 d., kuri yra esama pagalba, ir b) kompensaciją, suteiktą už tarptautines krovinių vežimo geležinkeliais tarp Italijos Triesto uosto ir Vengrijos bei per Triesto Maritimos uostą paslaugas, teiktas nuo 2003 m. kovo 15 d., kuri yra nauja pagalba. Ši nauja pagalba, įvertinta pagal Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69 ir bendruosius Sutarties principus, laikytina suderinama valstybės pagalba dėl sumų, sumokėtų už tarptautinį krovinių vežimą geležinkeliais tarp Italijos Triesto uosto ir Vengrijos; ji laikoma neteisėta ir nesuderinama pagalba dėl sumų, sumokėtų už tarptautinį krovinių vežimą geležinkeliais per Triesto Maritimos uostą.

(493) Pagal antrąją sutartį sumokėta kompensacija, įvertinta pagal Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69 ir bendruosius Sutarties principus, laikytina suderinama valstybės pagalba, išskyrus pagalbą, sumokėtą dėl įsipareigojimo dėl tarifų, taikomų krovinių vežimui geležinkeliais per Triesto Maritimos uostą, kuri laikytina neteisėta ir nesuderinama valstybės pagalba.

(494) Kalbant apie trečiąją sutartį, iki 2012 m. gruodžio 3 d. sumokėta kompensacija, įvertinta pagal Reglamentą (EEB) Nr. 1191/69 ir bendruosius Sutarties principus, laikoma suderinama valstybės pagalba. Po 2012 m. gruodžio 3 d. pagal trečiąją sutartį sumokėta kompensacija, kurios suderinamumas vertinamas tiesiogiai pagal SESV 93 straipsnį, yra neteisėta pagalba ir iš dalies laikoma suderinama pagalba, o iš dalies – nesuderinama pagalba. Suma, kurią Italija sumokėjo bendrovei „Trenitalia“ už krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas, teikiamas toliau išvardytais 19 maršrutų tarp regionų, yra neteisėta suderinama pagalba: Molizė–Molizė, Sicilija–Sicilija, Abrucai–Bazilikata, Abrucai–Kampanija, Abrucai–Kalabrija, Abrucai–/Sicilija, Bazilikata–Kalabrija, Bazilikata–Kampanija, Bazilikata–Sicilija, Kalabrija–Apulija, Kalabrija–Sicilija, Kampanija–Molizė, Kampanija–Apulija, Kampanija–Sicilija, Molizė–Kalabrija, Molizė–Sicilija, Apulija–Sicilija, Sicilija–Šiaurės Italija, Kalabrija–Šiaurės Italija (ir susiję maršrutai Šiaurės Italijoje). Suma, kurią Italija sumokėjo bendrovei „Trenitalia“ už krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas, teikiamas toliau išvardytais 14 maršrutų tarp regionų, yra neteisėta nesuderinama pagalba: Abrucai–Abrucai; Kalabrija–Kalabrija; Kampanija–Kampanija; Apulija–Apulija; Abruzai–Molizė; Abruzai–Apulija; Bazilikata–Apulija; Kalabrija–Kampanija; Molizė–Apulija; Molizė–Šiaurės Italija; Apulija–Šiaurės Italija; Kampanija–Šiaurės Italija; Bazilikata–Šiaurės Italija Abrucai–Šiaurės Italija (ir susiję maršrutai Šiaurės Italijoje). Italija padarė akivaizdžią vertinimo klaidą manydama, kad, nesant trečiosios sutarties, rinka nebūtų galėjusi teikti visų ar dalies paslaugų, kurias pagal trečiąją sutartį teikė bendrovė „Trenitalia“, šiais 14 maršrutų tarp regionų, kuriais paslaugas teikė ir bendrovės „Trenitalia“ konkurentai.

16 lentelė

Išvada dėl trijų VPPS

Valstybės pagalbos priemonės	Valstybės pagalbos vertinimas
Pirmoji sutartis	**Nelaikoma pagalba**: kompensacija už a) tarptautines krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas iki 2003 m. kovo 15 d.; b) už nacionalines krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas iki 2003 m. spalio 22 d. **Esama pagalba**: kompensacija už nacionalines krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas nuo 2003 m. spalio 22 d. iki 2003 m. gruodžio 31 d. **Nauja pagalba**: kompensacija už tarptautines krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas TERFN tinkle nuo 2003 m. kovo 15 d. iki 2003 m. gruodžio 31 d., įskaitant: — ***suderinama pagalba***: kompensacija už teikiamas tarptautines krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas tarp Italijos Triesto uosto ir Vengrijos; — ***neteisėta nesuderinama pagalba***: kompensacija už teikiamas tarptautines krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas per Triesto Maritimos uostą.

