2024/2860

18.11.2024

DEĊIŻJONI TAL-KUMMISSJONI (UE) 2024/2860

tal-24 ta' Novembru 2023

dwar SA.32953 (2014/C) – Miżuri ta' għajnuna mill-Istat favur Trenitalia SpA – l-Italja

(notifikata bid-dokument C(2023) 8017)

(It-test bl-Ingliż biss huwa awtentiku)

(Test b'rilevanza għaż-ŻEE)

IL-KUMMISSJONI EWROPEA,

Wara li kkunsidrat it-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea, u b'mod partikolari l-ewwel subparagrafu tal-Artikolu 108(2) tiegħu,

Wara li kkunsidrat il-Ftehim dwar iż-Żona Ekonomika Ewropea, u b'mod partikolari l-Artikolu 62(1)(a) tiegħu,

Wara li stiednet lill-partijiet interessati biex jissottomettu l-kummenti tagħhom skont id-dispożizzjonijiet iċċitati hawn fuq, ([1]) u wara li kkunsidrat il-kummenti tagħhom,

Billi:

1. PROĊEDURA

(1) Fit-18 ta' April 2011, il-Kummissjoni rċeviet ilment dwar l-għoti possibbli ta' għajnuna mill-Istat mill-Italja lil Trenitalia S.p.A. ("**Trenitalia**"), kumpanija li tagħmel parti mill-Grupp Ferrovie dello Stato ("**Grupp FS**"), fil-forma ta' kumpens għat-twettiq ta' obbligi ta' servizz pubbliku fit-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija taħt tliet kuntratti pubbliċi ta' servizz (il-"**Miżuri**"). Dan l-ilment ġie rreġistrat bin-numru ta' referenza SA.32953 (2014/NN – ex 2011/CP). Fis-26 ta' Settembru 2011, l-ilmentatur ipprovda informazzjoni addizzjonali.

(2) Permezz ta' ittra tat-18 ta' Ottubru 2011, il-Kummissjoni ressqet dak l-ilment lill-awtoritajiet Taljani u talbet informazzjoni rigward il-Miżuri.

(3) Fis-16 ta' Novembru 2011, l-Italja talbet estensjoni tad-data ta' skadenza biex tirrispondi għat-talba ta' informazzjoni, li l-Kummissjoni tat fl-24 ta' Novembru 2011. Fl-14 ta' Diċembru 2011, l-Italy talbet kjarifiki fir-rigward tat-talba għal informazzjoni tal-Kummissjoni, li ġew ipprvoduti mill-Kummissjoni fl-istess jum. Fil-15 ta' Diċembru 2011, l-Italja talbet estensjoni ulterjuri tad-data ta' skadenza biex tipprovdi l-informazzjoni meħtieġa, li ngħatat fl-20 ta' Diċembru 2011.

(4) Fil-31 ta' Jannar 2012 u fis-17 ta' Frar 2012, l-Italja pprovdiet risposti parzjali għat-talba għal informazzjoni tat-18 ta' Ottubru 2011. Fit-22 ta' Frar 2012, il-Kummissjoni bagħtet nota ta' tfakkira lill-Italja, li fiha talbet l-informazzjoni nieqsa. Fil-11 ta' April 2012, l-Italja pprovdiet aktar informazzjoni b'risposta għat-talba għal informazzjoni mill-Kummissjoni tat-18 ta' Ottubru 2011.

(5) Fl-4 ta' April 2012, l-ilmentatur issupplimenta l-ilment tiegħu b'aktar allegazzjonijiet.

(6) Fid-29 ta' Ottubru 2012, il-Kummissjoni talbet aktar informazzjoni mingħand l-Italja. L-Italja bagħtet l-informazzjoni mitluba fit-8 ta' Jannar 2013, fil-11 ta' Jannar 2013 u fis-17 ta' Jannar 2013.

(7) Fid-29 ta' Ottubru 2013, il-Kummissjoni rċeviet allegazzjonijiet addizzjonali mingħand l-ilmentatur.

([1]) ĠU C 156, 23.5.2014, p. 77.

(8) Permezz ta' ittra tat-28 ta' Marzu 2014, il-Kummissjoni għarrfet lill-Italja li kienet iddeċidiet li tibda l-proċedura stabbilita fl-Artikolu 108(2) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea ("**TFUE**") fir-rigward tal-Miżuri msemmija hawn fuq (id-"**deċiżjoni tal-ftuħ**").

(9) Id-deċiżjoni tal-ftuħ kienet tikkonċerna wkoll l-għoti possibbli ta' għajnuna mill-Istat fil-forma ta' trasferimenti mingħajr ħlas ta' assi tal-infrastruttura ferrovjarja mingħand Rete Ferroviaria Italiana S.p.A lil Trenitalia u FS Logistica (każ SA.32179). Il-Kummissjoni se tivvaluta dawk il-miżuri f'deċiżjoni separata. Din id-Deċiżjoni tindirizza esklużivament il-kumpens imħallas lil Trenitalia skont tliet kuntratti pubbliċi ta' servizz ("**KPS**") għat-twettiq ta' obbligi ta' servizz pubbliku ("**OSP**") fis-settur tal-merkanzija bil-ferrovija.

(10) Fit-22 ta' April 2014, l-Italja tablet estensjoni tad-data ta' skadenza sa meta kellha tissottometti l-kummenti tagħha dwar id-deċiżjoni tal-ftuħ, li l-Kummissjoni tatha fit-28 ta' April 2014. Fil-21 ta' Mejju 2014, l-Italja tablet estensjoni ulterjuri tad-data ta' skadenza biex tissottometti kummenti dwar id-deċiżjoni tal-ftuħ, li l-Kummissjoni tatha fil-jum sussegwenti.

(11) Id-deċiżjoni tal-ftuħ ġiet ippubblikata f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea* tat-23 ta' Mejju 2014 ([2]). Il-Kummissjoni stiednet lill-partijiet interessati sabiex jippreżentaw il-kummenti tagħhom dwar il-Miżuri.

(12) Fl-24 ta' Ġunju 2014, l-Italja pprovdiet il-kummenti tagħha dwar id-deċiżjoni tal-ftuħ. Il-Kummissjoni rċeviet kummenti dwar id-deċiżjoni tal-ftuħ mingħand tliet partijiet interessati: il-Komunità ta' Kumpaniji Ferrovjarji u Infrastrutturali Ewropej ("**CER**", Community of European Railways) ipprovdiet il-kummenti tagħha fid-19 ta' Ġunju 2014; FerCargo, assoċjazzjoni ta' operaturi privati tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija, ipprovdiet il-kummenti tagħha fit-8 ta' Lulju 2014 ([3]); u l-Grupp FS ipprovda l-kummenti tiegħu fit-23 ta' Lulju 2014 ([4]).

(13) Il-Kummissjoni bagħtet il-kummenti tal-partijiet interessati lill-Italja. Fl-20 ta' Novembru 2014, l-Italy bagħtet il-kummenti tagħha dwar il-kummenti ta' dawk il-partijiet interessati. Fl-4 ta' Novembru 2015, l-Italja ssupplimentat il-kummenti tagħha b'aktar informazzjoni.

(14) Fit-22 ta' Diċembru 2017, il-Kummissjoni bagħtet talba għal informazzjoni lill-Italja, li l-Italja wieġbet għaliha parzjalment fil-5 u fil-15 ta' Frar 2018. Saret laqgħa fil-21 ta' Marzu 2018 bejn is-servizzi tal-Kummissjoni u l-awtoritajiet Taljani. Fit-3 ta' April 2018, il-Kummissjoni bagħtet talba addizzjonali għal informazzjoni lill-Italja, li l-Italja wieġbet għaliha fit-23 ta' Mejju 2018. Fit-18 ta' Diċembru 2018, saret laqgħa bejn is-servizzi tal-Kummissjoni u l-awtoritajiet Taljani. Wara dik il-laqgħa, l-Italja pprovdiet informazzjoni addizzjonali fit-18 u fid-19 ta' Frar 2019.

(15) Fil-bidu tal-2020, faqqgħet il-pandemija tal-COVID-19, li ħolqot xokk enormi għall-ekonomiji tal-Unjoni u rrikjediet rispons ekonomiku kkoordinat mill-Istati Membri u l-istituzzjonijiet tal-Unjoni biex jimmitigaw ir-riperkussjonijiet negattivi fuq l-ekonomija tal-Unjoni. F'dawk iċ-ċirkostanzi eċċezzjonali, il-Kummissjoni għamlet sforz biex tirrispondi b'mod urġenti għan-notifiki tal-miżuri ta' għajnuna mill-istat mogħtija fil-kuntest tat-tifqigħa tal-COVID-19, u implimentat il-faċilitazzjonijiet proċedurali kollha meħtieġa biex jippermettu proċess ta' approvazzjoni rapidu tal-Kummissjoni ([5]). Matul il-perjodu tal-kriżi tal-COVID-19, il-Kummissjoni kellha tagħti prijorità lill-miżuri ta' għajnuna mill-Istat tal-COVID-19 ([6]); b'konsegwenza ta' dan, it-tlestija tal-proċedura ta' investigazzjoni formali tal-Miżuri inkwistjoni kif ukoll it-tlestija ta' proċeduri oħra ġiet posposta.

([2]) Ara n-nota [1] f'qiegħ il-paġna.

([3]) Fit-13 ta' Ġunju 2014, FerCargo talbet mingħand il-Kummissjoni estensjoni tad-data ta' skadenza biex tipprovdi kummenti dwar id-deċiżjoni tal-ftuħ. It-talba kienet iġġustifikata mill-ħtieġa li tinġabar biżżejjed informazzjoni mill-membri kollha tal-assoċjazzjoni. Fis-17 ta' Ġunju 2014, il-Kummissjoni tat lil FerCargo estensjoni tad-data ta' skadenza.

([4]) Fis-16 ta' Ġunju 2014, il-Grupp FS bagħat lill-Kummissjoni talba motivata għal estensjoni tad-data ta' skadenza biex jipprovdi l-kummenti dwar id-deċiżjoni tal-ftuħ. Fis-17 ta' Ġunju 2014, il-Kummissjoni tat lill-Grupp FS sat-23 ta' Lulju 2014 biex jipprovdi l-kummenti.

([5]) Il-Komunikazzjoni tal-Kummissjoni lill-Parlament Ewropew, lill-Kunsill Ewropew, lill-Kunsill, lill-Bank Ċentrali Ewropew, lill-Bank Ewropew tal-Investiment, u lill-Grupp tal-Euro dwar Rispons ekonomiku kkoordinat għat-tifqigħa tal-COVID-19, COM(2020) 112 final, 13.3.2020, Taqsima 5.

([6]) Lista tad-deċiżjonijiet kollha adottati mill-Kummissjoni matul il-pandemija tal-COVID-19 skont l-Artikolu 107(2)(b) tat-TFUE, l-Artikolu 107(3)(b) tat-TFUE u l-Komunikazzjoni mill-Kummissjoni Qafas Temporanju għal miżuri ta' għajnuna mill-Istat biex jingħata sostenn lill-ekonomija matul it-tifqigħa preżenti tal-COVID-19 (ĠU C 91I, 20.3.2020, p. 1) hija disponibbli fuq dan is-sit web: https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/coronavirus_mt (aċċessat l-aħħar fil-15 ta' Novembru 2023).

(16) Barra minn hekk, fl-24 ta' Frar 2022, ir-Russja bdiet aggressjoni militari kontra l-Ukrajna. L-effetti diretti u indiretti tal-aggressjoni militari tar-Russja kellhom riperkussjonijiet ekonomiċi fuq is-suq intern sħiħ. Dik is-sitwazzjoni rrikjediet rispons rapidu mill-Kummissjoni biex jitnaqqsu r-riperkussjonijiet soċjali u ekonomiċi negattivi immedjati fl-Unjoni. F'dawk iċ-ċirkostanzi eċċezzjonali, il-Kummissjoni ntalbet tirrispondi b'mod urġenti għan-notifiki tal-miżuri ta' għajnuna mill-Istat mogħtija fil-kuntest tal-kriżi Ukrena ([7]). Matul l-2022 u l-2023, il-Kummissjoni kellha tagħti prijorità lill-eżaminazzjoni ta' dawk il-miżuri ta' għajnuna mill-Istat, ([8]) b'aktar dewmien sussegwenti fit-tlestija tal-proċedura ta' investigazzjoni formali dwar il-Miżuri taħt investigazzjoni.

(17) Fid-19 ta' Jannar 2023, il-Kummissjoni bagħtet talba oħra għal informazzjoni lill-awtoritajiet Taljani li rrispondew għaliha fil-11 ta' April 2023, wara li kienu talbu, u kisbu, estensjoni tad-data ta' skadenza inizjali biex jissottomettu t-tweġibiet tagħhom. Din l-aħħar talba kellha l-għan, fost l-oħrajn, li tiċċara l-istruttura tal-Grupp FS wara l-proċess ta' ristrutturazzjoni tan-negozju ta' merkanzija ta' Trenitalia.

(18) Fis-17 ta' Ottubru 2023, l-Italja qablet b'mod eċċezzjonali li tirrinunzja d-drittijiet tagħha li jirriżultaw mill-Artikolu 342 tat-TFUE, flimkien mal-Artikolu 3 tar-Regolament 1/1958 ([9]) u li din id-Deċiżjoni tiġi adottata u nnotifikata bl-Ingliż.

2. DESKRIZZJONI TAL-QAFAS LEGALI LI JIRREGOLA L-PROVVISTA TA' SERVIZZI TA' TRASPORT TAL-MERKANZIJA BIL-FERROVIJA

2.1. Il-liberalizzazzjoni tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fl-Unjoni u fl-Italja

2.1.1. *Fl-Unjoni*

(19) L-Unjoni lliberalizzat is-servizzi ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fi tliet stadji.

(20) L-ewwel inizjattiva leġiżlattiva fil-bidu tas-snin 90 irriżultat fl-adozzjoni tad-Direttiva tal-Kunsill 91/440/KEE ([10]) li l-Istati Membri kellhom jittrasponu sal-1 ta' Jannar 1993. Dak it-test beda l-liberalizzazzjoni tat-trasport bil-merkanzija billi introduċa dritt ta' aċċess għall-infrastruttura għal gruppi internazzjonali u impriżi ferrovjarji li joperaw ([11]) servizzi kkombinati ta' trasport tal-merkanzija internazzjonali akkumpanjat bil-prinċipju ta' separazzjoni bejn il-ġestjoni tal-infrastruttura u t-trasport. Dak il-prinċipju ta' separazzjoni ma kienx japplika għall-istrutturi iżda għall-funzjonijiet, b'mod aktar preċiż il-funzjoni ta' kontabbiltà. Dik id-Direttiva kienet tipprevedi biss (bħala opzjoni) li dik is-seperazzjoni tinkiseb permezz tal-ħolqien ta' diviżjonijiet distinti f'impriża waħda jew billi l-ġestjoni tal-infrastruttura tiġi inkarigata lil entità separata.

([7]) Komunikazzjoni tal-Kummissjoni Qafas Temporanju ta' Kriżi għall-miżuri ta' Għajnuna mill-Istat biex jappoġġaw l-ekonomija wara l-aggressjoni kontra l-Ukrajna mir-Russja, ĠU C 131I, 24.3.2022, p. 1.

([8]) Lista tad-deċiżjonijiet kollha adottati mill-Kummissjoni skont il-Qafas Temporanju ta' Kriżi għall-miżuri ta' Għajnuna mill-Istat biex jappoġġaw l-ekonomija wara l-aggressjoni kontra l-Ukrajna mir-Russja fl-2022 hija disponibbli fuq dan is-sit web: https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/temporary-crisis-and-transition-framework_mt (aċċessat l-aħħar fil-15 ta' Novembru 2023).

([9]) Ir-Regolament Nru 1 li jistabbilixxi l-lingwi li għandhom jintużaw mill-Komunità Ekonomika Ewropea (ĠU 17, 6.10.1958, p. 385/58).

([10]) Id-Direttiva tal-Kunsill 91/440/KEE tad-29 ta' Lulju 1991 dwar l-iżvilupp tal-linji tal-ferrovija tal-Komunità (ĠU L 237, 24.8.1991, p. 25).

([11]) Skont l-Artikolu 1 tad-Direttiva tal-Kunsill 92/106/KEE tas-7 ta' Diċembru 1992 dwar l-istabbiliment ta' regoli komuni għal ċerti tipi ta' trasport ikkombinat tal-oġġetti bejn l-Istati Membri (ĠU L 368, 17.12.1992, p. 38), trasport ikkombinat ifisser "*it-trasport tal-merkanzija bejn Stati Membri fejn it-trakk, it-trejler, is-semitrejler, b'unità ta' trattur jew le, il-kaxxa skambjabbli jew il-kontejner ta' 20 pied jew aktar jużaw it-triq għall-parti inizjali jew finali tal-vjaġġ u, għall-parti l-oħra, jużaw trasport ferrovjarju jew trasport fil-passaġġi fuq l-ilmijiet interni, jew rotta marittima sa fejn din tal-aħħar teċċedi l-100 kilometru f'linja dritta, u jwettqu l-vjaġġ inizjali jew finali bit-triq*:

— jew bejn il-punt ta' tagħbija tal-merkanzija u l-eqreb stazzjon tal-ferrovija addattat tal-imbark għall-vjaġġ inizjali u bejn l-eqreb stazzjon tal-ferrovija addattat tal-iżbark u l-punt ta' ħatt tal-merkanzija għall-vjaġġ finali, jew;

— jew f'raġġ li ma huwiex aktar minn 150 kilometru f'linja dritta mill-port tal-ilma intern jew marittimu tal-imbark jew tal-iżbark."

Fi kliem ieħor, it-trasport ikkombinat huwa forma ta' trasport intermodali fejn il-parti l-kbira tal-vjaġġ issir bil-ferrovija, fil-passaġġi fuq l-ilmijiet interni jew fuq il-baħar u kwalunkwe parti inizjali u/jew finali li ssir bit-triq tkun strettament limitata.

(21) Id-Direttiva 91/440/KEE ġiet emendata bid-Direttiva 2001/12/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill ([12]), li kienet parti mill-hekk imsejjaħ l-"**ewwel pakkett ferrovjarju**", ([13]) li kellu jiġu traspost mill-Istati Membri sal-15 ta' Marzu 2003. Id-Direttiva 2001/12/KE tat lill-impriżi ferrovjarji dritt ta' aċċess mhux diskriminatorju għal impriżi ferrovjarji b'rabta mat-tipi ta' servizzi li ġejjin:

— servizzi ta' merkanzija internazzjonali fuq in-Network Trans-Ewropew tat-Trasport tal-Merkanzija bil-Ferrovija – TERFN ([14]) (l-Artikolu 10(3));

— servizzi tal-merkanzija internazzjonali fin-network ferrovjarju Ewropew sħiħ, mill-15 ta' Marzu 2008 (it-tieni sentenza tal-Artikolu 10(3)).

(22) Bl-għan li ttejjeb is-sikurezza, l-interoperabbiltà u l-ftuħ tas-suq tal-merkanzija ferrovjarja, l-Unjoni adottat id-Direttiva 2004/51/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill ([15]), bħala parti mill-hekk imsejjaħ it-"**tieni pakkett ferrovjarju**" ([16]). Dik id-direttiva stabbilixxiet dritt ta' aċċess għal impriżi ferrovjarji b'rabta mat-tipi ta' servizzi li ġejjin:

— servizzi tal-merkanzija internazzjonali mill-1 ta' Jannar 2006 (b'hekk antiċipat it-terminu tal-15 ta' Marzu 2008 stabbilit mid-Direttiva 2001/12/KE);

— it-tipi kollha ta' servizzi tal-merkanzija (nazzjonali u internazzjonali) mill-1 ta' Jannar 2007.

(23) B'riżultat ta' dan, is-suq tal-merkanzija ferrovjarja nfetaħ għall-kompetizzjoni mill-15 ta' Marzu 2003 fin-Network Trans-Ewropew tat-Trasport tal-Merkanzija bil-Ferrovija; mill-1 ta' Jannar 2006, għall-merkanzija internazzjonali fin-network sħiħ tal-Unjoni; u mill-1 ta' Jannar 2007, għall-kabotaġġ ferrovjarju tal-merkanzija. Għalhekk, it-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija jitqies li jkun ġie liberalizzat bis-sħiħ fil-livell tal-Unjoni mill-1 ta' Jannar 2007 għas-servizzi kemm nazzjonali kif ukoll internazzjonali.

(24) Id-Direttiva 2012/34/UE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill ([17]) ħassret mis-17 ta' Ġunju 2015 id-Direttiva 91/440/KEE kif emendata mid-Direttiva 2001/12/KE u d-Direttiva 2004/51/KE. L-Artikolu 10(1) tad-Direttiva 2012/34/UE jipprevedi li: "*L-impriżi ferrovjarji għandhom jingħataw, fuq kundizzjonijiet ekwi, nondiskrimatorji u trasparenti, id-dritt għall-aċċess għall-infrastruttura ferrovjarja fl-Istati Membri kollha għall-iskop tat-tħaddim tat-tipi kollha ta' servizzi ferrovjarji għat-trasport tal-merkanzija*".

([12]) Id-Direttiva 2001/12/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tat-26 ta' Frar 2001 li temenda d-Direttiva tal-Kunsill 91/440/KEE dwar l-iżvilupp tal-ferroviji tal-Komunità (ĠU L 75, 15.3.2001, p. 1).

([13]) Dan il-pakkett kien jinkludi wkoll id-Direttiva 2001/13/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tas-26 ta' Frar 2001 li temenda d-Direttiva tal-Kunsill 95/18/KE dwar l-għoti ta' liċenzji għal impriżi ferrovjarji (ĠU L 75, 15.3.2001, p. 26) u d-Direttiva 2001/14/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tas-26 ta' Frar 2001 dwar l-allokazzjoni ta' kapaċità ta' infrastruttura tal-ferroviji u t-tqegħid ta' piżijiet għall-użu ta' infrastruttura tal-ferroviji u ċertifikazzjoni tas-sigurtà (ĠU L 75, 15.3.2001, p. 29).

([14]) Network ferrovjarju ta' madwar 50 000 km, kif identifikat mill-Artikolu 10a u mill-Anness I tad-Direttiva 2001/12/KE, li jkopri fl-Italja l-portijiet konnessi bil-ferrovija ta' Ancona, Bari, Brindisi, C. Vecchia, Genoa, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napli, Piombino, Ravenna, Salerno, Savona, Taranto, Trieste, u Venezja.

([15]) Id-Direttiva 2004/51/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tad-29 ta' April 2004 li temenda d-Direttiva tal-Kunsill 91/440/KEE dwar l-iżvilupp tal-linji tal-ferrovija tal-Komunità (ĠU L 164, 30.4.2004, p. 164).

([16]) Dan il-pakkett kien jinkludi wkoll id-Direttiva 2004/49/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tad-29 ta' April 2004 fuq is-sigurtà tal-linji tal-ferrovija tal-Komunità (ĠU L 164, 30.4.2004, p. 44); Id-Direttiva 2004/50/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tad-29 ta' April 2004 li temenda d-Direttiva 96/48/KE dwar l-interoperabilità tas-sistema trans-Ewropea dwar ferroviji ta' veloċità kbira u d-Direttiva 2001/16/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill dwar l-interoperabilità tas-sistema tran-Ewropea dwar ferroviji konvenzjonali (ĠU L 164, 30.4.2004, p. 114); u r-Regolament (KE) Nru 881/2004 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tad-29 ta' April 2004 li jistabbilixxi Aġenzija Ewropea tal-Ferroviji (ĠU L 164, 30.4.2004, p. 1).

([17]) Id-Direttiva 2012/34/UE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-21 ta' Novembru 2012 li tistabbilixxi żona ferrovjarja unika Ewropea (ĠU L 343, 14.12.2012, p. 32).

2.1.2. *Fl-Italja*

(25) L-Italja lliberlizzat għall-ewwel darba s-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fit-22 ta' Ottubru 2003, permezz tad-dħul fis-seħħ tad-Digriet Leġiżlattiv Nru 188/2003 tat-8 ta' Lulju 2003 (**"id-Digriet tal-2003"**) ([18]) li jittrasponi l-ewwel pakkett ferrovjarju. B'rabta mas-servizzi tal-merkanzija nazzjonali u s-servizzi ta' trasport nazzjonali u internazzjonali ta' passiġġieri pprovduti fl-infrastruttura ferrovjarja nazzjonali, l-Artikolu 6 tad-Digriet tal-2003 ta diversi drittijiet ta' aċċess, soġġett għall-konformità ma' ċerti rekwiżiti, ([19]) lil impriżi ferrovjarji li jużaw in-network ferrovjarju nazzjonali – skont ir-reċiproċità fil-każ ta' impriżi ferrovjarji stabbiliti barra mill-pajjiż.

(26) L-Italja ttrasponiet id-Direttiva 2004/51/KE permezz tad-Digriet Leġiżlattiv Nru 162/2007 tal-10 ta' Awwissu 2007 (fis-seħħ mit-23 ta' Ottubru 2007). Dak id-digriet emenda d-Digriet tal-2003 billi ta lill-impriżi ferrovjarji aċċess, mit-23 ta' Ottubru 2007, għan-network ferrovjarju Taljan sħiħ taħt kundizzjonijiet ekwi, nondiskriminatorji u trasparenti għall-operazzjoni ta' servizzi tal-merkanzija internazzjonali u, minn mhux iżjed tard mill-1 ta' Jannar 2007, aċċess għall-infrastruttura ferrovjarja għall-operazzjoni tat-tipi kollha tas-servizzi tal-merkanzija bil-ferrovija ([20]).

(27) Fl-aħħar nett, l-Italja ttrasponiet id-Direttiva 2012/34/UE permezz tad-Digriet Leġiżlattiv Nru 112/2015 tal-15 ta' Lulju 2015 (fis-seħħ mis-27 ta' Lulju 2015). Dak id-digriet afferma mill-ġdid id-dritt ta' aċċess tal-impriżi ferrovjarji għas-suq tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija taħt kundizzjonijiet ekwi, nondiskriminatorji u trasparenti, sabiex tiġi żgurata l-kompetizzjoni fis-settur ferrovjarju ([21]).

2.2. **Il-qafas legali li jirregola l-obbligi ta' servizz pubbliku fit-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija**

2.2.1. *Leġislazzjoni tal-Unjoni*

(28) Skont l-Artikolu 93 tat-TFUE, "miżuri ta' għajnuna meħtieġa għall-koordinament tat-trasport, jew li jikkorrispondu ma' rimborżi dwar ċerti pożijiet li jeżistu fil-prinċipju ta' servizz pubbliku għandhom ikunu kompatibbli mat-Trattati."

(29) Abbażi tal-Artikolu 93 tat-TFUE, il-Kunsill adotta r-Regolament (KEE) Nru 1191/69 tas-26 ta' Ġunju 1969 dwar azzjoni mill-Istati Membri dwar l-obbligi inerenti fil-kunċett ta' servizz pubbliku fit-trasport bil-ferrovija, bit-triq u bil-passaġġi fuq l-ilma interni (**"ir-Regolament (KEE) Nru 1191/69"**) ([22]). Ir-Regolament (KEE) Nru 1191/69 stabbilixxa r-regoli applikabbli għall-obbligi ta' servizz pubbliku (**"OSP"**) applikabbli fil-qasam tas-servizzi tat-trasport ferrovjarju mill-1 ta' Lulju 1969 sat-2 ta' Diċembru 2009 għas-servizzi ta' trasport tal-passiġġieri u sat-3 ta' Diċembru 2012 għas-servizzi ta' trasport bil-merkanzija (ara l-premessa (34)).

([18]) Id-Digriet Leġiżlattiv Nru 188/2003 tat-8 ta' Lulju 2003 (Gazzetta Ufficiale n 170) li ssostitwixxa d-Digrieti Presidenzjali 277/98 tat-8 ta' Lulju 1998 (Gazzetta Ufficiale n 187) u 146/99 tas-16 ta' Marzu 1999 (Gazzetta Ufficiale n 119) li ttrasponew id-Direttivi 91/440/KE, 95/18/KE u 95/19/KE.

([19]) L-impriżi ferrovjarji li kellhom il-ħsieb li joperaw servizzi nazzjonali ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fl-Italja kellu jkollhom, flimkien mal-liċenzja ta' operazzjoni ferrovjarja meħtieġa skont l-Artikolu 6(1) tad-Digriet tal-2003, awtorizzazzjoni speċifika mill-Ministeru tal-Infrastruttura u t-Trasport (l-Artikolu 6(2) tad-Digriet tal-2003) kif definita skont l-Artikolu 131(1) tal-Liġi Nru 388 tat-23 ta' Diċembru 2000. Din il-liġi tal-aħħar iġġustifikat il-ħtieġa li tiġi prevista awtorizzazzjoni bħal din sabiex il-Ministeru tal-Infrastruttura u t-Trasport jillimita ż-żieda fit-tariffi ferrovjarji u/jew jiggarantixxi l-vijabilità ekonomika tal-attivitajiet ta' trasport ferrovjarju fl-Italja.

([20]) L-Artikolu 25(1) tad-Digriet Leġiżlattiv Nru 162/2007 li jemenda l-Artikolu 12(1) tad-Digriet tal-2003. Mill-1 ta' Jannar 2007, l-Italja ma baqgħetx tirrikjedi li l-impriżi ferrovjarji jkollhom l-awtorizzazzjoni speċifika mill-Ministeru tal-Infrastruttura u t-Trasport deskritta fin-nota f'qiegħ il-paġna [19].

([21]) L-Artikolu 2(1)(c) tad-Digriet Leġiżlattiv Nru 112/2015.

([22]) Ir-Regolament tal-Kunsill (KEE) Nru 1191/69 tas-26 ta' Ġunju 1969 dwar azzjoni mill-Istati Membri dwar l-obbligi inerenti fil-kunċett ta' servizz pubbliku fit-trasport bil-ferrovija, bit-triq u bil-passaġġi fuq l-ilma interni (ĠU L 156, 28.6.1969, p. 1) kif emendat mir-Regolament tal-Kunsill (KEE) Nru 1893/91 tal-20 ta' Ġunju 1991.

(30) L-Artikolu 2 tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69 iddefinixxa l-OSP bħala "obbligi li l-impriża tat-trasport partikolari, jekk ikollha tqis l-interessi kummerċjali tagħha biss, ma tinkarigax ruħha minnhom jew ma tinkarigax ruħha bl-istess mod jew taħt l-istess kondizzjonijiet". L-OSP skont it-tifsira tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69 kienu jikkonsistu mill-obbligi li wieħed jopera, ([23]) l-obbligi li wieħed iġorr ([24]) u l-obbligi ta' tariffi ([25]). Il-parametri li jridu jitqiesu fid-determinazzjoni tal-iżvantaġġi ekonomiċi kkawżati mill-impożizzjoni tal-OSP u l-proċeduri ta' kumpens kienu definiti fl-Artikoli 5 u 10 sa 13 tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69. Fejn impriża tat-trasport kienet topera mhux biss servizzi skont l-OSP iżda wkoll attivitajiet oħra, l-Artikolu 1(5) ta' dak ir-Regolament kien jirrikjedi s-separazzjoni tal-kontijiet kif ukoll l-implimentazzjoni ta' mekkaniżmi adatti biex jiġi evitat kwalunkwe sussidju inkroċjat bejn it-taqsima tas-servizz pubbliku u t-taqsima responsabbli minn attivitajiet oħra.

(31) Ir-Regolament tal-Kunsill (KEE) Nru 1893/91 ([26]) li jemenda r-Regolament (KEE) Nru 1191/69 neħħa l-possibilità għall-Istati Membri li jżommu jew jimponu OSP fuq impriżi tat-trasport, ħlief għal dawk li l-attivitajiet tagħhom kienu limitati esklużivament għall-operazzjoni ta' servizzi ta' trasport urban, suburban jew reġjonali tal-passiġġieri ([27]). L-emenda introdućiet fir-Regolament (KEE) Nru 1191/69 taqsima ġdida dwar il-kuntratti pubbliċi għal servizz (KPS), magħmula minn artikolu wieħed (l-Artikolu 14), li toffri l-possibilità lill-Istati Membri li jikkonkludu KPS biex jipprovdu servizzi ta' trasport adegwati lill-pubbliku ([28]).

(32) Ir-Regolament tal-Kunsill (KEE) Nru 1107/70 ([29]) kompla jirregola l-għoti ta' għajnuniet għat-trasport bil-ferrovija, bit-triq u bil-passaġġi fuq l-ilma interni. Dak ir-Regolament kien jipprevedi li l-Istati Membri ma jistgħux jimponu OSP li jinvolvu l-għoti ta' għajnuna skont l-Artikolu 93 tat-TFUE ħlief għal obbligi ta' tariffi li ma jaqgħux fir-Regolament (KEE) Nru 1191/69 ([30]) jew inkella impriżi jew attivitajiet ta' trasport li għalihom ma kienx japplika dak ir-Regolament.

(33) Fis-sentenza *Altmark*, ([31]) il-Qorti tal-Ġustizzja indikat li r-Regolament (KEE) Nru 1191/69 u r-Regolament (KEE) Nru 1107/70 tqiesu li kienu jelenkaw b'mod eżawrjenti ċ-ċirkostanzi li fihom l-awtoritajiet tal-Istati Membri setgħu jagħtu għajnuna skont l-Artikolu 93 tat-TFUE. Dan il-punt ġie kkonfermat ulterjorment mill-Qorti tal-Ġustizzja fis-sentenza *Combus* ([32]).

(34) Ir-Regolament (KE) Nru 1370/2007 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill ([33]) ħassar kemm ir-Regolament (KEE) Nru 1191/69 kif ukoll ir-Regolament (KEE) Nru 1107/70; hija daħlet fis-seħħ fil-3 ta' Diċembru 2009. Madankollu, l-Artikolu 10 tar-Regolament (KE) Nru 1370/2007 ippreveda li r-Regolament (KEE) Nru 1191/69 kompla japplika għal servizzi ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija għal perjodu ta' 3 snin wara d-dħul fis-seħħ tar-Regolament (KE) Nru 1370/2007.

([23]) Ara l-Artikolu 2(3) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69.
([24]) Ara l-Artikolu 2(4) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69.
([25]) Ara l-Artikolu 2(5) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69.
([26]) Ir-Regolament tal-Kunsill (KEE) Nru 1893/91 tal-20 ta' Ġunju 1991 li jemenda r-Regolament (KEE) Nru 1191/69 dwar azzjoni mill-Istati Membri dwar l-obbligi inerenti fil-kunċett ta' servizz pubbliku fit-trasport bil-ferrovija, bit-triq u bil-passaġġi fuq l-ilma interni (ĠU L 169, 29.6.1991, p. 1).
([27]) L-Artikolu 1(5) tar-Regolament emendat (KEE) Nru 1191/69 jipprevedi li ġej: "*Madanakollu, l-awtoritajiet kompetenti tal-Istati Membri jistgħu jżommu jew jimponu l-obbligazzjonijiet ta' servizz pubbliku li għalih saret referenza fl-Artikolu 2 dwar servizzi ta' trasport urban, suburban u reġjonali għal passiġġieri. Il-kondizzjonijiet u d-dettalji tal-operat, inklużi metodi ta' kumpens, huma stabbiliti fit-Taqsimiet II, III u IV.*"
([28]) Ara l-Artikolu 14(1) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69.
([29]) Ir-Regolament (KEE) Nru 1107/70 tal-Kunsill tal-4 ta' Ġunju 1970 dwar l-għoti ta' għajnuniet għal trasport bil-ferrovija, bit-triq u bil-passaġġi fuq l-ilma interni (ĠU L 130, 15.6.1970, p. 1). Dak ir-Regolament kien mingħajr preġudizzju għad-dispożizzjonijiet tar-Regolament tal-Kunsill (KEE) Nru 1192/69 tas-26 ta' Ġunju 1969 dwar regoli komuni għan-normalizzazzjoni tal-kontijiet ta' intrapriżi tal-ferrovija u tar-Regolament tal-Kunsill (KEE) Nru 1191/69.
([30]) Skont id-definizzjoni ta' obbligi ta' tariffi mogħtija fl-Artikolu 2(5) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69.
([31]) Is-Sentenza tal-24 ta' Lulju 2003, *Altmark Trans GmbH u Regierungspräsidium Magdeburg vs Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH*, Kawża C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, punt 108.
([32]) Is-Sentenza tas-16 ta' Marzu 2004, T-157/01, *DanskeBusvognmænd vs Il-Kummissjoni* ("*Combus*"), ECLI:EU:T:2004:76, punt 100).
([33]) Ir-Regolament (KE) Nru 1370/2007 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tat-23 ta' Ottubru 2007 dwar servizzi pubbliċi tat-trasport tal-passiġġieri bil-ferrovija u bit-triq u li jħassar ir-Regolamenti tal-Kunsill (KEE) Nri 1191/69 u 1107/70, (ĠU L 315, 3.12.2007, p. 1).

(35) Ir-Regolament (KE) Nru 1370/2007 japplika biss għat-trasport tal-passiġġieri bil-ferrovija u b'mezzi ferrovjarji oħrajn u bit-triq, ħlief it-trasport tal-merkanzija (l-Artikolu 1). L-Artikolu 9(2) tar-Regolament (KE) Nru 1370/2007 jiddikjara li "*Mingħajr preġudizzju għall-Artikoli [93, 106, 107 u 108 tat-TFUE], l-Istati Membri jistgħu jibqgħu jagħtu għajnuniet għas-settur tat-trasport skont l-Artikolu [93 tat-TFUE] li jirrispetta l-ħtiġiet ta' koordinazzjoni ta' trasport jew li jirrappreżenta rimborż għat-twettiq ta' ċerti obbligi inerenti fil-kunċett ta' servizz pubbliku, minbarra dawk koperti minn dan ir-Regolament*". Għalhekk, fit-tmiem tal-perjodu ta' 3 snin (jiġifieri wara t-3 ta' Diċembru 2012), il-kompatibilità tal-għajnuna mogħtija għat-twettiq tal-OSP fit-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija kellha tiġi vvalutata b'mod dirett skont l-Artikolu 93 tat-TFUE.

2.2.2. *Il-leġiżlazzjoni Taljana*

(36) Il-Liġi Nru 210 tas-17 ta' Mejju 1985 ("**il-Liġi 210/1985**") ([34]) tat is-setgħa lill-Istat li jżomm, ineħħi jew jintroduċi OSP fir-rigward tal-Grupp FS u li jikkumpensa lil dan tal-aħħar għall-kostijiet marbuta direttament mat-twettiq ta' dawk l-OSP.

(37) Skont l-Artikolu 18, il-paragrafi 1 u 2, tal-Liġi 210/1985, il-Ministru għat-Trasport kellu jiddetermina permezz ta' digriet l-OSP li kellhom jinżammu għall-Grupp FS, bil-possibilità fil-futur li jitneħħew u/jew jiġu stabbiliti OSP ġodda jew li jiġi estiż l-ambitu ta' dawk li diġà ġew imposti. Fil-każ ta' stabbiliment jew estensjoni tal-OSP, il-Grupp FS kiseb id-dritt li jirċievi kumpens finanzjarju għall-kostijiet finanzjarji skont ir-regoli stabbiliti fir-Regolament (KEE) Nru 1191/69.

(38) Fir-rigward ta' obbligi ta' tariffi aktar speċifiċi, l-Artikolu 16 tal-Liġi 210/1985 iddikjara li, filwaqt li jirrikonoxxi li t-tariffi ġew approvati mill-Bord tad-Diretturi tal-Grupp FS biex tiġi żgurata ġestjoni bbilanċjata, l-awtoritajiet pubbliċi setgħu jiddeterminaw permezz ta' digriet it-tariffi massimi applikabbli għat-trasportazzjoni tal-persuni u ta' ċerti tipi ta' oġġetti. Dak l-Artikolu stabbilixxa li kwalunkwe differenza bejn it-tariffi imposti mill-awtoritajiet pubbliċi u t-tariffi standard stabbiliti mill-Bord tad-Diretturi tal-Grupp FS setgħet twassal għal rimborż skont ir-Regolament (KEE) Nru 1191/69.

(39) Il-Liġi Nru 41 tat-28 ta' Frar 1986 ("**il-Liġi 41/1986**") ([35]) abolixxiet l-OSP kollha, inkluż l-obbligi li wieħed jopera u l-obbligi ta' tariffi li għalihom il-Grupp FS ingħata dritt għal rimborż skont ir-Regolament (KEE) Nru 1191/69 (l-Artikolu 10(15)). Madankollu, f'konformità mal-Artikoli 16 u 18 tal-Liġi 210/1985, il-Ministeru tat-Trasport jista', permezz ta' digriet, jelenka l-OSP li jridu jinżammu minħabba l-interess pubbliku tagħhom u fil-limiti tal-fondi allokati mill-baġit tal-Istat.

(40) Fis-16 ta' Jannar 1990, il-Ministeru tat-Trasport adotta l-Ordni 1-T ("**l-Ordni Ministerjali 1-T/1990**"). L-Artikolu 2 ta' dik l-Ordni stabbilixxa lista ta' obbligi ta' tariffi li kellhom jiġu imposti fuq il-Grupp FS għat-trasport ta' ċerti kategoriji ta' passiġġieri u oġġetti. Dik il-lista kienet tinkludi obbligi ta' tariffi fuq:

— it-trasport tal-merkanzija bejn l-Italja kontinentali u Sardenja, f'konformità mal-Artikolu 12 tal-Liġi tal-11 ta' Ġunju 1962 Nru 588 ([36]) ("**il-Liġi 588/1962**") li tistabbilixxi l-kriterji għall-kalkolu tat-tariffi għall-konnessjonijiet ma' Sardenja;

— it-trasport internazzjonali tal-merkanzija mill-port ta' Trieste; kif ukoll

— it-trasport internazzjonali tal-merkanzija ġewwa l-Komunità Ewropea tal-Faħam u l-Azzar.

(41) Mill-1 ta' Lulju 1992, wara d-dħul fis-seħħ tar-Regolament (KEE) Nru 1893/91 li jemenda r-Regolament (KEE) Nru 1191/69 (il-premessa (31)), l-awtoritajiet Taljani rregolaw l-impożizzjoni tal-OSP permezz ta' KPS, u abbandunaw is-sistema ta' impożizzjoni unilaterali tal-OSP stabbilita b'digriet.

([34]) Il-Liġi Nru 210/1985 tas-17 ta' Mejju 1985 li twaqqaf l-entità "Ferrovie dello Stato".

([35]) Il-Liġi Nru 41 tat-28 ta' Frar 1986 relatat mad-dispożizzjonijiet dwar il-baġi annwali u multiannwali tal-Istat.

([36]) L-Artikolu 12 tal-Liġi Nru 588/1962, li tistabbilixxi pjan li jħeġġeġ l-iżvilupp ekonomiku u soċjali ta' Sardenja jgħid hekk: *"għal oġġetti li jinġarru mis-servizz ta' mezzi tat-trasport tul korp tal-ilma, għandhom japplikaw it-tariffi ferrovjarji kkalkulati fuq distanza virtwali ta' 100 km"* u *"trasport bħal dan la għandu jkun soġġett għal rati fissi, ħlasijiet addizzjonali u tariffi speċjali f'ammont li jaqbeż dak li japplika fl-Italja għall-istess distanza u għall-istess oġġetti, u lanqas għal kwoti ta' tranżitu"*.

(42) B'riżultat ta' dan, sa fejn kienu kkonċernati s-servizzi ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija, l-Italja implimentat l-obbligi ta' tariffi msemmija fil-premessa (40) għall-perjodu Lulju–Diċembru 1992 f'KPS konkluż fit-23 ta' Jannar 1991 bejn il-Ministeru tat-Trasport u l-Grupp FS. L-Italja żammet dawk l-obbligi ta' tariffi għas-sena 1993 billi kkonkludiet KPS ġdid fid-29 ta' Diċembru 1992 mal-Grupp FS. L-Italja wara kkonkludiet żewġ KPS addizzjonali mal-Grupp FS għall-perjodi 1994–1996 u 1997–1999. Il-kuntratt għall-perjodu 1997–1999 introduċiet klawżola ta' kontinwità li biha, malli jiskadi l-kuntratt, il-Grupp FS kien obbligat li jikkonforma mal-obbligi ta' tariffi ddefiniti fil-kuntratt sal-iffirmar tal-KPS sussegwenti.

(43) Il-KPS konkluż rispettivament għall-perjodi 1994–1996 u 1997–1999 imponew obbligi ta' tariffi fuq is-servizzi li ġejjin ipprovduti mill-Grupp FS:

— it-trasport nazzjonali tal-merkanzija bejn l-Italja kontinentali u Sardenja, f'konformità mal-Artikolu 12 tal-Liġi 588/1962 li tistabbilixxi l-kriterji għall-kalkolu tat-tariffi għall-konnessjonijiet ma' Sardenja;

— it-trasport internazzjonali tal-merkanzija mill-port ta' Trieste;

— it-trasport internazzjonali tal-merkanzija fi ħdan il-Komunità Ewropea tal-Faħam u l-Azzar: dak l-obbligu kien jirriżulta mill-ftehim bejn ir-Rappreżentanti tal-Gvern tal-Istati Membri tal-Komunità Ewropea tal-Faħam u l-Azzar, iffirmat fil-21 ta' Marzu 1955, li kien jipprevedi l-applikazzjoni ta' rati mnaqqsa għat-trasport tal-faħam u l-azzar;

— it-trasport nazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija li jaqbeż l-1 000 km; kif ukoll

— it-trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-port Taljan ta' Trieste u l-Ungerija: f'konformità mal-Artikolu 5 ([37]) tal-ftehim bilaterali bejn l-Italja u l-Ungerija tad-19 ta' April 1988, ratifikat mil-Liġi Nru 440 tat-30 ta' Diċembru 1989 ("**il-Liġi 440/1989**"), ([38]) ġew stabbiliti skont ta' 15 % fuq ir-rata ordinarja għat-tranżiti mill-Awstrija u tnaqqis ta' 50 % tar-rata ordinarja għal tranżiti mill-(eks) Jugoslavja.

(44) Matul il-perjodu 2000–2014, l-Italja adottat il-Miżuri taħt investigazzjoni. It-Taqsima 3 ta' din id-Deċiżjoni tiddeskrivi dawk il-Miżuri.

3. DESKRIZZJONI TAL-MIŻURI

3.1. Benefiċjarju

3.1.1. *Trenitalia*

(45) Trenitalia twaqqfet f'Ġunju 2000 bħala sussidjarja kkontrollata kompletament minn Ferrovie dello Stato S.p.A., il-kumpanija holding tal-Grupp FS, li l-uniku azzjonist tagħha huwa l-Ministeru Taljan tal-Ekonomija u l-Finanzi. It-twaqqif ta' Trenitalia segwa r-riforma tal-Grupp FS, li nbdiet f'Lulju 1998 permezz tas-separazzjoni organika, legali u kontabilistika tal-attivitajiet tal-Grupp FS (l-infrastruttura, is-servizzi ta' trasport tal-passiġġieri, is-servizzi ta' trasport reġjonali u s-servizzi ta' trasport tal-merkanzija) u tkompliet bit-twaqqif ta' entitajiet legali separati kkontrollati mill-Grupp FS (Trenitalia f'Ġunju 2000 u Rete Ferroviaria Italiana f'Lulju 2001). Malli nħolqot, Trenitalia ħadet il-kontroll tal-provvista tas-servizzi ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija mill-Grupp FS. Trenitalia bħalissa hija l-akbar operatur ferrovjarju fl-Italja, u sal-31 ta' Diċembru 2016 kienet attiva kemm fit-trasport tal-passiġġieri kif ukoll tal-merkanzija.

([37]) Li jipprevedi li "[g]*ħat-trasport tal-merkanzija importata mill-Ungerija u esportata minnha li jgħaddi mill-port ħieles ta' Trieste, ir-rati ferrovjarji tal-istazzjonijiet konfinali tal-Istat lejn dawk tal-port ħieles ta' Trieste huma ddeterminati billi jiġi applikat trattament aktar favorevoli minn dak previst mill-Kundizzjonijiet u r-Rati attwali tal-Linji Ferroviji tal-Istat Taljan*" u li "*[l]-kwistjonijiet kollha li jikkonċernaw is-servizzi ferrovjarji, inkluż nollijiet, se jkunu s-soġġett ta' ftehim separat li jrid jiġi konkluż bejn il-kumpanija ferrovjarja tal-Istat Taljan u l-maniġer tal-infrastruttura ferrovjarja Ungeriża, wara konsultazzjoni mal-amministrazzjonijiet ferrovjarji l-oħra tal-Istati ta' tranżitu*".

([38]) L-Artikolu 11 tal-Liġi 440/1989 illimita l-validità tal-ftehim bilaterali għal 5 snin, u jista' jiġġedded awtomatikament għal perjodi ta' 5 snin bil-possibilità li kwalunkwe parti titterminah 6 xhur qabel il-bidu ta' kull perjodu.

3.1.2. *Ir-riorganizzazzjoni tal-attivitajiet ta' trasport tal-merkanzija tal-Grupp FS fl-2017*

(46) Mill-1 ta' Jannar 2017, il-Grupp FS iddeċieda li jorganizza mill-ġdid l-attivitajiet ta' trasport tal-merkanzija tiegħu billi jgħaqqad taħt entità waħda, il-Grupp Mercitalia, ([39]) l-attivitajiet kollha tal-Grupp FS relatati mas-servizzi ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija ([40]). B'riżultat ta' dan, il-Grupp FS ittrasferixxa n-negozju tal-merkanzija ferrovjarja ta' Trenitalia (l-hekk imsejħa "taqsima tal-merkanzija") lil kumpanija ġdida, Mercitalia Rail S.r.l. ("**Mercitalia Rail**"), ([41]) ikkontrollata kompletament minn Mercitalia Logistics S.p.A. ("**Mercitalia Logistics**"), ([42]) li hija kkontrollata esklużivament hi stess mill-Grupp FS. Permezz ta' Mercitalia Logistics, il-Grupp FS ipprovda servizzi ta' trasport tal-merkanzija fl-Italja u barra minnha bl-użu ta' tekniki ta' trasport kemm tradizzjonali kif ukoll ikkombinati ([43]).

(47) It-trasferiment sar wara li Mercitalia Rail kienet kisbet iċ-ċertifikati ta' sikurezza rilevanti biex tkun tista' topera bħala impriża ferrovjarja fis-suq tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija. ([44]) It-tranżazzjoni saret fil-forma ta' spin-off proporzjonali tal-assi u l-obbligazzjonijiet kollha tat-taqsima tal-merkanzija ta' Trenitalia favur Mercitalia Rail, ([45]) inkluż l-impjegati, ir-rolling stock, il-faċilitajiet ta' manutenzjoni, il-kuntratti kummerċjali, u l-investimenti li kellha Trenitalia f'kumpaniji attivi fis-settur tat-trasport u/jew tal-loġistika tal-merkanzija ([46]). Minħabba t-tip ta' operazzjoni, li kienet kwistjoni ta' ristrutturar intern fi ħdan il-Grupp FS, Mercitalia Rail ma ħallset l-ebda kumpens lil Trenitalia għall-attivitajiet ittrasferiti.

(48) Mill-1 ta' Jannar 2017, Mercitalia Rail saret is-sid il-ġdid tat-taqsima tal-merkanzija ta' Trenitalia.

([39]) Ir-rapport finanzjarju annwali għall-2017 tal-Grupp FS (disponibbli fuq https://www.fsitaliane.it/content/dam/fsitaliane/en/Documents/investor-relations/financial-statements/2017_Annual_report_FS.pdf, aċċessat l-aħħar fil-15 ta' Novembru 2023) jiddikjara li "*2017 kienet sena storika għal [il-Grupp FS, flimkien man-negozju l-ġdid Mercitalia Rail, il-kumpanija spin-off ta' Trenitalia fis-settur tal-merkanzija. Barra minn hekk, Mercitalia Logistics kienet stabbilita permezz tat-trasformazzjoni ta' FS Logistica u topera bħala l-kumpanija subholding responsabbli mill-koordinazzjoni tal-kumpaniji tal-loġistika u tat-trasport tal-merkanzija kollha tal-grupp, li flimkien jiffurmaw [il-Grupp] Mercitalia*" (p. 3). Fir-risposti tagħhom tal-11 ta' April 2023, l-awtoritajiet Taljani spjegaw li l-Grupp Mercitalia bħalissa huwa magħmul minn Mercitalia Logistics u s-sitt sussidjarji tagħha: Mercitalia Rail, Mercitalia Intermodal SpA, Mercitalia Shunting & Terminal Srl, TX Logistik u TerAlp.

([40]) Ara https://www.mercitaliarail.it/content/mercitalia_rail/it/chi-siamo/il-business-merci-del-gruppo-fs-italiane.html (aċċessat l-aħħar fil-15 ta' Novembru 2023). Kif spjegat mill-awtoritajiet Taljani fir-risposti tagħhom tal-11 ta' April 2023, dik ir-riorganizzazzjoni kienet tikkonċerna l-attivitajiet ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija ta' Trenitalia kif ukoll tal-kumpaniji l-oħra kollha tal-Grupp FS attivi fis-suq tal-merkanzija ferrovjarja.

([41]) Il-kumpanija eżistenti FS Telco Srl biddlet isimha għal Mercitalia Rail Srl u bdiet tfittex għan ġdid, jiġifieri l-provvista u l-kummerċjalizzazzjoni ta' servizzi ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija, inkluż oġġetti perikoluži u skart, fl-Italja u barra minnha.

([42]) Fl-2017, il-kumpanija FS Logistica SpA, li twaqqfet fl-2007 b'riżultat tad-deċiżjoni ta' Ferrovie dello Stato li tgħaqqad l-attivitajiet ta' loġistika kollha mwettqa fil-Grupp FS f'operazzjoni ddedikata unika, biddlet isimha għal Mercitalia Logistics SpA.

([43]) Fir-rapport finanzjarju annwali tiegħu tal-2017 (ara n-nota f'qiegħ il-paġna [39]), il-Grupp FS iddikjara li "*fir-rigward tat-trasport tal-merkanzija, il-[Grupp FS] iġġenera u qed ifittex, permezz tal-holqien [tal-Grupp] Mercitalia mmexxi mill-kumpanija sub-holding Mercitalia Logistics S.p.A., mudell tan-negozju ġdid li jikkonsisti mill-iżvilupp ta' soluzzjonijiet integrati ta' trasport tal-merkanzija u ta' trasport loġistiku fl-aħjar kundizzjonijiet tas-suq. Fi ħdan [il-grupp], is-servizz ferrovjarju, li jibbenefika mill-għarfien espert u l-esperjenza professjonali tal-unità operatorja tal-merkanzija tas-sussidjarju Trenitalia S.p.A., kellu prestazzjoni tajba f'din l-ewwel sena, parzjalment minħabba l-integrazzjoni ma' kumpaniji grupp oħra*" (ara p. 62).

([44]) L-aċċess għall-infrastruttura ferrovjarja jingħata biss lil impriżi ferrovjarji li għandhom ċertifikat ta' sikurezza validu. Iċ-ċertifikat ta' sikurezza jagħti prova li l-impriża ferrovjarja stabbilixxiet is-sistema ta' ġestjoni tas-sikurezza tagħha u hija kapaċi tikkonforma mal-obbligi legali tagħha. Dak iż-żmien, il-qafas leġiżlattiv kien ipprovdut mid-Direttiva 2004/49/KE tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tad-29 ta' April 2004 fuq is-sigurtà tal-linji tal-ferrovija tal-Komunità, (ĠU L 164, 30.4.2004, p. 44), li kienet fis-seħħ sat-30 ta' Ottubru 2020 (data inkluża). Mill-31 ta' Ottubru 2020 ġiet imħassra mid-Direttiva (UE) 2016/798 tal-Parlament Ewropew u tal-Kunsill tal-11 ta' Mejju 2016 dwar is-sikurezza ferrovjarja (ĠU L 138, 26.5.2016, p. 102).

([45]) Fir-risposti tagħhom tal-11 ta' April 2023, l-awtoritajiet Taljani ppreżentaw lill-Kummissjoni l-att ta' spin-off, li kien iffirmat mir-rappreżentanti legali ta' Trenitalia u Mercitalia Rail fil-21 ta' Diċembru 2016, b'effett mill-1 ta' Jannar 2017. L-ispin-off wassal għat-tnaqqis tal-kapital azzjonarju ta' Trenitalia u għal żieda proporzjonali tal-valur tal-kapital ta' Mercitalia Rail, għal ammont ekwivalenti għall-valur kontabilistiku tat-taqsima tal-merkanzija ttrasferita ta' Trenitalia.

([46]) Ara r-rapport finanzjarju annwali għall-2017 tal-Grupp FS (ara n-nota f'qiegħ il-paġna [39]), p. 174.

3.2. **Il-Miżuri**

(49) Bejn l-2000 u l-2014, Trenitalia rċeviet total ta' EUR 1,6 biljun f'kumpens finanzjarju mill-Istat għat-twettiq tal-OSP fil-qasam tas-servizzi ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fit-territorju Taljan, inkluż minn/lejn Sardenja u Sqallija. Dawk l-OSP ġew ipprovduti abbażi tat-tliet KPS li ġejjin konklużi bejn il-Ministeru tal-Infrastruttura u t-Trasport (l-"**MIT**") u Trenitalia skont ir-Regolament (KEE) Nru 1191/69.

— L-ewwel kuntratt, iffirmat fit-18 ta' Ottubru 2002, li kien ikopri inizjalment il-perjodu mill-1 ta' Jannar 2000 sal-31 ta' Diċembru 2001 u kien japplika għas-servizzi ta' trasport tal-passiġġieri ([47]) u tal-merkanzija. Dak il-kuntratt ġie estiż awtomatikament sad-data tal-iskadenza tiegħu b'sentejn sat-tmiem tal-2003 permezz ta' klawżola ta' kontinwità (l-"**Ewwel Kuntratt**").

— It-tieni kuntratt, iffirmat fis-27 ta' Marzu 2007, li kien ikopri inizjalment il-perjodu mill-1 ta' Jannar 2004 sal-31 ta' Diċembru 2006 u kien japplika biss għas-servizzi ta' trasport tal-merkanzija. Dak il-kuntratt ġie estiż awtomatikament sad-data tal-iskadenza tiegħu b'sentejn sat-tmiem tal-2008 permezz ta' klawżola ta' kontinwità (it-"**Tieni Kuntratt**").

— It-tielet kuntratt, iffirmat fit-3 ta' Diċembru 2012, li kien ikopri l-perjodu mill-1 ta' Jannar 2009 sal-31 ta' Diċembru 2014 u kien japplika biss għas-servizzi ta' trasport tal-merkanzija (it-"**Tielet Kuntratt**"). Il-validità ta' dak il-kuntratt skadiet fil-31 ta' Diċembru 2014, mingħajr estensjoni.

(50) L-Ewwel Kuntratt u t-Tieni Kuntratt jindikaw li, fin-nuqqas tagħhom, Trenitalia ma kinitx tipprovdi kummerċjalment is-servizzi rilevanti tat-trasport tal-merkanzija taħt l-istess termini u kundizzjonijiet ([48]). It-Tielet Kuntratt jirreferi għall-obbligu tal-Istati Membri skont ir-Regolament (KEE) Nru 1191/69 li jikkumpensaw lill-impriża li fuqha huwa impost "*obbligu ta' servizz pubbliku*". L-OSP huma ddefiniti bħala obbligi li l-impriża tat-trasport, li kieku tqis l-interessi kummerċjali proprji tagħha, ma tassumix jew ma tassumix bl-istess mod jew taħt l-istess kundizzjonijiet.

Tabella 1

Lista ta' KPS koperti mill-proċedura ta' investigazzjoni formali

KPS	Perjodu ta' applikazzjoni	Firma	L-ewwel pagament	Kumpens totali
I	1.1.2000 – 31.12.2003	18.10.2002	2003	EUR 404,6 miljun
II	1.1.2004 – 31.12.2008	27.3.2007	2007	EUR 613,7 miljun
III	1.1.2009 – 31.12.2014	3.12.2012	2010	EUR 612,1 miljun

([47]) Peress li d-deċiżjoni tal-ftuħ kienet tikkonċerna biss is-servizzi ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija, is-servizzi tal-passiġġieri ma humiex koperti minn din id-Deċiżjoni.

([48]) L-Artikolu 5(1) tal-Ewwel Kuntratt jgħid: "*Il-Ministeru jirrikonoxxi li s-servizzi ta' trasport tal-merkanzija skont il-punt 2 ta' hawn taħt twettqu f'konformità mad-dispożizzjonijiet tal-Ftehimiet ta' Servizz tal-1994–1996 u tal-1997–1999, mal-obbligi internazzjonali tal-Istat, mad-Digriet tal-Ministeru tat-Trasport Nru 1-T tal-1990 u mal-obbligi legali relatati msemmija fih, u tirrikonoxxi fl-istess ħin li, kieku dawn is-servizzi ġew ipprovduti mill-Kumpanija fuq bażi purament kummerċjali, kienu jitwettqu fuq skala differenti jew taħt kundizzjonijiet differenti minn dawk li effettivament sehħew*". L-Artikolu 2(3) tat-Tieni Kuntratt jgħid: "*kieku dawk l-istess servizzi ġew ipprovduti mill-Kumpanija fuq bażi purament kummerċjali, kienu jiġu ipprovduti b'mod differenti jew f'kundizzjonijiet differenti minn dawk li fil-fatt inkisbu. B'mod partikolari, il-ġarr tal-merkanzija lejn l-akbar żewġ ġżejjer u minnhom jiggarantixxi konnessjonijiet kontinwi mal-kontinent u l-mobbiltà għat-traffiku tal-merkanzija fuq distanzi twal u twal hafna u jgħin biex jerġa' jinkiseb bilanċ territorjali*".

3.2.1. *L-Ewwel Kuntratt*

3.2.1.1. Sfond dwar il-konklużjoni tal-Ewwel Kuntratt

(51) F'konformità mal-klawżola ta' kontinwità li tinsab fil-KPS konkluż għall-perjodu 1997–1999 (ara l-premessa (42)), il-Grupp FS kompla japplika obbligi ta' tariffi fuq is-servizzi ta' merkanzija bil-ferrovija tiegħu lil hinn mid-data ta' skadenza ta' dak l-aħħar kuntratt, jiġifieri lil hinn mill-31 ta' Diċembru 1999.

(52) Fit-18 ta' Marzu 1999, ([49]) direttiva maħruġa mill-Prim Ministru talbet lill-Grupp FS ifassal pjan ta' direzzjoni tan-negozju bl-għan li jiġu aġġornati l-obbligi li jinsabu fil-KPS għall-perjodu 1997–1999. Il-Grupp FS ippreżenta l-pjan ta' direzzjoni tan-negozju tiegħu għall-1999–2003 lill-MIT fl-1999. Dak il-pjan ta' direzzjoni tan-negozju ddeskriva wkoll is-servizzi ta' merkanzija bil-ferrovija operati mill-kumpanija taħt kundizzjonijiet li ma kinux vijabbli f'termini kummerċjali mingħajr kumpens. L-MIT approva l-pjan ta' direzzjoni tan-negozju f'Lulju 2000, li jidentifika s-servizzi li qies essenzjali li jinżammu għall-interess pubbliku ([50]).

(53) Trenitalia ([51]) u l-MIT ikkonkludew l-Ewwel Kuntratt fit-18 ta' Ottubru 2002.

3.2.1.2. Kontenut tal-Ewwel Kuntratt

(54) L-Ewwel Kuntratt kien jirrikjedi li Trenitalia tikkonforma ma' ċerti obbligi tariffarji (jiġifieri, l-obbligu li titlob prezz għal servizzi speċifiċi aktar baxx mill-prezz tas-suq skont il-karta tar-rati ta' Trenitalia fin-nuqqas ta' obbligi ta' tariffi) u obbligi li topera bi ħlas ta' kumpens ikkalkulat f'konformità mal-metodoloġija stabbilita mill-kuntratt.

(55) L-Ewwel Kuntratt żamm l-obbligi ta' tariffi eżistenti li ġew stabbiliti fil-KPS għall-perjodu 1997–1999 (ara l-premessa (43)) għas-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija li ġejjin operati minn Trenitalia, mingħajr modifika tal-parametri biex jiġi ddeterminat il-kumpens relatat:

— *Trasport tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-kontinent u Sardenja*: f'konformità mal-Artikolu 12 tal-Liġi 588/1962, l-Ewwel Kuntratt ippreveda kumpens ikkalkulat bħala d-differenza bejn it-tariffa ferrovjarja kkalkulata fuq id-distanza effettiva vvjaġġata bejn Civitavecchia u Golfo Aranci (250 km) u t-tariffa kkalkulata fuq distanza virtwali ta' 100 km;

— *Trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fuq distanzi ta' aktar minn 1 000 km* ([52]): dan l-obbligu kellu l-għan li jżomm it-tariffi kilometriċi rigressivi 'l fuq mil-limitu ta' 1 000 km. Fin-nuqqas ta' dan l-obbligu, ir-rata applikata minn Trenitalia għat-trasport tal-merkanzija ma kinitx tibqa' tonqos aktar lil hinn mill-elf kilometru (jiġifieri, il-livell fejn il-kostijiet fissi jiġu rkuprati kompletament). ([53]) L-Ewwel Kuntratt ippreveda kumpens ikkalkulat bħala d-differenza bejn l-ammonti li kienu jinkisbu bl-applikazzjoni tan-noll kilometriku teoretiku (li ma jibqax jonqos wara l-punt li fih il-kostijiet fissi jiġu rkuprati kompletament, ekwivalenti għall-elf kilometru) u l-ammonti li effettivament inkisbu bl-applikazzjoni tan-noll kilometriku pprovdut fil-kuntratt ma' Trenitalia, li jkompli jonqos saħansitra lil hinn minn 1 000 km;

([49]) Id-Direttiva tal-Prim Ministru tat-18 ta' Marzu 1999, ippubblikata fil-Ġurnal Uffiċjali Taljan Nru 113 tas-17 ta' Mejju 1999.

([50]) Dawk is-servizzi huma elenkati fil-premessa ((55)).

([51]) Trenitalia ħadet kontroll tal-operazzjoni tas-servizzi ta' merkanzija bil-ferrovija mill-Grupp FS mid-data ta' twaqqif tagħha f'Ġunju 2000.

([52]) Dan l-obbligu kien ikopri biss it-traffiku nazzjonali.

([53]) Kif ġie ddikjarat fir-Rapport ta' Spjegazzjoni ta' Frar 2002 (l-Anness 9.1 għar-risposta tal-Italja tad-29 ta' Ottubru 2012) "[i]*r-rata applikata għat-trasport tal-merkanzija tiżdied maż-żieda fin-numru ta' kilometri, iżda mhux b'mod proporzjonali; hemm skala li tonqos li hija aktar evidenti fil-faxex tal-kilometri inizjali u mbagħad gradwalment issir stabbli sa ma ssir kważi asintotika. Madankollu, wara l-elf kilometru, it-tariffa ssir aktar rigressiva, b'mod li tirrifletti l-obbligi ta' tariffi introdotti mill-kuntratti ta' servizz preċedenti*".

— *Trasport ferrovjarju tal-faħam u l-azzar fi ħdan il-Komunità Ewropea tal-Faħam u l-Azzar*: l-Ewwel Kuntratt ippreveda kumpens ikkalkulat bħala d-differenza bejn id-dħul li jirriżulta mill-applikazzjoni tal-obbligi ta' tariffi u d-dħul li Trenitalia kien ikollha mill-applikazzjoni tar-rata standard tagħha. Dan l-obbligu baqa' fis-seħħ sal-1 ta' Mejju 2002 ([54]);

— *Servizzi ta' trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-port Taljan ta' Trieste u l-Ungerija*: l-Ewwel Kuntratt ippreveda kumpens ikkalkulat abbażi ta' skont ta' 15 % fuq ir-rata ordinarja għal tranżiti mill-Awstrija u tnaqqis ta' 50 % tar-rata ordinarja għal tranżiti mill-pajjiżi tal-eks Jugoslavja (is-Slovenja u l-Kroazja) li kien ġie stabbilit skont l-Artikolu 5 tal-Liġi 440/1989. L-Artikolu 11 tal-Liġi 440/1989 illimita l-validità tal-ftehim bilaterali bejn l-Italja u l-Ungerija għal 5 snin, li seta' jiġġedded awtomatikament għal perjodi ta' 5 snin bil-possibilità li kwalunkwe parti titterminah sitt xhur qabel il-bidu ta' kull perjodu. Il-kuntratt kien jipprevedi kumpens ikkalkulat bħala d-differenza bejn id-dħul mill-applikazzjoni tal-obbligi ta' tariffi u d-dħul li Trenitalia kienet tkun irċieviet bl-applikazzjoni tar-rata standard tagħha;

— *Servizzi ta' trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija mill-port ta' Trieste Marittima*: f'konformità mad-dispożizzjonijiet tad-Digriet Ministerjali 1-T/1990, l-Ewwel Kuntratt kien jipprevedi obbligi ta' tariffi fuq servizzi internazzjonali ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija li jgħaddu mill-port ta' Trieste Marittima ([55]) ħlief dawk operati bejn il-port ta' Trieste u l-Ungerija abbażi tal-Liġi 440/1989 ([56]). Il-kumpens kien ugwali għad-differenza bejn id-dħul derivat mill-applikazzjoni tal-obbligi ta' tariffi u d-dħul li Trenitalia kienet tirċievi bl-applikazzjoni tar-rata standard tagħha, multiplikat bin-numru totali ta' vaguni fi tranżitu għal skopijiet ta' importazzjoni/esportazzjoni mill-port ta' Trieste Marittima.

(56) L-Ewwel Kuntratt introduċa wkoll obbligi ta' tariffi ġodda li jikkonċernaw is-servizzi ta' merkanzija bil-ferrovija operati minn Trenitalia li ġejjin:

— *Servizzi ta' trasport intermodali fir-rotta Lyon – Torino*: fil-15 ta' Lulju 1999, il-Grupp FS u l-kumpanija *Société Nationale des Chemins de fer Français* ("**SNCF**") leħqu ftehim kuntrattwali biex japplikaw skont ta' 30 % tar-rata standard fuq is-servizzi ta' trasport intermodali fir-rotta Lyon Venissieux – Torino Orbassano. L-iskont kellu l-għan li jegħleb il-konġestjoni fil-passaġġi tat-triq bejn l-Italja u Franza kkawżata mill-għeluq għal 3 snin tal-mina ta' Mont Blanc wara inċident f'Marzu 1999. Dawk is-servizzi ppermettew it-tranżitu bla xkiel tal-oġġetti ttrasportati bit-triq fil-fruntiera Taljana-Franċiża, irrispettivament mit-tul tat-taqsima tal-vjaġġ bit-triq. ([57]) L-Ewwel Kuntratt kien jipprevedi kumpens li ġie kkalkulat bħala d-differenza bejn id-dħul mill-applikazzjoni tal-obbligi ta' tariffi u d-dħul li Trenitalia kienet tkun irċieviet bl-applikazzjoni tar-rata standard tagħha. Dak l-obbligu kien fis-seħħ mill-1 ta' Jannar 2000 sa tmiem l-2001;

— *Servizzi ta' trasport ikkombinat tal-merkanzija bil-ferrovija u bit-triq*: dak l-obbligu kien ikopri biss is-servizzi nazzjonali. Huwa kellu l-għan li jħeġġeġ l-ibbilanċjar mill-ġdid ta' mezzi ta' trasport li jniġġsu (bħat-triq) b'mezzi ta' trasport aktar sostenibbli (bħall-ferrovija). Dan baqa' fis-seħħ sal-31 ta' Diċembru 2003. L-Ewwel Kuntratt ippreveda kumpens ikkalkulat bħala d-differenza bejn il-prezz medju tat-trasport konvenzjonali bil-ferrovija ([58]) u dak tat-trasport ikkombinat, applikat għall-volum kumplessiv tat-traffiku kkombinat.

([54]) Jiġifieri 6 xhur wara l-pubblikazzjoni f'*Il-Ġurnal Uffiċjali tal-Unjoni Ewropea* tad-Deċiżjoni tar-Rappreżentanti tal-Gvernijiet tal-Istati Membri, imlaqqgħin fi ħdan il-Kunsill, tat-23 ta' Ottubru 2001 li tittermina l-Ftehim tal-21 ta' Marzu 1955 dwar l-istabbiliment ta' tariffi internazzjonali ferrovjarji diretti għat-trasport ta' faħam u azzar, li wasslet għall-waqfien tal-ftehim tal-21 ta' Marzu 1955.

([55]) Il-port ta' Trieste Marittima huwa biss parti waħda mill-port ta' Trieste; dan jikkonsisti mill-baċir tal-port qrib id-dokkijiet ta' tagħbija u ħatt tal-port (Moll V, VI u VII). Trieste Marittima għandha tinftiehem bħala l-istazzjon ferrovjarju "Campo Marzio" ta' Trieste, li huwa l-infrastruttura ewlenija li sservi dawn id-dokkijiet.

([56]) L-Ordni Ministerjali Nru 239/T tat-13 ta' April 1992 ikkjarifikat li dawk l-obbligi ta' tariffi ma jistgħux jiżdiedu ma' dawk previsti mil-Liġi 440/1989.

([57]) Fi kliem ieħor, il-parti tal-vjaġġ operata permezz tat-trasport tat-triq ma kellhiex limitu ta' tul u setgħet taqbeż il-parti tal-vjaġġ ferrovjarju (ara n-nota f'qiegħ il-paġna [11]).

([58]) Trasport ferrovjarju konvenzjonali tirreferi għas-servizzi ta' trasport mill-punt ta' oriġini sal-punt ta' destinazzjoni mwettqa esklużivament bil-ferrovija.

(57) Barra minn hekk, l-Ewwel Kuntratt introduċa wkoll obbligi għal Trenitalia biex topera *qsim b'mezz ta' trasport tul korp tal-ilma u mmanuvrar għat-trasport tal-merkanzija bejn il-kontinent u l-gżejjer ta' Sardenja/Sqallija*. Dawn l-obbligi ppermettew il-provvista ta' servizzi ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-kontinent u kull waħda miż-żewġ gżejjer, fejn il-ferroviji jitqiegħdu fuq laneċ fis-settur marittimu tar-rotta. Il-kumpens kien ikopri t-tariffi mħallsa minn Trenitalia lill-maniġer tal-infrastruttura għall-provvista ta' servizzi ta' qsim b'mezz ta' trasport tul korp tal-ilma u ta' manuvrar, ikkalkulati abbażi ta' prezz tal-maniġġ fl-imbark u l-iżbark u prezz medju għall-kostijiet tal-lanċa, immultiplikati bin-numru ta' vjaġġi mwettqa.

(58) Skont l-Artikolu 8 tal-Ewwel Kuntratt, Trenitalia kienet obbligata tibgħat lill-MIT il-kontijiet finanzjarji ċċertifikati relatati mat-twettiq tal-OSP għas-sena 2001.

(59) L-Artikolu 10 tal-Ewwel Kuntratt kien jitlob lil Trenitalia, malli jiskadi l-Ewwel Kuntratt, tkompli tipprovdi s-servizzi koperti mill-Ewwel Kuntratt sa ma tirċievi avviż mill-MIT ([59]). Il-kumpens għal kwalunkwe xahar addizzjonali ta' servizz ma setax jaqbeż wieħed minn tnax tal-kumpens annwali stabbilit fl-2001. Jekk ġew ippromulgati dispożizzjonijiet legali inkompatibbli mal-obbligu li jitkomplew is-servizzi, Trenitalia kienet intitolata li tissospendi t-twettiq tas-servizzi mogħtija skont il-klawżola ta' kontinwità, mingħajr preġudizzju għall-kumpens dovut għas-servizzi mwettqa sa dik id-data, f'konformità mal-proċeduri stabbiliti fl-Artikoli 4 u 14 tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69.

(60) L-Artikolu 11 tal-Ewwel Kuntratt stabbilixxa penali sa EUR 250 000 għal kull nuqqas ta' konformità ma' kwalunkwe mill-OSP elenkati fil-premessi (55) sa (57).

(61) Il-kumpens għas-snin 2000–2003 (EUR 356,4 miljun) tħallas mill-Italja fl-2003 (EUR 237,6 miljun) u l-2005 (EUR 118,8 miljun).

3.2.2. *It-Tieni Kuntratt*

3.2.2.1. Sfond dwar il-konklużjoni tat-Tieni Kuntratt

(62) Mal-iskadenza tal-Ewwel Kuntratt (il-31 ta' Diċembru 2001), Trenitalia kompliet topera l-OSP imposti skont l-Ewwel Kuntratt, f'konformità mal-klawżola ta' kontinwità (ara l-premessa (59)). Madankollu, l-OSP previsti skont l-Ewwel Kuntratt fis-servizzi li ġejjin ma baqgħux fis-seħħ:

— mill-1 ta' Jannar 2002 għas-servizzi ta' trasport intermodali fir-rotta Lyon – Torino (ara l-premessa (56));

— mill-1 ta' Mejju 2002 għat-trasport ferrovjarju tal-faħam u l-azzar ġewwa l-Komunità Ewropea tal-Faħam u l-Azzar wara t-terminazzjoni tal-Komunità Ewropea tal-Faħam u l-Azzar (ara l-premessa (55));

— mill-1 ta' Jannar 2004 għal servizzi ta' trasport ikkombinat tal-merkanzija bil-ferrovija u bit-triq (ara l-premessa (56)).

(63) Ir-rapport ipprovdut minn Trenitalia lill-MIT dwar il-kostijiet finanzjarji għall-2005 imġarrba minn Trenitalia għat-twettiq tal-OSP skont l-Ewwel Kuntratt żvela li l-Ewwel Kuntratt, fir-rigward tat-trasport tal-merkanzija bejn il-kontinent u l-gżejjer ta' Sardenja/Sqallija, kopra biss il-kostijiet għall-qsim b'mezz ta' trasport tul korp tal-ilma u l-immanuvrar u ma qiesx il-kostijiet addizzjonali mġarrba minn Trenitalia għat-twettiq ta' OSP bejn il-kontinent u Sardenja/Sqallija. Sabiex tikkonforma mal-OSP skont l-Ewwel Kuntratt, Trenitalia kellha timmaniġġja u żżomm diversi stazzjonijiet u infrastrutturi ferrovjarji f'Sardenja u fi Sqallija biex torganizza t-tagħbija u l-ħatt tal-merkanzija. Dawk il-kostijiet ma kienux ġew ikkunsidrati skont l-Ewwel Kuntratt, għalkemm ġew effettivament imġarrba minn Trenitalia u kienu marbuta direttament mal-provvista tal-OSP imposti mill-Ewwel Kuntratt.

([59]) L-Artikolu 10 tal-Ewwel Kuntratt iddikjara wkoll b'mod espliċitu li l-MIT kellu jistabbilixxi mill-ġdid l-obbligi ta' servizz pubbliku u l-kriterji għad-determinazzjoni tal-kumpens rilevanti, filwaqt li jqis il-proċess ta' deregolamentazzjoni fis-seħħ u abbażi tal-istudji u l-analiżijiet fil-fond li kellhom jitwettqu.

(64) B'riżultat ta' dan, matul l-2006 l-MIT ipprepara KPS ġdid. Trenitalia u l-MIT ikkonkludew it-Tieni Kuntratt fis-27 ta' Marzu 2007 għall-perjodu 2004–2006, filwaqt li rrikonoxxew l-OSP operati minn Trenitalia skont il-klawżola ta' kontinwità li kienet tinsab fl-Ewwel Kuntratt.

3.2.2.2. Kontenut tat-Tieni Kuntratt

(65) It-Tieni Kuntratt kompla jimponi l-istess obbligi ta' tariffi (bl-istess parametri għad-determinazzjoni tal-ammont tal-kumpens) li kienu jinsabu diġà fl-Ewwel Kuntratt ([60]):

— l-obbligu ta' tariffa rigressiva fuq it-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fuq distanzi ta' aktar minn 1 000 km;

— l-obbligu ta' tariffa fuq it-trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-port ta' Trieste u l-Ungerija;

— l-obbligu ta' tariffa fuq is-servizzi ta' trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija mill-port ta' Trieste Marittima;

— l-obbligu ta' tariffa fuq it-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-kontinent u Sardenja.

(66) It-Tieni Kuntratt kompla wkoll jimponi fuq Trenitalia obbligu li topera qsim b'mezz ta' trasport tul korp tal-ilma u manuvrar (għat-traffiku lejn Sardenja u Sqallija u minnhom) bħal fl-Ewwel Kuntratt (ara l-premessa (57)).