Valstybės pagalbos priemonės	Valstybės pagalbos vertinimas
Antroji sutartis	**Nauja pagalba:** kompensacija už krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimą, iš kurios: — ***suderinama pagalba***: kompensacija už teikiamas tarptautines krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas tarp Italijos Triesto uosto ir Vengrijos bei teikiamas nacionalines krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas (įsipareigojimai dėl tarifų ir įsipareigojimai dėl veiklos); — ***neteisėta nesuderinama pagalba***: kompensacija už teikiamas tarptautines krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas per Triesto Maritimos uostą.
Trečioji sutartis	**Nauja pagalba:** kompensacija už krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimą, iš kurios: — ***suderinama pagalba***: pagalba, sumokėta iki 2012 m. gruodžio 3 d. už teikiamas krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas; — ***neteisėta suderinama pagalba***: pagalba, sumokėta po 2012 m. gruodžio 3 d. už teikiamas krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas 456 konstatuojamojoje dalyje nurodytais 19 maršrutų tarp regionų ir susijusiais maršrutais Šiaurės Italijoje; — ***neteisėta nesuderinama pagalba***: pagalba, sumokėta po 2012 m. gruodžio 3 d. už teikiamas krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas 457 konstatuojamojoje dalyje nurodytais 14 maršrutų tarp regionų ir susijusiais maršrutais Šiaurės Italijoje.

10. **SUSIGRĄŽINIMAS**

(495) Remiantis SESV ir suformuota Sąjungos teismų jurisprudencija, Komisija yra kompetentinga nuspręsti, kad atitinkama valstybė narė turi pakeisti arba nutraukti pagalbą, jeigu Komisija nustato, kad pagalba nesuderinama su vidaus rinka ([287]). Sąjungos teismai taip pat nuosekliai laikėsi nuomonės, kad valstybės narės pareiga nutraukti pagalbą, kurią Komisija laiko nesuderinama su vidaus rinka, nustatyta siekiant atkurti anksčiau buvusią padėtį ([288]).

(496) Šiuo atžvilgiu Sąjungos teismai yra nustatę, kad šis tikslas būna pasiektas, kai gavėjas grąžina sumas, jau suteiktas kaip neteisėta pagalba, taip netekdamas vidaus rinkoje turėto pranašumo prieš savo konkurentus, ir yra atkuriama iki pagalbos suteikimo buvusi padėtis ([289]).

(497) Tarybos reglamento (ES) 2015/1589 ([290]) 16 straipsnio 1 dalyje, kuri atitinka jurisprudenciją, nustatyta, kad „[j]eigu esant neteisėtai pagalbai priimami neigiami sprendimai, Komisija nusprendžia, kad suinteresuotoji valstybė narė turi imtis visų priemonių, kurios būtinos, kad pagalba būtų išieškota iš gavėjo“.

(498) Taigi, kadangi kai kurios iš 492–494 konstatuojamosiose dalyse nurodytų kompensacijų bendrovei „Trenitalia“ buvo sumokėtos pažeidžiant SESV 108 straipsnio 3 dalį ir buvo pripažintos neteisėta ir nesuderinama pagalba, jas reikia susigrąžinti, kad būtų atkurta vidaus rinkoje iki pagalbos suteikimo buvusi padėtis. Susigrąžinamai sumai skaičiuojamos palūkanos už laikotarpį nuo jų perdavimo bendrovei „Trenitalia“ disponuoti dienos iki faktinio susigrąžinimo dienos.

([287]) 1973 m. liepos 12 d. Sprendimas *Komisija / Vokietija*, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, 13 punktas.
([288]) 1990 m. kovo 21 d. Sprendimas *Belgija / Komisija*, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, 66 punktas.
([289]) 1999 m. birželio 17 d. Sprendimas *Belgija / Komisija*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, 64 ir 65 punktai.
([290]) 2015 m. liepos 13 d. Tarybos reglamentas (ES) 2015/1589, nustatantis išsamias Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio taikymo taisykles (OL L 248, 2015 9 24, p. 9).

(499) Jokia Sąjungos teisės nuostata nereikalauja, kad Komisija, nurodydama susigrąžinti su vidaus rinka nesuderinama pripažintą pagalbą, nustatytų tikslią grąžintinos pagalbos sumą. Priešingai, užtenka, kad Komisijos sprendime būtų pateikta informacija, pagal kurią jo adresatas be pernelyg didelių sunkumų galėtų pats nustatyti šią sumą ([291]).

(500) Bendrovei „Trenitalia“ suteiktos neteisėtos ir nesuderinamos pagalbos suma apskaičiuojama taip, kaip nurodyta toliau.

(501) Neteisėtos ir nesuderinamos pagalbos, suteiktos bendrovei „Trenitalia“ pagal pirmąją ir antrąją sutartis kaip kompensacijas už krovinių vežimo geležinkeliais per Triesto Maritimos uostą paslaugų teikimą nuo 2003 m. kovo 15 d. iki 2008 m. gruodžio 31 d., suma apskaičiuojama kaip faktinių pajamų, gautų taikant įsipareigojimą dėl tarifų, ir pajamų, kurias bendrovė „Trenitalia“ būtų gavusi taikydama standartinį tarifą, skirtumas, padaugintas iš bendro Triesto Maritimos uoste perkrautų vagonų skaičiaus.

(502) Neteisėtos ir nesuderinamos pagalbos, suteiktos bendrovei „Trenitalia“ pagal trečiąją sutartį po 2012 m. gruodžio 3 d. už krovinių vežimo geležinkeliais paslaugas, teikiamas 494 konstatuojamojoje dalyje nurodytuose 14 maršrutų tarp regionų ir susijusiuose maršrutuose Šiaurės Italijoje, dydis apskaičiuojamas atsižvelgiant į traukinio nuvažiuotų kilometrų, kuriais bendrovė „Trenitalia“ teikė paslaugas minėtais 14 maršrutų tarp regionų (ir susijusiais maršrutais Šiaurės Italijoje), procentinę dalį, palyginti su bendru traukinio nuvažiuotų kilometrų skaičiumi, už kurį kompensacija buvo skiriama pagal trečiąją sutartį po 2012 m. gruodžio 3 d.

(503) Komisija pažymi, kad po sprendimo pradėti procedūrą bendrovės „Trenitalia“ krovinių padalinys buvo iš esmės restruktūrizuotas (žr. 46–47 konstatuojamąsias dalis). 2017 m. FS grupė, kuri yra vienintelė bendrovės „Trenitalia“ savininkė, visą krovinių vežimo veiklą perdavė naujam subjektui, t. y. „Mercitalia“ grupei, kurį kontroliuoja tik FS grupė. Toks restruktūrizavimo procesas apėmė bendrovės „Trenitalia“ krovinių padalinio atskyrimą ir jo perdavimą bendrovei „Mercitalia Rail“.

(504) Kai neteisėtos ir nesuderinamos valstybės pagalbos gavėjas visą savo veiklą ar jos dalį perdavė kitai įmonei, pareiga grąžinti neteisėtą ir nesuderinamą valstybės pagalbą gali būti taikoma įmonei, kuri faktiškai naudojasi pranašumu po veiklos perdavimo (įmonė perėmėja) ([292]). Be to, susijungimo ar kitų verslo reorganizavimo formų atveju pareiga grąžinti pagalbą gali būti perduota veiklą tęsiančiam subjektui ([293]).

(505) Komisija pažymi, kad bendrovės „Trenitalia“ krovinių padalinio perdavimas bendrovei „Mercitalia Logistics“ iš esmės buvo verslo reorganizacija, kuri iš esmės pasireiškė kaip krovinių vežimo geležinkeliais verslo perdavimas FS grupės viduje iš bendrovės „Trenitalia“ bendrovei „Mercitalia Rail“, už kurį nebuvo sumokėta jokia kaina. Pati FS grupė šį perkėlimą pristatė kaip savo krovinių vežimo verslo reorganizavimą (žr. 46 konstatuojamąją dalį). Kaip pripažino Italijos valdžios institucijos, nuo 2017 m. sausio 1 d. bendrovė „Mercitalia Rail“, kaip naujoji bendrovės „Trenitalia“ krovinių padalinio savininkė, pagal Italijos teisę tapo „Trenitalia“ teisių perėmėja krovinių vežimo geležinkeliais rinkoje.