(67) B'kuntrast mal-Ewwel Kuntratt, it-Tieni Kuntratt impona obbligu addizzjonali li rrikjeda lil Trenitalia taqdi ċertu numru ta' stazzjonijiet ferrovjarji elenkati fl-Anness 1 tat-Tieni Kuntratt għal servizzi ta' merkanzija lejn Sardenja u Sqallija u minnhom biex jinżamm l-istess volum ta' servizzi ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija pprovduti lejn dawk il-gżejjer u minnhom fl-2004.

(68) B'riżultat ta' dan, it-Tieni Kuntratt introduċa wkoll metodoloġija ġdida ta' kumpens għall-OSP ipprovduti lejn Sardenja u Sqallija u minnhom. Dawk l-OSP kienu jirrappreżentaw aktar minn 70 % tal-kumpens skont it-Tieni Kuntratt. B'kuntrast mal-Ewwel Kuntratt (ara l-premessi (55) sa (57)), il-kumpens mogħti lil Trenitalia skont it-Tieni Kuntratt kien ikopri d-differenza bejn il-kostijiet marbuta mal-organizzazzjoni tas-servizzi ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-kontinent u Sqallija/Sardenja (inkluża l-ġestjoni tal-istazzjonijiet ferrovjarji) u d-dħul derivat minn dawk is-servizzi (inkluż il-kumpens mogħti biex ikopri l-obbligi ta' tariffi u n-nollijiet imħallsa lill-maniġer tal-infrastruttura ferrovjarja).

(69) Għalhekk, il-kumpens kumplessiv għat-twettiq tal-OSP imposti fuq is-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-kontinent u Sqallija/Sardenja ġie kkalkulat abbażi tal-kont tal-profitt u t-telf ta' Trenitalia rreġistrat għal dawk is-servizzi. B'mod aktar speċifiku, dak il-kont tal-profitt u t-telf qies id-dħul derivat mit-trasport tal-merkanzija (inkluż il-kumpens biex jiġi kopert id-dħul mitluf derivat mill-applikazzjoni tal-obbligi ta' tariffi) kif ukoll id-dħul anċillari ([61]). Min-naħa tal-kostijiet, il-kont tal-profitt u t-telf qies il-kostijiet kollha relatati mal-operazzjoni tas-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-kontinent u Sardenja/Sqallija (ikkalkulati bħala l-kost unitarju għal kull ferrovija/km), kif ukoll il-kostijiet attribwibbli għall-qsim bil-baħar u l-immanuvrar tal-vaguni u l-ġestjoni tal-istazzjonijiet ferrovjarji u l-installazzjonijiet tagħhom. Il-kumpens kien jinkludi profitt, iddeterminat bħala l-prodott tal-kost medju ponderat tal-kapital u l-kapital użat ta' Trenitalia.

(70) Fl-aħħar nett, it-tieni Kuntratt impona wkoll l-obbligu li jiġu ppjanati u kkoordinati l-attivitajiet kollha li kienu anċillari għall-provvista tas-servizzi kollha tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija koperti mit-Tieni Kuntratt (b'mod partikolari, il-manutenzjoni u t-tiġdid tar-rolling stock, livell ottimali ta' kundizzjonijiet ta' sikurezza, attivitajiet amministrattivi u kummerċjali b'appoġġ għall-ġestjoni tas-servizz).

([60]) Skont it-Tieni Kuntratt, l-Italja ma baqgħetx timponi obbligi ta' tariffi fuq it-trasport tal-faħam u l-azzar bil-ferrovija fi ħdan il-Komunità Ewropea tal-Faħam u l-Azzar (ara l-premessa (55)), fuq is-servizzi ta' trasport intermodali fir-rotta Lyon–Torino (ara l-premessa (56)) u fuq is-servizzi ta' trasport ikkombinat tal-merkanzija li *de facto* ma baqgħux jiġu operati mill-1 ta' Jannar 2004 (ara l-premessa (55)).

([61]) Dħul anċillari huwa dħul derivat minn prodotti jew servizzi ħlief l-attività ewlenija ta' kumpanija (f'dan il-każ, servizzi ta' trasport tal-merkanzija).

(71) It-Tieni Kuntratt ippreveda l-pagament tal-ammont kumplessiv tal-kumpens fil-forma ta' tariffa annwali globali pagabbli f'żewġ pagamenti parzjali (80 % tal-ammont imħallas fis-sena wara li Trenitalia tissottometti l-previżjonijiet ekonomiċi annwali tagħha sat-30 ta' Ġunju tas-sena wara s-sena ta' referenza u l-20 % li jifdal tal-ammont wara s-sottomissjoni tal-kontijiet annwali ċċertifikati minn Trenitalia). Skont l-Artikolu 5(2) tat-Tieni Kuntratt, Trenitalia kellha tibgħat il-kontijiet annwali tagħha – iċċertifikati mill-awdituri u mfassla f'konformità mal-Artikolu 5(3) tad-Digriet tal-2003 – għal rieżami lill-MIT sat-30 ta' Settembru tas-sena wara s-sena ta' referenza. Fi żmien 45 jum wara li jkun irċieva dawk il-kontijiet, l-MIT kellu jivverifika kemm lilhom kif ukoll in-numru ta' servizzi pprovduti effettivament minn Trenitalia.

(72) It-Tieni Kuntratt stabbilixxa l-ammont massimu ta' kumpens annwali totali li jrid jingħata għat-twettiq tal-OSP kollha pprovduti fit-Tieni Kuntratt għas-snin 2004–2006 abbażi tal-previżjoni tal-baġi tal-Ministeru tal-Ekonomija u l-Finanzi għas-sena korrispondenti. Il-kumpens annwali totali mogħti ma seta' qatt jaqbeż il-piż finanzjarju attwali mġarrab minn Trenitalia għal kull sena tal-perjodu ta' 3 snin tal-2004–2006 kif jidher fil-kontijiet annwali ċċertifikati. Fejn il-kumpens imħallas qabeż il-piż finanzjarju realment imġarrab minn Trenitalia, l-MIT, wara s-sottomissjoni tal-kontijiet annwali minn Trenitalia fit-30 ta' Settembru ta' kull sena, naqqas l-ammont eċċessiv korrispondenti mill-kumpens pagabbli ([62]).

(73) L-Artikolu 9 tat-Tieni Kuntratt kien jipprevedi penali ta' EUR 50 000 għan-nuqqas ta' konformità ma' kwalunkwe OSP impost fuq Trenitalia skont it-Tieni Kuntratt, li kellu jitnaqqas mill-kumpens pagabbli ([63]).

(74) L-Artikolu 12 tat-Tieni Kuntratt estenda l-validità tat-Tieni Kuntratt sa ma jingħata avviż ieħor mill-MIT. Avviż bħal dan kellu jingħata mill-inqas 90 jum minn qabel u seta' jikkonċerna t-terminazzjoni ta' uħud mill-OSP jew l-OSP kollha koperti mill-kuntratt. Trenitalia kompliet topera s-servizzi ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija koperti mit-Tieni Kuntratt lil hinn mill-iskadenza tiegħu skont dan l-artikolu, sa ma ngħata avviż mill-MIT. Il-kumpens għal kwalunkwe xahar addizzjonali ta' servizz ma setax jaqbeż wieħed minn tnax tal-kumpens annwali stabbilit fl-2004. Kieku ġew ippromulgati dispożizzjonijiet legali inkompatibbli mal-obbligu li jitkomplew is-servizzi, Trenitalia kienet intitolata li tissospendi t-twettiq tas-servizzi mogħtija skont il-klawżola ta' kontinwità, mingħajr preġudizzju għall-kumpens dovut għas-servizzi mwettqa sa dik id-data, f'konformità mal-proċeduri sottolinjati fl-Artikoli 4 u 14 tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69.

(75) Il-kumpens totali li rċeviet Trenitalia taħt it-Tieni Kuntratt kien ta' EUR 613,7 miljun. Il-kumpens għas-sena 2004 (EUR 118,8 miljun) ġie mħallas fl-2007, wara li ġie ffirmat il-kuntratt ([64]). Fir-rigward tal-kumpens għas-servizzi pprovduti fis-snin sussegwenti (jiġifieri s-snin 2005, 2006, 2007 u 2008), il-pagamenti saru bejn l-2007 u l-2009 f'żewġ pagamenti parzjali:

— 80 % tas-somma tħallset wara talba introdotta minn Trenitalia lill-MIT, akkumpanjata mis-sottomissjoni tal-evoluzzjoni annwali tal-parametri ekonomiċi użati għall-monitoraġġ tal-preċiżjoni tal-kumpens stmat;

— 20 % tas-somma tħallset wara sottomissjoni tal-kontijiet iċċertifikati.

([62]) Ara l-Artikolu 4(2) tat-Tieni Kuntratt.

([63]) Penali *ad hoc* ġew imposti fil-każ ta': nuqqas ta' sottomissjoni tad-*data* tal-kontabilità lill-MIT; nuqqas ta' konformità mal-impriżi tal-kwalità tas-servizz ipprovduti fl-Artikolu 6(2) tat-Tieni Kuntratt; nuqqas ta' konformità mal-obbligi ta' servizz li jikkonċernaw il-manutenzjoni ta' lista speċifika ta' installazzjonijiet miftuħa għall-pubbliku għas-servizz tal-merkanzija lejn Sardenja u Sqallija u minnhom.

([64]) Il-paga tal-kumpens għall-2004 ġiet stabbilita fl-Artikolu 5(4) tat-Tieni Kuntratt, li fih ġie rikonoxxut li għall-2004 Trenitalia kkonformat mal-OSP stabbiliti fl-Artikolu 2(1) kif stipulat fl-Anness 1 u li l-obbligi fl-Artikolu 3 ġew imwettqa. "*Għalhekk il-kumpens għandu jithallas lill-Kumpanija mingħajr ma jiġu ssodisfati aktar obbligi*.".

3.2.3. *It-Tielet Kuntratt*

3.2.3.1. Sfond dwar il-konklużjoni tat-Tielet Kuntratt

3.2.3.1.1. Eliminazzjoni gradwali tal-OSP imposti mit-Tieni Kuntratt

(76) Mal-iskadenza tat-Tieni Kuntratt (il-31 ta' Diċembru 2006), Trenitalia kompliet topera l-OSP skont l-Artikolu 12 tat-Tieni Kuntratt.

(77) Madankollu, fis-17 ta' Jannar 2008, Trenitalia wissiet lill-MIT li l-kostijiet projettati biex jitwettqu l-OSP skont it-Tieni Kuntratt qabżu sew l-ammont ta' kumpens imħallas mill-Italja għas-sena 2008 ([65]). Fid-dawl tar-riskji sostanzjali ta' telf mhux ikkumpensat, Trenitalia indikat lill-MIT li kienet se teħtieġ tnaqqas l-OSP ipprovduti skont it-Tieni Kuntratt, u b'mod partikolari li tissospendi s-servizzi pprovduti lejn Sardenja u Sqallija u minnhom peress li kienu qed jagħmlu l-aktar telf skont it-Tieni Kuntratt.

(78) Fit-18 ta' Jannar 2008, l-MIT ħa nota tat-telf sostanzjali mġarrab minn Trenitalia u qabel li jirrieżamina l-perimetru tal-OSP sabiex jiġu mitigati r-riskji ta' kumpens nieqes imġarrab minn Trenitalia għas-sena 2008, b'mod partikolari rigward is-servizzi ta' trasport lejn Sardenja u minnha.

(79) Fit-28 ta' Mejju 2008, l-MIT talab lil Trenitalia tipprovdi *data* dwar it-twettiq tal-OSP skont it-Tieni Kuntratt, li tikkonċerna b'mod partikolari d-*data* finanzjarja (kostijiet u redditi rreġistrati) u d-*data* tat-trasport (numru ta' tunnellati ta' oġġetti ttrasportati, ferrovija/km operati, distanza medja eċċ.). L-awtoritajiet Taljani biħsiebhom jirrieżaminaw il-ħtieġa ta' OSP, b'mod partikolari wara l-evoluzzjoni tas-suq tal-merkanzija bil-ferrovija wara l-liberalizzazzjoni sħiħa tiegħu fl-1 ta' Jannar 2007 (ara l-premessa (23)).

(80) B'ittra tas-27 ta' Ottubru 2008, l-MIT informa lil Trenitalia dwar l-intenzjoni tiegħu li jirrieżamina l-kamp ta' applikazzjoni tal-OSP imposti fuq Trenitalia fir-rigward tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija lejn Sardenja u li KPS ġdid applikabbli mill-1 ta' Jannar 2009 kien neċessarju biex titqies il-modifikazzjoni tal-ambitu tal-OSP. F' dik l-ittra, l-MIT indika li kien iddeċieda, flimkien mar-reġjun ta' Sardenja, li jorganizza mill-ġdid it-trasport tal-merkanzija bejn Sardenja u l-kontinent billi jwarrab it-trasport ferrovjarju f'Sardenja u jiddependi biss fuq it-toroq għat-trasport tal-merkanzija fuq dik il-gżira ([66]). Barra minn hekk, l-MIT irrikonoxxa li s-servizzi ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija lejn Sardenja operati minn Trenitalia fil-kundizzjonijiet stabbiliti mit-Tieni Kuntratt kienu jinvolvu kostijiet konsiderevoli.

(81) Fid-19 ta' Diċembru 2008, Trenitalia pprovdiet id-*data* mitluba mill-awtoritajiet Taljani. Abbażi ta' dik id-*data*, l-awtoritajiet Taljani wrew li kien hemm tnaqqis qawwi fil-volumi ttrasportati bejn l-2004 u l-2007 (–84 % fit-tunnellati ttrasportati) għas-servizzi internazzjonali soġġetti għall-obbligi ta' tariffi taħt it-Tieni Kuntratt ([67]). Fuq dik il-bażi, l-Italja għalhekk qieset li l-obbligi ta' tariffi pprovduti skont it-Tieni Kuntratt u imposti fuq is-servizzi ta' trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-port ta' Trieste u l-Ungerija, u dawk mill-port ta' Trieste Marittima ma baqgħux rilevanti billi d-domanda rreġistrata għal dawk is-servizzi naqset b'mod drastiku bejn l-2004 u l-2007.

([65]) Trenitalia indikat fl-ittra tagħha tas-17 ta' Jannar 2008 lill-MIT li l-kumpanija kienet ippjanat kost totali ta' EUR 149 miljun għas-sena 2008, filwaqt li l-awtoritajiet Taljani kienu ppjanaw li jħallsu kumpens ta' EUR 92 miljun għall-2008. Trenitalia rriferiet ukoll għall-kontijiet iċċertifikati għall-2006 mibgħuta lill-MIT, li wrew li Trenitalia ġarrbet EUR 179 miljun tal-kostijiet għat-twettiq tal-OSP skont it-Tieni Kuntratt għas-sena 2006.

([66]) Skont it-Tieni Kuntratt, għat-trasport tal-oġġetti lejn Sardenja u minnha, Trenitalia topera servizzi ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fuq il-kontinent lejn portijiet differenti fuq il-kontinent; imbagħad ittella' l-vaguni fuq il-bastimenti u tniżżilhom f'Sardenja biex jitkompla l-vjaġġ bil-ferrovija permezz tal-istazzjonijiet ferrovjarji differenti f'Sardenja (u viċi versa). Madankollu, l-awtoritajiet Taljani ddeċidew li Trenitalia ma tibqax teħtieġ li ttella' l-ferroviji fuq il-bastimenti, għaliex l-oġġetti jitniżżlu direttament fil-portijiet fuq il-kontinent, ittrasportati bil-baħar lejn Sardenja fejn it-trasportaturi bit-triq jiġbru l-oġġetti u jikkonsenjawhom madwar il-gżira.

([67]) Jiġifieri t-trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-port ta' Trieste u l-Ungerija, u t-trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija mill-port ta' Trieste Marittima.

(82) Barra minn hekk, fir-rigward tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fuq distanzi ta' aktar minn 1 000 km, l-awtoritajiet Taljani nnutaw li dawk is-servizzi kienu kkonċentrati kumplessivament fuq segmenti fil-partijiet tat-Tramuntana tal-Italja, minħabba li dawk is-segmenti pproduċew profitti ħafna ogħla għal Trenitalia. Din tal-aħħar kienet ipproġettat fil-pjan ta' negozju tiegħu għall-2007–2011 li torganizza mill-ġdid is-servizzi ta' trasport tal-merkanzija tagħha lejn segmenti li kienu l-aktar profittabbli, b'mod partikolari wara l-ftuħ għall-kompetizzjoni tas-servizzi ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fil-livell nazzjonali mill-1 ta' Jannar 2007. Dik ir-riorganizzazzjoni tal-attivitajiet ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija ta' Trenitalia b'hekk wasslet għal tnaqqis sostanzjali tas-servizzi pprovduti fin-Nofsinhar tal-Italja (Sqallija/Sardenja), b'mod partikolari mill-2007. B'riżultat ta' dan, l-awtoritajiet Taljani qiesu li l-obbligi ta' tariffi fuq distanzi ta' aktar minn 1 000 km ma baqgħux xierqa biex jitrawwem it-traffiku tal-merkanzija bil-ferrovija lejn in-Nofinshar tal-Italja.

(83) Għalhekk l-MIT ma baqax jirrikjedi li Trenitalia tikkonforma mal-obbligi ta' tariffi pprovduti skont it-Tieni Kuntratt mill-1 ta' Jannar 2009.

(84) Barra minn hekk, wara r-riorganizzazzjoni tat-trasport tal-oġġetti bejn Sardenja u l-kontinent, l-OSP ipprovduti skont it-Tieni Kuntratt rigward it-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija bejn Sardenja u l-kontinent ma baqgħux effettivi mill-1 ta' Jannar 2009.

(85) B'riżultat ta' dan, Trenitalia baqgħet biss soġġetta għall-OSP ipprovduti skont it-Tieni Kuntratt relatati mal-provvista ta' servizzi ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija lejn Sqallija u minnha mill-1 ta' Jannar 2009, bis-saħħa tal-klawżola ta' kontinwità fl-Artikolu 12 tat-Tieni Kuntratt (jiġifieri l-obbligu li jiġu operati l-immanuvrar u l-qsim).

3.2.3.1.2. L-abbozz tat-Tielet Kuntratt tal-4 ta' Marzu 2009

(86) F'Novembru 2008, l-MIT u Trenitalia bdew jinnegozjaw KPS ġdid.

(87) Permezz ta' ittra tas-26 ta' Frar 2009, l-MIT talab lil Trenitalia żżomm servizzi pubbliċi ta' trasport tal-merkanzija bejn in-Nofsinhar tal-Italja u t-Tramuntana tal-Italja sakemm l-MIT u Trenitalia jiddefinixxu l-perimetru tat-Tielet Kuntratt. Skont l-Italja, il-kontinwazzjoni ta' dawk is-servizzi kienet essenzjali biex jinżamm il-fluss kostanti tal-merkanzija bejn in-Nofsinhar tal-Italja u t-Tramuntana tal-Italja u b'hekk jinżamm bilanċ ekonomiku bejn ir-reġjuni tal-Italja.

(88) Skont l-Italja, fl-4 ta' Marzu 2009, meta Trenitalia u l-MIT skambjaw abbozz tat-Tielet Kuntratt, il-partijiet qablu dwar il-maġġoranza tat-termini u l-kundizzjonijiet ta' dak il-kuntratt. Dak l-abbozz ippreveda li Trenitalia kellha topera servizzi ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija lejn u mill-Abruzzo, il-Basilicata, il-Calabria, il-Campania, il-Molise, il-Puglia u Sqallija (l-Artikolu 4 tal-abbozz ta' kuntratt u l-Anness 1 ta' dak l-abbozz ta' kuntratt) u impona fuq Trenitalia l-obbligu li tiggarantixxi ċertu ammont ta' servizzi kull sena (12,8 miljun ta' ferrovija/km) ([68]). Dawk is-servizzi kellhom jiġu pprovduti fuq talba minn kwalunkwe klijent li jinsab fl-Italja (sakemm ma kien hemm jew dħul għal kull ferrovija/km ta' inqas minn EUR 5,1 u/jew differenzjal bejn il-kostijiet u d-dħul għal kull ferrovija/km li jaqbeż EUR 16 għal kull ferrovija/km) u billi jiġu rrispettati ċerti livelli ta' kwalità elenkati fl-Anness 2 tal-abbozz tal-Kuntratt. L-abbozz ta' kuntratt ippreveda perjodu ta' validità mill-1 ta' Jannar 2009 sal-31 ta' Diċembru 2013.

(89) Il-kumpens kopra d-differenza bejn id-dħul mit-traffiku u l-kostijiet assoċjati relatati mal-provvista tal-OSP skont l-abbozz ta' Kuntratt ([69]). Trenitalia kienet intitolata għal tariffa annwali globali (l-Artikolu 6(6) tal-abbozz ta' kuntratt) pagabbli f'żewġ pagamenti parzjali (90 % tal-ammont imħallas wara s-sottomissjoni tad-dħul rilevanti lill-MIT u l-10 % li jibqgħu tal-ammont wara s-sottomissjoni tar-rapport annwali dwar is-servizzi ta' trasport kwantitattiv u kwalitattiv ipprovduti minn Trenitalia). Il-kumpens ġie kkalkulat abbażi tal-pjan industrijali tal-Grupp FS għall-2007–2011 (l-Artikolu 6(3) tal-abbozz ta' kuntratt). Trenitalia kellha tissottometti kemm lill-MIT kif ukoll lill-Ministeru tal-Ekonomija u l-Finanzi fuq bażi annwali l-kontijiet iċċertifikati bil-konferma tal-ammont ta' dħul, kostijiet u imposti mġarrba mill-kumpanija għall-provvista tal-obbligi ta' servizz imsemmija fl-abbozz ta' Kuntratt (l-Artikolu 6(7) tal-abbozz ta' kuntratt).

([68]) L-abbozz ta' kuntratt (l-Artikolu 5) ippreveda wkoll l-obbligu impost fuq Trenitalia li tippjana u tikkoordina l-attivitajiet kollha meħtieġa għall-provvista tal-obbligi ta' servizz pubbliku (il-manutenzjoni tar-rolling stock, il-kundizzjonijiet ta' sikurezza, l-attivitajiet ta' appoġġ amministrattiv u kummerċjali). Dan irrikjeda wkoll lil Trenitalia li tiggarantixxi r-reġistrazzjoni preċiża ta' *data* u informazzjoni relatati mal-obbligi ta' servizz pubbliku pprovduti skont l-abbozz ta' Kuntratt (l-Artikolu 6 tal-abbozz ta' kuntratt)

([69]) Il-kumpens għas-sena 2009 ġie stabbilit għal EUR 93 miljun u għal EUR 107 miljun għas-snin 2010 u 2011 (minbarra l-VAT).

(90) L-abbozz ta' kuntratt ippreveda penali f'każ ta' nuqqas ta' konformità minn Trenitalia mal-istandards ta' kwalità meħtieġa mill-abbozz ta' kuntratt. Barra minn hekk, ġie stabbilit li f'każ ta' interruzzjonijiet tas-servizzi u bidliet fihom minħabba avvenimenti eċċezzjonali jew avvenimenti mhux attribwibbli lil Trenitalia, il-kumpens mogħti lil Trenitalia jitnaqqas proporzjonalment mill-ammont ta' ferrovija/km mhux ipprovdut.

(91) It-termini u l-kundizzjonijiet tal-abbozz tat-Tielet Kuntratt komplew jiġu diskussi u nnegozjati fix-xhur ta' wara. Skont l-Italja, il-kwistjonijiet pendenti li kienu qed jiġu nnegozjati kienu jikkonċernaw in-numru preċiż ta' ferrovija/km li jrid jiġu pprovdut minn Trenitalia kull sena ([70]). Sadanittant, Trenitalia wettqet l-OSP innegozjati mal-MIT kif definiti mill-abbozz ta' kuntratt tal-4 ta' Marzu 2009, u pprovdiet total ta' 14-il miljun ferrovija/km għas-sena 2009.

3.2.3.1.3. L-abbozz tat-Tielet Kuntratt tad-29 ta' Ottubru 2010

(92) Fid-29 ta' Ottubru 2010, Trenitalia u l-MIT iffinalizzaw l-abbozz tat-Tielet Kuntratt, li essenzjalment tenna d-dispożizzjonijiet tal-abbozz tal-kuntratt tal-4 ta' Marzu 2009 u fl-istess ħin introduċa xi reviżjonijiet. Dawn ir-reviżjonijiet kienu jikkonċernaw il-perjodu ta' validità tal-kuntratt, ([71]) l-ammont ta' ferrovija/km li kellu jiġi pprovdut minn Trenitalia, ([72]) il-parametri għall-kalkolu tal-kumpens ([73]) u s-sistema ta' penali ([74]).

(93) Il-kontenut tal-abbozz tat-Tielet Kuntratt tad-29 ta' Ottubru 2010 baqa' l-istess sal-iffirmar tat-Tielet Kuntratt mill-MIT fit-3 ta' Diċembru 2012. Dak il-kontenut huwa deskritt fit-Taqsima 3.2.3.2.

(94) Fid-29 ta' Ottubru 2010, id-Direttur Ġenerali tal-MIT bagħat l-abbozz finalizzat tat-Tielet Kuntratt lill-uffiċċju tal-Ministru tal-Infrastruttura u t-Trasport, flimkien ma' nota ta' akkumpanjament li fiha huwa indika li Trenitalia kienet ipprovdiet is-servizzi mill-1 ta' Jannar 2009 skont il-kundizzjonijiet li jinsabu fl-abbozz finalizzat tat-Tielet Kuntratt.

(95) Wara l-ftehim dwar l-abbozz tat-Tielet Kuntratt tad-29 ta' Ottubru 2010, l-awtoritajiet Taljani adottaw id-Digriet Liġi Nru 225 tad-29 ta' Diċembru 2010 (ratifikat mil-Liġi Nru 11 tas-26 ta' Frar 2011) li jawtorizza lill-Ministeru tal-Ekonomija u l-Finanzi jagħti l-kumpens stabbilit mil-liġi baġitarja annwali lil Trenitalia għall-provvista ta' OSP għall-2009, ikkalkulat skont il-parametri stabbiliti fl-abbozz tat-Tielet Kuntratt.

3.2.3.2. Kontenut tat-Tielet Kuntratt

(96) It-Tielet Kuntratt (konkluż fit-3 ta' Diċembru 2012 abbażi tal-abbozz miftiehem bejn l-MIT u Trenitalia fid-29 ta' Ottubru 2010) kien jikkonċerna s-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija lejn in-Nofsinhar tal-Italja u minnu, kif speċifikat fl-ewwel inċiż tal-premessa (97). It-Tielet Kuntratt impona fuq Trenitalia l-obbligu li tiggarantixxi ċertu ammont ta' servizzi fis-sena ffinanzjati mill-Istat fil-limiti tal-fondi pubbliċi disponibbli ([75]). Dawn is-servizzi kellhom jiġu pprovduti fuq talba minn kwalunkwe klijent u billi jiġu rispettati ċerti livelli ta' kwalità u effiċjenza elenkati fl-Anness 1 u 3 tat-Tielet Kuntratt ([76]). B'mod differenti mill-Ewwel u t-Tieni Kuntratt, it-Tielet Kuntratt ma kienx ikopri s-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija lejn u mill-gżira ta' Sardenja u ma kienx jinkludi obbligi ta' tariffi, peress li Trenitalia kienet libera li tapplika l-prezzijiet tas-suq ([77]).

([70]) L-Italja pprovdiet ittra tat-22 ta' April 2009 mibgħuta minn Trenitalia lill-MIT li fiha l-kumpanija kkunsidrat in-negozjati avvanzati tal-abbozz ta' kuntratt u li l-partijiet kellhom jiddefinixxu l-ammont definittiv ta' ferrovija/km (f'medda ta' bejn 9,4 u 13-il miljun ferrovija/km) li kellu jiġi pprovdut f'konformità mal-fondi baġitarji disponibbli għall-2009–2011.

([71]) L-abbozz tad-29 ta' Ottubru 2010 ippreveda tul ta' żmien mill-1 ta' Jannar 2009 sal-31 ta' Diċembru 2014 (jiġifieri durata itwal meta mqabbel mal-abbozz tal-4 ta' Marzu 2009, li kopra biss sal-31 ta' Diċembru 2013).

([72]) L-abbozz tad-29 ta' Ottubru 2010 ippreveda ammont ta' 11,9 miljun ferrovija/km li jridu jiġu operati minflok 12,8 miljun ferrovija/km.

([73]) L-abbozz tad-29 ta' Ottubru 2010 ippreveda li l-parametri għad-determinazzjoni tal-kuntratt kienu stabbiliti fil-Pjan Ekonomiku u Finanzjarju ta' Trenitalia.

([74]) Is-sistema ta' penali hija aktar dettaljata fl-abbozz tad-29 ta' Ottubru 2010 meta mqabbla mal-abbozz tal-4 ta' Marzu 2009.

([75]) Skont l-Artikolu 4.4 tat-Tielet Kuntratt, Trenitalia kellha tiggarantixxi l-operazzjonijiet ta' trasport tal-merkanzija fil-limiti tal-fondi annwali ddeterminati mill-baġit tal-Istat u elenkati fil-Pjan Ekonomiku u Finanzjarju *ex ante* li jinsab fl-Anness 2 tat-Tielet Kuntratt.

([76]) Il-livell ta' kwalità kien jinkludi essenzjalment obbligu ta' puntwalità.

([77]) Skont l-Artikolu 4(5) tat-Tielet Kuntratt, Trenitalia kellha timponi fuq il-klijenti tagħha "*obbligi ta' tariffi strettament proporzjonati mal-kundizzjonijiet tas-suq, li jistgħu jiġu strutturati fir-rigward tal-kwantitajiet ikkuntrattati u għandhom fi kwalunkwe każ jiġu applikati b'mod mhux diskriminatorju*".

(97) Skont l-Artikolu 4 tat-Tielet Kuntratt, Trenitalia impenjat ruħha:

— li tipprovdi 11,9 miljun kilometru ferrovjarju ([78]) ta' servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija, f'tagħbija tal-ferrovija konvenzjonali sħiħa ([79]) jew f'modi ta' trasport ikkombinat, ([80]) lejn in-Nofsinhar tal-Italja u minnu, ([81]) inkluża Sqallija, f'konformità maż-żoni ġeografiċi tal-Adrijatiku u tat-Tirren, lil kwalunkwe operatur li jitlobhom, b'livell minimu ta' effiċjenza, fil-limitu tal-fondi allokati għall-baġit pubbliku msemmi fil-pjan ta' direzzjoni tan-negozju;

— li tippjana u tikkoordina l-attivitajiet kollha meħtieġa għall-provvista tal-OSP imposti mit-Tielet Kuntratt (il-manutenzjoni tar-rolling stock, il-kundizzjonijiet tas-sikurezza, l-attivitajiet ta' appoġġ amministrattiv u kummerċjali);

— li tiggarantixxi r-reġistrazzjoni preċiża tad-*data* u l-informazzjoni relatati mal-OSP ipprovduti skont it-Tielet Kuntratt (il-kriterji għat-tħejjija tal-kontijiet regolatorji analitiċi huma rregolati fid-dettall fl-Anness 2 tat-Tielet Kuntratt).

(98) It-Tielet Kuntratt ippreveda livell minimu ta' effiċjenza, li taħtu Trenitalia setgħet tirrifjuta li tipprovdi s-servizz mitlub. L-Anness 1 tat-Tielet Kuntratt kien jispeċifika li Trenitalia kellha d-dmir li tipprovdi s-servizz fil-każijiet kollha, sakemm ma kienx hemm differenzjal bejn il-kostijiet u d-dħul għal kull ferrovija/km li jaqbżu l-EUR 19 għal kull ferrovija/km, u sakemm din id-differenza ma kinitx ogħla minn 73 % tal-kostijiet totali.

(99) Il-kumpens kopra d-differenza bejn id-dħul mit-traffiku u l-kostijiet assoċjati relatati mal-provvista tal-OSP skont it-Tielet Kuntratt. Trenitalia kienet intitolata għal tariffa annwali globali. Il-kumpens ġie kkalkulat abbażi tal-Pjan Ekonomiku u Finanzjarju *ex ante* ta' Trenitalia anness mat-Tielet Kuntratt (l-Anness 2) ([82]). Skont id-dispożizzjonijiet stabbiliti fl-Anness 2 tat-Tielet Kuntratt, il-kumpens nieqes għas-snin inizjali koperti mit-Tielet Kuntratt kellu jiġi kkumpensat fis-snin sussegwenti, sabiex tintlaħaq sitwazzjoni ta' ekwilibriju matul il-perjodu 2009–2014 sħiħ. Trenitalia kellha tissottometti kemm lill-MIT kif ukoll lill-Ministeru tal-Ekonomija u l-Finanzi fuq bażi annwali l-kontijiet iċċertifikati b'konferma tal-ammont ta' dħul, kostijiet u imposti mġarrba mill-kumpanija għall-provvista tal-OSP imsemmija fit-Tielet Kuntratt ([83]).

([78]) Skont l-Artikolu 10 tat-Tielet Kuntratt, kien possibbli li tiġi riveduta l-offerta magħmula lill-klijent bi tweġiba għat-talba tiegħu msemmija fl-Anness 1 tat-Tielet Kuntratt, jekk kien hemm differenza fil-fatturi ekonomiċi u ta' volum ipprovduti fil-pjan tan-negozju ta' Trenitalia (li kien ibbażat fuq il-parametri ekonomiċi u ta' servizz imsemmija fil-kuntratt).

([79]) L-Anness 1 tat-Tielet Kuntratt jispeċifika li t-terminu "*tagħbija tal-ferrovija konvenzjonali sħiħa*" jirreferi għat-trasport ferrovjarju mwettaq fuq talba esklużiva ta' klijent jew gruppi ta' klijenti abbażi ta' parametri tekniċi predefiniti ta' ħin, frekwenza, kapaċità u tul massimu, miftiehma bejn it-trasportatur u l-klijent u soġġett għal ftehim mal-klijent.

([80]) L-Anness 1 tat-Tielet Kuntratt jispeċifika li l-espressjoni "*trasport ikkombinat*" tindika t-trasport tal-merkanzija li fih it-trakk, it-trejler jew is-semitrejler, bi jew mingħajr vettura tal-irmonk, kaxxa skambjabbli jew kontejner iwettqu l-parti inizjali jew finali tal-vjaġġ bit-triq u l-parti l-oħra bil-ferrovija, mingħajr tagħbija mill-ġdid intermedja.

([81]) L-Anness 1 tat-Tielet Kuntratt, intitolat "*offerta ppjanata*", kien jelenka t-42 konnessjoni f'direzzjoni waħda reġjun (oriġini)/reġjun (destinazzjoni) li ġejjin: (1) l-Abruzzo/l-Abruzzo, (2) l-Abruzzo/il-Campania, (3) l-Abruzzo/it-Tramuntana tal-Italja, (4) l-Abruzzo/il-Puglia, (5) il-Basilicata/il-Calabria, (6) il-Basilicata/it-Tramuntana tal-Italja, (7) il-Basilicata/il-Puglia, (8) il-Basilicata/Sqallija, (9) il-Calabria/il-Basilicata, (10) il-Calabria/il-Calabria, (11) il-Calabria/il-Campania, (12) il-Calabria/it-Tramuntana tal-Italja, (13) il-Calabria/il-Puglia, (14) il-Calabria/Sqallija, (15) il-Campania/il-Basilicata, (16) il-Campania/il-Calabria, (17) il-Campania/il-Campania, (18) il-Campania/it-Tramuntana tal-Italja, (19) il-Campania/il-Puglia, (20) il-Campania/Sqallija, (21) il-Molise/il-Puglia, (22) it-Tramuntana tal-Italja/l-Abruzzo, (23) it-Tramuntana tal-Italja/il-Basilicata, (24) it-Tramuntana tal-Italja/il-Calabria, (25) it-Tramuntana tal-Italja/il-Campania, (26) it-Tramuntana tal-Italja/il-Puglia, (27) it-Tramuntana tal-Italja/Sqallija, (28) it-Tramuntana tal-Italja/it-Tramuntana tal-Italja, (29) il-Puglia/l-Abruzzo, (30) il-Puglia/il-Basilicata, (31) il-Puglia/il-Calabria, (32) il-Puglia/il-Campania, (33) il-Puglia/il-Molise, (34) il-Puglia/it-Tramuntana tal-Italja, (35) il-Puglia/il-Puglia, (36) il-Puglia/Sqallija, (37) Sqallija/il-Basilicata, (38) Sqallija/il-Calabria, (39) Sqallija/il-Campania, (40) Sqallija/it-Tramuntana tal-Italja, (41) Sqallija/il-Puglia, (42) Sqallija/Sqallija. Fir-rigward tal-konnessjonijiet it-Tramuntana tal-Italja/it-Tramuntana tal-Italja, l-Anness 2 speċifika li: *"Il-linji Tramuntana–Tramuntana huma l-'inputs' (l-Adrijatiku u t-Tirren, rispettivament) għat-traffiku ta' ambitu universali, jew il-proporzjon ta' ferroviji meħtieġa biex jitwettaq is-servizz kopert mill-Kuntratt, skont l-organizzazzjoni tan-network tal-produzzjoni tal-merkanzija*".

([82]) Minbarra r-reġistrazzjoni tad-*data* u l-informazzjoni, l-Anness 2 inkluda l-pjan ta' direzzjoni tan-negozju, il-proċeduri u l-kriterji kontabilistiċi analitiċi regolatorji li għandhom jintużaw għas-snin 2009–2010 u 2011–2014.

([83]) L-Artikolu 5(1)(e) tat-Tielet Kuntratt.

(100) Skont l-Artikolu 5(1)(e) tat-Tielet Kuntratt, Trenitalia kellha tibgħat il-kontijiet annwali tagħha — iċċertifikati mill-awdituri u mfassla f'konformità mal-Artikolu 5(3) tad-Digriet tal-2003 — għal rieżami lill-MIT fi żmien 90 jum mill-approvazzjoni tar-rapporti finanzjarji ta' Trenitalia.

(101) Fil-kuntratt ġiet inkluża sistema dettaljata ta' obbligi, kontrolli u penali ([84]). Barra minn hekk, ġie stabbilit li f'każ ta' interruzzjonijiet tas-servizzi u bidliet fihom minħabba avvenimenti eċċezzjonali jew avvenimenti mhux attribwibbli lil Trenitalia, il-kumpens mogħti lil Trenitalia jitnaqqas proporzjonalment mill-ferrovija/km mhux ipprovdut ([85]).

(102) Il-kumpens totali li rċeviet Trenitalia skont it-Tielet Kuntratt kien ta' EUR 612,1 miljun. Il-kumpens għas-snin 2009 u 2010 tħallas lil Trenitalia fil-21 ta' Diċembru 2010; billi l-kumpens għas-snin sussegwenti (mill-2011 sal-2014) tħallas lil Trenitalia kull sena f'żewġ pagamenti parzjali: (i) 90 % tħallsu f'arretrati kull xahar fuq bażi pro rata; (ii) 10 % ġew fatturati sa April tas-sena ta' wara s-sena ta' referenza netti mill-penali ([86]).

4. **RAĠUNIJIET BIEX JINGĦATA BIDU GĦALL-PROĊEDURA**

4.1.1. *L-eżistenza tal-għajnuna*

(103) Fid-deċiżjoni tal-ftuħ, il-Kummissjoni qieset li l-kumpens tas-servizz pubbliku għat-twettiq tal-OSP fir-rigward tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat għall-benefiċċju ta' Trenitalia skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE.

(104) Il-Kummissjoni kienet tal-fehma preliminari li l-kumpens mogħti lil Trenitalia skont it-tliet KPS kien iffinanzjat direttament mill-baġit tal-Istat u kien direttament imputabbli lill-Istat Taljan peress li l-kuntratti ġew iffirmati mill-MIT ([87]).

(105) Fir-rigward tal-eżistenza ta' vantaġġ għall-impriża kkonċernata, il-Kummissjoni kellha dubji dwar jekk l-erba' kundizzjonijiet stabbiliti fis-sentenza *Altmark* kinux issodisfati.

(106) Fir-rigward tal-ewwel kundizzjoni ta' *Altmark* relatata mal-inkarigu tal-OSP, il-Kummissjoni kellha dubji dwar l-eżistenza ta' falliment tas-suq fir-rigward tat-tliet KPS minħabba l-preżenza ta' operaturi privati fin-Nofsinhar tal-Italja u t-tipi ta' servizzi operati minn Trenitalia.

(107) Il-Kummissjoni kellha wkoll dubji dwar il-konformità mat-tieni kundizzjoni ta' *Altmark*, dwar id-determinazzjoni *ex ante* tal-parametri li abbażi tagħhom ġie kkalkulat il-kumpens, minħabba li Trenitalia bdiet twettaq is-servizzi soġġetti għall-OSP qabel il-konklużjonijiet tal-KPS.

(108) Fir-rigward tat-tielet kundizzjoni ta' *Altmark*, li skontha l-kumpens ma jistax jaqbeż dak li huwa meħtieġ biex ikopri l-kostijiet imġarrba fit-twettiq tal-OSP, il-Kummissjoni ma kellhiex biżżejjed elementi biex tikkonkludi li ma kien hemm l-ebda kumpens żejjed.

([84]) L-Artikoli 8, 11 u 12 tat-Tielet Kuntratt.
([85]) L-Artikolu 8(3) tat-Tielet Kuntratt.
([86]) Ara l-Artikolu 9(3) tat-Tielet Kuntratt: "*Sehem ta' 90 % tat-tariffa annwali jista' jiġi fatturat f'arretrati kull xahar fuq bażi pro rata. L-ammont li jifdal jista' jiġi fatturat minn April tas-sena ta' wara, nett minn kwalunkwe penali msemmija fl-Artikolu 13*".
([87]) Skont l-Artikolu 38(2) tal-Liġi Nru 166/2002 tal-1 ta' Awwissu 2002, kif emendata bil-Liġi Nru 222/2007 tad-29 ta' Novembru 2007, l-inkarigu ta' interess nazzjonali tal-KPS jaqa' taħt il-kompiti tal-MIT.

(109) Fl-aħħar nett, fir-rigward tar-raba' kundizzjoni ta' *Altmark*, ([88]) il-Kummissjoni qieset li ma kienx hemm konformità ma' din il-kundizzjoni, minħabba li Trenitalia ma ntgħażlitx biex toffri s-servizzi skont proċedura ta' akkwist għal kwalunkwe wieħed mit-tliet KPS u l-livell ta' kumpens ma kienx ibbażat fuq l-analiżi tal-kostijiet imġarrba minn impriża mmexxija tajjeb. B'mod partikolari fejn jidħol it-Tielet Kuntratt, fir-rigward tal-istudju pprovdut mill-Italja, ([89]) il-Kummissjoni nnotat li l-istudju stipula b'mod ċar li Trenitalia operat f'kuntest operazzjonali u tekniku differenti, speċjalment fin-Nofsinhar tal-Italja, meta mqabbel ma' operaturi Ewropej oħra tas-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija, u kkonkluda li Trenitalia ma setgħetx titqies effiċjenti daqs il-kompetituri Ewropej ewlenin tagħha.

(110) Għaldaqstant, il-Kummissjoni kienet tal-fehma preliminari li t-tliet KPS taw lil Trenitalia vantaġġ li l-kumpanija ma setgħetx tikseb f'kundizzjonijiet normali tas-suq. Barra minn hekk, vantaġġ bħal dan kien selettiv, peress li l-Miżuri kienu ta' benefiċċju biss għal Trenitalia.

(111) Il-Kummissjoni kienet ukoll tal-fehma preliminari li l-Miżuri setgħu joħolqu distorsjoni tal-kompetizzjoni fis-suq Taljan tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija, fejn Trenitalia kienet tikkompeti fil-livell nazzjonali u tal-Unjoni ma' impriżi ferrovjarji oħra, u jaffettwaw il-kummerċ intra-UE, peress li l-operaturi ewlenin tas-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fis-suq Taljan kienu joperaw ukoll fil-livell internazzjonali.

4.1.2. *Il-legalità tal-Miżuri*

(112) Il-Kummissjoni qieset li l-awtoritajiet Taljani ma setgħux jiddependu fuq l-eżenzjoni min-notifika minn qabel prevista fl-Artikolu 17(2) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69, peress li l-kumpens għas-servizz pubbliku rriżulta minn tliet KPS minflok mill-impożizzjoni unilaterali tal-OSP. Peress li l-KPS ma kinux ġew innotifikati lill-Kummissjoni qabel l-implimentazzjoni tagħhom, il-kumpens ikkwalifika bħala għajnuna illegali.

4.1.3. *Kompatibbiltà*

(113) Fid-deċiżjoni tal-ftuħ, il-Kummissjoni kellha dubji dwar il-kompatibbiltà tal-kumpens imħallas fir-rigward tat-tliet KPS mas-suq intern kemm skont ir-Regolament (KEE) Nru 1191/69 kif ukoll skont l-Artikolu 93 tat-TFUE.

(114) Il-Kummissjoni esprimiet dubju dwar il-konformità mar-rekwiżiti tal-Artikolu 14 tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69, minħabba li Trenitalia kienet bdiet tipprovdi s-servizzi koperti mit-tliet KPS inkwistjoni qabel il-formalizzazzjoni ta' kwalunkwe ftehim mal-MIT.

(115) Il-Kummissjoni ma kellhiex biżżejjed elementi biex tikkonkludi li s-servizzi pprovduti kienu jikkwalifikaw bħala servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali ("**SGEIs**", services of general economic interest) ġenwini u definiti b'mod korrett. Il-Kummissjoni qieset li l-Italja qabżet il-marġni ta' diskrezzjoni għad-definizzjoni ta' OSP. B'mod partikolari, l-awtoritajiet Taljani ma wrewx li kien hemm falliment tas-suq fuq ir-rotot kollha identifikati fit-Tielet Kuntratt li fih Trenitalia kellha tipprovdi l-OSP. Il-Kummissjoni osservat li t-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija kien liberalizzat fl-Italja mill-2003 u aktar minn 20 kumpanija, inklużi diversi operaturi Ewropej ewlenin tal-merkanzija bil-ferrovija, kienu attivi fis-suq Taljan u f'partijiet mir-rotot koperti mit-Tielet Kuntratt. Barra minn hekk, l-awtoritajiet Taljani ma wrewx għaliex l-ispeċifiċitajiet tan-Nofsinhar tal-Italja ddikjarati mill-awtoritajiet Taljani kellhom ifixklu lil dawn l-operaturi milli jipprovdu s-servizz inkwistjoni fuq termini kummerċjali.

([88]) Din il-kundizzjoni titqies li tkun ġiet issodisfata jekk il-benefiċjarji tal-kumpens jintgħażlu wara proċedura ta' akkwist, li tippermetti l-għażla tal-offerent li jkun kapaċi jipprovdi s-servizzi bl-inqas kost jew, fin-nuqqas ta' dan, il-kumpens ikun ġie kkalkulat b'referenza għall-kostijiet ta' impriża effiċjenti.

([89]) Studju tad-9 ta' Ottubru 2012, "*Analisi del Contratto di Servizio Trenitalia alla luce delle disposizioni europee in materia di compensazione degli Oneri di Servizio Pubblico*", ikkummissjonat lil Price Waterhouse Coopers Advisory S.p.A.

(116) Barra minn hekk, il-Kummissjoni qieset li t-tliet KPS kollha ġew stabbiliti u ffirmati wara li Trenitalia bdiet tipprovdi l-OSP. Għalhekk, hija kellha dubji dwar jekk il-parametri fil-bażi tal-kalkolu tal-ammonti ta' kumpens ġewx stabbiliti minn qabel. Fir-rigward tan-nuqqas ta' kumpens żejjed, il-Kummissjoni qieset li l-kumpens żejjed ma setax jiġi eskluż skont it-Tielet Kuntratt (fin-nuqqas ta' informazzjoni pprovduta mill-Italja), filwaqt li għat-Tieni Kuntratt, il-Kummissjoni għandha dubji li Trenitalia fil-fatt ipprovdiet l-OSP kollha skont it-Tieni Kuntratt, sabiex il-kumpens imħallas lil Trenitalia seta' qabeż il-kostijiet fil-fatt appoġġati minn Trenitalia.

(117) Fl-aħħar nett, fir-rigward tat-Tielet Kuntratt, il-Kummissjoni nnotat li l-OSP ma kinux strettament limitati għan-Nofsinhar tal-Italja, iżda koprew ukoll linji lejn it-Tramuntana li fuqhom kienu attivi wkoll operaturi ferrovjarji kompetituri. L-awtoritajiet Taljani ma kinux urew falliment tas-suq għal OSP fit-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija, b'tali mod li kwalunkwe kumpens mogħti lil Trenitalia biex tipprovdi servizz wiesa' bħal dan x'aktarx li kien joħloq distorsjoni tal-kompetizzjoni sa punt li jmur kontra l-interess komuni. Il-Kummissjoni kellha dubji simili dwar l-Ewwel Kuntratt u t-Tieni Kuntratt, peress li dawk il-kuntratti kienu jinkludu OSP fuq rotot internazzjonali, b'mod partikolari lejn Trieste u minnu u lejn l-Ungerija u minnha, li kienu wkoll operati minn impriżi ferrovjarji nazzjonali u internazzjonali.

(118) Il-Kummissjoni għalhekk stiednet lill-Italja u lill-partijiet interessati biex jissottomettu l-kummenti kollha u l-informazzjoni meħtieġa biex tkun tista' tivvaluta jekk il-Miżuri jistgħux jitqiesu kompatibbli mas-suq intern.

5. KUMMENTI MILL-ITALJA

5.1. L-Ewwel Kuntratt

(119) Fl-osservazzjonijiet tagħha tal-24 ta' Ġunju 2014, l-Italja qieset li l-kumpens imħallas skont l-Ewwel Kuntratt ma kienx jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat, minħabba n-nuqqas ta' distorsjoni tal-kompetizzjoni u tal-kummerċ kif ukoll in-nuqqas ta' kwalunkwe vantaġġ mogħti lil Trenitalia. L-Italja pprovdiet kjarifiki addizzjonali fl-osservazzjonijiet tagħha tal-5–15 ta' Frar 2018 u tat-23 ta' Mejju 2018.

5.1.1. *Distorsjoni tal-kompetizzjoni u effett fuq il-kummerċ tal-Unjoni*

(120) Fir-rigward tan-nuqqas ta' distorsjoni tal-kompetizzjoni, l-Italja argumentat li l-Miżuri ma setgħux jiġu kkwalifikati bħala għajnuna, peress li kienu jikkonċernaw obbligi kważi kompletament konsistenti mal-obbligi preeżistenti stabbiliti meta s-suq tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija kien għadu ma ġiex liberalizzat fil-livell nazzjonali (jiġifieri qabel it-22 ta' Ottubru 2003). Għall-perjodu bejn il-liberalizzazzjoni fil-livell nazzjonali (it-22 ta' Ottubru 2003) u t-tmiem tal-kuntratt (il-31 ta' Diċembru 2003), l-Italja qieset li l-kumpens ma kellu l-ebda impatt fuq il-kompetizzjoni fil-livell tal-Unjoni, minħabba li l-obbligi relatati mat-trasport internazzjonali ma kinux jikkonċernaw Stati Membri oħra ([90]). Fi kwalunkwe każ, l-Italja qieset li tali obbligi kienu tant marġinali li ma setgħux jippermettu finanzjarjament lil Trenitalia tespandi fis-swieq barranin. Sussidjarjament, skont l-Italja, jekk il-kumpens jitqies bħala għajnuna, huwa kkwalifika bħala għajnuna eżistenti, skont l-Artikolu 1(b)(v) tar-Regolament (KE) Nru 659/1999, sal-liberalizzazzjoni fil-livell tal-Unjoni (l-1 ta' Jannar 2007) ([91]).

(121) Barra minn hekk, l-Italja osservat li l-kumpens imħallas skont l-Ewwel Kuntratt ma kellu l-ebda effett fuq il-kummerċ tal-Unjoni, peress li ma kienx biżżejjed biex ikopri d-defiċit operattiv irreġistrat minn Trenitalia għall-provvista ta' servizzi skont l-Ewwel Kuntratt. Barra dan, l-Italja indikat li Trenitalia kienet entità ġuridika awtonoma mill-Grupp FS. Hija kellha sistema ta' kontabbiltà separata minn dik tal-kumpaniji l-oħra tal-Grupp FS kif ukoll żammet kontijiet separati għall-attivitajiet differenti tagħha (servizzi ferrovjarji tal-merkanzija u servizzi ferrovjarji tal-passiġġieri). Fl-osservazzjoni tagħha tat-23 ta' Mejju 2018, l-Italja ċċarat li, bejn l-2000 u l-2002, Trenitalia operat esklużivament f'setturi magħluqa għall-kompetizzjoni (jiġifieri t-trasport tal-passiġġieri bil-ferrovija u t-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija). Hija żiedet li s-sussidjarji ta' Trenitalia attivi fis-swieq liberalizzati (eż. il-kumpanija Passaggi SpA attiva fis-suq tal-aġenziji tal-ivvjaġġar) żammew kontabbiltà separata u li t-tranżazzjonijiet kollha mwettqa bejn dawn il-kumpaniji u Trenitalia kienu f'termini tas-suq.

([90]) L-Ungerija ma kinitx parti mill-Unjoni sal-1 ta' Mejju 2004 u t-traffiku li għadda mill-port ta' Trieste seta' kien ukoll lejn/minn postijiet barra l-Unjoni.

([91]) Fl-osservazzjoni tagħha tat-23 ta' Mejju 2018, l-Italja argumentat dwar in-nuqqas ta' għajnuna minħabba l-fatt li, mill-15 ta' Marzu 2003, it-trasport internazzjonali kkombinat u t-trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija fuq in-network ferrovjarju Trans-Ewropew biss (u mhux it-trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija) ġew liberalizzati fil-livell tal-Unjoni permezz tad-Direttiva 2001/12/KE.

5.1.2. *Vantaġġ*

(122) Fir-rigward tan-nuqqas ta' vantaġġ mogħti lil Trenitalia, l-Italja qieset li l-Ewwel Kuntratt kien konformi mal-erba' kundizzjonijiet kollha ta' *Altmark*.

5.1.2.1. Eżistenza ta' SGEI ġenwin (l-ewwel kundizzjoni ta' *Altmark*)

(123) Skont l-Italja, fir-rigward tal-eżistenza ta' SGEIs ġenwini, l-obbligi kollha koperti mill-Ewwel Kuntratt kienu jikkwalifikaw bħala SGEI ġenwin, anki meta kienu jikkonċernaw konnessjonijiet internazzjonali.

(124) Minn naħa, l-Ewwel Kuntratt kellu diversi għanijiet fl-interess pubbliku, li jkopru l-politiki tat-trasport, ([92]) tal-ambjent, ([93]) tas-sikurezza, ([94]) tal-koeżjoni ekonomika u soċjali ([95]). L-Italja qieset li l-valutazzjoni tar-raġunijiet ekonomiċi u soċjali li fuqhom huwa bbażat l-istabbiliment ta' SGEI hija prerogattiva diskrezzjonali tal-awtoritajiet tal-Istati Membri u li l-valutazzjoni tal-Kummissjoni f'dan ir-rigward hija limitata għall-iżball evidenti.

(125) Min-naħa l-oħra, xejn fil-prattika tal-Kummissjoni ma jippermetti li jiġi konkluż li ma setgħux jeżistu SGEIs fuq rotot internazzjonali ([96]). Barra minn hekk, l-obbligu ta' tariffa relatat mar-rotot internazzjonali kien jikkonċerna biss it-trasport imwettaq fit-territorju nazzjonali, peress li t-tnaqqis tar-rata kien ipprovdut biss għar-rotta tas-servizz nazzjonali. Fi kwalunkwe każ, l-obbligu ta' tariffa kien jirrappreżenta proporzjon żgħir ħafna tal-obbligi totali fdati lil Trenitalia.

(126) Fl-osservazzjonijiet tagħha tal-5–15 ta' Frar 2018, l-Italja qieset li l-obbligi koperti mill-Ewwel Kuntratt kienu jaqgħu taħt id-definizzjoni tal-Artikolu 2(1) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69, peress li kienu obbligi li Trenitalia, li kieku kellha tikkunsidra l-interessi kummerċjali proprji tagħha, ma kinitx tassumi jew għall-inqas mhux sal-istess punt jew taħt l-istess kundizzjonijiet.

(127) Fir-rigward tal-inkarigu tas-servizz, l-Italja qieset li l-obbligi imposti fuq Trenitalia kienu ġew identifikati b'mod ċar mill-bidu tal-Ewwel Kuntratt. Fil-fatt, il-bażi ġuridika tal-obbligi imposti fuq Trenitalia skont l-Ewwel Kuntratt kellha tinstab fil-leġiżlazzjoni preeżistenti, fil-ftehimiet internazzjonali, jew fil-KPS preċedenti (li jkopru l-perjodi 1992–1993, 1994–1996 u 1997–1999).

5.1.2.2. Il-parametri li fuq il-bażi tagħhom huwa kkalkulat il-kumpens jiġu stabbiliti minn qabel b'mod oġġettiv u trasparenti (it-tieni kundizzjoni ta' *Altmark*)

(128) L-Italja sostniet li kien hemm ċertezza assoluta mill-bidu nett dwar il-mod li bih il-kumpens kien se jiġi ddeterminat, peress li dan kien ġie miftiehem bejn il-partijiet qabel l-iffirmar tal-kuntratt. L-Italja qieset li l-iffirmar sussegwenti tal-kuntratt kien biss formalizzazzjoni tal-elementi miftiehma qabel bejn il-partijiet u essenzjalment aġixxiet bħala ċertifikatur. Bħala prova, hija wriet il-fatt li l-imġiba tal-partijiet kienet dejjem konformi mat-termini u l-kundizzjonijiet tal-kuntratt, anki jekk dan tal-aħħar kien formalment iffirmat biss fi stadju sussegwenti.

([92]) Li tiġi evitata d-"dežertifikazzjoni" kważi totali tal-attività tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fin-Nofsinhar tal-Italja, u b'hekk tiġi evitata konċentrazzjoni saħansitra aktar qawwija, u effettivament kważi totali fit-traffiku tal-mod ta' trasport tal-merkanzija bit-triq f'dawn ir-reġjuni.

([93]) Li tiġi pprovduta alternattiva sostenibbli għat-trasport ferrovjarju, u b'hekk tiġi evitata żieda ulterjuri fit-tniġġis u l-konġestjoni fit-toroq, li diġà huma eċċessivament għoljin fin-Nofsinhar tal-Italja, kif ukoll inkompatibbli mal-vokazzjoni turistika tal-maġġoranza taż-żoni kkonċernati.

([94]) Li jitnaqqas il-livell ta' inċidenti tat-triq.

([95]) Li tiġi żgurata struttura konnettiva tat-trasport ferrovjarju, inklużi l-infrastrutturi relatati, fir-reġjuni Taljani kkonċernati, li, għalkemm bi struttura minima, għandhom jibqgħu kemm jista' jkun omoġenji għal dawk li jeżistu fil-bqija tal-peniżola.

([96]) L-Italja argumentat li l-prattika tal-Kummissjoni fis-settur ferrovjarju tirrikonoxxi li "il-fatt li servizz tat-trasport jikkonċerna konnessjoni transfruntiera jew internazzjonali ma jostakolax il-possibbiltà li dan jiġi operat bħala parti minn servizz pubbliku. Il-Kummissjoni tindika f'dan ir-rigward li, anki f'setturi li huma kompletament miftuħa għall-kompetizzjoni, jeżistu servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali għal rabtiet internazzjonali". Hija rreferiet b'mod partikolari għad-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tal-24 ta' Frar 2010 dwar war il-Kuntratti ta' servizz pubbliku ta' trasport bejn il-Ministeru Daniż tat-Trasport u Danske Statsbaner — Għajnuna mill-Istat C 41/08 (ex NN 35/08), innotifikata bin-numru C(2010)975 final, fil-ĠU L 7, 11.1.2011, p. 1, punt 265.

(129) L-Italja indikat li l-liġijiet baġitarji annwali tal-Istat kienu ddefinixxew kull sena l-ammonti ta' kumpens li kellhom jitħallsu lil Trenitalia għas-servizzi mwettqa skont l-Ewwel Kuntratt anki qabel l-iffirmar ta' dak il-kuntratt, bis-suppożizzjoni li l-kuntratt kien fil-fatt fis-seħħ. Fl-osservazzjonijiet tagħha tal-5–15 ta' Frar 2018, l-Italja ċċarat li l-bażi ġuridika tal-kumpens imħallas lil Trenitalia skont l-Ewwel Kuntratt kienet: l-Artikolu 12(5) tad-Digriet Liġi Nru 299/2001 fir-rigward tas-sena 2000; l-Artikolu 38(1) tad-Digriet Liġi Nru 166/2002 fir-rigward tas-sena 2001; l-Anness IV tal-Ewwel Kuntratt fir-rigward tas-sena 2002 u l-Artikolu 10(3) tal-Ewwel Kuntratt fir-rigward tas-snin 2003-2004.

5.1.2.3. Nuqqas ta' kumpens żejjed (it-tielet kundizzjoni ta' *Altmark*)

(130) Skont l-Italja, l-Ewwel Kuntratt kien maħsub b'mod li jeskludi kwalunkwe riskju ta' kumpens żejjed billi jispeċifika s-servizzi mitluba u l-parametri għall-kalkolu tal-kumpens korrispondenti. L-Italja qieset li ġew irrappurtati marġnijiet sinifikanti ta' kumpens nieqes fir-rendikonti ta' Trenitalia u li qatt ma seħħ kumpens żejjed għas-servizzi.

(131) Fl-osservazzjonijiet tagħha tat-23 ta' Mejju 2018, l-Italja pprovdiet l-ammont ta' kumpens imħallas lil Trenitalia u l-kostijiet netti ta' Trenitalia skont l-Ewwel Kuntratt, kif miġbur fil-qosor fit-Table 2.

Tabella 2

Kumpens għall-kostijiet netti ta' Trenitalia skont l-Ewwel Kuntratt

Miljun EUR (minbarra l-VAT)

	2000	2001	2002	2003
Provvediment kuntrattwali	48,2	118,8	118,8	118,8
Kumpens imħallas	48,2	118,8	118,8	118,8
Kostijiet netti ta' Trenitalia	48,2	185,4	166,5	156,5

5.1.2.4. Il-livell ta' kumpens (ir-raba' kundizzjoni ta' *Altmark*)

(132) Skont l-Italja, Trenitalia kienet impriża "mmexxija tajjeb", f'pożizzjoni li turi livelli ta' kostijiet li kienu konformi ma' dawk tal-kompetituri, u li tipprovdi servizzi f'kundizzjonijiet ekonomiċi li kienu sostanzjalment simili għal dawk li jirriżultaw minn proċedura kompetittiva. F'dan il-kuntest, l-Italja qieset il-kostijiet ta' Trenitalia għal kull ferrovija/km aktar milli l-kostijiet għal kull tunnellata/km, minħabba li, skont l-Italja, dawn tal-aħħar kienu influwenzati minn fatturi li strutturalment jaffettwaw is-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fin-Nofsinhar tal-Italja (bħall-karatteristiċi tad-domanda u tal-infrastruttura tan-network), li spjegaw il-falliment tas-suq.

5.1.3. *Legalità*

(133) Skont l-Italja, jekk il-kumpensi nstabu li kienu għajnuna, tali għajnuna kienet fi kwalunkwe każ eżentata minn notifika minn qabel skont l-Artikolu 17(2) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69. L-Italja pproponiet li l-obbligi inkwistjoni, għalkemm inklużi f'KPS, kienu r-riżultat ta' deċiżjonijiet meħuda mill-awtoritajiet pubbliċi li spiss imorru lura fiż-żmien u imposti fuqu għal raġunijiet ta' politiki tal-ambjent, tas-sikurezza, tat-trasport u tal-koeżjoni ekonomika u soċjali.

(134) L-Italja argumentat li, għall-kuntrarju tal-każ eżaminat mill-Qorti tal-Ġustizzja f'*Combus*, ([97]) Trenitalia kienet involuta fil-provvista tas-servizzi tat-trasport inklużi fil-kuntratt skont il-klawżola espliċita li l-Italja kellha tikkumpensa lill-kumpanija għat-telf imġarrab fil-provvista ta' tali servizzi. Il-kumpens imħallas f'dan il-każ huwa dak miftiehem mill-bidu nett fost l-Italja u Trenitalia u mhux ammont addizzjonali għall-kumpens inizjali.

(135) Fl-aħħar nett, l-awtoritajiet Taljani osservaw li matul il-monitoraġġ imwettaq mill-Kummissjoni fir-rigward tal-applikazzjoni tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69, l-Italja kienet infurmat regolarment lill-Kummissjoni dwar il-kumpens mogħti għall-provvista ta' servizzi ta' trasport tal-merkanzija skont il-KPS abbażi tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69. L-Italja qieset li, peress li l-Kummissjoni qatt ma talbet kjarifika dwar tali kumpens, il-kumpens imħallas skont il-KPS għat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija kien kopert mill-Artikolu 17(2) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69.

5.1.4. *Kompatibbiltà*

(136) Sussidjarjament, kieku l-Kummissjoni kellha tikkonkludi li l-kumpens imħallas skont l-Ewwel Kuntratt kien jikkostitwixxi għajnuna ġdida soġġetta għal notifika, l-Italja sostniet li l-għajnuna kienet kompatibbli mas-suq intern skont l-Artikolu 14 tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69, li kienet ir-regola sostantiva applikabbli fiż-żmien meta tħallset l-għajnuna ([98]).

(137) L-Italja argumentat li l-Artikolu 14 tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69 ta lill-Istati Membri d-dritt li jikkonkludu KPS, sabiex "*jipprovdu servizzi tat-trasport adegwati lill-komunità*", u li jagħtu kumpens għall-provvista ta' tali servizzi. F'dan il-kuntest, skont l-Italja, il-Kummissjoni diġà ddeterminat li se jkun biżżejjed li jintwera li l-ammont tal-kumpens, jiġifieri, il-prezz imħallas mill-Istat, ma jaqbiżx l-ammont strettament meħtieġ biex ikopri l-kostijiet li jirriżultaw mit-twettiq tal-OSP ([99]).

(138) F'dan l-isfond, l-Italja sostniet li l-kumpens imħallas skont l-Ewwel Kuntratt kien kompatibbli mar-Regolament (KEE) Nru 1191/69, minħabba li kien fih l-elementi kollha stabbiliti fl-Artikolu 14 tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69 u kien ikopri biss parti mill-kostijiet imġarrba minn Trenitalia biex twettaq is-servizzi inklużi fil-kuntratt.

(139) Barra minn hekk, l-Italja ma eskludietx li l-kumpens seta' jikkonforma wkoll mar-Regolament (KEE) Nru 1107/70, li jimplimenta wkoll id-dispożizzjonijiet tal-Artikolu 93 tat-TFUE, jew direttament mal-Artikolu 93 tat-TFUE. L-Italja ma pprovdiet l-ebda ġustifikazzjoni fir-rigward tal-allegata konformità mar-Regolament (KEE) Nru 1107/70. Fir-rigward tal-Artikolu 93 tat-TFUE, minn naħa, l-Italja sostniet li l-kumpens imħallas taħt il-KPS kien jikkonċerna SGEIs ġenwini definiti *ex ante*, dan ingħata biss sabiex ikopri l-kost nett addizzjonali relatat mal-SGEIs u ma kkawża l-ebda distorsjoni indebita tal-kompetizzjoni li tmur kontra l-interess komuni. Min-naħa l-oħra, l-Italja allegat li l-kumpens imħallas skont l-Ewwel Kuntratt jista' fi kwalunkwe każ jitqies kompatibbli mas-suq intern skont il-linji gwida Komunitarji dwar l-għajnuna mill-Istat lill-impriżi ferrovjarji, ([100]) bħala l-miżura mmirata li tnaqqas il-kostijiet esterni. Fil-fatt, skont l-Italja, l-Ewwel Kuntratt "[kien] *maħsub biex jinkoraġġixxi l-bidla modali lejn il-ferrovija, bħala mod li jiġġenera kostijiet aktar baxxi meta mqabbel ma' modi oħra ta' trasport bħat-trasport bit-triq*" ([101]).

([97]) Is-Sentenza tas-16 ta' Marzu 2004, T-157/01, *Danske Busvognmænd vs Il-Kummissjoni* ("*Combus*"), ECLI:EU:T:2004:76.

([98]) L-Italja rreferiet għall-premessa 40 tas-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja fil-kawża *Andersen* (sentenza tal-20 ta' Marzu 2013, T-92/11, *Jorgen Andersen vs Il-Kummissjoni,* ECLI:EU:T:2013:143).

([99]) Ara d-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tas-26 ta' Novembru 2008 dwar l-għajnuna mill-Istat li l-Awstrija tat lill-intrapriża Postbus fid-distrett ta' Lienz (ĠU L 306, 20.11.2009, p. 26).

([100]) Il-Komunikazzjoni mill-Kummissjoni — Linji gwida Komunitarji dwar l-għajnuniet mill-Istat għall-impriżi ferrovjarji, ĠU C 184, 22.7.2008, p. 13.

([101]) Ara l-punt 98(b) tal-Linji Gwida Komunitarji dwar l-għajnuniet mill-Istat lill-impriżi ferrovjarji tat-22 ta' Lulju 2008. B'mod partikolari, dawn il-linji gwida — li jipprovdu gwida dwar ir-regoli applikabbli għall-finanzjament pubbliku b'appoġġ għal dan it-tip ta' impriża — jiċċaraw li l-kostijiet eliġibbli għal dan it-tip ta' għajnuna huma "il-parti tal-kostijiet esterni li jista' jiġi evitat permezz tat-trasport ferrovjarju meta mqabbel ma' mezzi tat-trasport kompetituri".

5.2. **It-Tieni Kuntratt**

(140) Fl-osservazzjonijiet tagħha tal-24 ta' Ġunju 2014, l-Italja qieset, l-ewwel nett, li l-kumpens imħallas skont it-Tieni Kuntratt ma kienx jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat, minħabba n-nuqqas ta' kwalunkwe vantaġġ mogħti lil Trenitalia u minħabba d-distorsjoni tal-kompetizzjoni. It-tieni, l-Italja sostniet li, anki jekk wieħed jassumi li l-kumpens kien jikkostitwixxi għajnuna, l-għajnuna kellha titqies bħala għajnuna eżistenti skont l-Artikolu 1(b)(v) tar-Regolament (KE) Nru 659/1999. Sussidjarjament, l-Italja sostniet li l-għajnuna kienet kompatibbli mas-suq intern minħabba li kienet konformi mal-Artikolu 14 tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69 u eżentata min-notifika skont l-Artikolu 17(2) ta' dak ir-Regolament.

5.2.1. *Vantaġġ*

(141) L-Italja qieset li t-Tieni Kuntratt kien konformi mal-erba' kundizzjonijiet ta' *Altmark*. B'mod partikolari, fir-rigward tal-Ewwel Kuntratt, l-Italja argumentat li l-obbligi kkwalifikaw bħala SGEI ġenwin u tali obbligi kienu ġew definiti b'mod ċar mill-bidu nett, il-parametri ta' kumpens kienu ġew stabbiliti minn qabel b'mod oġġettiv u trasparenti u Trenitalia ma bbenefikat minn ebda kumpens żejjed.

5.2.1.1. Eżistenza ta' SGEI ġenwin (l-ewwel kundizzjoni ta' *Altmark*)

(142) Minbarra l-argumenti diġà żviluppati fir-rigward tal-Ewwel Kuntratt (ara l-premessi (123)-(125)), l-Italja argumentat li l-kamp ta' applikazzjoni tal-OSP fdati lil Trenitalia kien definit b'mod korrett.

(143) Fir-rigward tal-obbligu li għadu kif ġie introdott biex jitħaddmu l-qsim u l-immanuvrar b'mezz ta' trasport tul korp tal-ilma, l-Italja spjegat li dan l-obbligu kien jikkonsisti fis-separazzjoni u l-assemblaġġ mill-ġdid tal-ferroviji, il-qsim bil-baħar tal-ferroviji bil-lanċa, l-operazzjonijiet ta' tagħbija u ħatt. Għalkemm l-obbligu li jitwettaq dan is-servizz ġie impost formalment fuq il-maniġer tal-infrastruttura (Rete Ferroviaria Italiana — RFI), il-kumpens tħallas lil Trenitalia biex ikopri t-tariffi mitluba mill-RFI. L-Italja spjegat li l-kumpens ma kienx miftuħ għall-forniturі potenzjali kollha ta' servizzi ferrovjarji lejn il-gżejjer (Sqallija/Sardenja) minħabba li (i) dawn l-operaturi ma kinux obbligati bil-liġi li jipprovdu s-servizz lil xi ħadd li jitlobha u (ii) dawn l-operaturi setgħu jqisu t-tariffi fil-prezzijiet tagħhom filwaqt li Trenitalia kellha tapplika tariffi stabbiliti bil-liġi.

(144) Meta jitqies in-nuqqas ta' servizzi tat-trasport adegwati fin-Nofsinhar tal-Italja, l-Italja qieset li kien iġġustifikat li ma twettaq l-ebda konsultazzjoni pubblika tas-suq sabiex tiddetermina l-eżistenza u l-ambitu ta' ħtieġa ta' servizz pubbliku. Fi kwalunkwe każ, l-Italja sostniet li ma kinitx obbligata twettaq tali tip ta' konsultazzjoni pprovduta skont ir-regoli tas-SGEI, ([102]) minħabba li dawn ir-regoli daħlu fis-seħħ biss f'Jannar 2012 u, fi kwalunkwe każ, ma japplikawx għat-trasport ferrovjarju.

(145) Fir-rigward tal-inkarigu tas-servizz, minbarra l-argumenti diġà żviluppati għall-Ewwel Kuntratt (ara l-premessi (127) u (128)), l-Italja argumentat li t-Tieni Kuntratt sempliċiment ifformalizza relazzjoni preeżistenti fis-seħħ bejn l-Italja u Trenitalia mill-2004, u b'hekk aġixxiet bħala ċertifikatur li jipprovdi ċertezza legali ta' ftehimiet preeżistenti. Minn naħa, it-Tieni Kuntratt kien f'kontinwità mal-Ewwel Kuntratt li fil-biċċa l-kbira żamm l-obbligi diġà stabbiliti f'dan tal-aħħar, uħud minn dawn l-obbligi ġejjin minn atti leġiżlattivi u trattati internazzjonali. Min-naħa l-oħra, il-komponenti essenzjali tal-kuntratt (jiġifieri s-servizzi li għandhom jiġu pprovduti u r-remunerazzjoni) kienu ġew definiti u miftiehma bejn il-partijiet mill-bidu nett. F'dan ir-rigward, l-Italja indikat li l-liġijiet annwali tal-baġit tal-Istat kienu stabbilixxew, qabel l-iffirmar tal-kuntratt, l-ammonti annwali tal-kumpens li kellhom jitħallsu lil Trenitalia għas-servizzi pubbliċi operati matul il-perjodu ta' żmien kopert mit-Tieni Kuntratt.

([102]) Komunikazzjoni mill-Kummissjoni — Qafas tal-Unjoni Ewropea għall-għajnuna mill-Istat fil-forma ta' kumpens ta' servizz pubbliku (2011) (ĠU C 8, 11.1.2012, p. 15).

5.2.1.2. Il-parametri li fuq il-bażi tagħhom kien ikkalkulat il-kumpens ġew stabbiliti minn qabel b'mod oġġettiv u trasparenti (it-tieni kundizzjoni ta' *Altmark*)

(146) Fir-rigward tal-Ewwel Kuntratt (ara l-premessa (128)), l-Italja sostniet li kien hemm ċertezza assoluta *ex ante* dwar il-mod li bih il-kumpens kien se jiġi ddeterminat skont it-Tieni Kuntratt u li l-iffirmar sussegwenti tal-kuntratt kien sempliċiment formalizzazzjoni ta' dawn l-elementi. Bħala prova, hija wriet il-fatt li l-imġiba tal-partijiet kienet dejjem konformi mat-termini u l-kundizzjonijiet tal-kuntratt, anki jekk dan tal-aħħar kien formalment iffirmat biss fi stadju sussegwenti.

(147) L-Italja indikat li l-liġijiet baġitarji annwali tal-Istat kienu ddefinixxew kull sena l-ammonti ta' kumpens li kellhom jitħallsu lil Trenitalia għas-servizzi mwettqa skont it-Tieni Kuntratt anki qabel l-iffirmar ta' dak il-kuntratt, bis-suppożizzjoni li l-kuntratt kien fil-fatt fis-seħħ. Fl-osservazzjonijiet tagħha tal-5–15 ta' Frar 2018, l-Italja indikat li l-liġijiet annwali tal-baġit tal-Istat kienu diġà stabbilixxew qabel l-iffirmar formali tat-Tieni Kuntratt l-ammonti tal-kumpens pagabbli lil Trenitalia għas-servizzi pubbliċi operati ([103]).

5.2.1.3. Nuqqas ta' kumpens żejjed (it-tielet kundizzjoni ta' *Altmark*)

(148) L-Italja indikat li l-kostijiet imġarrba minn Trenitalia skont it-Tieni Kuntratt kienu stmati abbażi tal-kostijiet imġarrba minn Trenitalia fl-2004, jiġifieri l-ewwel sena tal-perjodu rregolat mit-Tieni Kuntratt. L-MIT iddependa fuq dikjarazzjonijiet ta' rapportar iċċertifikati, eżaminati u approvati mill-Ministeru nnifsu, u vverifikati minn ditta tal-awditjar.

(149) Skont l-Italja, it-Tieni Kuntratt eskluda *ex ante* kwalunkwe riskju ta' kumpens żejjed billi speċifika s-servizzi mitluba u l-parametri definiti għall-kalkolu tal-kumpens tar-rendikont relatat. Il-kumpens ipprovdut lil Trenitalia għat-twettiq tal-OSP kellu purament l-għan li jilħaq bilanċ finanzjarju (kumpens sħiħ tal-kostijiet imġarrba għall-operazzjoni tas-servizz), mingħajr ebda kumpens żejjed.

(150) Fl-osservazzjonijiet tagħha tat-23 ta' Mejju 2018, l-Italja pprovdiet id-*data* dwar l-ammont ta' kumpens imħallas u l-ammont tal-kostijiet netti ta' Trenitalia skont it-Tieni Kuntratt, kif miġbura fil-qosor hawn taħt:

Tabella 3

Kumpens għall-kostijiet netti ta' Trenitalia skont it-Tieni Kuntratt

Miljun EUR (minbarra l-VAT)

	2004	2005	2006	2007	2008
Provvediment kuntrattwali	119,1	119,1	97,9	142,8	145,7
Kumpens imħallas	118,8	118,8	97,7	142,8	145,5
Kostijiet netti ta' Trenitalia	163,5	159,0	179,6	150,2	132,1

(151) Barra minn hekk, l-Italja sostniet li Trenitalia kellha fis-seħħ sistema ta' kontabbiltà separata effettiva li tissegrega l-operazzjonijiet tagħha bbażati fuq is-suq minn dawk taħt it-Tieni Kuntratt. Trenitalia kienet qed topera servizzi tal-merkanzija bil-ferrovija permezz tad-diviżjoni tal-merkanzija tagħha, li kienet tirrappreżenta separatament fil-pjan tal-kontabbiltà ġenerali tal-kumpanija. Is-servizzi pprovduti skont it-termini tas-suq ġew irrapportati separatament minn dawk ipprovduti taħt il-KPS, permezz ta' metodu tal-kontabbiltà analitiku li: (i) alloka l-kostijiet u d-dħul lis-servizzi tas-suq u s-servizzi pubbliċi permezz ta' sistema ta' fattur ewlieni tal-kostijiet; (ii) ipproduċa rapportar finanzjarju tas-servizzi pubbliċi; (iii) ġie ċċertifikat minn ditta tal-awditjar indipendenti.

([103]) Pereżempju, fir-rigward tal-kumpens għas-snin 2004, 2005 u 2006, l-Artikolu 4 tat-Tieni Kuntratt jirreferi għas-somom allokati fil-kapitoli rilevanti tal-baġit nazzjonali għall-2004, l-2005 u l-2006 rispettivament.

5.2.1.4. Il-livell ta' kumpens (ir-raba' kundizzjoni ta' *Altmark*)

(152) Għall-istess raġunijiet ippreżentati fir-rigward tal-Ewwel Kuntratt (ara l-premessa (132)), l-Italja argumentat li Trenitalia kienet impriża mmexxija tajjeb, f'pożizzjoni li turi livelli ta' kostijiet li kienu konformi ma' dawk tal-kompetituri tagħha, u li tipprovdi servizzi f'kundizzjonijiet ekonomiċi li kienu sostanzjalment simili għal dawk li jirriżultaw minn proċedura kompetittiva.