(506) Pagal Pranešimo dėl pagalbos susigrąžinimo 95 punktą, susijungimo ar kitokios verslo organizavimo formos atveju įmonė, kuri turi grąžinti bet kokią nesuderinamą ir neteisėtą pagalbą, yra pirminis pagalbos gavėjas arba, jei pagalbos iš jo negalima susigrąžinti, jo teisių perėmėjas.

([291]) 2007 m. spalio 18 d. Sprendimas *Komisija / Prancūzija*, C-441/06, ECLI:EU:C:2007:616, 29 punktas ir jame nurodyta jurisprudencija.

([292]) 1991 m. kovo 21 d. Sprendimas *Italija / Komisija*, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136, 57 punktas ir Komisijos komunikato „Komisijos pranešimas dėl neteisėtos ir nesuderinamos valstybės pagalbos susigrąžinimo“, OL C 247, 2019 7 23, p. 1, (toliau – Pranešimas dėl pagalbos susigrąžinimo) 89 punktas. Grąžindamas pagalbą jos gavėjas turi netekti pranašumo, anksčiau turėto rinkoje, ir turi būti atkurta iki suteikiant pagalbą buvusi padėtis.

([293]) Pranešimas dėl pagalbos susigrąžinimo, 95 punktas.

(507) Todėl Komisija daro išvadą, kad bet kokią pagalbą, kuri pagal šį sprendimą pripažįstama neteisėta ir nesuderinama, Italija turi susigrąžinti iš bendrovės „Trenitalia“, kaip tiesioginės pagalbos gavėjos, arba, jei Italija negalėtų susigrąžinti neteisėtos ir nesuderinamos pagalbos iš bendrovės „Trenitalia“, iš „Trenitalia“ teisių perėmėjos bendrovės „Mercitalia Rail“.

(508) Pirmiau pateikta išvada nepasikeistų net darant prielaidą, kaip teigia Italijos valdžios institucijos, kad dėl teisių perėmimo bendrovei „Mercitalia Rail“ nebuvo perduoti įsipareigojimai, susiję su neteisėta ir nesuderinama pagalba, suteikta bendrovei „Trenitalia“ iki atskyrimo (žr. 198 konstatuojamąją dalį). Iš tiesų, kaip bus paaiškinta 511–517 konstatuojamosiose dalyse, bendrovė „Mercitalia Rail“ bet kuriuo atveju taip pat gali būti laikoma bendrovės „Trenitalia“ teisių perėmėja krovinių vežimo geležinkeliais rinkoje.

(509) Pagal Pranešimo dėl pagalbos susigrąžinimo 89 punktą, jeigu sprendimo dėl pagalbos susigrąžinimo įgyvendinimo etape nepavyksta susigrąžinti pagalbos iš pirminio pagalbos gavėjo ir pagalba buvo perduota kitai įmonei, valstybė narė turėtų pagalbą susigrąžinti iš įmonės, kuri po veiklos perdavimo faktiškai įgijo pranašumą, ir užtikrinti, kad nebūtų pareigos sugrąžinti pagalbą vengimo atvejų. Toks perdavimas gali būti tokios formos, kai pagalbos gavėjas parduoda visą savo turtą arba jo dalį ir po to tas pats juridinis asmuo veiklos nebevykdo.

(510) Pagal 2003 m. gegužės 8 d. Teisingumo Teismo sprendimą *Italija ir SIM 2 / Komisija* ([294]), pagalbos gavėjo ir įmonės, kuriai buvo perduotas jo turtas, ekonominis tęstinumas vertinamas pagal tam tikrus rodiklius. Gali būti atsižvelgiama į šiuos veiksnius, tačiau nebūtina į juos visus atsižvelgti kartu, norint nustatyti ekonominį tęstinumą tarp dviejų bendrovių ([295]): a) ar pardavimo kaina atitinka rinkos kainą, b) perdavimo dalyką (turtas ir įsipareigojimai, darbo jėga, funkcinių turto paketų buvimas), c) pirkėjo (-ų) tapatybę, d) perdavimo momentą (po išankstinio vertinimo inicijavimo, oficialios tyrimo procedūros ar galutinio sprendimo), e) ekonominę operacijos logiką.

(511) Šiuo atveju Komisija mano, kad yra keletas veiksnių, kurių visuma leidžia daryti išvadą, kad bendrovė „Trenitalia“ ir bendrovė „Mercitalia Rail“ turi ekonominį tęstinumą.