5.2.2. *Tfixkil tal-kompetizzjoni u l-effett fuq il-kummerċ intra-UE*

(153) L-Italja qieset li l-kumpens stabbilit skont it-Tieni Kuntratt għat-trasport fuq rotot internazzjonali (jiġifieri s-servizzi tat-trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-port ta' Trieste u l-Ungerija u s-servizzi tat-trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija mill-port ta' Trieste Marittima) ma affettwax il-kompetizzjoni u lanqas ma kellu effett fuq il-kummerċ. Dan kien minħabba li l-obbligi ta' tariffi (u l-kumpens sussegwenti) ġew stabbiliti biss għall-parti nazzjonali tar-rotot u kienu jikkostitwixxu proporzjon żgħir ħafna tal-obbligi totali fdati lil Trenitalia.

5.2.3. *Għajnuna eżistenti*

(154) Alternattivament, jekk kellu jiġi konkluż li l-kumpens imħallas skont it-Tieni Kuntratt kien jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat, l-Italja indikat li l-għajnuna kellha titqies bħala għajnuna eżistenti sal-liberalizzazzjoni sħiħa tas-suq tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fil-livell tal-Unjoni (l-1 ta' Jannar 2007). F'dan ir-rigward, l-Italja indikat li t-Tieni Kuntratt kien ikopri wħud mill-obbligi diġà inklużi fl-Ewwel Kuntratt, ([104]) li baqgħu l-istess fl-aspetti essenzjali tagħhom. L-uniċi obbligi ġodda introdotti skont it-Tieni Kuntratt kienu li tinżamm lista speċifika ta' installazzjonijiet miftuħa għall-pubbliku għas-servizz tat-trasport tal-merkanzija f'Sardenja u fi Sqallija.

5.2.4. *Legalità*

(155) Skont l-Italja, l-għajnuna ma kellhiex għalfejn tiġi nnotifikata lill-Kummissjoni. Bħal fil-każ tal-Ewwel Kuntratt (ara l-premessi (133) sa (135)), l-Italja qieset li l-għajnuna kienet taqa' taħt l-eżenzjoni min-notifika minn qabel prevista fl-Artikolu 17(2) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69.

5.2.5. *Kompatibbiltà*

(156) Sussidjarjament, jekk il-Kummissjoni tikkonkludi li l-kumpens imħallas skont it-Tieni Kuntratt kien jikkostitwixxi għajnuna ġdida soġġetta għal notifika, l-Italja sostniet li l-għajnuna kienet kompatibbli mas-suq intern skont l-Artikolu 14 tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69, li kienet ir-regola sostantiva applikabbli fiż-żmien meta tħallset l-għajnuna.

(157) Bħal fil-każ tal-Ewwel Kuntratt (ara l-premessa (138)), l-Italja argumentat li t-Tieni Kuntratt kien fih l-elementi kollha stabbiliti fl-Artikolu 14 tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69 u kien ikopri biss parzjalment il-kostijiet imġarrba minn Trenitalia biex twettaq is-servizzi inklużi fil-kuntratt.

(158) Fl-aħħar nett, l-Italja tenniet l-argument, diġà żviluppat għall-Ewwel Kuntratt, li t-Tieni Kuntratt jista' jitqies ukoll kompatibbli mas-suq intern jew skont ir-Regolament (KEE) Nru 1107/70 jew skont l-Artikolu 93 tat-TFUE (ara l-premessa (139)). Madankollu, ma tatx ġustifikazzjoni f'dan ir-rigward.

([104]) B'mod partikolari, l-obbligi ta' tariffi dwar: (i) it-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fuq distanzi ta' aktar minn 1 000 km, (ii) it-trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija mill-port ta' Trieste Marittima, (iii) it-trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija mill-port ta' Trieste lejn l-Ungerija u viċi versa, u (iv) it-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-kontinent u Sardenja, u l-obbligu li jiġu operati l-qsim u l-immanuvrar bil-lanċa għat-trasport tal-merkanzija bejn il-kontinent u Sardenja/Sqallija.

5.3. **It-Tielet Kuntratt**

(159) Fl-osservazzjonijiet tagħha tal-24 ta' Ġunju 2014, l-Italja qieset li l-kumpens imħallas skont it-Tielet Kuntratt ma kienx jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat minħabba n-nuqqas ta' kwalunkwe vantaġġ mogħti lil Trenitalia u minħabba d-distorsjoni tal-kompetizzjoni u l-effett fuq il-kummerċ. Sussidjarjament, l-Italja sostniet li, anki jekk wieħed jassumi li l-kumpens kien jikkostitwixxi għajnuna, l-għajnuna kienet kompatibbli mas-suq intern skont ir-Regolament (KEE) Nru 1191/69 li jimplimenta l-Artikolu 93 tat-TFUE, u għalhekk kienet konsistenti bis-sħiħ mal-Artikolu 93 tat-TFUE.

5.3.1. *Vantaġġ*

(160) L-Italja qieset li t-Tielet Kuntratt kien konformi mal-erba' kundizzjonijiet ta' *Altmark*. B'mod partikolari, fir-rigward tal-Ewwel Kuntratt u t-Tieni Kuntratt, l-Italja argumentat li l-obbligi kkwalifikaw bħala SGEI ġenwin, li tali obbligi kienu ġew definiti b'mod ċar mill-bidu nett, li l-parametri ta' kumpens kienu ġew stabbiliti minn qabel b'mod oġġettiv u trasparenti u li Trenitalia ma bbenefikat minn ebda kumpens żejjed.

5.3.1.1. Eżistenza ta' SGEI ġenwin (l-ewwel kundizzjoni ta' *Altmark*)

(161) Minbarra l-argumenti diġà żviluppati fir-rigward tal-Ewwel Kuntratt (ara l-premessi (123)–(126)) u t-Tieni Kuntratt (ara l-premessi (142)–(144)), l-Italja qieset li t-Tielet Kuntratt kien meħtieġ biex ikopri l-falliment tas-suq li kien għadu jaffettwa n-Nofsinhar tal-Italja fil-perjodu 2008–2009.

(162) Skont l-Italja, l-operaturi privati ma pprovdewx servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fin-Nofsinhar tal-Italja li kienu komparabbli mas-servizzi ta' Trenitalia. L-interess skars tas-suq f'dawn il-konnessjonijiet kien dovut għall-fatt li t-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fin-Nofsinhar tal-Italja ppreżenta karatteristiċi (f'termini ta' volatilità tad-domanda u restrizzjonijiet infrastrutturali) li ma żgurawx, anki fit-tul, profittabbiltà adegwata tas-servizz.

(163) Minn naħa waħda, l-infrastruttura u l-konfigurazzjoni tal-art fin-Nofsinhar tal-Italja għollew il-kost tas-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija minħabba moduli ferrovjarji inadegwati, inklinazzjonijiet tal-linji, kostijiet insuffiċjenti tal-gauge u tal-laneċ. Allegatament, wara li s-settur tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija nfetaħ għall-kompetizzjoni, l-impriżi ferrovjarji l-ġodda kkonċentraw fuq it-traffiku fit-Tramuntana tal-Italja, filwaqt li ttraskuraw il-konnessjonijiet ferrovjarji man-Nofsinhar tal-Italja li l-kopertura tagħhom kienet teħtieġ struttura industrijali u organizzattiva kumplessa, b'kostijiet għoljin tal-produzzjoni ([105]).

(164) Min-naħa l-oħra, l-iżbilanċ insolitu fid-distribuzzjoni ġeografika tar-raggruppamenti industrijali fl-Italja kkawża traffiku żbilanċjat bejn it-Tramuntana u n-Nofsinhar. L-ewwel nett, it-Tramuntana tal-Italja attirat domanda ogħla f'termini kemm ta' volum kif ukoll ta' valur ([106]). It-tieni, il-provvista tas-servizzi ferrovjarji fin-Nofsinhar tal-Italja kienet affettwata minn żbilanċ konsiderevoli fil-kummerċ bejn ir-rotot deħlin u ħerġin ([107]). It-tielet, fil-każ tat-trasport tal-merkanzija fin-Nofsinhar tal-Italja, it-trasport bit-triq kien bil-bosta predominanti u għamel il-mezz ferrovjarju prenditur tal-prezzijiet għat-tipi kollha ta' merkanzija li fir-rigward tagħhom il-mezz tat-trasport bit-triq kien alternattiva ([108]). B'mod partikolari, il-kompetituri ta' Trenitalia, b'mod partikolari l-operaturi tal-loġistika integrati, normalment kienu jagħtu servizz lin-Nofsinhar tal-Italja permezz tat-trasport bit-triq ([109]).

([105]) Jiġifieri, il-karatteristiċi tar-rotot lejn in-Nofsinhar tal-Italja u minnu u kienu jeħtieġu rolling stock li jiswa aktar minn dawk użati għal servizzi ta' tagħbija sħiħa fuq rotot regolari, bħal dawk internazzjonali. Iż-żamma tan-network meħtieġ ta' installazzjonijiet u l-provvista ta' kopertura adegwata tat-territorju nazzjonali involvew ukoll proporzjon ogħla ta' kostijiet fissi.

([106]) L-Italja indikat li t-traffiku fin-Nofsinhar tal-Italja wera perċentwal aktar baxx ta' trasport ikkombinat milli fil-livell nazzjonali (34 % kontra 39 %) u sehem ħafna akbar ta' prodotti agrikoli u tal-ikel (17 % għat-traffiku lejn in-Nofsinhar u minnu, 9 % b'mod kumplessiv fuq skala nazzjonali).

([107]) B'mod partikolari, il-parti l-kbira tal-flussi ferrovjarji tal-merkanzija fl-Italja kienu flussi f'direzzjoni waħda miċ-ċentri tal-produzzjoni fit-Tramuntana tal-Italja għaċ-ċentri tal-konsum fin-Nofsinhar tal-Italja. Fid-direzzjoni opposta, l-aktar vjaġġ komuni kien il-vjaġġi ta' ritorn ta' vaguni vojta (li ma setgħux iġorru l-merkanzija jew minħabba li ma kienx hemm merkanzija li kellha tintbagħat jew minħabba li l-merkanzija ma kinitx kompatibbli mal-vaguni).

([108]) Dan iddetermina livell aktar baxx ta' rieda li jitħallsu s-servizzi tat-trasport bil-ferrovija, u b'hekk rati tas-suq tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija aktar baxxi meta mqabbla mat-trasport nazzjonali kumplessiv.

([109]) L-Italja semmiet il-każ ta' DB Schenker u NordCargo li kellhom terminals fit-Tramuntana tal-Italja msejħa "portijiet ferrovjarji" biex jagħmlu l-bidla modali mill-ferrovija għat-triq.

(165) L-Italja indikat li t-Tielet Kuntratt kien maħsub biex jiżgura network minimu ta' servizzi u mhux konnessjonijiet individwali. Ir-raġunament kien li tiġi żgurata preżenza minima ta' pakkett ta' linji u konnessjonijiet distribwiti madwar in-Nofsinhar tal-Italja, bil-punti ta' oriġini/destinazzjoni tagħhom: dan kien jippermetti ż-żamma f'kundizzjonijiet ekonomikament sostenibbli ta' alternattiva modali bil-ferrovija meta mqabbla mal-modalità predominanti tat-triq. Dan kien isaħħaħ il-koeżjoni reġjonali u l-bilanċ territorjali bejn it-Tramuntana u n-Nofsinhar tal-Italja. B'mod partikolari, l-Italja qieset li l-obbligi identifikati fit-Tielet Kuntratt segwew l-objettivi ta' interess pubbliku li ġejjin:

— *il-politika u s-sikurezza tat-trasport*: li tiġi evitata d-"deżertifikazzjoni" kważi totali tal-attività tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fin-Nofsinhar tal-Italja, u b'hekk tiġi evitata l-konċentrazzjoni fil-mod ta' trasport tal-merkanzija bit-triq f'dawn ir-reġjuni u jiġi limitat il-livell ta' inċidenti fit-toroq ([110]);

— *il-politika ambjentali u territorjali*: li tiġi pprovduta alternattiva sostenibbli għat-trasport bit-triq, u b'hekk tiġi evitata żieda ulterjuri fit-tniġġis u l-konġestjoni fit-toroq, li diġà huma eċċessivament għoljin fin-Nofsinhar tal-Italja, kif ukoll inkompatibbli mal-vokazzjoni turistika tal-biċċa l-kbira taż-żoni kkonċernati;

— *koeżjoni ekonomika u soċjali*: li tiġi żgurata struttura konnettiva tat-trasport ferrovjarju, inklużi l-infrastrutturi relatati, fir-reġjuni Taljani kkonċernati, li, għalkemm bi struttura minima, għandhom jibqgħu kemm jista' jkun omoġenji għal dawk li jeżistu fil-bqija tal-peniżola.

(166) Sabiex jiġi stabbilit approċċ adatt biex jiżgura l-provvista ta' servizzi tal-merkanzija b'livell suffiċjenti ta' kopertura territorjali, it-Tielet Kuntratt iddefinixxa mill-ġdid il-kamp ta' applikazzjoni tal-obbligi imposti fuq Trenitalia (meta mqabbel mat-Tieni Kuntratt) b'enfasi fuq il-konnessjonijiet reġjun/reġjun ([111]). L-Italja eskludiet il-ħtieġa li titwettaq konsultazzjoni pubblika tas-suq sabiex tintwera l-eżistenza ta' obbligu ta' servizz pubbliku u biex jiġi stabbilit il-kamp ta' applikazzjoni tiegħu b'mod korrett.

(167) Fir-rigward tal-inkarigu tas-servizz, l-Italja sostniet li l-komponenti essenzjali tal-kuntratt (jiġifieri s-servizzi li għandhom jiġu pprovduti u r-remunerazzjoni) ġew definiti u rregolati mill-bidu u li l-kuntratt ġie konkluż essenzjalment biex jiċċertifika relazzjonijiet u servizzi legali u vinkolanti diġà eżistenti.

5.3.1.2. Il-parametri li fuq il-bażi tagħhom huwa kkalkulat il-kumpens jiġu stabbiliti minn qabel b'mod oġġettiv u trasparenti (it-tieni kundizzjoni ta' *Altmark*)

(168) Fir-rigward tal-Ewwel Kuntratt (ara l-premessa (128)) u t-Tieni Kuntratt (ara l-premessa (146)), l-Italja sostniet li kien hemm ċertezza assoluta *ex ante* dwar il-mod li bih il-kumpens kien se jiġi ddeterminat skont it-Tielet Kuntratt u li l-iffirmar sussegwenti tal-kuntratt kien sempliċiment formalizzazzjoni ta' dawn l-elementi, li essenzjalment aġixxew bħala ċertifikatur. Bħala prova, hija wriet il-fatt li l-imġiba tal-partijiet kienet dejjem konformi mat-termini u l-kundizzjonijiet tal-kuntratt, anki jekk dan tal-aħħar kien formalment iffirmat biss fi stadju sussegwenti.

(169) B'mod partikolari fir-rigward tat-Tielet Kuntratt, l-Italja sostniet li l-qafas legali li jirregola s-servizzi inkwistjoni (eż. il-kundizzjonijiet tal-operazzjoni, u l-kontabbiltà u r-rapportar tas-servizzi għall-fini ta' kumpens, ambitu u kalkolu tal-kumpens) kienu diġà stabbiliti u applikabbli mill-bidu tal-perjodi koperti mill-kuntratti. Skont l-Italja, kien hemm ċertezza assoluta *ex ante*, fir-rigward tal-mod li bih ġie ddeterminat il-kumpens, minħabba li l-parametri (li abbażi tagħhom ġie kkalkulat il-kumpens) ġew stabbiliti minn qabel abbażi ta' pjan ta' direzzjoni tan-negozju finanzjarju, filwaqt li tqiesu l-kostijiet u d-dħul mistennija li jiġu ġġenerati mis-servizz ipprovdut.

([110]) Biex issostni dak l-argument, l-Italja semmiet il-konklużjonijiet tal-investigazzjoni ta' inkjesta tad-Disa' Kumitat Parlamentari, li ddikjara li "*anki għat-trasport ferrovjarju tal-merkanzija hemm interess pubbliku li jiġi konkluż kuntratt ta' servizz pubbliku, sabiex jitħeġġeġ l-użu ta' mezzi alternattivi ta' trasport għat-trasport bit-triq, b'konsegwenzi pożittivi evidenti għall-ambjent u għas-sikurezza tat-trasport*".

([111]) Prinċipalment il-konnessjonijiet it-Tramuntana/in-Nofsinhar u l-konnessjonijiet in-Nofsinhar/inNofsinhar. Il-konnessjonijiet it-Tramuntana/it-Tramuntana tal-Italja fil-prinċipju ma kinux eskluži, sakemm kienu meħtieġa biex iwasslu s-servizz lejn in-Nofsinhar tal-Italja billi jwasslu flussi tat-traffiku li d-daqs tagħhom kien żgħir wisq.

(170) Fir-rigward tat-Tieni Kuntratt, fl-osservazzjonijiet tagħha tal-5–15 ta' Frar 2018, l-Italja indikat li l-liġijiet annwali tal-baġit tal-Istat kienu diġà stabbilixxew qabel l-iffirmar formali tat-Tielet Kuntratt l-ammonti tal-kumpens pagabbli lil Trenitalia għas-servizzi pubbliċi operati ([112]).

5.3.1.3. Nuqqas ta' kumpens żejjed (it-tielet kundizzjoni ta' *Altmark*)

(171) L-Italja argumentat li l-kumpens ipprovdut lil Trenitalia għat-twettiq tal-OSP kellu purament l-għan li jagħti kumpens sħiħ tal-kostijiet imġarrba għall-operazzjoni tas-servizz, mingħajr ebda kumpens żejjed. F'dan ir-rigward, l-Italja indikat li l-kuntratt jeskludi *ex ante* kwalunkwe riskju ta' kumpens żejjed billi jispeċifika s-servizzi mitluba u l-kriterji għall-kumpens li ġie kkalkulat fuq bażi ta' ferrovija/km fis-sena. Fil-fatt, qatt ma ngħata kumpens żejjed għas-servizzi, u ġew irrapportati marġnijiet sinifikanti ta' kumpens nieqes.

(172) Biex tappoġġa dan ta' hawn fuq, l-Italja pprovdiet id-*data* relatata mal-kostijiet u l-kumpens ta' Trenitalia għall-perjodu 2009–2014 u d-dikjarazzjonijiet ta' rapportar iċċertifikati korrispondenti, eżaminati u approvati mill-MIT innifsu, u vverifikati minn ditta tal-awditjar. L-Italja indikat li Trenitalia kellha fis-seħħ sistema ta' kontabbiltà separata effettiva li tissegrega l-operazzjonijiet tagħha bbażati fuq is-suq minn dawk taħt it-Tielet Kuntratt.

(173) Fl-osservazzjonijiet tagħha tal-4 ta' Novembru 2015 u t-23 ta' Mejju 2018, l-Italja ċċarat aktar l-ammont ta' kumpens imħallas lil Trenitalia u l-kostijiet netti ta' Trenitalia skont it-Tielet Kuntratt, kif miġbur fil-qosor hawn taħt.

Tabella 4

Kumpens għall-kostijiet netti ta' Trenitalia skont it-Tielet Kuntratt

Miljun EUR (minbarra l-VAT)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Dispożizzjoni kuntrattwali	92,4	106,7	107	106,1	106,1	105,2
Kumpens imħallas	92,4	106,6	102,5	106,0	103,6	101,0
Kostijiet netti ta' Trenitalia	200,0	179,6	138,0	131,0	113,7	92,9

5.3.1.4. Il-livell ta' kumpens (ir-raba' kundizzjoni ta' *Altmark*)

(174) Fir-rigward tal-Ewwel Kuntratt (ara l-premessa (132)) u t-Tieni Kuntratt (ara l-premessa (152)), l-Italja qieset li Trenitalia kienet impriża mmexxija tajjeb, f'pożizzjoni li turi livelli ta' kostijiet li kienu konformi ma' dawk tal-kompetituri, u li tipprovdi servizzi f'kundizzjonijiet ekonomiċi li kienu sostanzjalment simili għal dawk li jirriżultaw minn proċedura kompetittiva.

(175) L-Italja rreferiet għall-istudju tad-9 ta' Ottubru 2012, dwar it-Tielet Kuntratt, ikkummissjonat lill-konsulent PriceWatersCooper ("**PWC**") u pprovdut lill-Kummissjoni qabel id-deċiżjoni tal-ftuħ (l-"**Istudju ta' PWC 1**"), sabiex tikkonkludi li l-kumpens ġie ddeterminat abbażi tal-analiżi tal-kostijiet ta' Trenitalia f'konformità mal-parametri referenzjarji Ewropej. B'mod partikolari, l-Italja argumentat li l-vetturi ferrovjarji u l-kost operatorju medju ta' Trenitalia għal kull ferrovija/km kienu konformi mal-kostijiet irrapportati minn operaturi Ewropej oħra ta' daqs simili u li jipprovdu servizzi simili.

([112]) L-Italja rreferiet għall-Artikolu 2(4m) tad-Digriet Liġi Nru 225 tad-29 ta' Diċembru 2010, (ikkonvertit fil-Liġi Nru 10 tas-26 ta' Frar 2011) li awtorizza lill-Ministeru tal-Ekonomija u tal-Finanzi jħallas lil Trenitalia l-fondi allokati mill-baġit tal-Istat għas-snin 2009–2010 fir-rigward tal-OSP li japplikaw għas-settur tat-trasport ferrovjarju, sakemm jiġi konkluż il-kuntratt ta' servizz il-ġdid.

(176) L-Istudju ta' PWC 1 identifika sitt impriżi ferrovjarji li ([113]) joperaw fl-Unjoni li huwa qies xieraq għall-istabbiliment ta' kampjun ta' impriżi b'daqs komparabbli biżżejjed ma' dak ta' Trenitalia. L-istudju indika li dawk is-sitt kumpaniji rreġistraw traffiku annwali ta' aktar minn 25 miljun ferrovija/km u 10 biljun tunnellata/km fis-snin 2009 u 2010 ([114]). Barra minn hekk, l-istudju spjega li dawn l-impriżi kienu mgħammra b'mezzi ta' trasport adegwati. Biex jappoġġa dik is-sejba, l-istudju stima l-għadd ta' tunnellati ttrasportati għal kull vagun mgħobbi biex jistima l-kapaċità medja effettivament trasportata minn vagun wieħed; in-numru ta' tagħbija annwali għal kull vagun, li juri l-użu effettiv tal-mezzi tat-trasport; u d-distanza medja tat-trasport ta' tunnellata waħda ta' merkanzija (tunnellata/km ittrasportata) sabiex jidentifika l-ispeċifiċitajiet tan-network ferrovjarju li fih kienu joperaw l-impriżi ([115]). Skont l-Istudju ta' PWC 1, l-għadd ta' tunnellati ttrasportati għal kull vagun mgħobbi rreġistrat minn Trenitalia fl-2009 (41 tunnellata fl-2009 u fl-2010) huwa konformi mal-medjan tal-pari (42 tunnellata fl-2009 u 44 tunnellata fl-2010), li juri li Trenitalia hija mgħammra b'mod adegwat fid-dawl tat-traffiku rreġistrat, u dan huwa speċjalment il-każ peress li d-distanza medja tat-trasport hija itwal fl-Italja (307 km fl-2009 u 288 km fl-2010) meta mqabbla mal-medjan tal-kampjun (272 km fl-2009 u 264 km fl-2004).

(177) Fir-rigward tar-rolling stock, l-Istudju ta' PWC 1 indika li ma kienx possibbli li tinkiseb *data* dwar ir-rolling stock użat esklussivament għat-trasport tal-merkanzija. Għalhekk, l-Istudju ta' PWC 1 qies il-flotta kollha użata mill-impriżi li jiffurmaw il-kampjun u użata kemm għat-trasport tal-passiġġieri kif ukoll tal-merkanzija. Hija kkonkludiet li r-rolling stock ta' Trenitalia kien adegwat meta mqabbel ma' dak użat mill-kumpaniji li jiffurmaw il-kampjun: Trenitalia pprovdiet b'lokomottiva waħda bħala medja 69 000 ferrovija/km fl-2009 (81 000 fl-2010) filwaqt li l-kompetituri tagħha pprovdew medja ta' 56 000 ferrovija/km fl-2009 u 53 000 ferrovija/km fl-2010) ([116]).

(178) Bil-ħsieb li juri l-effiċjenza operattiva ta' Trenitalia, l-Istudju ta' PWC 1 qabbel il-kost operatorju medju għal kull ferrovija/km tal-impriżi li jiffurmaw il-kampjun u dak ta' Trenitalia. Skont l-istudju, dik il-metrika (kost għal kull ferrovija/km) hija l-aktar rilevanti biex tiġi stabbilita l-effiċjenza tal-impriżi ferrovjarji, peress li l-kostijiet operatorji metriċi għal kull tunnellata/km ma jagħtux indikazzjoni suffiċjenti tal-effiċjenza tal-kumpanija. L-Istudju ta' PWC 1 jiddikjara li l-kostijiet operatorji metriċi għal kull tunnellata/km jistgħu jkunu preġudikati mill-karatteristiċi speċifiċi tad-domanda (l-iżbilanċ tal-flussi fuq rotta partikolari, it-tipi ta' oġġetti ttrasportati, eċċ.) jew tan-network ferrovjarju (it-tul massimu tal-ferroviji, it-tipi ta' gauges użati, eċċ.) li min-naħa tagħhom jistgħu jaffettwaw l-offerta tal-impriżi ferrovjarji.

(179) L-analiżi qieset il-kostijiet operatorji totali ta' Trenitalia u l-impriżi li jiffurmaw il-kampjun (total nett tal-kostijiet u t-taxxi tal-amortizzament), inkluż kemm l-attivitajiet nazzjonali kif ukoll dawk internazzjonali u kemm l-attivitajiet tal-passiġġieri kif ukoll tal-merkanzija. Madankollu, l-Istudju ta' PWC 1 eskluda mill-kampjun żewġ kumpaniji (Ceske Drahy bbażata fiċ-Ċekja u Polskie Koleje Państwowe bbażata fiċ-Ċekja), peress li qies li l-kostijiet medji tagħhom għal kull impjegat (inqas minn EUR 20 000) kienu ferm aktar baxxi għal dawk iż-żewġ kumpaniji milli għall-bqija tal-kampjun (EUR 50 000) u għal Trenitalia.

(180) L-Istudju ta' PWC 1 ikkonkluda li:

— il-kostijiet operatorji ta' Trenitalia għal kull ferrovija/km kienu jvarjaw bejn EUR 22,1 u 22,5 għal kull ferrovija/km, f'konformità ma' dak li kien irreġistrat minn ÖBB, DB u SNCF (bejn EUR 21,8 għal kull ferrovija/km u EUR 22,6 għal kull ferrovija/km) ([117]);

([113]) Il-kampjun stabbilit mill-istudju jinkludi l-operatur ibbażat fl-Awstrija Osterreichische BundesBahnen (ÖBB), Deutsche Bahn AG (DB) ibbażat fil-Ġermanja, SNCF ibbażat fi Franza, Ceske Drahy (CD) ibbażat fiċ-Ċekja, Polskie Koleje Państwowe (PKP) ibbażat fil-Polonja u Schweizerische Bundesbahnen/Chemins de fers fédéraux suisses/Ferrovie Federali Svizzere (SBB/CFF/FFS) ibbażat fl-Iżvizzera.

([114]) L-istudju indika li impriżi oħra tal-Unjoni (Lietuvos geležinkeliai (LG) fil-Litwanja, Valtion Rautatiet (VR) fil-Finlandja u Latvijas dzelzceļš (LDz) fil-Latvja) laħqu livelli simili f'termini ta' traffiku annwali iżda livelli aktar baxxi ta' tunnellata/km operati. Fi kwalunkwe każ, l-istudju indika li dawk l-impriżi kienu joperaw fuq network ferrovjarju ħafna iżgħar u b'gauge akbar min-network ferrovjarju Taljan, u għalhekk kellhom karatteristiċi differenti. L-istudju għalhekk eskluda lil dawk l-impriżi mill-kampjun.

([115]) Distanza medja itwal tiżvela distribuzzjoni kbira tal-kapaċitajiet tal-produzzjoni f'territorju wieħed, u b'hekk twassal għal volumi annwali aktar baxxi ta' merkanzija ttrasportata.

([116]) Paġna 35 tal-Istudju ta' PWC 1.

([117]) Paġna 36 tal-Istudju ta' PWC 1. L-istudju eskluda lil SBB/CFF/FFS peress li l-kostijiet operatorji medji għal kull ferrovija/km qabżu l-EUR 30 għal kull ferrovija/km.

— id-dħul globali medju ta' Trenitalia (dħul għal kull ferrovija/km) li kien ivarja bejn EUR 14,8 u EUR 15,7 għal kull ferrovija/km kien inqas minn dak irreġistrat minn ÖBB, DB u SNCF (bejn EUR 23,2 għal kull ferrovija/km u EUR 18,7 għal kull ferrovija/km) ([118]).

(181) L-Italja spjegat id-dħul aktar baxx ta' Trenitalia billi indikat is-sitwazzjoni tas-suq sostanzjalment differenti li kienu qed joperaw fiha l-kompetituri ta' Trenitalia (f'termini ta' kompetizzjoni ma' servizzi oħra tat-trasport tal-merkanzija u t-tip ta' merkanzija ttrasportata) ([119]). Hija indikat li d-differenza kienet dovuta wkoll għall-ammont mhux omoġenju ta' merkanzija ttrasportata bħala medja għal kull ferrovija (restrizzjonijiet infrastrutturali u żbilanċ fil-kummerċ bejn ir-rotot deħlin u ħerġin fin-Nofsinhar tal-Italja u l-prezzijiet volatili tat-tipi ta' merkanzija ttrasportata).

(182) Skont l-Italja, il-fatturi li jaffettwaw il-kost kumplessiv f'ferrovija/km għall-provvista tas-servizzi koperti mit-Tielet Kuntratt kienu: (i) il-ħtieġa li jkun hemm rolling stock ta' daqs eċċessiv inklużi lokomottivi u vaguni; (ii) id-diffikultà li jinkiseb l-aħjar użu tar-riżorsi umani u tal-assi tal-produzzjoni, minħabba limiti stretti ta' veloċità; (iii) restrizzjonijiet infrastrutturali u loġistiċi ([120]).

(183) Barra minn hekk, fir-rigward speċifiku tat-traffiku lejn Sqallija u minnha, l-Italja indikat dan li ġej:

— It-tul tal-ferrovija huwa partikolarment limitat fi Sqallija fejn, biex tkun tista' ssir it-tagħbija fuq il-laneċ li jaqsmu l-Istrett ta' Messina, ma tistax taqbeż l-400 m.

— Il-qsim tal-Istrett ta' Messina jeħtieġ strutturi ta' produzzjoni ddedikati biex jimmaniġġaw, jgħabbu fuq il-laneċ u jittrasportaw bil-baħar il-vaguni li jivvjaġġaw lejn il-gżira u l-Italja kontinentali u minnhom.

— Il-kost stmat tat-trasport bil-lanċa minn kosta għal oħra ta' kull ferrovija (inklużi l-imbarkazzjoni u l-iżbark) huwa ta' madwar EUR 6 000. Il-kost jiżdied meta tiġi ttrasportata merkanzija perikoluża lejn il-gżira u minnha, peress li dan jirrikjedi vjaġġ bil-lanċa ddedikat, b'massimu ta' erba' vaguni għal kull vjaġġ.

(184) Abbażi tal-Istudju ta' PWC 1, l-Italja kkonkludiet li:

— Trenitalia kienet mgħammra b'mod xieraq b'mezzi tat-trasport meta mqabbla ma' impriżi tal-Unjoni ta' daqs simili;

— Il-kostijiet operatorji ta' Trenitalia għal kull ferrovija/km huma konformi ma' dawk tal-pari tagħha;

— Id-dħul ta' Trenitalia huwa ħafna aktar baxx (b'25 %) minn tal-pari tagħha minħabba fatturi eżoġeni (l-istruttura tas-suq tat-trasport fuq l-art u r-restrizzjonijiet tal-infrastruttura li jaffettwaw il-prezzijiet).

([118]) Paġni 38–39 tal-Istudju ta' PWC 1.

([119]) L-istudju jindika li dawk il-fatturi jaffettwaw il-prezz u d-dħul. Is-sehem mis-suq tal-impriża ferrovjarja kien ta' 10 % fl-Italja fl-2009 fit-trasport fuq l-art totali tal-merkanzija, meta mqabbel ma' 20 % fil-kampjun. Id-dħul medju għal kull 100 tunnellata/km ta' Trenitalia kien ta' EUR 3,60, l-aktar wieħed baxx mill-kampjun (medjan ta' EUR 4,42).

([120]) B'mod partikolari, l-Italja spjegat dan li ġej:
- Minħabba t-tul limitat tal-binarji li seta' jintuża fl-istazzjonijiet, it-tul permissibbli tal-ferrovija huwa inqas minn dak permess minn Stati Membri oħra (fejn, bħala regola, ivarja minn 750 sa 550 m).
- Minħabba t-tagħbija massima permissibbli fuq il-fus għall-ferroviji fin-Nofsinhar tal-Italja (20 tunnellata għal kull fus skont standard nazzjonali u tal-Unjoni ta' 22,5 tunnellata għal kull fus), il-piż assolut u speċifiku tal-merkanzija li tista' tiġi ttrasportata bil-ferrovija huwa limitat.
- Minħabba l-limiti aktar stretti tal-gauge tat-tagħbija minn dawk li japplikaw fil-bqija tal-Italja u fin-network ferrovjarju Ewropew, huma meħtieġa flatcars baxxi ħafna u t-trasport ta' kontejners akbar b'kubatura għolja mhuwiex possibbli. Dan jipprevjeni wkoll l-iżvilupp tas-sistema ta' "awtostrada ferrovjarja għat-trakkijiet" meħtieġa għat-trasport intermodali bil-ferrovija u bit-triq.
- Minħabba r-rata għolja ta' linji ferrovjarji mhux elettrifikati, il-kumpaniji ferrovjarji jridu jużaw kemm lokomottivi elettriċi kif ukoll li jaħdmu bid-diżil, li jikkawża diżekonomiji tal-produzzjoni u użu insuffiċjenti tal-lokomottivi.
- Minħabba t-tul tal-vjaġġi bil-ferrovija, il-medja tal-ferroviji li jitilqu kuljum hija aktar baxxa minn dik f'konnessjonijiet oħra (l-Italja semmiet medja ta' żewġ ferroviji li jitilqu kuljum lejn in-Nofsinhar tal-Italja u minnu meta mqabbla mal-medja normali ta' 3,5 ferrovija li jitilqu). B'konsegwenza ta' dan, in-network tal-produzzjoni ta' persunal li ma jivvjaġġax għal operazzjonijiet fuq l-art huwa ta' daqs eċċessiv u mhux utilizzat biżżejjed.
- Minħabba l-kost għoli tat-trasferiment tar-rolling stock għax-xogħol speċifiku ta' manutenzjoni li jeħtieġ li jitwettaq f'workshops fiċ-Ċentru u fit-Tramuntana tal-Italja, in-network tal-manutenzjoni għandu diżekonomiji inerenti.

(185) Dik id-differenza bejn id-dħul ta' Trenitalia u dak tal-kompetituri tagħha hija aktar u aktar importanti għas-servizzi kkumpensati skont it-Tielet Kuntratt li jinkludu servizzi bejn it-Tramuntana tal-Italja u n-Nofsinhar tal-Italja. F'dan l-isfond, l-Italja qieset li d-dubji mqajma mill-Kummissjoni fid-deċiżjoni tal-ftuħ jidhru li huma r-riżultat ta' nuqqas ta' ftehim. Il-Kummissjoni allegatament irreferiet għall-eżistenza ta' kostijiet akbar għal kull tunnellata/km ittrasportati f'konnessjonijiet man-Nofsinhar tal-Italja, u kkonkludiet li dan jista' jkun il-konsegwenza ta' livell ta' effiċjenza aktar baxx ta' Trenitalia. Madankollu, skont l-Italja, dak li jeħtieġ li jintwera skont ir-raba' rekwiżit ta' *Altmark* huwa li l-benefiċjarju tal-kumpens huwa impriża mmexxija tajjeb, u għalhekk f'pożizzjoni li juri livelli ta' kostijiet li huma konformi ma' dak tal-kompetituri, u li jipprovdi servizzi f'kundizzjonijiet ekonomiċi li huma sostanzjalment simili għal dawk li jirriżultaw minn proċedura kompetittiva. F'dan ir-rigward, l-indikatur li għandu jitqies huwa preċiżament il-kost operattiv medju għal kull ferrovija/km, li jirrifletti b'mod xieraq il-kost unitarju tas-servizz ikkonċernat.

(186) Fir-rigward tal-indikatur tal-kost għal kull tunnellata/km, l-Italja ssostni li dan ma għandu l-ebda rilevanza għall-finijiet tal-applikazzjoni tar-raba' rekwiżit ta' *Altmark* għal dan il-każ. Dak l-indikatur għandu skop differenti: huwa għandu l-għan li jidentifika fatturi ta' żvantaġġi komparattivi li jaffettwaw strutturalment is-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija bejn it-Tramuntana u n-Nofsinhar tal-Italja, li huma preċiżament il-kawża tal-fallimenti tas-suq u għalhekk tal-intervent pubbliku inkwistjoni. L-Italja ssostni li dawk il-fatturi ma għandhom xejn x'jaqsmu mal-effiċjenza ta' Trenitalia; għall-kuntrarju, huma fatturi eżoġeni kompletament indipendenti minn Trenitalia iżda li għandhom l-istess impatt fuq Trenitalia bħalma jkollhom fuq kwalunkwe operatur ieħor.

5.3.2. *Tfixkil tal-kompetizzjoni u l-effett fuq il-kummerċ intra-UE*

(187) L-Italja ċaħdet li t-Tielet Kuntratt ikkawża xi distorsjoni tal-kompetizzjoni u li kellu effett fuq il-kummerċ intra-UE.

(188) L-ewwel nett, l-Italja sostniet li, wara l-liberalizzazzjoni tas-suq tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fil-livell nazzjonali u tal-Unjoni, il-kompetizzjoni fis-suq iffokat fuq l-aktar rotot profittabbli fit-Tramuntana tal-Italja u ma kinitx tikkonċerna t-traffiku fin-Nofsinhar tal-Italja.

(189) Barra minn hekk, l-Italja argumentat li s-sistema ta' kontabbiltà separata adottata minn Trenitalia pprekludiet kwalunkwe forma ta' fluss ta' riżorsi pubbliċi favur l-attivitajiet l-oħra tal-impriża. Dan kien aktar u aktar minnu meta jitqies li l-kumpens ma kienx biżżejjed biex ikopri d-defiċit operattiv irreġistrat minn Trenitalia b'rabta mal-obbligi imposti skont it-Tielet Kuntratt.

5.3.3. *Legalità*

(190) L-Italja qieset li l-eżenzjoni minn notifika minn qabel prevista fl-Artikolu 17(2) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69 kienet tapplika wkoll għall-kumpensi riċevuti minn Trenitalia skont it-Tielet Kuntratt, minħabba li l-obbligi inkwistjoni, għalkemm inklużi f'kuntratt, kienu r-riżultat ta' deċiżjonijiet meħuda mill-awtoritajiet pubbliċi.

5.3.4. *Kompatibbiltà*

(191) Sussidjarjament, li kieku kellu jiġi konkluż li l-kumpens imħallas skont it-Tielet Kuntratt kien jikkostitwixxi għajnuna ġdida soġġetta għal notifika, l-Italja sostniet li l-għajnuna kienet kompatibbli mas-suq intern skont l-Artikolu 14 tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69, minħabba li r-relazzjoni kuntrattwali formalizzata mit-tali kuntratt inħolqot fl-2009 u, għalhekk, waqt li r-Regolament (KEE) Nru 1191/69 kien għadu fis-seħħ.

(192) Fir-rigward tad-data tal-iffirmar tat-Tielet Kuntratt (it-3 ta' Diċembru 2012), l-Italja qieset li r-Regolament (KEE) Nru 1191/69 kien japplika sat-3 ta' Diċembru 2012 inkluż. Billi l-Artikolu 10(1) tar-Regolament (KE) Nru 1370/2007, fis-seħħ mit-3 ta' Diċembru 2009, jipprevedi li "Ir-Regolament (KEE) Nru 1191/69 għandu jkun imħassar. Id-dispożizzjonijiet tiegħu għandhom madankollu jkomplu japplikaw għal servizzi tat-trasport tal-merkanzija għal perijodu ta' tliet snin wara d-dħul fis-seħħ ta' dan ir-Regolament", l-Italja qieset li d-data finali kienet tikkoinċidi mat-tmiem tal-istess jum f'Diċembru (jiġifieri t-3 ta' Diċembru) tat-tielet sena wara d-dħul fis-seħħ tar-Regolament (KE) Nru 1370/2007, jiġifieri t-3 ta' Diċembru 2012. ([121])

([121]) L-Italja bbażat ruħha fuq l-Artikolu 3(2)(c) tar-Regolament (KEE, Euratom) Nru 1182/71 tal-Kunsill tat-3 ta' Ġunju 1971 li jistabbilixxi r-regoli applikabbli għal perjodi, dati u limiti ta' żmien, li jgħid li, meta perjodu ta' żmien ikun espress fi snin, dan għandu jintemm (dies ad quem) "bit-tmiem tal-aħħar sieħa ta' dik il-ġurnata tal-aħħar ġimgħa, xahar jew sena li hija l-istess ġurnata tal-ġimgħa, jew li taħbat fl-istess data, bħall-ġurnata li minnha beda l-perjodu".

(193) Fl-osservazzjonijiet tagħha tal-24 ta' Ġunju 2014, l-Italja għamlitha ċara li l-fatt li t-Tielet Kuntratt ġie miftiehem u saħansitra ffirmat skont ir-Regolament (KEE) Nru 1191/69 kellu rwol importanti fil-valutazzjoni tal-kompatibbiltà tiegħu mas-suq intern. Għall-futur, l-Italja indikat li l-MIT kellu l-intenzjoni li jiddefinixxi b'mod xieraq il-miżuri li għandhom jittieħdu b'appoġġ għat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija u tal-utenti tiegħu.

(194) Bħal fil-każ tal-Ewwel Kuntratt (ara l-premessa (138)) u t-Tieni Kuntratt (ara l-premessa (157)), l-Italja sostniet li t-Tielet Kuntratt kien fih l-elementi kollha stabbiliti fl-Artikolu 14 tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69 u kopra biss parzjalment il-kostijiet imġarrba minn Trenitalia biex twettaq is-servizzi inklużi fil-kuntratt.

(195) Fl-aħħar nett, l-Italja tenniet l-argument, diġà żviluppat fir-rigward tal-Ewwel Kuntratt (ara l-premessa (139)) u t-Tieni Kuntratt (ara l-premessa (158)), li t-Tielet Kuntratt jista' jitqies ukoll kompatibbli mas-suq intern skont ir-Regolament (KEE) Nru 1107/70 jew skont l-Artikolu 93 tat-TFUE. Madankollu, ma tatx ġustifikazzjoni f'dan ir-rigward.

5.4. **Il-kontinwità ekonomika**

(196) Mill-1 ta' Jannar 2017, Mercitalia Rail saret is-sid il-ġdid tat-taqsima tal-merkanzija ta' Trenitalia.

(197) Fis-sottomissjoni tagħhom tal-11 ta' April 2023 dwar il-kontinwità ekonomika bejn Trenitalia u Mercitalia Rail, l-awtoritajiet Taljani spjegaw li, skont il-liġi Taljana, Mercitalia Rail kienet is-suċċessur legali ta' Trenitalia fis-suq tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fir-rwol tagħha ta' sid ġdid tad-diviżjoni tal-merkanzija ta' Trenitalia.

(198) Madankollu, l-awtoritajiet Taljani spjegaw li suċċessjoni legali bħal din ma kinitx tinvolvi t-trasferiment lil Mercitalia Rail ta' obbligi ta' ħlas lura li setgħu jirriżultaw minn kwalunkwe sejba ta' għajnuna illegali u inkompatibbli mogħtija lil Trenitalia għall-provvista ta' servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija qabel l-ispin-off. Fil-fehma tagħhom, tali obbligi baqgħu ma' Trenitalia minħabba li ma kinux attribwibbli għad-diviżjoni tal-merkanzija ta' Trenitalia ([122]). F'dan ir-rigward, fir-risposta tagħhom tal-11 ta' April 2023, l-awtoritajiet Taljani indikaw li: (i) kieku Trenitalia kellha l-intenzjoni li tittrasferixxi dawk l-obbligi lil Mercitalia Rail, kienet issemmihom espressament fl-att dwar l-ispin-off; (ii) fiż-żmien tal-ispin-off, it-Tielet Kuntratt kien diġà skada, u (iii) l-ispin-off kien maħsub biss bħala riorganizzazzjoni tan-negozju fi ħdan il-Grupp FS.

6. **KUMMENTI TAL-PARTIJIET INTERESSATI**

6.1. **Komunità ta' Kumpaniji tal-Ferroviji u l-Infrastrutturi Ewropej**

(199) Il-Komunità ta' Kumpaniji tal-Ferroviji u l-Infrastrutturi Ewropej ("**CER**") tirrappreżenta 75 impriża ferrovjarja (fosthom il-Grupp FS) u kumpaniji tal-infrastruttura mill-Unjoni, mill-pajjiżi kandidati kif ukoll mill-pajjiżi tal-Balkani tal-Punent, min-Norveġja u mill-Iżvizzera.

(200) Fl-osservazzjonijiet tagħha tat-18 ta' Ġunju 2014, is-CER qieset li, skont ir-Regolament (KEE) Nru 1191/69, l-impożizzjoni ta' OSP u/jew il-konklużjoni ta' KPS għall-provivsta tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija jistgħu jkunu ġġustifikati sabiex jiġu żviluppati ekonomija sostenibbli, il-koeżjoni reġjonali u l-bilanċ territorjali u fl-istess ħin tiġi promossa l-bidla modali mit-trasport tal-merkanzija bit-triq għal dik bil-ferrovija.

(201) Hija indikat li r-Regolament (KEE) Nru 1191/69, li kien applikabbli għas-servizzi tat-trasport tal-merkanzija sat-3 ta' Diċembru 2012, ta lill-Istati Membri l-possibbiltà li jiffinanzjaw u jippromwovu t-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija. Hija kkonkludiet li servizz jikkwalifika bħala SGEI fejn hemm riskju li s-servizzi kompetituri ma jkoprux parti sostanzjali tal-ħtiġijiet taċ-ċittadini u tal-klijenti.

([122]) Skont l-Artikolu 2 tal-att dwar l-ispin-off, l-obbligi u l-obbligazzjonijiet kollha relatati ma' fatti jew ċirkostanzi li rriżultaw qabel l-ispin-off u li ma kinux attribwibbli għall-fergħa kummerċjali ttrasferita kellhom jibqgħu ma' Trenitalia.

6.2. **FerCargo**

(202) FerCargo tirrappreżenta 17-il impriża ferrovjarja ([123]) (kumpaniji pubbliċi kif ukoll kumpaniji privati) li joffru servizzi ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fl-Italja.

(203) Fl-osservazzjonijiet tagħha tat-8 ta' Lulju 2014, FerCargo argumentat li l-kumpens mogħti mill-Italja lil Trenitalia saħħaħ il-pożizzjoni ta' din tal-aħħar fis-suq tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fin-Nofsinhar tal-Italja għad-detriment tal-impriżi ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija l-oħrajn li setgħu jipprovdu servizzi ferrovjarji tal-merkanzija f'dak is-suq.

(204) FerCargo ma ħadet l-ebda pożizzjoni fir-rigward tal-Ewwel Kuntratt. Fir-rigward tat-Tieni Kuntratt u t-Tielet Kuntratt, FerCargo qieset li l-kumpens kien jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat favur Trenitalia, peress li l-erba' kriterji ta' *Altmark* ma kinux issodisfati, u l-KPS ħolqu distorsjoni tal-kompetizzjoni u kellhom effett fuq il-kummerċ. Hija indikat li l-biċċa l-kbira tal-kumpaniji li joperaw fis-suq Taljan kienu jappartjenu għal gruppi internazzjonali, jiġifieri Nordcargo (Deutsche Bahn), Schweizerische Bundesbahnen Cargo Italia (Schweizerische Bundesbahnen Cargo International), Rail Cargo Italia (Rail Cargo Austria), jew kienu joperaw f'aktar minn Stat Membru wieħed (eż. Rail Traction Company).

(205) Barra minn hekk, FerCargo esprimiet dubji dwar il-kompatibbiltà tal-għajnuna mill-Istat mas-suq intern.

(206) L-ewwel nett, FerCargo ma kienet taf bl-ebda konsultazzjoni pubblika mwettqa mill-awtoritajiet Taljani sabiex tiġi aċċertata l-ħtieġa ta' servizzi ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija bl-istess kamp ta' applikazzjoni u karatteristiċi bħal dawk inkarigati lil Trenitalia. FerCargo lmentat li l-awtoritajiet Taljani ma kkunsidrawx l-għadd dejjem akbar ta' operaturi, alternattiva għall-operatur preeżistenti, li beda jopera fin-Nofsinhar tal-Italja mill-2006. FerCargo sostniet li l-membri tagħha setgħu żguraw servizzi komparabbli ma' dawk ipprovduti minn Trenitalia f'termini ta' kontinwità, regolarità u frekwenza, kapaċità u rati, u b'hekk il-KPS ma kinux meħtieġa. Hija semmiet li, qabel il-konklużjoni tat-Tielet Kuntratt, minbarra Trenitalia, diġà kien hemm żewġ kumpaniji li joperaw fil-konnessjonijiet il-Campania/it-Tramuntana tal-Italja ([124]) u l-Abruzzo/it-Tramuntana tal-Italja, ([125]) u ħames kumpaniji li setgħu bdew joperaw fil-konnessjonijiet il-Campania/il-Calabria, ([126]) il-Molise/il-Puglia, ([127]) il-Puglia/il-Basilicata, ([128]) il-Campania/il-Puglia, ([129]) il-Basilicata/il-Calabria, ([130]) u fil-Campania, ([131]) il-Calabria ([132]) u l-Puglia, ([133]) minħabba li kellhom iċ-ċertifikazzjoni meħtieġa.

([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]) Fl-2008, Rail Traction Company serviet rotta waħda fil-konnessjoni il-Campania/it-Tramuntana tal-Italja.

([125]) Bejn l-2009 u l-2011, NordCargo serviet żewġ rotot fil-konnessjoni l-Abruzzo/it-Tramuntana tal-Italja.

([126]) Fil-konnessjoni l-Campania/il-Calabria: Rail Traction Company setgħet isservi rotta waħda mill-2008; Compagnia Ferroviaria Italiana setgħet isservi rotta waħda mill-2009; GTS Rail setgħet isservi rotta waħda mill-2009 (madankollu, il-Kummissjoni tinnota li ma hemm l-ebda konferma għal din l-aħħar biċċa informazzjoni fiċ-ċertifikat ta' sikurezza ta' GTS Rail għall-2009 disponibbli fuq www.ansf.it, aċċessata l-aħħar fil-15 ta' Novembru 2023).

([127]) Fil-konnessjoni l-Molise/il-Puglia: Linea setgħet isservi rotta waħda mill-2009, GTS Rail setgħet isservi żewġ rotot mill-2009, NordCargo setgħet isservi rotta waħda mill-2009.

([128]) Fil-konnessjoni l-Puglia/il-Basilicata, Linea setgħet isservi rotta waħda mill-2009.

([129]) Fil-konnessjoni l-Campania/il-Puglia: Compagnia Ferroviaria Italiana setgħet isservi rotta waħda mill-2009; GTS Rail setgħet isservi rotta waħda mill-2009 (madankollu, il-Kummissjoni tinnota li ma hemm l-ebda konferma għal din l-aħħar biċċa informazzjoni fiċ-ċertifikat ta' sikurezza ta' GTS Rail għall-2009 disponibbli fuq www.ansf.it, aċċessata l-aħħar fil-15 ta' Novembru 2023).

([130]) Fil-konnessjoni l-Basilicata/il-Calabria, GTS Rail setgħet isservi żewġ rotot mill-2009.

([131]) Fil-konnessjoni l-Campania/il-Campania: Rail Traction Company setgħet isservi sitt rotot mill-2008; Compagnia Ferroviaria Italiana setgħet isservi 10 rotot mill-2009; GTS Rail setgħet isservi żewġ rotot mill-2009; NordCargo setgħet isservi erba' rotot mill-2009.

([132]) Fil-konnessjoni l-Calabria/il-Calabria, GTS Rail setgħet isservi ħames rotot mill-2009.

([133]) Fil-konnessjoni l-Puglia/il-Puglia: Linea setgħet isservi tliet rotot mill-2009; GTS Rail setgħet isservi 10 rotot mill-2009; NordCargo setgħet isservi żewġ rotot mill-2009.

(207) It-tieni, hija sostniet li l-obbligi imposti fuq Trenitalia kienu "inkonsistenti" mal-iskopijiet tal-KPS (jiġifieri l-koeżjoni u l-ekwilibriju reġjonali bejn it-Tramuntana u n-Nofsinhar tal-Italja). F'dan ir-rigward, hija qieset li l-obbligi ta' tariffi fuq ir-rotot internazzjonali pprovduti fit-Tieni Kuntratt iffinanzjaw l-espansjoni ta' Trenitalia fis-swieq ta' Stati Membri oħra. Barra minn hekk, hija kkontestat il-mod kif l-Italja kienet iddefiniet l-OSP skont it-Tielet Kuntratt u l-fatt li t-Tielet Kuntratt ma speċifikax ir-rotot li għandhom jiġu moqdija minn Trenitalia, iżda biss ir-reġjuni li jitilqu u li jaslu. Hija fakkret li, fil-21 ta' Diċembru 2012, il-Kumitat Interministerjali Taljan għall-Ippjanar Ekonomiku ("CIPE", Comitato Interministeriale per la Programmazione Economica) kien esprima feedback pożittiv dwar it-Tielet Kuntratt soġġett għal kjarifiki dwar il-kamp ta' applikazzjoni tas-servizz pubbliku, dwar il-kostijiet ikkumpensati u dwar il-livell ta' remunerazzjoni mogħti lil Trenitalia. Barra minn hekk, hija enfasizzat li, fl-1 ta' Ġunju 2009, l-Awtorità Taljana tal-Kompetizzjoni kienet talbet ukoll definizzjoni aktar ċara tas-servizzi pubbliċi fdati lil Trenitalia fid-dawl tal-eżistenza ta' kompetizzjoni fi ħdan il-mezz ta' trasport bil-ferrovija u ta' kompetizzjoni intermodali mit-trasport bil-baħar u bit-triq.

(208) It-tielet, FerCargo sostniet li, matul il-biċċa l-kbira tal-perjodu kopert mit-Tieni Kuntratt u t-Tielet Kuntratt, Trenitalia kienet qiegħda topera mingħajr att ta' inkarigu u mingħajr definizzjoni ċara tal-parametri tal-kumpens. Hija ċaħdet li, sakemm jiġi ffirmat it-Tielet Kuntratt, Trenitalia setgħet tibbaża ruħha fuq il-klawżola ta' kontinwità inkluża fit-Tieni Kuntratt, peress li ż-żewġ KPS kienu jkopru obbligi differenti u kienu applikati metodi ta' kumpens differenti.

(209) Ir-raba', FerCargo ma eskludietx il-possibbiltà ta' kumpens żejjed meta wieħed iqis li t-Tieni u t-Tielet Kuntratti ma semmewx li l-kumpens kellu jiġi kkalkulat abbażi tal-kostijiet ta' impriża effiċjenti. Fil-fehma tagħha, sabiex jiġi vverifikat jekk il-kostijiet ta' Trenitalia kinux konformi mal-kostijiet ta' kumpanija operata b'mod effiċjenti, il-parametru referenzjarju kellu jkun magħmul mill-kompetizzjoni eżistenti, minflok minn kumpaniji ferrovjarji li joperaw fi swieq barranin. B'attenzjoni partikolari għat-Tielet Kuntratt, FerCargo argumentat li l-uniku parametru kwalitattiv użat għall-valutazzjoni tas-servizz kien il-puntwalità u mhux ġestjoni effiċjenti tal-kost tas-servizz. Barra minn hekk, il-livell ta' kumpens ma qiesx it-taxxi aktar baxxi fuq l-enerġija mħallsa minn Trenitalia fuq l-elettriku użat mill-ferroviji ([134]).

(210) Fl-aħħar nett, FerCargo sostniet li Trenitalia ma żammitx kontijiet separati u li hija użat il-marġni magħmula skont il-KPS biex tiffinanzja politika tal-prezzijiet aggressiva fis-segment kummerċjali u żżid il-preżenza ta' Trenitalia fis-suq. Skont FerCargo, il-kost unitarju ddikjarat minn Trenitalia kien eżorbitanti ([135]) meta mqabbel mad-*data* miżmuma mill-Kummissjoni fid-deċiżjoni tagħha dwar l-iskema Taljana *Ferrobonus* (SA.32603) ([136]) u l-kostijiet irreġistrati mill-kompetituri ta' Trenitalia ([137]). FerCargo argumentat li, fl-1 ta' Ġunju 2009, l-Awtorità Taljana tal-Kompetizzjoni kienet diġà indikat li l-kumpens imħallas skont KPS li ma ngħatax permezz ta' proċedura kompetittiva ta' offerti trasparenti, iqajjem il-kwistjoni tal-possibbiltà ta' sussidju inkroċjat bejn is-servizzi tas-suq u s-servizzi pubbliċi, fejn hemm ukoll trikkib parzjali bejn iż-żewġ tipi ta' servizzi.

(211) FerCargo kkonkludiet li l-għajnuna mill-Istat hija inkompatibbli mas-suq intern, minħabba li, fil-fehma tagħha, la l-Artikolu 93 tat-TFUE u lanqas ir-Regolament (KEE) Nru 1191/69 ma ġew irrispettati.

6.3. **Il-Grupp FS**

(212) Fl-osservazzjonijiet tiegħu tat-23 ta' Lulju 2014, il-Grupp FS argumenta li t-Tielet Kuntratt ma kienx jikkwalifika bħala għajnuna mill-Istat peress li kien konformi mal-kundizzjonijiet ta' *Altmark*. F'dan ir-rigward, huwa pprovda studju addizzjonali ta' Lulju 2014 ([138]) (maħsub biex jikkomplementa l-Istudju ta' PWC 1 ippreżentat mill-awtoritajiet Taljani), li kellu l-għan li juri konformità mal-ewwel u r-raba' kriterji ta' *Altmark*.

([134]) FerCargo rreferiet għad-Digriet Taljan Nru 730 tat-22 ta' Mejju 1963 u d-Digriet Liġi Nru 91 tal-14 ta' Ġunju 2014.

([135]) EUR 24 ferrovija/km fl-2009, EUR 26,1 ferrovija/km fl-2010, EUR 24 ferrovija/km fl-2011.

([136]) Id-Deċiżjoni tas-16 ta' Diċembru 2011 (ĠU C/88/2012). F'din id-deċiżjoni, il-kost medju tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fl-Italja kienet stmata għal EUR 10 ferrovija/km (ara l-premessa 39 tad-Deċiżjoni).

([137]) FerCargo rreferiet għall-kostijiet ta' tnejn mill-membri tagħha (Rail Traction Company u NordCargo). B'mod partikolari, fir-rigward ta' Rail Traction Company, kostijiet bejn EUR 9,5 ferrovija/km għal servizzi fil-konnessjoni l-Campania/it-Tramuntana tal-Italja u EUR 9,27 ferrovija/km għall-konnessjoni l-Campania/il-Calabria. Fir-rigward ta' NordCargo, il-kostijiet ta' EUR 11,7 għal ferroviji fuq distanzi twal inklużi wkoll il-kostijiet tal-vetturi ferrovjarji li, skont FerCargo, Trenitalia kellha tkun diġà kopriet kompletament.

([138]) L-istudju ta' PWC ta' Lulju 2014 — "Contratto di servizio Trenitalia Cargo, Supporto per la risposta alla decisione CE, is-27 ta' Marzu 2014".

(213) Fir-rigward tan-nuqqas ta' kwalunkwe żball evidenti fid-definizzjoni tal-kamp ta' applikazzjoni tat-Tielet Kuntratt, il-Grupp FS qies li t-traffiku tal-merkanzija bil-ferrovija lejn in-Nofsinhar tal-Italja u minnu kien affettwat minn falliment tas-suq.

(214) F'dan ir-rigward, il-Grupp FS indika li l-kompetituri ta' Trenitalia ma kellhomx preżenza stabbli u mifruxa fis-suq u li, fil-perjodu 2007–2008, is-sehem mis-suq tagħhom kien inqas minn 3 % anki fuq l-aktar konnessjonijiet reġjun/reġjun profittabbli, bħal dawk lejn il-Campania u l-Puglia u minnhom. Madankollu, f'dawn il-konnessjonijiet, il-kompetituri ta' Trenitalia kienu qed jipprovdu primarjament trasport ikkombinat (għalhekk, xi oġġetti li setgħu jiġu ttrasportati biss permezz ta' trasport konvenzjonali, bħall-azzar u s-sustanzi kimiċi, ma kinux ipprovduti minn kompetituri) u prinċipalment f'direzzjoni waħda (min-Nofsinhar għat-Tramuntana fil-każ tal-Puglia u mit-Tramuntana għan-Nofsinhar fil-każ tal-Campania). Barra minn hekk, f'dak iż-żmien, fin-Nofsinhar tal-Italja, il-kompetituri kienu qed iservu biss ammont limitat ta' stazzjonijiet ferrovjarji u konnessjonijiet reġjun/reġjun meta mqabbla ma' dawk koperti mit-Tielet Kuntratt.

(215) Skont il-Grupp FS, l-interess skars tal-kompetituri fin-Nofsinhar tal-Italja kien minħabba li t-traffiku konvenzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija f'dawk ir-reġjuni kien ikkaratterizzat minn domanda volatili (li wasslet għal vaguni vojta u frekwenzi baxxi). Barra minn hekk, minħabba t-tipi differenti ta' merkanzija involuti (l-azzar, is-sustanzi kimiċi, il-vetturi, oġġetti oħra) il-provvista tas-servizz kienet teħtieġ għadd kbir ta' vaguni. Il-Grupp FS spjega li l-kuntratt kien jirrappreżenta 26–28 % tas-servizzi totali tal-merkanzija bil-ferrovija fl-Italja f'termini ta' ferrovija/km iżda 6–7 % biss f'termini ta' tunnellaġġ (minħabba li l-merkanzija koperta mill-kuntratt kellha t-tendenza li tivvjaġġa fuq distanzi akbar mill-medja Taljana tal-merkanzija u l-fattur tat-tagħbija tal-ferroviji kien aktar baxx fuq ir-rotot ikkonċernati). Fil-fehma tiegħu, il-fatt li l-konnessjonijiet reġjun/reġjun koperti mit-Tielet Kuntratt kellhom karatteristiċi simili jiġġustifika bis-sħiħ l-għażla magħmula mill-awtoritajiet Taljani biex jiddefinixxu l-SGEI f'termini ta' konnessjonijiet reġjun/reġjun bħala network ta' links ferrovjarji (aktar milli bħala konnessjonijiet minn punt għal punt) ([139]).

(216) Il-Grupp FS indika li, fin-nuqqas tat-Tielet Kuntratt, kien jieqaf milli jipprovdi t-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fin-Nofsinhar tal-Italja. Il-maġġoranza tat-traffiku tal-merkanzija mbagħad kien jiċċaqlaq mill-ferrovija għat-triq. Bħala eżempju, il-Grupp FS irrefera għall-każ ta' Sardenja, fejn it-traffiku tal-merkanzija bil-ferrovija ta' Trenitalia naqas b'mod drammatiku ([140]) bejn l-2008 u l-2009, jiġifieri wara li l-Italja ddeċidiet li ma tinkludix lir-Reġjun ta' Sardenja fil-kamp ta' applikazzjoni tat-Tielet Kuntratt wara l-iskadenza tat-Tieni Kuntratt fil-31 ta' Diċembru 2008. L-ebda impriża ferrovjarja oħra ma kienet isservi lil Sardenja f'dak iż-żmien jew daħlet f'dak is-suq wara t-tluq ta' Trenitalia.

(217) Fir-rigward tar-raba' kriterju ta' *Altmark*, il-Grupp FS appoġġa l-fehma tal-Italja li l-kostijiet ta' Trenitalia għal kull ferrovija/km kienu konformi ma' dawk ta' impriżi oħra li kienu joperaw fil-livell tal-Unjoni (ÖBB, DB, SNCF), kif indikat mill-Istudju ta' PWC 1 (ara l-premessa (175)), u għalhekk mal-kostijiet ta' impriża tipika mmexxija tajjeb. Hija qieset li l-analiżi tal-kosteffiċjenza kellha titwettaq fil-livell tal-kumpanija li tipprovdi s-servizz (u mhux fil-livell tal-KPS). Għall-finijiet tal-applikazzjoni tar-raba' kundizzjoni ta' *Altmark*, hija eskludiet kwalunkwe rilevanza għad-*data* dwar id-dħul (peress li r-raba' kriterju ta' *Altmark* jirreferi biss għall-"kostijiet" ta' impriża mmexxija tajjeb) u, fi kwalunkwe każ, għamlitha ċara li d-domanda għat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija kienet ikkaratterizzata minn grad għoli ta' volatilità li għamlet id-dħul imprevedibbli ħafna.

([139]) Il-Grupp FS irrefera għad-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tal-24 ta' Frar 2010 dwar Danske Statsbaner (SA.21143), fejn il-Kummissjoni indikat li "[...] l-leġiżlazzjoni speċifika fis-seħħ bl-ebda mod ma tillimita l-possibbiltà li tafda missjonijiet ta' servizzi li jkopru sett ta' linji għall-istabbiliment ta' sistema ta' trasport koerenti, b'mod partikolari bil-ħsieb li tippermetti ċerta kontinwità ta' trasport. L-ebda kriterju ma huwa ffissat dwar il-profittabbiltà jew le tal-linji individwali kkonċernati" u kkonkludiet li "d-Danimarka ma tagħmilx żball manifest ta' evalwazzjoni jekk tinkludi f'kuntratt ta' servizz pubbliku linja profittabbli waħda jew aktar, sakemm dawn il-linji jiddaħħlu f'sistema ta' trasport koerenti" minħabba li "[f]in-nuqqas ta' regoli kontrarji preċiżi, l-Istat Membru jibqa' ħieles li jevalwa l-portata tal-missjoni ta' servizz pubbliku li jixtieq jafda lil kumpanija sabiex jistabbilixxi sistema ta' trasport adegwata", ara l-paragrafu 166 tad-Deċiżjoni tal-Kummissjoni tal-24 ta' Frar 2010 dwar il-kuntratti ta' servizz pubbliku ta' trasport bejn il-Ministeru Daniż tat-Trasport u Danske statsbaner (Għajnuna mill-Istat C 41/08 (ex NN 35/08)).

([140]) L-offerta ta' Trenitalia naqset minn 400 000–500 000 ferrovija/km fis-sena għal madwar 22 000 ferrovija/km fl-2009 u kompliet tonqos fis-snin sussegwenti (madwar 5 000 ferrovija/km fl-2010 u 3 000 ferrovija/km fl-2011) sakemm sparixxiet fl-2012.

7. **KUMMENTI MILL-ITALJA DWAR L-OSSERVAZZJONIJIET TA' FERCARGO**

(218) Fl-osservazzjonijiet tagħha tal-20 ta' Novembru 2014, tal-4 ta' Novembru 2015, tal-5–15 ta' Frar 2018, tat-23 ta' Mejju 2018 u tat-18–19 ta' Frar 2019, l-Italja ressqet aktar argumenti bi tweġiba għall-osservazzjonijiet sottomessi minn FerCargo. Dawn l-argumenti ffukaw l-aktar fuq l-eżistenza ta' għajnuna skont it-Tieni u t-Tielet Kuntratti.

7.1. **It-Tieni Kuntratt**

7.1.1. *Vantaġġ*

(219) Fl-osservazzjonijiet tagħha tal-20 ta' Novembru 2014, l-Italja tenniet prinċipalment l-argumenti ppreżentati fil-premessi (141) sa (152) biex tikkontesta l-allegazzjonijiet ta' FerCargo li l-kumpensi mħallsa lil Trenitalia taw vantaġġ lil Trenitalia.

(220) B'mod partikolari, l-Italja argumentat li d-definizzjoni tal-OSP skont it-Tieni Kuntratt kienet koerenti u xierqa biex tiggarantixxi l-koeżjoni reġjonali u l-ekwilibriju ekonomiku tat-territorju Taljan (jiġifieri biex jiġi evitat żbilanċ fil-produzzjoni u ċ-ċirkwiti ekonomiċi bejn it-Tramuntana u n-Nofsinhar tal-Italja). Barra minn hekk, hija qieset ukoll li s-servizzi mwettqa minn Trenitalia fil-perjodu 2004–2006 kienu kollha ġew miftiehma minn qabel mal-awtoritajiet Taljani. Fir-rigward tal-perjodu 2007–2008, l-Italja rreferiet għall-Artikolu 12 tat-Tieni Kuntratt (il-"*klawżola ta'kontinwità*"), li skontu Trenitalia kompliet tipprovdi s-servizzi koperti mit-Tieni Kuntratt sa komunikazzjoni ulterjuri mill-Ministru tat-Trasport u l-Infrastruttura.

(221) L-Italja indikat li Trenitalia kienet l-uniku operatur ferrovjarju kapaċi jipprovdi s-servizz bil-grad xieraq ta' firxa u kopertura ġeografika. B'appoġġ għad-dikjarazzjoni tagħha, hija pprovdiet studju tat-22 ta' Ottubru 2014, ikkummissjonat lil PWC (l-"**Istudju ta' PWC 2**"). Dak l-istudju, li kien jikkonċerna t-Tielet Kuntratt iżda vvaluta wkoll l-offerta tal-kompetituri ta' Trenitalia fil-perjodu 2006–2008 bi tweġiba għall-allegazzjoni ta' Fercargo li l-awtoritajiet Taljani ma kinux qiesu l-għadd dejjem akbar ta' operaturi li bdew joperaw fin-Nofsinhar tal-Italja mill-2006 (ara l-premessa (206)), wera li, sal-2007, irrispettivament mil-liberalizzazzjoni tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fil-livell nazzjonali, il-kompetituri ta' Trenitalia ma kinux joperaw servizz lejn in-Nofsinhar tal-Italja u minnu. ([141]) Fl-2008, il-preżenza tal-kompetituri fin-Nofsinhar tal-Italja xorta kienet kważi negliġibbli, u totalment assenti f'Sardenja u fi Sqallija ([142]).

(222) Bi tweġiba għall-allegazzjoni ta' FerCargo li l-kumpens imħallas skont it-Tieni Kuntratt ippermetta lil Trenitalia topera b'telf sabiex telimina l-kompetituri tagħha (il-premessa (210)), l-Italja indikat li Trenitalia ma kinitx libera li tistabbilixxi t-tariffi tagħha iżda kienet soġġetta għall-obbligi ta' tariffi imposti mill-Italja ([143]). Barra minn hekk, Trenitalia kienet fil-pożizzjoni ta' "prenditur tal-prezzijiet" peress li l-prezzijiet tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija kienu fil-biċċa l-kbira ddeterminati mir-rati tat-trasport bit-triq. Fir-rigward tal-impossibbiltà allegata ta' Fercargo li tirreplika l-offerta ta' Trenitalia, l-Italja qieset improbabbli li l-kompetituri ma setgħux jirreplikaw l-offerta ta' Trenitalia, minħabba li l-kumpaniji tal-merkanzija bil-ferrovija fl-Italja ddikjaraw kost medju li kien inqas minn nofs dak ta' Trenitalia ([144]).

([141]) Għalkemm xi kumpaniji — Rail Traction Company u NordCargo — applikaw għaċ-ċertifikat tas-sikurezza, tal-inqas għall-Campania, fl-2006.

([142]) Il-kumpaniji ferrovjarji ħlief Trenitalia pprovdew servizz mill-2008 li jgħaqqad biss iż-żewġ siti industrijali ta' Nola (fil-Campania) u Fossacesia (fl-Abruzzo).

([143]) L-Anness 1 tat-Tielet Kuntratt kien jispeċifika li Trenitalia kellha l-obbligu li tipprovdi s-servizz fil-każijiet kollha, sakemm ma kienx hemm differenza bejn il-kostijiet u d-dħul għal kull ferrovija/km li jaqbżu d-EUR 19 għal kull km, u sakemm din id-differenza ma kinitx ogħla minn 73 % tal-kostijiet totali. Dawn ir-restrizzjonijiet stabbilew limiti minimi tat-tariffi, li taħthom Trenitalia setgħet tirrifjuta li tipprovdi s-servizz. 'Il fuq minn dawn il-limiti, Trenitalia kellha obbligu li tipprovdi s-servizz lil partijiet terzi, bil-livell ta' kwalità stabbilit fit-Tielet Kuntratt.

([144]) L-Istudju ta' PWC 2 enfasizza li l-kost medju mġarrab minn Trenitalia għall-provvista ta' servizzi skont it-Tielet Kuntratt kien ta' madwar EUR 22 għal kull ferrovija/km fl-2009–2010, filwaqt li l-kostijiet medji mġarrba minn kumpaniji ferrovjarji oħra fis-settur tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fl-Italja (b'mod partikolari operaturi b'daqs ħafna iżgħar minn dak ta' Trenitalia) kienu madwar EUR 10 għal kull ferrovija/km. Fuq dik il-bażi, l-Italja qieset li l-kompetituri ta' Trenitalia setgħu joffru prezzijiet simili jew aktar baxxi minn dawk ta' Trenitalia fis-suq.

(223) Bi tweġiba għall-allegazzjoni ta' FerCargo ta' kumpens żejjed possibbli (il-premessa (209)), l-Italja sostniet li l-kostijiet imġarrba skont it-Tieni Kuntratt ma kinux stmati abbażi tal-Ewwel Kuntratt iżda b'referenza għall-kostijiet imġarrba minn Trenitalia fl-2004, li hija l-ewwel sena ta' applikazzjoni tat-Tieni Kuntratt. Sabiex jikkalkula l-kumpens, il-MIT ibbaża ruħu fuq dikjarazzjonijiet ta' rapportar iċċertifikati, eżaminati u approvati mill-MIT innifsu, u mhux fuq sempliċi estimi.

(224) Fir-rigward tad-dikjarazzjoni ta' FerCargo li l-kumpens ma qiesx it-taxxi fuq l-enerġija aktar baxxi mħallsa minn Trenitalia fuq l-elettriku użat mill-ferroviji (il-premessa (209)), fl-osservazzjonijiet tagħha tal-5–15 ta' Frar 2018, l-Italja ċċarat li dan it-tnaqqis fit-taxxa kien jikkonċerna l-impriżi ferrovjarji kollha li joperaw fl-Italja.

7.1.2. *Tfixkil tal-kompetizzjoni u l-effett fuq il-kummerċ intra-UE*

(225) L-Italja qieset irrilevanti li l-membri ta' FerCargo huma kkontrollati jew assoċjati ma' kumpaniji ferrovjarji Ewropej ewlenin li joperaw rotot Alpini u transfruntiera. Skont l-Italja, dik iċ-ċirkostanza bl-ebda mod ma wriet li l-kumpens seta' jaffettwa s-servizzi pprovduti minn dawk il-kumpaniji ferrovjarji, li, għall-kuntrarju, irreġistraw żieda fil-volumi tat-traffiku u espansjoni fuq ir-rotot internazzjonali ([145]).

7.2. **It-Tielet Kuntratt**

(226) L-Italja tenniet in-nuqqas ta' distorsjoni tal-kompetizzjoni u ta' effett fuq il-kummerċ intra-UE, kif ukoll in-nuqqas ta' vantaġġ mogħti lil Trenitalia. Fir-rigward tal-ewwel aspett, l-Italja tenniet prinċipalment l-argumenti spjegati fil-premessi (187)–(189) u (225). Fir-rigward tal-vantaġġ, l-Italja pprovdiet tweġibiet estensivi għad-dikjarazzjonijiet ta' FerCargo dwar (i) in-nuqqas ta' SGEI ġenwin; (ii) nuqqas ta' inkarigu; u (iii) kumpens żejjed possibbli.

7.2.1. *L-eżistenza ta' SGEI ġenwin*

(227) Fl-osservazzjonijiet tagħha tal-24 ta' Ġunju 2014, l-Italja ċċarat ir-raġunijiet li wassluha biex tiddefinixxi l-kamp ta' applikazzjoni tas-servizz pubbliku f'termini ta' konnessjonijiet reġjun/reġjun aktar milli f'termini ta' rotot individwali (il-premessa (165)).

(228) Fl-osservazzjonijiet tagħha tal-20 ta' Novembru 2014, bi tweġiba għad-dikjarazzjoni ta' FerCargo li kien hemm għadd ta' kumpaniji ferrovjarji li joperaw ir-rotot inklużi fil-kamp ta' applikazzjoni tal-obbligi ta' servizz pubbliku (il-premessa (206)), l-Italja argumentat li t-Tielet Kuntratt kien meħtieġ biex ikopri falliment tas-suq.

(229) Bħala rimarka ġenerali, l-Italja indikat li l-kompetituri ta' Trenitalia kienu qed jipprovdu s-servizzi tagħhom fuq rotot profittabbli fit-Tramuntana tal-Italja u mill-passaġġi Alpini (eż. Brennero, Chiasso u Tarvisio) ([146]). Skont l-Italja, f'diversi okkażjonijiet l-amministrazzjonijiet tar-reġjuni fin-Nofsinhar tal-Italja kienu enfasizzaw il-ħtieġa għal servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fir-reġjuni tagħhom ([147]).

(230) Fir-rigward speċifiku tas-sitwazzjoni tas-suq fl-2008 (meta l-perimetru tat-Tielet Kuntratt kien definit mill-partijiet), l-Italja argumentat li l-offerta tas-suq tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija ma kinitx biss insuffiċjenti iżda wkoll inadegwata.

([145]) Skont l-Italja, it-traffiku fuq l-aktar rotot profittabbli, kemm transfruntiera kif ukoll dawk fir-reġjuni tat-Tramuntana tal-Italja li huma l-eqreb għall-passaġġi tal-muntanji, matul il-perjodu 2009–2013 irreġistra żieda fis-sehem mis-suq tal-ferrovija li tikkompeti ma' Trenitalia li kienet tvarja minn 25 % sa 42 %.

([146]) Bħala eżempju, l-Italja semmiet li DB Schenker (li fl-2009 ħadet il-kontroll ta' NordCargo) kienet preżenti biss fit-Tramuntana tal-Italja. F'dan ir-rigward, l-Italja rreferiet ukoll għad-deċiżjoni adottata f'Diċembru 2008 mill-Awtorità Taljana tal-Kompetizzjoni u tas-Suq dwar il-konċentrazzjoni ta' *Deutsche Bahn/NordCargo* li ddikjarat li "*l-operazzjoni tinvolvi rotot li jgħaqqdu l-Italja ta' Fuq mal-Ewropata' Fuq*" (Deċiżjoni tal-Awtorità Taljana tal-Kompetizzjoni tal-11 ta' Diċembru 2008, il-każ C9819, DEUTSCHE BAHN/NORDCARGO, ippubblikata fil-Bullettin ta' kull ġimgħa Nru 47/2008 tal-Awtorità Taljana tal-Kompetizzjoni, ippubblikat fl-14.1.2009).

([147]) L-Italja semmiet rispettivament l-ittri tar-Reġjun tal-Puglia tad-9 ta' Lulju 2009, tar-Reġjun tal-Abruzzo tad-9 ta' Marzu 2010, tar-Reġjun ta' Sqallija tal-20 ta' Frar 2009 u tal-President tal-Kunsill Muniċipali ta' Lamezia Terme (fir-Reġjun tal-Calabria) tas-26 ta' Frar 2009.