(512) Pirma, kalbant apie pirkėjo tapatybę, perdavus veiklą jos savininkas galiausiai išliko tas pats („Ferrovie dello Stato S.p.A.“). Neginčijama, kad tiek bendrovė „Trenitalia“, tiek bendrovė „Mercitalia Rail“ (pastaroji netiesiogiai per bendrovę „Mercitalia Logistics“) yra kontroliuojamos „Ferrovie dello Stato S.p.A.“, FS grupės kontroliuojančiosios bendrovės.

(513) Antra, kalbant apie sandorio ekonominę logiką ir tikslą, taip pat akivaizdu, kad visas sandoris buvo sumanytas tiesiog kaip FS grupės verslo reorganizavimas (48 konstatuojamoji dalis). Šia reorganizacija buvo siekiama veiksmingiau tęsti bendrovės „Trenitalia“ krovinių padalinio ir kitos FS grupės krovinių vežimo geležinkeliais veiklos vykdymą, priskiriant ją vienam subjektui („Mercitalia“ grupei).

(514) Trečia, neginčijama (žr. 47 konstatuojamąją dalį), kad bendrovė „Mercitalia Rail“ nemokėjo jokios kainos bendrovei „Trenitalia“ už jos krovinių padalinio perdavimą ir kad šis perdavimas įvyko sumažinus bendrovės „Trenitalia“ akcinį kapitalą ir proporcingai padidinus bendrovės „Mercitalia Rail“ kapitalo vertę už sumą, lygią perduoto bendrovės „Trenitalia“ krovinių padalinio balansinei vertei. Taigi sandoris nebuvo sudarytas taip, kad būtų išvengta nesuderinamos pagalbos perdavimo iš bendrovės „Trenitalia“ bendrovei „Mercitalia Rail“.

([294]) 2003 m. gegužės 8 d. Teisingumo Teismo sprendimas *Italijos Respublika ir SIM 2 Multimedia SpA / Komisija*, sujungtos bylos C-328/99 ir C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([295]) Šį rodiklių rinkinį Teisingumo Teismas patvirtino 2021 m. balandžio 29 d. sprendimo *Fortischem a.s*, C-890/19 P, ECLI:EU:C:2021:345, 59 punkte.

(515) Ketvirta, kalbant apie perdavimo mastą, kaip nurodė Italijos valdžios institucijos ir pati FS grupė savo 2017 m. finansinėje ataskaitoje (žr. 46–47 konstatuojamąsias dalis), bendrovė „Mercitalia Rail“ perėmė visą bendrovės „Trenitalia“ krovinių padalinio turtą ([296]) ir vykdomas sutartis. Visų pirma bendrovė „Mercitalia Rail“ perėmė: a) visas bendrovės „Trenitalia“ sudarytas komercines sutartis, susijusias su krovinių vežimo veikla, taip pat prieigą prie visos bendrovės „Trenitalia“ krovinių vežimo klientų informacijos ir duomenų; b) visus bendrovės „Trenitalia“ krovinių padalinio darbuotojus ir vadovybę (t. y. 3 117 darbuotojų ir 15 direktorių), kurie išlaikė tas pačias sutarčių sąlygas, kurios galiojo iki atskyrimo; c) visas komercines ir intelektinės nuosavybės licencijas, susijusias su bendrovei „Trenitalia“ priklausančia krovinių vežimo veikla; d) visas nuomos sutartis, susijusias su krovinių vežimo veikla (riedmenys, infrastruktūra ir pan.), taip pat nuosavybės teises į turtą, kuris anksčiau priklausė bendrovei „Trenitalia“, ir e) pajėgumus ir prieigos teises prie geležinkelių infrastruktūros ir (arba) paslaugų infrastruktūros, kurias bendrovė „Trenitalia“ turėjo Italijoje ir bet kurioje kitoje valstybėje narėje. Perdavimas taip pat apėmė atitinkamą dalį bendrovės „Trenitalia“ įsipareigojimų ([297]).

(516) Galiausiai, kalbant apie perdavimo momentą, verslo reorganizavimas įvyko pradėjus oficialią tyrimo procedūrą, t. y. tada, kai bendrovė „Trenitalia“ jau žinojo apie pagalbos susigrąžinimo riziką.

(517) Iš visų 512–516 konstatuojamosiose dalyse nurodytų elementų matyti, kad tarp bendrovių „Trenitalia“ ir „Mercitalia Rail“ esama ekonominio tęstinumo, susijusio su krovinių vežimo veikla. Italijos valdžios institucijos nepateikė jokio elemento, galinčio paneigti šią išvadą. Argumentas, kad bendrovė „Trenitalia“ neketino perduoti bendrovei „Mercitalia Rail“ galimų įsipareigojimų, kylančių dėl neteisėtos ir nesuderinamos valstybės pagalbos, ir kad trečioji sutartis jau buvo pasibaigusi, nepaneigia galimybės, kad bendrovė „Mercitalia Rail“ naudojasi pranašumu, kurį gavo bendrovės „Trenitalia“ krovinių vežimo padalinys dėl neteisėtos ir nesuderinamos pagalbos. Aplinkybė, kad bendrovės „Trenitalia“ saugos sertifikatas nebuvo perduotas, savaime nepaneigia, kad bendrovė „Mercialia Rail“ veikė ekonomiškai nepertraukiamai nuo bendrovės „Trenitalia“, ir bet kuriuo atveju tai susiję su tuo, kad naujai įsteigta bendrovė „Mercitalia Rail“ pagal galiojančius teisės aktus ([298]) turėjo įsigyti atskirą sertifikatą, kad galėtų veikti kaip geležinkelio įmonė krovinių vežimo geležinkeliais rinkoje.

(518) Kadangi tarp bendrovių „Trenitalia“ ir „Mercitalia Rail“ yra ekonominis tęstinumas krovinių vežimo veiklos srityje, pastaroji turėtų būti laikoma bendrovės „Trenitalia“ ekonomine teisių perėmėja.

(519) Apibendrinant galima daryti išvadą, kad, jei neteisėtos ir nesuderinamos pagalbos neįmanoma susigrąžinti iš bendrovės „Trenitalia“, ją reikėtų susigrąžinti iš bendrovės „Mercitalia Rail“, kuri yra bendrovės „Trenitalia“ teisių perėmėja ar bet kuriuo atveju ekonominė teisių perėmėja,

PRIĖMĖ ŠĮ SPRENDIMĄ:

1 straipsnis

Kompensacija, suteikta bendrovei „Trenitalia“ pagal pirmąją sutartį už viešųjų paslaugų įsipareigojimų, susijusių su krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimu, vykdymą, nėra valstybės pagalba, kiek ji buvo susijusi su: a) tarptautinėmis krovinių vežimo geležinkeliais paslaugomis, teiktomis transeuropiniame krovinių vežimo geležinkeliais tinkle iki 2003 m. kovo 15 d., ir b) nacionalinėmis krovinių vežimo geležinkeliais paslaugomis, teiktomis iki 2003 m. spalio 22 d.

([296]) Kaip 2023 m. balandžio 11 d. atsakymuose paaiškino Italijos valdžios institucijos, turtą sudarė materialusis turtas (pastatai, įrenginiai, įranga, riedmenys), nematerialusis turtas (daugiausia programinė įranga, susijusi su padalinio valdymo sistemomis), patronuojamųjų, asocijuotųjų ir kitų įmonių akcijų paketai, atsargos (visų pirma atsarginės dalys riedmenų priežiūrai), trumpalaikės prekybos gautinos sumos.

([297]) Kaip paaiškino Italijos valdžios institucijos 2023 m. balandžio 11 d. pateiktose pastabose, perduotus įsipareigojimus sudarė verslo padalinio finansinė skola (kurią iš esmės sudarė patronuojančiosios bendrovės „Ferrovie dello Stato S.p.A.“ suteiktas trumpalaikis finansavimas), atidėjiniai išeitinėms išmokoms ir kitoms išmokoms personalui, atidėjiniai rizikai ir mokesčiams, kiti trumpalaikiai įsipareigojimai ir trumpalaikės prekybos mokėtinos sumos. Priešingai, kaip minėta 198 konstatuojamojoje dalyje, į perdavimą nebuvo įtraukti įsipareigojimai, kurie galėtų atsirasti, jei būtų nustatyta, kad pagalba, suteikta bendrovei „Trenitalia“ už krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimą iki atskyrimo, yra neteisėta ir nesuderinama.

([298]) Žr. 44 išnašą.