(231) L-ewwel nett, il-kompetituri ta' Trenitalia li bdew joperaw fin-Nofsinhar tal-Italja fl-2008 (il-kumpaniji Rail Traction Company, Interporto Servizi Cargo u NordCargo) ipprovdew servizzi biss lejn żewġ siti industrijali u minnhom (wieħed fil-Campania, Nola, u wieħed fl-Abruzzo, Fossacesia). F'termini tat-tip ta' traffiku, dawn il-kumpaniji koprew swieq niċċa (shuttles għat-trasport ikkombinat minn Nola fl-ewwel każ, ferroviji li jġorru vetturi tat-triq ħfief ([148]) mill-impjant SEVEL f'Fossacesia fit-tieni każ). Għalhekk, is-servizzi tagħhom ma kinux komparabbli man-network żviluppat sew ta' servizzi għat-tipi kollha ta' flussi tal-merkanzija operati minn Trenitalia skont it-Tielet Kuntratt. Barra minn hekk, il-produzzjoni kumplessiva tat-tliet kumpaniji ferrovjarji b'kuntratti attivi fil-konnessjonijiet it-Tramuntana/in-Nofsinhar kienet tirrappreżenta biss sehem żgħir mill-offerta globali tat-traffiku tal-merkanzija fuq dawk ir-rotot (medja ta' inqas minn 6 % tal-offerta f'termini ta' ferrovija/km li Trenitalia kellha tiżviluppa biex tikkonforma mal-kundizzjonijiet tat-Tielet Kuntratt).

(232) It-tieni, minkejja li GTS Rail ([149]) u Interporto Servizi Cargo kienu waqqfu servizzi ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fuq skala żgħira li kien jaqdu xi ftit postijiet fil-Campania u fil-Puglia (jiġifieri Nola u Bari), skont l-Italja din l-għażla kienet iddeterminata mill-fatt li dawn il-kumpaniji kienu sidien/maniġers ta' terminali tal-merkanzija u interportwali u operaturi tal-loġistika, li ddeċidew li joperaw is-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija proprji tagħhom bejn il-faċilitajiet tagħhom u l-klijenti tagħhom.

(233) It-tielet, Trenitalia kienet l-unika impriża ferrovjarja li kellha ċertifikat tas-sikurezza validu għat-territorju Taljan kollu, filwaqt li l-operaturi l-ġodda kellhom biss ċertifikati tas-sikurezza validi f'konnessjonijiet speċifiċi minħabba l-kostijiet għoljin ħafna tal-akkwist ta' tali ċertifikati. Il-kumpaniji kollha tal-merkanzija bil-ferrovija li għandhom ċertifikat tas-sikurezza għat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija lejn/minn reġjun wieħed jew aktar koperti mit-Tielet Kuntratt, kellhom kumplessivament rolling stock u fatturi ta' produzzjoni li ma kinux adegwati għall-immaniġġjar tal-volum meħtieġ mit-Tielet Kuntratt (11,9 miljun ferrovija/km).

(234) Fit-tweġibiet tagħha tat-23 ta' Mejju 2018, l-Italja ċċarat li l-lista ta' 42 konnessjoni reġjun/reġjun f'direzzjoni waħda msemmija fl-Anness 1 tat-Tielet Kuntratt ([150]) ma kinitx eżawrjenti. Hija sempliċement irreġistrat il-konnessjonijiet li għalihom kienet teżisti d-domanda tal-utenti fl-2009, fiż-żmien tad-definizzjoni tal-ambitu ġeografiku tat-Tielet Kuntratt. Madankollu, l-obbligi ta' servizz pubbliku li ħadet Trenitalia kienu jikkonċernaw il-provvista ta' servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija lil kwalunkwe operatur li jitlobhom mir-reġjuni tan-Nofsinhar tal-Italja u lejhom imsemmija fil-kuntratt (jiġifieri l-Abruzzo, il-Molise, il-Campania, il-Puglia, il-Basilicata, il-Calabria, Sqallija). Għalhekk, Trenitalia kienet obbligata li tkun lesta biex tipprovdi wkoll konnessjonijiet oħra, jekk tirriżulta d-domanda ([151]). In-numru totali ta' konnessjonijiet reġjun/reġjun f'direzzjoni waħda koperti b'mod effettiv minn Trenitalia fil-perjodu 2009–2014 kien ta' 66, jiġifieri 33 konnessjoni reġjun/reġjun (vjaġġ bir-ritorn). Dan in-numru ma jqisx il-konnessjonijiet bejn ir-reġjuni fit-Tramuntana tal-Italja, li kienu moqdija biss sakemm kienu meħtieġa biex jiġi ottimizzat it-traffiku lejn ir-reġjuni fin-Nofsinhar tal-Italja u minnhom.

(235) Fit-tweġibiet tagħha tat-18–19 ta' Frar 2019, l-Italja pprovdiet studju (l-"**Istudju ta' PWC 3**"), li kellu l-għan li juri li s-sitwazzjoni tas-suq fis-snin 2007–2009 kienet ikkaratterizzata minn offerta insuffiċjenti ta' servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fin-Nofsinhar tal-Italja meta mqabbla mal-offerta minima meħtieġa mill-Istat. Notevolment:

— Fil-perjodu 2007–2008, minbarra Trenitalia, ħames impriżi ferrovjarji biss (NordCargo BV, Rail Traction Company SpA, Linea Srl, Rail One SpA u Ferrovia Adriatico Sangritana SpA) kienu attivi f'xi wħud mir-reġjuni koperti mit-Tielet Kuntratt. Fl-2008, dawn il-kumpaniji flimkien ipprovdew 883 000 ferrovija/km. Fl-2009, l-għadd ta' kompetituri ta' Trenitalia żdied minn ħamsa għal tmienja u flimkien ipprovdew 1,4 miljun ferrovija/km (meta mqabbel mal-14-il miljun ferrovija/km ipprovduti minn Trenitalia).

([148]) SEVEL S.p.A. (akronimu ta' "Società Europea Veicoli Leggeri") hija kumpanija Taljana tal-karozzi li tipproduċi vetturi kummerċjali ħfief.
([149]) GTS Rail S.p.A. tappartjeni għall-grupp GTS S.p.A. u hija waħda mis-17-il impriża ferrovjarji rrappreżentati minn FerCargo.
([150]) Ara n-nota f'qiegħ il-paġna [81].
([151]) L-Istudju ta' PWC 3 juri li Trenitalia pprovdiet servizzi fil-konnessjonijiet kollha koperti mit-Tielet Kuntratt mill-inqas matul sena waħda skont it-Tielet Kuntratt. Pereżempju, fil-konnessjoni l-Abruzzo/il-Basilicata, bejn l-2009 u l-2014, Trenitalia pprovdiet ammont totali ta' servizzi ta' 400 ferrovija/km (mezz ta' trasport konvenzjonali) li nofshom fl-2011 kienu biss fid-direzzjoni Tramuntana–Nofsinhar u n-nofs li kien jifdal fl-2014 kien biss fid-direzzjoni Nofsinhar–Tramuntana.

— Bejn l-2008 u l-2009, fiż-żmien li l-partijiet iddefinixxew l-ambitu ġeografiku tal-kuntratt, ([152]) il-kompetituri ta' Trenitalia kellhom biss 14-il konnessjoni reġjun/reġjun (vjaġġ bir-ritorn) meta mqabbla mat-33 konnessjoni reġjun/reġjun (vjaġġ bir-ritorn) li kellhom jiġu moqdija fuq talba minn Trenitalia skont it-Tielet Kuntratt, inkluża Sqallija. Barra minn hekk, kien biss f'sitta mill-konnessjonijiet reġjun/reġjun moqdija (il-Campania/it-Tramuntana tal-Italja, l-Abruzzo/it-Tramuntana tal-Italja, il-Puglia/it-Tramuntana tal-Italja, il-Calabria/il-Campania, il-Basilicata/it-Tramuntana tal-Italja u l-Abruzzo/il-Puglia) li kienu qed jipprovdu ammont rilevanti ta' traffiku (b'offerta totali ta' aktar minn 60 000 ferrovija/km) u, anki fuq dawn il-konnessjonijiet, l-offerta tagħhom ma kinitx sostitut perfett għall-offerta ta' Trenitalia. Fil-fatt, din kienet tkopri biss uħud mir-rotot disponibbli u/jew kienet tikkonċerna biss tip wieħed ta' servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija jew tip wieħed ta' prodott, jew kienet operata biss b'mod wieħed, mingħajr vjaġġ bir-ritorn. Din is-sitwazzjoni tas-suq bilkemm setgħet titqies bħala effett tat-Tieni Kuntratt, li, fir-rigward tar-rotot Tramuntana–Nofsinhar fuq l-Italja kontinentali, kien jikkonċerna biss traffiku ta' aktar minn 1 000 km.

— Fil-ftit konnessjonijiet reġjun/reġjun fejn kien hemm trikkib possibbli bejn is-servizzi ta' Trenitalia u s-servizzi tal-kompetituri (f'termini ta' rotot, tip ta' trasport u prodotti), jew l-offerta tal-kompetituri ma kinitx biżżejjed biex tkopri d-domanda kollha tat-traffiku jew kienet frammentata jew instabbli wisq biex wieħed joqgħod fuqha. Fir-rigward tal-allegata instabbiltà tal-offerta, l-Italja rreferiet b'mod partikolari għall-offerta pprovduta fil-konnessjonijiet il-Puglia/it-Tramuntana tal-Italja, il-Calabria/il-Campania u l-Basilicata/it-Tramuntana tal-Italja.

— Għalkemm l-offerta tal-kompetituri rat żieda kostanti matul il-perjodu 2009–2014, fl-2014 il-kompetituri flimkien ipprovdew 2,3 miljun ferrovija/km (meta mqabbla mal–10,9 miljun ferrovija/km ipprovduti minn Trenitalia). Barra minn hekk, din iż-żieda fit-traffiku ffukat prinċipalment fi tliet konnessjonijiet reġjun/reġjun (l-Abruzzo/it-Tramuntana tal-Italja, il-Campania/it-Tramuntana tal-Italja u l-Puglia/it-Tramuntana tal-Italja) mit-33 li għandhom jiġu moqdija fuq talba minn Trenitalia.

(236) L-Italja kkonkludiet li l-provvista ta' servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija — jekk jitħallew mingħajr miżuri ta' appoġġ xierqa — x'aktarx li jikkonċentra fit-Tramuntana tal-Italja jew fuq ċerti konnessjonijiet limitati minn punt għal punt, mingħajr ebda garanzija ta' kontinwità, u li jħalli n-Nofsinhar tal-Italja mhux kopert. B'mod partikolari, l-Italja qieset li, fin-nuqqas tat-Tielet Kuntratt, 80–90 % tat-traffiku tal-merkanzija bil-ferrovija pprovdut minn Trenitalia skont it-Tieni Kuntratt kien jisparixxi, jew għall-benefiċċju tal-mezz tat-trasport bit-triq jew inkella saħansitra (pereżempju fir-rigward ta' xi prodotti kimiċi u tal-azzar li għalihom ma kien hemm l-ebda alternattiva vijabbli tat-trasport). Skont l-Italja, din is-sitwazzjoni ġiet ikkonfermata wkoll mir-rapport tal-maniġer tal-infrastruttura ferrovjarja dwar it-talbiet għall-allokazzjoni tal-mogħdijiet tal-parteċipanti l-ġodda u mill-Qorti tal-Awdituri Taljana ([153]).

(237) Fir-rigward tal-konnessjonijiet it-Tramuntana tal-Italja/it-Tramuntana tal-Italja koperti mit-Tielet Kuntratt, li FerCargo qieset inkonsistenti mal-kamp ta' applikazzjoni tal-SGEI (il-premessa (207)), l-Italja spjegat li f'dawn il-konnessjonijiet ma kien hemm l-ebda tagħbija jew servizz ġodda ta' klijenti ġodda, iżda sempliċiment il-kontinwità tal-konnessjonijiet it-Tramuntana/in-Nofsinhar. Dawn il-konnessjonijiet kienu meħtieġa daqs il-konnessjonijiet in-Nofsinhar/in-Nofsinhar biex jinġabru u jiġu ottimizzati l-flussi tat-traffiku fil-konnessjonijiet it-Tramuntana/in-Nofsinhar. Skont l-Italja, kwalunkwe tfassil differenti tas-servizz kien jgħolli l-kost tas-servizz u kien jeħtieġ kumpens ogħla.

(238) Fl-aħħar nett, l-Italja qieset li l-Awtorità Taljana tal-Kompetizzjoni, fir-rapport tagħha tal-1 ta' Ġunju 2009, ma eskludietx il-ħtieġa ta' OSP fis-suq tal-merkanzija, iżda pjuttost indirizzat il-metodi tal-għoti relatati. L-MIT qies kif xieraq ir-rimarki tal-Awtorità iżda fl-aħħar mill-aħħar ikkonkluda li Trenitalia kienet l-uniku operatur ferrovjarju kapaċi jwassal l-OSP bil-grad xieraq ta' firxa u kopertura ġeografika ([154]).

([152]) Il-kamp ta' applikazzjoni tal-kuntratt ġie diskuss mill-partijiet bejn Novembru 2008 u Marzu 2009.

([153]) F'dan ir-rigward, l-Italja semmiet li l-Qorti tal-Awdituri, f'rapport tat-22 ta' Frar 2012, qieset il-provvista ta' servizzi b'telf minn Trenitalia mhux ġustifikata minn perspettiva industrijali. Il-Qorti tal-Awdituri rrikonoxxiet li "fis-settur tat-trasport tal-merkanzija, barra minn hekk, hemm kompetizzjoni intramodali għolja, iffukata esklużivament fuq l-aktar swieq profittabbli, prinċipalment fit-Tramuntana tal-Italja; fil-fatt, ma jeżistux servizzi ta' trasport ta' merkanzija bil-ferrovija pprovduti lejn in-Nofsinhar ta' Ruma ħlief mill-Grupp FS".

([154]) Nota tal-MIT tat-23 ta' Lulju 2009.

7.2.2. *Inkarigu tas-servizz*

(239) Bi tweġiba għall-allegazzjoni ta' FerCargo li Trenitalia operat skont it-Tielet Kuntratt mingħajr att ta' inkarigu (il-premessa (208)), fl-osservazzjonijiet tagħha tal-20 ta' Novembru 2014, l-Italja indikat li l-obbligi koperti mit-Tielet Kuntratt kienu ġew stabbiliti permezz ta' djalogu bejn Trenitalia u l-Ministeri kompetenti (il-Ministeru tal-Ekonomija u l-Finanzi u l-MIT). Skont l-Italja, il-pjanijiet ekonomiċi-finanzjarji ta' Trenitalia approvati mill-awtorità pubblika kontraenti wrew l-eżistenza ta' missjoni u mandat ta' servizz pubbliku mogħtija minn qabel.

(240) Barra minn hekk, fit-tweġibiet tagħha tat-18–19 ta' Frar 2019, l-Italja ċċarat li n-natura u l-perimetru tas-servizzi li għandhom jiġu pprovduti minn Trenitalia, il-metodoloġija għall-kalkolu tal-ammont ta' kumpens, id-durata tal-kuntratt u s-sanzjonijiet f'każ ta' nuqqas ta' konformità mal-obbligi kuntrattwali ġew miftiehma mill-partijiet f'Ottubru 2010.

(241) B'mod partikolari, il-kamp ta' applikazzjoni tal-kuntratt (jiġifieri r-reġjuni li għandhom jingħataw servizz u t-tip ta' servizz) u l-ammont massimu ta' kumpens kienu ġew miftiehma b'mod informali ma' Trenitalia mill-bidu tal-2009. Fir-rigward tal-ammont totali ta' servizzi inklużi fil-perimetru tal-kuntratt (jiġifieri 11,9 miljun ferrovija/km fis-sena), l-Italja spjegat li, fid-diskussjonijiet li saru bejn l-2009 u l-2010, dan l-ammont kien ivarja bejn massimu ta' 13,1 miljun ferrovija/km fis-sena u minimu ta' 9,4 miljun ferrovija/km fis-sena. Il-limitu ta' 11,9 miljun ferrovija/km ġie miftiehem bejn il-partijiet f'Ottubru 2010. Fin-nuqqas ta' ċarezza dwar l-ammont ta' servizzi tal-merkanzija bil-ferrovija eventwalment mitluba skont it-Tielet Kuntratt, fl-2009 Trenitalia pprovdiet 14-il miljun ferrovija/km.

(242) L-Italja argumentat li Trenitalia rċeviet kumpens għal dawn is-servizzi biss fi tmiem l-2010 (fil-21 ta' Diċembru 2010) u fil-limitu ta' 11,9 miljun ferrovija/km li eventwalment intleħaq ftehim dwaru. Bħala elementi li jikkonformaw mal-eżistenza ta' relazzjoni kuntrattwali bejn Trenitalia u l-Istat anki qabel l-iffirmar tat-Tielet Kuntratt, l-Italja rreferiet għal rapport tal-Awtorità Taljana tal-Kompetizzjoni tal-1 ta' Ġunju 2009 u għal stqarrija pubblika li saret f'Lulju 2011 mill-Ministru għat-Trasport bi tweġiba għal interrogazzjoni mill-Parlament Taljan. Ir-rapport ikkunsidra l-kuntratt ta' servizz relatat mas-settur tat-trasport tal-merkanzija diġà fis-seħħ anki jekk ma kienx iffirmat. L-istqarrijiet pubbliċi ċċaraw l-ammonti ta' kumpens dovuti lil Trenitalia għas-snin 2009–2011, kif indikat fil-kuntratt iffirmat sussegwentement, u dawn l-ammonti kienu ġew definiti abbażi ta' pjan ekonomiku u finanzjarju pluriennali.

7.2.3. *Nuqqas ta' kumpens żejjed*

(243) Fir-rigward tad-dikjarazzjoni ta' FerCargo dwar il-possibbiltà ta' kumpens żejjed (il-premessa (209)), fl-osservazzjonijiet tagħha tal-20 ta' Novembru 2014, l-Italja qieset li l-operaturi Ewropej kienu l-uniku kampjun possibbli li abbażi tiegħu setgħu jiġu vvalutati l-kostijiet ta' Trenitalia. Il-kompetituri eżistenti msemmija minn FerCargo — jiġifieri kumpaniji ferrovjarji b'rolling stock żgħir (mhux aktar minn 10–20 ferroviji) li jkopru mhux aktar minn 1–3 miljun ferrovija/km kull wieħed — ma setgħux jikkostitwixxu parametru referenzjarju għall-valutazzjoni ta' obbligu ta' servizz pubbliku li jiġġenera output ħafna akbar (madwar 12-il miljun ferrovija/km), forniti fuq network kumpless ħafna ta' rotot Tramuntana–Nofsinhar. L-Italja pprovdiet f'dak ir-rigward l-Istudju ta' PWC 2, li jaġġorna l-Istudju PWC 1 (ara l-premessa (175)). L-Istudju ta' PWC 2 jidentifika għal EUR 22 għal kull ferrovija/km ([155]) il-kost medju għal kull ferrovija/km sostnuta minn Trenitalia għall-provvista tas-servizzi skont it-Tielet Kuntratt u EUR 10,8 għal kull ferrovija/km id-dħul medju għall-provvista tas-servizzi skont it-Tielet Kuntratt. ([156])

(244) L-Italja argumentat li l-kumpens kien strettament marbut mas-servizzi pprovduti. Kif l-Italja kienet diġà spjegat (il-premessa (181)), il-kost ogħla tas-servizz meta mqabbel ma' dak ipprovdut mill-kompetituri ta' Trenitalia kien dipendenti fuq il-ħtieġa li jkun hemm biżżejjed rolling stock (adegwat għar-restrizzjonijiet infrastrutturali u loġistiċi tan-network ferrovjarju fin-Nofsinhar tal-Italja), ir-riżorsi umani u l-assi tal-produzzjoni biex jiġu pprovduti servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija "fuq talba". L-Italja rrikonoxxiet li matul il-perjodu kopert mit-Tielet Kuntratt l-għadd ta' lokomottivi ta' Trenitalia naqas, iżda ċaħdet li dan it-tnaqqis irriżulta f'kumpens żejjed, minħabba li kien jikkonċerna lokomottivi li bilkemm intużaw minn Trenitalia minħabba l-obsolexxenza teknika (livelli baxxi ta' effiċjenza u disponibbiltà u l-impossibbiltà li jinkisbu spare parts).

([155]) Ikkalkulata bħala s-somma tal-kostijiet medji għal kull ferrovija/km għall-enerġija, il-pedaġġ, il-kiri tal-lokomottivi, il-makkinisti, u l-immanuvrar, il-vaguni, il-kostijiet ġenerali u l-qsim b'mezz ta' trasport tul korp tal-ilma. Ara l-paġni 17, 22 u 23 tal-Istudju ta' PWC 2.

([156]) Ara l-paġna 24 tal-Istudju ta' PWC 2.

(245) Fl-aħħar nett, fit-tweġibiet tagħha tat-18–19 ta' Frar 2019, l-Italja ċċarat li l-metodoloġija għall-kalkolu tal-kumpens għas-snin 2009–2014 kienet essenzjalment l-istess bħal dik prevista fit-Tieni Kuntratt ([157]). L-unika differenza bejn it-Tieni Kuntratt u t-Tielet Kuntratt kienet tikkonċerna l-inklużjoni f'dan tal-aħħar (b'mod partikolari mill-aħħar abbozz ta' Ottubru 2010) tar-referenza għall-Pjan Ekonomiku u Finanzjarju ta' Trenitalia bħala bażi għall-kalkolu tal-evoluzzjoni tal-kostijiet u d-dħul ta' Trenitalia matul id-durata tal-kuntratt.

8. **VALUTAZZJONI TAL-MIŻURI**

8.1. **L-eżistenza tal-għajnuna**

(246) Miżura tikkwalifika bħala għajnuna skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE jekk tkun imputabbli lill-Istat u ffinanzjata permezz ta' riżorsi tal-Istat, tagħti vantaġġ lill-benefiċjarju tagħha u dak il-vantaġġ ikun selettiv, toħloq distorsjoni jew thedded li toħloq distorsjoni tal-kompetizzjoni u jkollha l-potenzjal li taffettwa l-kummerċ bejn l-Istati Membri.

(247) Fid-dawl tal-osservazzjoni tal-Italja li l-kumpens imħallas skont it-tliet KPS ma kienx jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat minħabba n-nuqqas ta' distorsjoni tal-kompetizzjoni u l-effett fuq il-kummerċ intra-UE, il-Kummissjoni l-ewwel se tivvaluta l-issodisfar ta' dawk il-kundizzjonijiet. L-issodisfar tal-kundizzjonijiet kumulattivi l-oħra stabbiliti fl-Artikolu 107(1) tat-TFUE sussegwentement se jiġi vvalutat biss fir-rigward ta' dawk l-OSP li għalihom il-kumpens imħallas jinstab li jista' joħloq distorsjoni tal-kompetizzjoni u jaffettwa l-kummerċ bejn l-Istati Membri.

8.1.1. *Tfixkil tal-kompetizzjoni u l-effett fuq il-kummerċ intra-UE*

(248) Miżura mogħtija mill-Istat titqies li toħloq distorsjoni jew thedded li toħloq distorsjoni fil-kompetizzjoni meta tkun kapaċi ttejjeb il-pożizzjoni kompetittiva tal-benefiċjarju meta mqabbel ma' impriżi oħrajn li tikkompeti magħhom ([158]). Distorsjoni tal-kompetizzjoni skont it-tifsira tal-Artikolu 107 tat-TFUE b'hekk tiġi preżunta hekk kif l-Istat jagħti vantaġġ finanzjarju lil impriża f'settur liberalizzat fejn hemm, jew jista' jkun hemm, kompetizzjoni ([159]).

(249) Madankollu, il-possibbiltà ta' distorsjoni tal-kompetizzjoni hija eskluża jekk jiġu ssodisfati l-erba' kundizzjonijiet kumulattivi li ġejjin ([160]). L-ewwel nett, is-servizz ikun soġġett għal monopolju legali stabbilit f'konformità mad-dritt tal-Unjoni). It-tieni, il-monopolju legali jeskludi mhux biss il-kompetizzjoni fis-suq, iżda wkoll għas-suq. It-tielet, is-servizz ma jkunx f'kompetizzjoni ma' servizzi oħrajn. Ir-raba', jekk il-fornitur tas-servizz ikun attiv f'suq ieħor li huwa miftuħ għall-kompetizzjoni, is-sussidjar inkroċjat għandu jiġi eskluż permezz ta' kontijiet separati u assigurazzjoni li l-finanzjament pubbliku pprovdut għas-servizz soġġett għall-monopolju legali ma jistax ikun ta' benefiċċju għal attivitajiet oħra.

([157]) Dan kien jikkonsisti fit-tliet stadji li ġejjin: (i) definizzjoni *ex ante* tal-ammont massimu ta' kumpens annwali filwaqt li jitqiesu r-riżorsi pubbliċi disponibbli; (ii) il-kwantifikazzjoni finali tal-kumpens dovut abbażi tal-kostijiet effettivament imġarrba minn Trenitalia u l-ammont ta' kapital użat, u (iii) l-irkupru tal-ammonti mħallsa żejda bħala tnaqqis għall-kumpens tas-sena sussegwenti.

([158]) Is-Sentenza tal-15 ta' Ġunju 2000, *Alzetta Mauro et*, Kawżi Magħquda T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 sa T-607/97, T-1/98, T-3/98 sa T-6/98 u T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, punt 80.

([159]) Is-Sentenza tal-15 ta' Ġunju 2000, *Alzetta Mauro et*, Kawżi Magħquda T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 sa T-607/97, T-1/98, T-3/98 sa T-6/98 u T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, punti 141 sa 147; is-Sentenza tal-24 ta' Lulju 2003, *Altmark Trans u Regierungspräsidium Magdeburg*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, punt 82).

([160]) L-Avviż tal-Kummissjoni dwar il-kunċett ta' għajnuna mill-Istat kif imsemmi fl-Artikolu 107(1) tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea (C/2016/2946) (ĠU C 262, 19.7.2016, p. 1), punt 188.

(250) Il-Kummissjoni tinnota li, fiż-żmien meta ġie ffirmat l-Ewwel Kuntratt, ([161]) is-suq tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija kien fil-biċċa l-kbira ([162]) magħluq għall-kompetizzjoni kemm fil-livell nazzjonali kif ukoll f'dak tal-Unjoni. Fl-Italja, Trenitalia gawdiet minn monopolju fis-suq tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija u ma kinitx f'kompetizzjoni ma' impriżi minn Stati Membri oħra, li kienu qed jipprovdu servizzi fis-swieq nazzjonali rispettivi ([163]). Dan il-monopolju eskluda wkoll il-kompetizzjoni għas-suq, peress li fit-18 ta' Ottubru 2002, l-ebda regola nazzjonali jew tal-Unjoni (ara l-premessa (23)) ma kienet tirrikjedi li l-Istati Membri jressqu offerti għal KPS għall-provvista ta' servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija. Il-Kummissjoni tinnota li, qabel ma s-suq nazzjonali tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija ġie liberalizzat fit-22 ta' Ottubru 2003 (ara l-premessa (25)), il-Grupp FS kellu monopolju legali fuq l-operazzjoni tan-network ferrovjarju mmaniġġjat mill-Istat ([164]).

(251) Fir-rigward tal-kompetizzjoni ma' servizzi oħra, il-Kummissjoni tqis li, għalkemm f'termini ġenerali l-fornituri tas-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija jikkompetu mal-fornituri tas-servizzi tat-trasport bit-triq, ma hemm l-ebda sostitwibbiltà sħiħa. Kull mezz ta' trasport tal-merkanzija għandu karatteristiċi differenti fir-rigward tal-prezzijiet u l-istrutturi tal-kostijiet, iż-żmien u d-disponibbiltà ġeografika. Barra minn hekk, it-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija biss jista' jissodisfa ċerti rekwiżiti relatati mat-tip ta' merkanzija ttrasportata (pereżempju rekwiżiti ta' sikurezza għal oġġetti perikoluż, volum/kwantità, piż tal-merkanzija, jew post ġeografiku) u jikkostitwixxi l-unika alternattiva għal xi klijenti ([165]).

(252) Fir-rigward tas-sussidju inkroċjat possibbli, fid-dawl ta' dak spjegat mill-Italja (ara l-premessa (121)), il-Kummissjoni tqis li ma seħħ l-ebda sussidju inkroċjat bejn l-attivitajiet differenti ta' Trenitalia. Fil-fatt, għalkemm is-sussidjarji tal-Grupp FS kienu attivi wkoll fi swieq liberalizzati (ara l-premessa (121)), Trenitalia kellha sistema ta' kontabbiltà separata minn dik tal-kumpaniji l-oħra tal-Grupp FS u żammet ukoll kontijiet separati għal kull waħda mill-attivitajiet differenti tagħha.

(253) F'dan l-isfond, il-Kummissjoni tikkonkludi li, fil-mument tal-iffirmar tal-Ewwel Kuntratt (it-18 ta' Ottubru 2002), il-kumpens li kellu jitħallas skont dak il-kuntratt ma kienx jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat minħabba li ma kienx kapaċi joħloq distorsjoni jew jhedded li joħloq distorsjoni tal-kompetizzjoni. Din il-kunsiderazzjoni ma tinbidilx mill-fatt li, fil-mument tal-iffirmar tal-Ewwel Kuntratt, is-suq tas-servizzi tat-trasport internazzjonali tal-merkanzija kkombinati kien diġà miftuħ għall-kompetizzjoni. Minn naħa waħda, kif spjegat fil-premessa (56), l-Ewwel Kuntratt ma kienx ikopri dan it-tip ta' servizz, minħabba li (a) l-OSP fuq is-servizzi tat-trasport ikkombinat tal-merkanzija bil-ferrovija u bit-triq kienu jikkonċernaw biss it-traffiku nazzjonali, u (b) is-servizzi tat-trasport intermodali fuq ir-rotta Lyon–Torino ma kinux jikkwalifikaw bħala servizzi tat-trasport ikkombinat ([166]). Min-naħa l-oħra, l-eżistenza ta' sistema ta' kontabbiltà separata għal kull waħda mill-attivitajiet ta' Trenitalia kienet tipprekludi t-trasferiment ta' kwalunkwe vantaġġ potenzjali rċevut minn Trenitalia skont l-Ewwel Kuntratt favur attivitajiet imwettqa f'dak is-suq miftuħ.

(254) Madankollu, sabiex tasal għal konklużjoni dwar l-eżistenza ta' għajnuna għall-perjodu kollu ta' validità tal-Ewwel Kuntratt, il-Kummissjoni trid tikkunsidra l-evoluzzjoni tas-suq intern matul il-perjodu mill-1 ta' Jannar 2000 sal-31 ta' Diċembru 2003. Fil-fatt, il-kumpens imħallas skont l-Ewwel Kuntratt ma jikkostitwixxix għajnuna biss sakemm jikkonċerna attivitajiet mhux liberalizzati.

([161]) L-Ewwel Kuntratt ġie ffirmat fit-18 ta' Ottubru 2002 u beda japplika mill-1 ta' Jannar 2000.

([162]) L-uniku suq diġà miftuħ għall-kompetizzjoni fil-livell tal-Unjoni kien dak tas-servizzi tat-trasport internazzjonali tal-merkanzija kkombinati (ara l-premessa (23)).

([163]) Il-kompetizzjoni internazzjonali fis-suq tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija kienet fil-fatt prevenuta wkoll mid-diversità tar-reġimi nazzjonali eżistenti, li kienet tikkostitwixxi ostaklu sinifikanti għad-dħul. Pereżempju, l-impriżi ferrovjarji li jfittxu aċċess għall-infrastruttura ta' Stat Membru ieħor kienu jeħtieġu li jkollhom ir-rolling stock tagħhom approvat mill-korp nazzjonali taċ-ċertifikazzjoni, kienu jeħtieġu li jiksbu ċertifikat tas-sikurezza maħruġ mill-korp nazzjonali kompetenti u s-sewwieqa kellu jkollhom ċertifikazzjoni għan-network li fuqu jkun twettaq is-servizz ferrovjarju.

([164]) B'mod partikolari, l-Artikolu 1 tal-Liġi 210/1985 kien jipprevedi li*"L-entità 'Ferrovie dello Stato' twettaq b'mod kosteffikaċi u effiċjenti u f'konformità mal-liġi Komunitarja: (a) l-operazzjoni tal-linji tan-network ferrovjarju diġà mmaniġġjati mill-'azienda autonoma Ferrovie dello Stato'* (nota: li hija l-entità pubblika predeċessur tal-Grupp FS) *u l-operazzjoni tal-linji tan-network ferrovjarju li se jiġu mmaniġġjati mill-Istat; (b) l-operazzjoni tas-servizzi tal-laneċ bejn it-terminals ferrovjarji* [...]".

([165]) F'każijiet ta' fużjoni, il-Kummissjoni diġà qieset li t-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija huwa suq tal-prodotti separat, ara l-każ COMP/M.5855 — DB/Arriva, il-11 ta' Awwissu 2010, il-premessi 144–145.

([166]) Dawn is-servizzi ma jikkwalifikawx bħala servizzi tat-trasport ikkombinat minħabba li l-parti tal-vjaġġ operata mit-trasport bit-triq ma kellha l-ebda limitu fit-tul u setgħet taqbeż il-parti tal-vjaġġ bil-ferrovija (ara n-nota f'qiegħ il-paġna [57]). Skont l-Artikolu 1 tad-Direttiva tal-Kunsill 92/106/KEE tas-7 ta' Diċembru 1992 dwar it-twaqqif ta' regoli komuni għal ċerti tipi ta' trasport ikkombinat tal-merkanzija bejn l-Istati Membri (ĠU L 368, 17.12.1992, p. 38), il-kwalifika tat-trasport ikkombinat tirrikjedi li l-parti inizjali u/jew finali mwettqa bit-triq tkun strettament limitata (ara n-nota f'qiegħ il-paġna [11]).

(255) Fil-kawża Alzetta, il-qrati tal-Unjoni għamluha ċara li "il-liberalizzazzjoni hija prekundizzjoni għall-applikabbiltà tad-dispożizzjonijiet tat-Trattat dwar l-għajnuna mill-Istat f'xi setturi speċifiċi, bħas-settur tat-trasport, li inizjalment kien magħluq għall-kompetizzjoni" ([167]). Madankollu, f'dan ir-rigward, għandha ssir distinzjoni bejn il-liberalizzazzjoni li sseħħ minħabba l-evoluzzjoni tas-suq intern u l-liberalizzazzjoni preskritta mid-dritt tal-Unjoni. Skont l-Artikolu 1(b)(v) tar-Regolament tal-Kunsill (UE) 2015/1589 ("ir-Regolament Proċedurali") ([168]) għajnuna eżistenti tfisser fost oħrajn "għajnuna meqjusa għajnuna eżistenti minħabba li jista' jiġi stabbilit li meta daħlet fis-seħħ ma kinitx għajnuna, u sussegwentement saret għajnuna minħabba l-evoluzzjoni tas-suq intern u mingħajr ma l-Istat Membru jkun għamel tibdil fiha. Fejn ċerti miżuri jsiru għajnuna wara l-liberalizzazzjoni ta' attività mil-liġi tal-Unjoni, dawk il-miżuri ma għandhomx jitqiesu li jkunu għajnuna eżistenti wara d-data stabbilita għall-liberalizzazzjoni".

(256) Il-Kummissjoni tinnota dan li ġej:

— Fil-livell tal-Unjoni, l-aċċess għas-servizzi internazzjonali tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fuq it-TERFN ġie liberalizzat mill-15 ta' Marzu 2003. Għalhekk, il-kumpens imħallas skont l-Ewwel Kuntratt għal dan it-tip ta' servizzi ma kienx jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat qabel l-14 ta' Marzu 2003 (inkluż), filwaqt li mill-15 ta' Marzu 2003 kien jikkostitwixxi għajnuna ġdida (peress li l-liberalizzazzjoni ta' dawk is-servizzi saret skont id-dritt tal-Unjoni), sakemm il-kundizzjonijiet kumulattivi li jifdal tal-Artikolu 107(1) jiġu ssodisfati. Dan jikkonċerna b'mod partikolari l-kumpens għal: (a) servizzi tat-trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-port Taljan ta' Trieste u l-Ungerija; u (b) servizzi tat-trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija mill-port ta' Trieste Marittima.

— Fil-livell nazzjonali, l-aċċess għas-servizzi nazzjonali tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija ġie liberalizzat mit-22 ta' Ottubru 2003, jiġifieri qabel il-liberalizzazzjoni ta' dik l-attività fil-livell tal-Unjoni li seħħet mill-1 ta' Jannar 2007. Għalhekk, il-kumpens imħallas skont l-Ewwel Kuntratt għal dak it-tip ta' servizzi ma kienx jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat qabel il-21 ta' Ottubru 2003 (inkluż), filwaqt li mit-22 ta' Ottubru 2003 ikun jikkostitwixxi għajnuna eżistenti (minħabba evoluzzjoni tas-suq intern), sakemm il-kundizzjonijiet li jifdal tal-Artikolu 107(1) jiġu ssodisfati. Dan jikkonċerna l-obbligi kollha inklużi fl-Ewwel Kuntratt relatati mas-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-kontinent u Sardenja/Sqallija, mas-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fuq distanzi li jaqbżu l-1 000 km, u mas-servizzi tat-trasport ikkombinat tal-merkanzija bil-ferrovija u bit-triq.

— L-obbligu li jikkonċerna t-trasport bil-ferrovija tal-faħam u l-azzar fil-Komunità Ewropea tal-Faħam u l-Azzar ma baqax effettiv mill-1 ta' Mejju 2002 u l-obbligu fuq is-servizzi tat-trasport intermodali fuq ir-rotta Lyon–Torino kien fis-seħħ sal-31 ta' Diċembru 2001. Peress li dawk l-obbligi ma baqgħux jeżistu qabel il-liberalizzazzjoni tas-servizzi tat-trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija fl-Unjoni (fis-seħħ mill-1 ta' Jannar 2006), il-kumpens korrispondenti mħallas lil Trenitalia ma setax joħloq distorsjoni tal-kompetizzjoni jew jaffettwa l-kummerċ fl-Unjoni, u għalhekk ma kienx jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat.

(257) Minħabba r-raġunijiet imsemmija hawn fuq, il-Kummissjoni tqis li l-kumpens imħallas skont l-Ewwel Kuntratt, qabel il-15 ta' Marzu 2003, għas-servizzi tat-trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija, ([169]) u, qabel it-22 ta' Ottubru 2003, għas-servizzi nazzjonali tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija, ([170]) ma kienx jikkostitwixxi għajnuna, minħabba li ma setax jaffettwa l-kummerċ u joħloq distorsjoni tal-kompetizzjoni.

([167]) Is-Sentenza tal-15 ta' Ġunju 2000, *Alzetta Mauro et*, Kawżi Magħquda T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 sa T-607/97, T-1/98, T-3/98 sa T-6/98 u T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, punt 144, ikkonfermata mill-Qorti tal-Ġustizzja fis-sentenza tagħha tad-29 ta' April 2004, C-298/00 P, *L-Italja vs Il-Kummissjoni*, ECLI:EU:C:2004:240.

([168]) Ir-Regolament tal-Kunsill (UE) 2015/1589 tat-13 ta' Lulju 2015 li jistabblixxi regoli dettaljati għall-applikazzjoni tal-Artikolu 108 tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea (ĠU L 248, 24.9.2015, p. 9), li jissostitwixxi r-Regolament Proċedurali mill-14 ta' Ottubru 2015.

([169]) B'mod partikolari, is-servizzi internazzjonali tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fuq it-TERFN (jiġifieri, is-servizzi ta' trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-port Taljan ta' Trieste u l-Ungerija u s-servizzi ta' trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija mill-port ta' Trieste Marittima) u s-servizzi internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija li Trenitalia waqfet tipprovdi qabel il-15 ta' Marzu 2003 (jiġifieri t-trasport bil-ferrovija tal-faħam u l-azzar fil-Komunità Ewropea tal-Faħam u l-Azzar u s-servizzi tat-trasport intermodali fuq ir-rotta Lyon–Torino).

([170]) Dan jikkonċerna l-obbligi kollha inklużi fl-Ewwel Kuntratt relatat mat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-kontinent u Sardenja/Sqallija, it-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fuq distanzi li jaqbżu l-1 000 km, u s-servizzi tat-trasport ikkombinat tal-merkanzija bil-ferrovija u bit-triq.