Kompensacija, suteikta bendrovei „Trenitalia“ pagal pirmąją sutartį už viešųjų paslaugų įsipareigojimų, susijusių su krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimu, vykdymą iki 2003 m. gruodžio 31 d., yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį, kiek ji buvo susijusi su: a) tarptautinėmis krovinių vežimo geležinkeliais paslaugomis, teiktomis transeuropiniame krovinių vežimo geležinkeliais tinkle nuo 2003 m. kovo 15 d., ir b) nacionalinėmis krovinių vežimo geležinkeliais paslaugomis, teiktomis nuo 2003 m. spalio 22 d.

Kompensacija, suteikta bendrovei „Trenitalia“ pagal antrąją sutartį už viešųjų paslaugų įsipareigojimų, susijusių su krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimu, vykdymą, yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

Kompensacija, suteikta bendrovei „Trenitalia“ pagal trečiąją sutartį už viešųjų paslaugų įsipareigojimų, susijusių su krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimu, vykdymą, yra valstybės pagalba pagal SESV 107 straipsnio 1 dalį.

2 straipsnis

Valstybės pagalba, suteikta bendrovei „Trenitalia“ pagal pirmąją sutartį už viešųjų paslaugų įsipareigojimų, susijusių su krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimu, vykdymą, laikoma esama pagalba, kiek ji buvo susijusi su nacionalinėmis krovinių vežimo geležinkeliais paslaugomis, teiktomis nuo 2003 m. spalio 22 d. iki 2003 m. gruodžio 31 d. Valstybės pagalba, suteikta bendrovei „Trenitalia“ pagal pirmąją sutartį už viešųjų paslaugų įsipareigojimų, susijusių su krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimu, vykdymą, laikoma esama pagalba, kiek ji buvo susijusi su tarptautinėmis krovinių vežimo geležinkeliais transeuropiniame krovinių vežimo geležinkeliais tinkle paslaugomis, teiktomis nuo 2003 m. kovo 15 d. iki 2003 m. gruodžio 31 d.

Valstybės pagalba, suteikta bendrovei „Trenitalia“ pagal antrąją sutartį už viešųjų paslaugų įsipareigojimų, susijusių su krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimu, vykdymą, laikoma nauja pagalba.

Valstybės pagalba, suteikta bendrovei „Trenitalia“ pagal trečiąją sutartį už viešųjų paslaugų įsipareigojimų, susijusių su krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimu, vykdymą, laikoma nauja pagalba.

3 straipsnis

Valstybės pagalba, sumokėta bendrovei „Trenitalia“ pagal pirmąją sutartį už viešųjų paslaugų įsipareigojimų, susijusių su tarptautinių krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimu tarp Triesto uosto ir Vengrijos, vykdymą, yra suderinama su vidaus rinka. Valstybės pagalba, sumokėta bendrovei „Trenitalia“ pagal pirmąją sutartį už viešųjų paslaugų įsipareigojimų, susijusių su tarptautinių krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimu per Triesto Maritimos uostą, vykdymą, buvo neteisėtai suteikta pažeidžiant SESV 108 straipsnio 3 dalį ir yra nesuderinama su vidaus rinka.

Valstybės pagalba, sumokėta bendrovei „Trenitalia“ pagal antrąją sutartį už viešųjų paslaugų įsipareigojimų, susijusių su krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimu, vykdymą, yra suderinama su vidaus rinka, išskyrus valstybės pagalbą, sumokėtą bendrovei „Trenitalia“ už viešųjų paslaugų įsipareigojimų, susijusių su tarptautinių krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimu per Triesto Maritimos uostą, vykdymą, kuri buvo neteisėtai suteikta pažeidžiant SESV 108 straipsnio 3 dalį ir yra nesuderinama su vidaus rinka.

Valstybės pagalba, sumokėta bendrovei „Trenitalia“ pagal trečiąją sutartį už viešųjų paslaugų įsipareigojimų, susijusių su krovinių vežimo geležinkeliais paslaugų teikimu, vykdymą, yra teisėta, kiek tai susiję su pagalba, sumokėta iki 2012 m. gruodžio 3 d., o pagalba po 2012 m. gruodžio 3 d. buvo neteisėtai suteikta pažeidžiant SESV 108 straipsnio 3 dalį. Valstybės pagalba, sumokėta bendrovei „Trenitalia“ pagal trečiąją sutartį, yra suderinama su vidaus rinka, išskyrus valstybės pagalbą, sumokėtą po 2012 m. gruodžio 3 d. už paslaugas, teiktas toliau nurodytais 14 maršrutų tarp regionų (įskaitant visus susijusius maršrutus Šiaurės Italijoje): Abrucai–Abrucai; Kalabrija–Kalabrija; Kampanija–Kampanija; Apulija–Apulija; Abruzai–Molizė; Abruzai–Apulija; Bazilikata–Apulija; Kalabrija–Kampanija; Molizė–Apulija; Molizė–Šiaurės Italija; Apulija–Šiaurės Italija; Kampanija–Šiaurės Italija; Bazilikata–Šiaurės Italija; Abruzai–Šiaurės Italija; ši pagalba yra nesuderinama su vidaus rinka.

4 straipsnis

Italija susigrąžina 3 straipsnyje nurodytą nesuderinamą pagalbą iš bendrovės „Trenitalia“ arba, jei tokios pagalbos neįmanoma susigrąžinti iš bendrovės „Trenitalia“, iš bendrovės „Trenitalia“ teisių perėmėjos bendrovės „Mercitalia Rail“.

Susigrąžinamoms sumoms taikomos palūkanos, skaičiuojamos nuo sumų išmokėjimo pagalbos gavėjui dienos iki jų faktinio susigrąžinimo dienos.

Palūkanos skaičiuojamos nuo pagrindinės sumos ir susikaupusių palūkanų pagal Komisijos reglamento (EB) Nr. 794/2004 ([299]) V skyrių ir Komisijos reglamentą (EB) Nr. 271/2008 ([300]), kuriuo iš dalies keičiamas Reglamentas (EB) Nr. 794/2004.

5 straipsnis

3 straipsnyje nurodyta nesuderinama pagalba susigrąžinama nedelsiant ir veiksmingai.

Italija užtikrina, kad šis sprendimas būtų įgyvendintas per keturis mėnesius nuo pranešimo apie jį dienos.

6 straipsnis

Per du mėnesius nuo pranešimo apie šį sprendimą dienos Italija pateikia šią informaciją:

— bendrą pagalbos gavėjų gautos pagalbos sumą,

— visą iš pagalbos gavėjo susigrąžintiną sumą (pagrindinę sumą ir susigrąžinimo palūkanas),

— išsamų priemonių, kurių jau imtasi ir kurių planuojama imtis šiam sprendimui įgyvendinti, aprašymą,

— dokumentus, kuriais įrodoma, kad pagalbos gavėjui nurodyta grąžinti pagalbą.

Italija informuoja Komisiją apie nacionalinių priemonių, kurių ji ėmėsi šiam sprendimui įgyvendinti, taikymo eigą tol, kol bus susigrąžinta 3 straipsnyje nurodyta pagalba. Komisijos prašymu ji nedelsdama pateikia informaciją apie priemones, kurių jau imtasi ir kurių ketinama imtis, kad būtų įvykdytas šis sprendimas. Ji taip pat pateikia išsamius duomenis apie pagalbos sumas ir palūkanas, jau susigrąžintas iš pagalbos gavėjo.

7 straipsnis

Šis sprendimas skirtas Italijos Respublikai.

([299]) 2004 m. balandžio 21 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 794/2004, įgyvendinantis Tarybos reglamentą (ES) Nr. 2015/1589, nustatantį išsamias Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio taikymo taisykles (OL L 140, 2004 4 30, p. 1).

([300]) 2008 m. sausio 30 d. Komisijos reglamentas (EB) Nr. 271/2008, iš dalies keičiantis Reglamentą (EB) Nr. 794/2004, įgyvendinantį Tarybos reglamentą (EB) Nr. 659/1999, nustatantį išsamias EB sutarties 93 straipsnio taikymo taisykles (OL L 82, 2008 3 25, p. 1).

Komisija gali paskelbti taikant šį sprendimą susigrąžintas pagalbos ir palūkanų sumas nepažeisdama Tarybos reglamento (ES) 2015/1589 ([301]) 30 straipsnio nuostatų.

Priimta Briuselyje 2023 m. lapkričio 24 d.

Komisijos vardu
Didier REYNDERS
Komisijos narys

([301]) 2015 m. liepos 13 d. Tarybos reglamentas (ES) 2015/1589, nustatantis išsamias Sutarties dėl Europos Sąjungos veikimo 108 straipsnio taikymo taisykles (OL L 248, 2015 9 24, p. 9).