(258) Min-naħa l-oħra, il-kumpens imħallas skont l-Ewwel Kuntratt mill-15 ta' Marzu 2003 għas-servizzi tat-trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-port Taljan ta' Trieste u l-Ungerija u s-servizzi tat-trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija mill-port ta' Trieste Marittima seta' jaffettwa l-kummerċ u joħloq distorsjoni tal-kompetizzjoni, u għalhekk jikkwalifika bħala għajnuna għall-perjodu mill-15 ta' Marzu 2003 sal-31 ta' Diċembru 2003 jekk il-kriterji kumulattivi l-oħra stabbiliti fl-Artikolu 107(1) tat-TFUE jiġu ssodisfati wkoll (ara l-premessi (264) sa (286)). Għall-kuntrarju ta' dak li ġie argumentat mill-Italja (il-premessa (120)), il-fatt li l-Ungerija ma kinitx Stat Membru f'dak iż-żmien huwa irrilevanti minħabba li l-kumpens imħallas affettwa jew seta' affettwa l-provvista ta' servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija minn impriżi tal-Unjoni fuq ir-rotta internazzjonali msemmija. Barra minn hekk, l-allegata "marġinalità" ta' dawk l-OSP fi proporzjon mal-OSP kumplessivi imposti skont l-Ewwel Kuntratt (ara l-premessa (120)) ma hijiex rilevanti għall-fini tal-valutazzjoni tal-għajnuna, peress li l-għajnuna tista' taffettwa l-kummerċ bejn l-Istati Membri irrispettivament mill-ammont ta' kumpens mogħti jew mill-volum ta' attività kkonċernat. Id-definizzjoni ta' għajnuna mill-Istat ma teħtieġx li d-distorsjoni tal-kompetizzjoni jew l-effett fuq il-kummerċ ikun sinifikanti jew materjali. Il-fatt li dawk l-OSP kienu limitati meta mqabbla mal-ammont kumplessiv ta' OSP imposti fuq Trenitalia skont l-Ewwel Kuntratt ma jistax jeskludi minnu nnifsu distorsjoni tal-kompetizzjoni jew effett fuq il-kummerċ, jew it-theddida ta' dan. Biex l-għajnuna titqies li qed toħloq distorsjoni tal-kompetizzjoni, normalment ikun biżżejjed li l-għajnuna tagħti vantaġġ lill-benefiċjarju billi tezentah mill-kostijiet li kieku kien ikollu jħallas matul l-operazzjoni ta' kuljum tan-negozju tiegħu ([171]).

(259) Barra min hekk, meta Stat Membru jagħti sussidju pubbliku lil impriża għall-provvista tas-servizzi tat-trasport, il-provvista ta' dawk is-servizzi, kemm jekk ikunu limitati jew sostanzjali, jista', permezz tas-sussidju, jinżamm jew jiżdied, bil-konsegwenza li l-impriżi stabbiliti fi Stati Membri oħra jkollhom anqas opportunità li jipprovdu s-servizzi tat-trasport tagħhom fis-suq ta' dak l-Istat Membru, u b'hekk jaffettwaw il-kummerċ. F'dan il-każ, iż-żamma tal-preżenza ta' Trenitalia (operatur storiku preeżistenti) permezz tal-ħlas ta' sussidji tista' tiskoraġġixxi operaturi ġodda milli jidħlu f'suq ġdid, b'mod partikolari fil-kuntest fejn dawn l-operaturi l-ġodda kien ikollhom jibnu pożizzjoni fis-suq wara l-ftuħ għall-kompetizzjoni tas-servizzi internazzjonali tat-trasport tal-merkanzija fuq it-TERFN. Bl-istess mod, il-fatt li l-kumpens ma kienx biżżejjed biex ikopri d-defiċit operattiv irreġistrat minn Trenitalia għall-provvista ta' servizzi skont l-Ewwel Kuntratt ma jeskludix effett potenzjali fuq il-kummerċ u distorsjoni tal-kompetizzjoni. Il-kumpens, minkejja li kien minimu, ippermetta lil Trenitalia żżomm jew iżżid l-attivitajiet tagħha fis-suq, u b'hekk titnaqqas il-possibbiltà għall-kompetituri li jipprovdu servizzi ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija f'dak is-suq.

(260) Fir-rigward tal-kumpens mogħti skont l-Ewwel Kuntratt mit-22 ta' Ottubru 2003 għas-servizzi nazzjonali tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija, ([172]) dak il-kumpens jikkwalifika bħala għajnuna għall-perjodu mit-22 ta' Ottubru 2003 sal-31 ta' Diċembru 2003 jekk il-kriterji kumulattivi l-oħra stabbiliti fl-Artikolu 107(1) tat-TFUE jiġu ssodisfati wkoll (ara l-premessi (264) sa (286)).

Tabella 5

L-Ewwel Kuntratt: Distorsjoni tal-kompetizzjoni u effett fuq il-kummerċ intra-UE

Kumpens għal	1.1.2000 –14.3.2003	15.3.2003 -21.10.2003	22.10.2003 - 31.12.2003
Servizzi ta' trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija fuq it-TERFN	L-ebda għajnuna	Distorsjoni possibbli	Distorsjoni possibbli
Servizzi ta' trasport nazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija	L-ebda għajnuna	L-ebda għajnuna	Distorsjoni possibbli

([171]) Is-Sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja tat-3 ta' Marzu 2005, *Heiser*, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, punt 55.

([172]) Dan jikkonċerna l-obbligi kollha inklużi fl-Ewwel Kuntratt relatati mas-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-kontinent u Sardenja/Sqallija, mas-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fuq distanzi li jaqbżu l-1 000 km, u mas-servizzi tat-trasport ikkombinat tal-merkanzija bil-ferrovija u bit-triq.

(261) Fir-rigward tal-Ewwel Kuntratt, il-Kummissjoni se tivvaluta esklużivament il-kumpens imħallas li seta' joħloq distorsjoni tal-kompetizzjoni u jaffettwa l-kummerċ intra-UE. Għalhekk, kwalunkwe referenza għall-Ewwel Kuntratt se tikkonċerna biss il-kumpens ta': (i) servizzi ta' trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-port Taljan ta' Trieste u l-Ungerija fil-perjodu mill-15 ta' Marzu 2003 sal-31 ta' Diċembru 2003; (ii) servizzi ta' trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija mill-port ta' Trieste Marittima fil-perjodu mill-15 ta' Marzu 2003 sal-31 ta' Diċembru 2003; u (iii) servizzi ta' trasport nazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija fil-perjodu mit-22 ta' Ottubru 2003 sal-31 ta' Diċembru 2003.

(262) Fir-rigward tat-Tieni u t-Tielet Kuntratt (iffirmati rispettivament fis-27 ta' Marzu 2007 u fit-3 ta' Diċembru 2012), il-Kummissjoni tinnota li dawn ġew konklużi wara li s-suq tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija kien ġie liberalizzat bis-sħiħ fil-livell tal-Unjoni (l-1 ta' Jannar 2007). Ma hemm l-ebda dubju li, f'dak iż-żmien, Trenitalia kienet tikkompeti fil-livell nazzjonali u tal-Unjoni ma' impriżi ferrovjarji oħra fis-suq tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija. Għalhekk, għall-kuntrarju ta' dak li argumentat l-Italja (il-premessi (153) u (187) sa (189)), il-kumpensi riċevuti skont it-Tieni u t-Tielet Kuntratt setgħu joħolqu distorsjoni tal-kompetizzjoni f'dan is-suq irrispettivament mill-volum limitat ta' servizzi jew mill-ammont ta' kumpens involut u mill-fatt li Trenitalia żammet sistema ta' kontabbiltà separata għall-attivitajiet tagħha.

(263) Barra minn hekk, peress li impriżi minn Stati Membri oħra kienu qed joperaw ([173]) jew setgħu joperaw servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fis-suq Taljan, il-kumpensi għal servizz pubbliku riċevuti minn Trenitalia skont it-Tieni Kuntratt u t-Tielet Kuntratt affettwaw ukoll il-kummerċ intra-UE. Għall-kuntrarju ta' dak li argumentat l-Italja (il-premessa (225)), għall-fini tal-klassifikazzjoni ta' miżura nazzjonali bħala għajnuna mill-Istat, huwa meħtieġ biss li jiġi eżaminat jekk dik l-għajnuna tistax taffettwa tali kummerċ u toħloq distorsjoni tal-kompetizzjoni u mhux jekk seħħewx effett reali fuq il-kummerċ bejn l-Istati Membri u distorsjoni reali tal-kompetizzjoni. Għalhekk, il-fatt li f'dak iż-żmien il-kompetituri ta' Trenitalia rreġistraw volumi dejjem akbar ta' traffiku u espansjoni fuq rotot internazzjonali ma huwiex biżżejjed biex jiġi konkluż li t-Tieni u t-Tielet Kuntratt ma kienu jinvolvu l-ebda għajnuna mill-Istat. Għall-kuntrarju, din l-espansjoni setgħet tkun saħansitra aktar importanti fin-nuqqas tat-Tieni u tat-Tielet Kuntratt.

8.1.2. *Riżorsi tal-Istat u imputabbiltà lill-Istat*

(264) Il-kumpens mogħti lil Trenitalia skont l-Ewwel Kuntratt, it-Tieni Kuntratt u t-Tielet Kuntratt kien iffinanzjat direttament mill-baġit tal-Istat (ara l-premessi (129), (145) u (170)). Barra minn hekk, dawk il-kuntratti ġew inkarigati mill-Ministeri kompetenti, u kull wieħed mill-kuntratti kien jipprevedi li l-Istat jikkumpensa lil Trenitalia għall-provvista tal-OSP imwettqa skont dawk il-kuntratti (ara l-premessi (59), (71), (72) u (99)). Għalhekk, il-Miżuri huma direttament imputabbli lill-Istat.

8.1.3. *Vantaġġ ekonomiku*

(265) Il-kumpensi fir-rigward tal-OSP mogħtija lil impriża ma jikkostitwixxux vantaġġ ekonomiku jekk jiġu ssodisfati erba' kundizzjonijiet kumulattivi, stabbiliti fis-sentenza *Altmark*. Dawk il-kundizzjonijiet huma dawn li ġejjin:

— L-ewwel nett, l-impriża benefiċjarja fil-fatt irid ikollha OSP xi twettaq, u dawk l-obbligi jridu jkunu ddefiniti b'mod ċar.

— It-tieni, il-parametri li abbażi tagħhom jiġi kkalkulat il-kumpens iridu jiġu stabbiliti minn qabel b'mod oġġettiv u trasparenti.

— It-tielet, il-kumpens ma jistax ikun iktar minn dak li huwa meħtieġ sabiex jiġu koperti il-kostijiet kollha jew parti minnhom li jiġu mġarrba fit-twettiq tal-OSP, filwaqt li jitqies id-dħul rilevanti kif ukoll profitt raġonevoli għat-twettiq ta' dawn l-obbligi.

([173]) Ara pereżempju n-nota f'qiegħ il-paġna [109] (DB Schenker).

— Ir-raba', meta l-impriża li trid twettaq l-OSP, f'każ speċifiku, ma tkunx intgħażlet skont proċedura ta' akkwist pubbliku li tippermetti li jintgħażel l-offerent li jkun kapaċi jipprovdi dawk is-servizzi bl-orħos prezz lill-komunità, il-livell ta' kumpens meħtieġ irid jiġi ddeterminat abbażi ta' analiżi tal-kostijiet li impriża tipika, li tkun immexxija tajjeb u li jkollha biżżejjed mezzi tat-trasport sabiex tkun tista' tissodisfa r-rekwiżiti meħtieġa tas-servizz pubbliku, iġġarrab fit-twettiq ta' dawk l-obbligi, filwaqt li jitqies id-dħul rilevanti u profitt raġonevoli sabiex jitwettqu l-obbligi.

(266) Minħabba n-natura kumulattiva tal-erba' kriterji ta' *Altmark*, jekk kwalunkwe wieħed minn dawn il-kriterji ma jiġix issodisfat, il-kumpens se jitqies li jikkostitwixxi vantaġġ skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE.

(267) F'dan il-każ, il-Kummissjoni tqis li r-raba' kriterju ta' *Altmark* ma huwiex issodisfat għat-tliet KPS, għall-kuntrarju tad-dikjarazzjoni tal-awtoritajiet Taljani.

(268) Minn naħa, il-benefiċjarju tat-tliet KPS ma ntgħażilx wara proċedura ta' akkwist li ppermettiet l-għażla tal-offerent li kapaċi jipprovdi s-servizz bl-orħos prezz għall-komunità ([174]). Min-naħa l-oħra, l-argumenti tal-Italja li l-livell ta' kumpens skont it-tliet KPS kien ibbażat fuq il-kostijiet ta' impriża tipika effiċjenti ma humiex sostnuti minn evidenza li turi li r-raba' kriterju ta' *Altmark* huwa ssodisfat.

(269) Fir-rigward tal-Ewwel u tat-Tieni Kuntratt, l-Italja targumenta, mingħajr ma tissottometti l-ebda evidenza li ssostni d-dikjarazzjoni tagħha, li Trenitalia kienet impriża mmexxija tajjeb, f'pożizzjoni li turi livelli ta' kostijiet li kienu konformi ma' dawk tal-kompetituri, u li tipprovdi servizzi f'kundizzjonijiet ekonomiċi li kienu sostanzjalment simili għal dawk li jirriżultaw minn proċedura kompetittiva (il-premessi (132) u (152)).

(270) L-Italja għamlet argumenti simili dwar it-Tielet Kuntratt. Biex tappoġġa dawk l-argumenti, l-Italja pprovdiet żewġ studji ta' PWC datati d-9 ta' Ottubru 2012 u t-22 ta' Ottubru 2014 (ara l-premessi (175) u (243)) li allegatament juru li l-kostijiet operatorji medji ta' Trenitalia għal kull ferrovija/km kienu konformi ma' dawk ta' impriżi tal-Unjoni ta' daqs simili, li jipprovdu servizzi simili u mgħammra b'mod adegwat b'mezzi ta' trasport (ara l-premessi (180) sa (186)). Il-Grupp FS ipprovda studju datat Lulju 2014 li sempliċiment jiġbor fil-qosor xi osservazzjonijiet dwar l-approċċ meħud mill-Kummissjoni fid-deċiżjoni tal-ftuħ fir-rigward tal-valutazzjoni tar-raba' kriterju ta' *Altmark* (ara l-premessa (217)).

(271) Il-Kummissjoni tosserva li meta l-SGEI ma jiġix assenjat skont proċedura ta' akkwist u ma tkun teżisti l-ebda remunerazzjoni tas-suq ġeneralment aċċettata għal servizz partikolari, ir-raba' kriterju ta' *Altmark* jirrikjedi l-ewwel u qabel kollox li tiġi identifikata impriża tipika, immexxija tajjeb u mgħammra b'mod adegwat b'mezzi ta' trasport ([175]).

(272) L-identifikazzjoni ta' "*impriża medja, immexxija tajjeb u adegwatament mogħnija b'mezzi ta' trasport*" tippermetti li jiġi kkalkulat l-ammont ta' kumpens meħtieġ għat-twettiq tal-kompitu ta' servizz pubbliku assenjat b'mod li jiġu evitati l-kostijiet għoljin ta' impriża ineffiċjenti.

([174]) Komunikazzjoni mill-Kummissjoni dwar l-applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat tal-Unjoni Ewropea għall-kumpens mogħti għall-fornitura ta' servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali (ĠU C 8, 11.1.2012, p. 4), punt 65.

([175]) Ma tistax issir referenza għall-kostijiet ta' impriża li tgawdi minn pożizzjoni ta' monopolju jew li tirċievi kumpens għal servizz pubbliku mogħti b'kundizzjonijiet li ma jikkonformawx mad-dritt tal-Unjoni, peress li fiż-żewġ każijiet il-livell tal-kost jista' jkun ogħla min-normal, ara l-punt 74 tal-Komunikazzjoni mill-Kummissjoni dwar l-applikazzjoni tar-regoli dwar l-għajnuna mill-Istat tal-Unjoni Ewropea għall-kumpens mogħti għall-provvista ta' servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali ("il-Komunikazzjoni SGEI") (ĠU C 8, 11.1.2012, p. 4).

(273) Il-Qorti tal-Ġustizzja ċċarat li "wieħed mill-approċċi li jistgħu jintużaw sabiex jiġi evalwat jekk din ir-raba' kundizzjoni hijiex issodisfatta jista' jikkonsisti f'li jiġi kkalkolat il-kumpens li għandu jingħata lil impriża rebbieħa ta' kuntratt ta' servizz pubbliku skont medja ta' spejjeż sostnuti minn impriżi li ilhom jipprovdu, għal diversi snin f'suq miftuħ għall-kompetizzjoni, servizz paragunabbli fl-aspetti kollha tiegħu għas-servizz pubbliku inkwistjoni fil-kawża prinċipali, ta' dħul dwar l-eżekuzzjoni tal-obbligi ta' servizz pubbliku li l-imsemmija impriżi jirċievu u, skont il-każ, tal-profitti ġġenerati għalihom minħabba dan is-servizz" ([176]).

(274) F'dak ir-rigward, il-Kummissjoni l-ewwel tinnota li l-approċċ imsemmi fil-premessa (273) madankollu ma huwiex rilevanti f'dan il-każ, minħabba li l-kumpens mogħti lil Trenitalia ma setax jiġi kkalkulat fuq il-bażi ta' medja tal-kostijiet imġarrba mill-impriżi li kienu pprovdew, għal diversi snin u f'suq ħieles, servizz komparabbli għas-servizzi pubbliċi inkwistjoni.

(275) It-tieni, għall-Miżuri taħt investigazzjoni, il-Kummissjoni tosserva li, abbażi tal-evidenza disponibbli, jirriżulta li l-Italja stabbiliet il-kostijiet ta' Trenitalia taħt il-KPS b'referenza biss għall-prestazzjonijiet tal-passat jew proġettati ta' Trenitalia. Għall-Ewwel Kuntratt, il-kumpens riċevut minn Trenitalia kien ibbażat fuq il-kostijiet effettivament imġarrba minn Trenitalia fl-2000 u fl-2001 għat-twettiq tal-OSP imposti skont l-Ewwel Kuntratt, u b'referenza għall-kostijiet reali mġarrba minn Trenitalia fl-2001 għas-snin 2002 u 2003 (il-premessi (58)–(59)). Għat-Tieni Kuntratt, il-kumpens riċevut minn Trenitalia kien ibbażat fuq il-kostijiet imġarrba minn Trenitalia fl-2004 għat-twettiq tal-OSP imposti skont it-Tieni Kuntratt (il-premessa (223)). Kif indikat fil-premessa (99), il-livell ta' kumpens għat-Tielet Kuntratt ġie ddeterminat abbażi tal-Pjan Ekonomiku u Finanzjarju *ex ante* ta' Trenitalia, jiġifieri biss abbażi tal-kostijiet proġettati ta' Trenitalia għat-twettiq tal-OSP skont it-Tielet Kuntratt.

(276) Fir-rigward tal-argument tal-Italja li Trenitalia hija impriża mmexxija tajjeb (ara l-premessa (174)), il-Kummissjoni tfakkar li r-raba' kriterju ta' Altmark ma huwiex maħsub biex juri li l-benefiċjarju nnifsu huwa "mmexxi tajjeb" u f'pożizzjoni li juri livelli ta' kostijiet li huma konformi ma' dawk tal-kompetituri jew li jipprovdi servizzi f'kundizzjonijiet ekonomiċi li huma sostanzjalment simili għal dawk li jirriżultaw minn proċedura kompetittiva ([177]). Barra minn hekk, dwar jekk jistgħux jitqiesu l-kostijiet tas-servizzi pprovduti skont għotjiet preċedenti, fil-kawża SAD Trasporto Locale SpA, il-Qorti tal-Ġustizzja ċċarat li "l-kriterju tal-'impriża medja, amministrata tajjeb u adegwatament mogħnija b'mezzi neċessarji' ma jeskludix, fih innifsu, kalkolu bbażat fuq l-ispejjeż preċedenti tas-servizz ipprovdut mill-operatur uxxenti jew relatati mal-għoti preċedenti, sakemm, madankollu, l-operatur uxxenti jkun jista' jitqies, fid-dawl tal-metodi ta' analiżi tal-kontabbiltà u finanzjarja normalment użati għal dan l-għan, bħala impriża medja u amministrata tajjeb" ([178]).

(277) Il-Kummissjoni tqis li d-*data* pprovduta mill-Italja ma tippermettix li jiġi konkluż li l-istruttura tal-kostijiet ta' Trenitalia kienet tikkorrispondi għal dik ta' impriża tipika u mmexxija tajjeb.

(278) L-ewwel nett, it-tliet KPS ġew konklużi fin-nuqqas ta' kwalunkwe studju ta' sostenn li juri li Trenitalia setgħet titqies, fid-dawl tal-metodi ta' kontabbiltà u ta' analiżi finanzjarja normalment użati għal dak l-għan, bħala impriża tipika u mmexxija tajjeb.

([176]) Is-Sentenza tad-19 ta' Ottubru 2023, Sad Trasporto Locale SpA, C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, punt 39. Dan l-approċċ madankollu huwa soġġett għal żewġ kundizzjonijiet kumulattivi. L-ewwel, "[i]n-numru ta' impriżi li joperaw fis-suq u meħuda inkunsiderazzjoni b'dan il-mod ikun suffiċjentement għoli, b'tali mod li, peress li s-sitwazzjoni partikolari ta' impriża partikolari ma tkunx tista' tkun is-suġġett ta' kunsiderazzjoni sproporzjonata, tali medja tkun tista' titqies li hija statistikament robusta u, għaldaqstant, rappreżentattiva tal-istandard previst mir-raba' kundizzjoni stabbilita fis-sentenza tal-24 ta' Lulju 2003, Altmark Trans u Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415)". It-tieni, "huma biss impriżi li jistgħu jeżegwixxu immedjatament l-obbligi ta' servizz pubbliku kkonċernati u, għaldaqstant, li jistgħu jitqiesu li huma adegwatament mogħnija bil-mezzi neċessarji sabiex ikunu jistgħu jissodisfaw ir-rekwiżiti neċessarji ta' servizz pubbliku, li jistgħu jittieħdu inkunsiderazzjoni għall-finijiet ta' tali kalkolu" (punti 40 u 41).

([177]) Fis-sentenza tagħha tal-24 ta' Settembru 2015, TV2/Danmark/Kummissjoni, il-Qorti Ġenerali ddeċidiet li: "[i]l-Qorti tal-Ġustizzja bl-ebda mod ma ssuġġeriet li, fil-każijiet li l-benefiċjarju tal-kumpens ma kienx intgħażel fil-kuntest ta' proċedura ta' kuntratt pubbliku, ikun possibbli, sabiex din il-kundizzjoni tiġi ssodisfatta, li jintwera li l-benefiċjarju kien, huwa stess, impriża 'immexxija tajjeb u adegwatament mgħammra'" (ara s-Sentenza tal-24 ta' Settembru 2015, TV2/Danmark vs Il-Kummissjoni, T-674/11, ECLI:EU:T:2015:684, punt 131).

([178]) Is-Sentenza tad-19 ta' Ottubru 2023, *Sad Trasporto Locale SpA*, C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, punt 44.

(279) Fir-rigward tat-Tielet Kuntratt, il-Kummissjoni tosserva wkoll li l-Istudju PWC 1 u l-Istudju ta' PWC 2 ma jistabbilixxux li l-livell ta' kumpens skont it-Tielet Kuntratt ġie ddeterminat abbażi ta' analiżi tal-kostijiet li impriża tipika, immexxija tajjeb u pprovduta b'mod adegwat b'mezzi ta' trasport, kieku ġġarrab biex twettaq l-OSP. Dawk l-istudji jidentifikaw tliet kumpaniji (ÖBB, DB, SNCF), mis-sitta kkunsidrati xierqa għall-istabbiliment ta' kampjun ta' impriżi ta' daqs komparabbli biżżejjed ma' dak ta' Trenitalia, li l-kostijiet tagħhom tqiesu komparabbli mal-kostijiet ta' Trenitalia (il-premessi (180) u (217)), iżda ma jispjegawx għaliex Trenitalia jew dawk il-kumpaniji setgħu jitqiesu bħala impriżi tipiċi u mmexxija tajjeb. B'mod ġenerali, l-Istudju ta' PWC 1 u l-Istudju ta' PWC 2 ipprovdew biss tqabbil tal-kostijiet operatorji medji totali għal kull ferrovija/km imġarrba minn Trenitalia u impriżi oħra tal-Unjoni ta' daqs simili u li jipprovdu servizzi simili (ara l-premessa (175)). Madankollu, id-daqs simili ta' dawn l-impriżi għal dak ta' Trenitalia ma jagħti ebda indikazzjoni dwar jekk humiex impriżi tipiċi u mmexxija tajjeb. Fir-rigward tas-servizzi simili, iż-żewġ Studji ta' PWC (l-Istudju ta' PWC 1 u l-Istudju ta' PWC 2) ivvalutaw biss il-kostijiet medji ġenerali għall-provvista ta' servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija, mingħajr ma stabbilew jekk dawk is-servizzi kinux simili għal dawk taħt l-OSP imposti fuq Trenitalia.

(280) Barra minn hekk, ir-raba' kriterju ta' *Altmark* jirrikjedi li jiġu analizzati l-kostijiet ta' impriża pprovduta b'mod adegwat bir-riżorsi meħtieġa biex twettaq l-OSP. Fir-rigward tat-Tielet Kuntratt, iż-żewġ Studji ta' PWC (l-Istudju ta' PWC 1 u l-Istudju ta' PWC 2) ma jurux li l-impriżi li jiffurmaw il-kampjun ġew ipprovduti b'mod adegwat bil-mezzi biex iwettqu l-OSP imposti skont it-Tielet Kuntratt. Kif rikonoxxut mill-Italja stess (ara l-premessi (182) u (183)), in-network ferrovjarju Taljan ippreżenta għadd sostanzjali ta' karatteristiċi speċifiċi li kienu meħtieġa biex jiġi vverifikat jekk l-impriżi li ffurmaw il-kampjun kinux mgħammra b'mod adegwat biex jissodisfaw ir-rekwiżiti tal-OSP definiti skont it-Tielet Kuntratt fid-dawl ta' dawk il-karatteristiċi. Dan kien aktar u aktar meħtieġ f'dan il-każ peress li dawk il-karatteristiċi speċifiċi jikkostitwixxu waħda mir-raġunijiet għall-konklużjoni tat-Tielet Kuntratt (ara l-premessi (162) u (186)). Għalhekk, dik id-dimostrazzjoni ma tistax tiġi limitata għad-determinazzjoni tal-kapaċità medja tat-trasport tal-merkanzija tal-impriżi tal-Unjoni (ara l-premessa (176)), mingħajr ma jitqiesu dawk il-karatteristiċi speċifiċi. Barra minn hekk, iż-żewġ Studji ta' PWC (l-Istudju ta' PWC 1 u l-Istudju ta' PWC 2) ma fihomx elementi li jippermettu lill-Kummissjoni tiddetermina jekk l-impriżi tal-Unjoni li jiffurmaw il-kampjun kinux mgħammra b'mod adegwat bir-rolling stock meħtieġ biex iwettqu l-obbligi skont it-Tielet Kuntratt. Dawk l-Istudji ta' PWC sempliċiment ipprovdew prestazzjoni kumplessiva tar-rolling stock għal kull impriża (ara l-premessa (177)), użati kemm għas-servizzi tal-passiġġieri kif ukoll tal-merkanzija, mingħajr ma pprovdew informazzjoni dwar l-adegwatezza ta' tali rolling stock għat-twettiq tal-OSP imposti skont it-Tielet Kuntratt.

(281) Barra minn hekk, il-Kummissjoni tinnota li ż-żewġ Studji ta' PWC (l-Istudju ta' PWC 1 u l-Istudju ta' PWC 2) ma jipprovdux analiżi xierqa tal-kostijiet li tali impriżi jħallsu biex joperaw l-OSP imposti mill-Italja. Dawn l-istudji qiesu l-perimetru ġeografiku ([179]) u materjali ([180]) kollu tal-attivitajiet ipprovduti mis-sitt impriżi ferrovjarji li jiffurmaw il-kampjun (li minnhom tliet impriżi ferrovjarji biss, jiġifieri ÖBB, DB, SNCF, kellhom kostijiet komparabbli mal-kostijiet ta' Trenitalia) u mhux biss l-attivitajiet koperti mit-Tielet Kuntratt, kif meħtieġ mir-raba' kriterju ta' *Altmark*. Minħabba n-natura aggregata ta' dik id-*data*, ma kienx possibbli li jiġu eskluż l-kostijiet li kellhom jiġu attribwiti lil kull tip speċifiku ta' attività li impriża effiċjenti u kosteffettiva attiva fis-settur tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija kienet iġġarrab sabiex twettaq l-OSP koperti mit-Tielet Kuntratt ([181]). Barra minn hekk, għall-kuntrarju tal-affermazzjoni tal-Grupp FS li l-analiżi tal-kosteffiċjenza kellha titwettaq fil-livell tal-kumpanija li tipprovdi s-servizz (ara l-premessa (217)), il-Kummissjoni tosserva li l-kostijiet li għandhom jitqiesu għall-finijiet ta' dik l-analiżi huma biss il-kostijiet diretti meħtieġa biex jiġi rilaxxat l-OSP u kontribuzzjoni xierqa għall-kostijiet indiretti komuni kemm għall-attivitajiet soġġetti għall-OSP kif ukoll għal attivitajiet oħra ([182]). Barra minn hekk, l-istudji qabblu biss il-kostijiet operatorji kumplessivi għal kull ferrovija/km (ara l-premessa (179)) u ma semmew xejn dwar il-livell ta' effiċjenza minnu nnifsu, u għalhekk dwar il-kostijiet infushom. Il-Kummissjoni tosserva li dan it-tqabbil ma huwiex konklużiv, minħabba li, kif indikat ukoll mill-Italja (il-premessi (181) u (182)), il-kost tal-ferrovija/km għall-provvista tas-servizzi koperti mit-Tielet Kuntratt kif ukoll il-livell tad-dħul kienu dipendenti ħafna fuq il-karatteristiċi speċifiċi tas-servizz tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fin-Nofsinhar tal-Italja.

([179]) L-istudji ta' PWC ma identifikawx perimetru speċifiku, iżda pprovdew ċifri dwar il-kopertura ġenerali tat-territorju Franċiż minn SNCF, it-territorju Awstrijak minn ÖBB u t-territorju Ġermaniż minn DB Schenker.

([180]) L-istudju ta' PWC stabbilixxa l-kostijiet operatorji medji għal kull ferrovija/km abbażi tal-attivitajiet kumplessivi tal-impriżi, jiġifieri t-trasport tal-passiġġieri u tal-merkanzija.

([181]) Ara pereżempju s-sentenza tat-12 ta' Lulju 2019, *Syndicat Transport Ile de France (STIF-IDF)*, T-738/17, ECLI:EU:T:2019:526, punt 64.

([182]) Ara l-punt 74 tal-Komunikazzjoni dwar l-SGEI.

(282) Fl-aħħar nett, il-Kummissjoni ssib li l-Italja ma wrietx li Trenitalia setgħet titqies, fid-dawl tal-metodi ta' kontabbiltà u ta' analiżi finanzjarja li normalment jintużaw għal dak l-għan, bħala impriża tipika u mmexxija tajjeb, u għalhekk li l-livell ta' kumpens riċevut minn Trenitalia għat-twettiq tal-OSP skont it-tliet KPS kien konformi mal-kumpens li kien jintalab minn impriża tipika mmexxija tajjeb biex tipprovdi servizz komparabbli ma' dak tal-OSP koperti minn dawk il-KPS.

(283) Konsegwentement, il-Kummissjoni tikkonkludi li l-awtoritajiet Taljani ma wrewx li r-raba' kriterju ta' *Altmark* huwa ssodisfat. Għalhekk, il-kumpensi mogħtija skont l-Ewwel Kuntratt, it-Tieni Kuntratt u t-Tielet Kuntratt taw vantaġġ lil Trenitalia li l-kumpanija ma kinitx tikseb taħt kundizzjonijiet normali tas-suq.

8.1.4. *Selettività*

(284) Miżura titqies bħala selettiva jekk toħloq differenzi bejn impriżi li, fir-rigward tal-għan tal-miżura, ikunu f'sitwazzjoni komparabbli, u għalhekk tista' tqiegħed ċerti impriżi f'sitwazzjoni aktar favorevoli minn dik ta' oħrajn. Fil-każ ta' għajnuna individwali, il-Qorti tal-Ġustizzja tqis li l-identifikazzjoni ta' vantaġġ ekonomiku hija fil-prinċipju suffiċjenti biex issostni l-preżunzjoni li l-vantaġġ huwa selettiv ([183]).

(285) F'dan il-każ, l-Italja tat kumpens għal servizz pubbliku lil Trenitalia fil-forma ta' għajnuna individwali li tagħti vantaġġ lil din tal-aħħar. Dan il-kumpens ingħata għad-detriment ta' kompetituri oħra tat-trasport tal-merkanzija, li kienu, jew setgħu potenzjalment ikunu, f'kompetizzjoni ma' Trenitalia fis-settur tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija. Peress li l-kumpens għal servizz pubbliku mogħti skont l-Ewwel Kuntratt, it-Tieni Kuntratt u t-Tielet Kuntratt setgħu jiffavorixxu s-sitwazzjoni ta' Trenitalia meta mqabbla ma' dik tal-kompetituri tagħha, kien minnu nnifsu selettiv.

8.1.5. *Konklużjoni dwar l-eżistenza ta' għajnuna*

(286) Abbażi ta' dan ta' hawn fuq, il-Kummissjoni tqis li l-kumpens għal servizz pubbliku inkluż fl-Ewwel Kuntratt (għall-provvista ta' (i) servizzi internazzjonali tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-port Taljan ta' Trieste u l-Ungerija, (ii) servizzi internazzjonali tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija mill-port ta' Trieste Marittima mill-15 ta' Ottubru 2003, u (iii) servizzi nazzjonali tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija mit-22 ta' Ottubru 2003), fit-Tieni Kuntratt u fit-Tielet Kuntratt jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat lil Trenitalia skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE.

8.2. **Kwalifika tal-għajnuna bħala għajnuna eżistenti jew għajnuna ġdida**

(287) L-Italja targumenta li l-kumpens imħallas skont l-Ewwel Kuntratt u t-Tieni Kuntratt jikkwalifika bħala għajnuna eżistenti, minħabba li kien jikkonċerna obbligi kważi kompletament konsistenti mal-obbligi preeżistenti, li ġew stabbiliti meta s-suq tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija kien għadu ma ġiex liberalizzat, la fil-livell nazzjonali u lanqas fil-livell tal-Unjoni (il-premessi (120) u (154)). B'mod partikolari, skont l-Italja, dawn l-obbligi kienu ġew introdotti bid-Digriet Ministerjali 1-T/1990, ([184]) il-Liġi 440/1989 ([185]) jew il-KPS preċedenti ([186]).

([183]) Is-Sentenza tal-4 ta' Ġunju 2015, C-15/14 P, *Il-Kummissjoni vs MOL*, ECLI:EU:C:2015:362, punti 59 u 60; is-Sentenza tat-28 ta' Settembru 2023, C-320/21 P, *Ryanair DAC vs Il-Kummissjoni*, ECLI:EU:C:2013:712, punt 104.

([184]) Fir-rigward tal-obbligi ta' tariffi fuq is-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-kontinent u Sardenja u fuq is-servizzi tat-trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija mill-port ta' Trieste Marittima.

([185]) Fir-rigward tal-obbligi ta' tariffi fuq is-servizzi internazzjonali tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija mill-port ta' Trieste lejn l-Ungerija u viċi versa.

([186]) Fir-rigward tal-obbligi ta' tariffi fuq it-trasport fuq distanzi ta' aktar minn 1 000 km.

(288) Fir-rigward tal-Ewwel Kuntratt (2000–2003), il-Kummissjoni tqis dan li ġej:

— Il-kumpens imħallas bejn it-22 ta' Ottubru 2003 u l-31 ta' Diċembru 2003 għas-servizzi nazzjonali tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija ([187]) jikkwalifika bħala għajnuna eżistenti skont l-Artikolu 1(b)(v) tar-Regolament Proċedurali wara l-liberalizzazzjoni tas-suq. Fil-fatt, fiż-żmien meta tħallas il-kumpens, dan ma kienx jikkostitwixxi għajnuna minħabba li ma kienx kapaċi joħloq distorsjoni jew jhedded li joħloq distorsjoni tal-kompetizzjoni. Sussegwentement (mit-22 ta' Ottubru 2003), il-kumpens għas-servizzi nazzjonali tat-trasport tal-merkanzija sar għajnuna eżistenti minħabba l-evoluzzjoni tas-suq intern (b'mod partikolari l-liberalizzazzjoni tas-suq fil-livell nazzjonali) u mingħajr ma nbidel mill-Italja. L-għajnuna eżistenti tista' tkun biss is-suġġett ta' deċiżjoni li ssibha inkompatibbli fil-futur. Peress li l-OSP imposti fuq Trenitalia għall-provvista ta' servizzi nazzjonali tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija kienu fis-seħħ sal-31 ta' Diċembru 2003, il-Kummissjoni ma teħtiġx li tivvaluta l-kompatibbiltà possibbli tagħhom f'din id-deċiżjoni.

— Il-kumpens imħallas bejn il-15 ta' Marzu 2003 u l-31 ta' Diċembru 2003 għat-trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija fuq it-TERFN ([188]) jikkwalifika bħala għajnuna ġdida minħabba li s-suq tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija ġie liberalizzat fil-livell tal-Unjoni mill-15 ta' Marzu 2003.

(289) Fir-rigward tat-Tieni Kuntratt (2004–2008), il-Kummissjoni tosserva li dak il-kuntratt ippreveda kumpens li jkopri t-twettiq tal-OSP elenkati fil-premessi (65) sa (67) u (70). Dawk l-OSP kienu jikkonċernaw kemm is-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija internazzjonali (fuq it-TERFN) kif ukoll dawk nazzjonali.

(290) Fir-rigward tal-OSP li jikkonċernaw is-servizzi tat-trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija (jiġifieri s-servizzi internazzjonali tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-port Taljan ta' Trieste u l-Ungerija kif ukoll is-servizzi tat-trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija mill-port ta' Trieste Marittima), kif indikat fil-premessa –, il-kumpens imħallas lil Trenitalia għal dawk is-servizzi jikkwalifika bħala għajnuna ġdida mill-15 ta' Marzu 2003; għalhekk jikkwalifika bħala għajnuna ġdida skont it-Tieni Kuntratt.

(291) Fir-rigward tal-OSP li jikkonċernaw is-servizzi nazzjonali tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija (jiġifieri relatati mal-provvista ta' servizzi tal-merkanzija bil-ferrovija lejn Sardenja u Sqallija u minnhom, u servizzi fuq distanzi twal ta' aktar minn 1 000 km), il-Kummissjoni tinnota li dawk is-servizzi ġew liberalizzati fil-livell tal-Unjoni mill-1 ta' Jannar 2007. L-Italja targumenta li l-għajnuna trid titqies bħala għajnuna eżistenti skont l-Artikolu 1(b)(v) tar-Regolament Proċedurali sal-liberalizzazzjoni sħiħa tas-suq tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fil-livell tal-Unjoni, fl-1 ta' Jannar 2007. Madankollu, il-Kummissjoni tosserva li l-ammont totali ta' kumpens mogħti għal dawk is-servizzi skont it-Tieni Kuntratt tħallas wara dik id-data peress li tħallas biss wara l-iffirmar tat-Tieni Kuntratt fis-27 ta' Marzu 2007 (ara l-premessa (75)). Għalhekk, l-għajnuna skont it-Tieni Kuntratt tikkwalifika b'mod sħiħ bħala għajnuna ġdida. ([189])

(292) Fi kwalunkwe każ, il-Kummissjoni tosserva li l-għajnuna skont it-Tieni Kuntratt ma tissodisfax il-kundizzjonijiet stabbiliti fl-Artikolu 1(b)(v) tar-Regolament Proċedurali peress li l-Italja — għall-kuntrarju ta' dak li argumentat (ara l-premessa (154)) — biddlet sostanzjalment l-għajnuna mogħtija inizjalment skont l-Ewwel Kuntratt. F'dak ir-rigward, il-Kummissjoni osservat dan li ġej:

— it-Tieni Kuntratt immodifika l-kamp ta' applikazzjoni tal-OSP imposti fuq Trenitalia billi żied (i) obbligi addizzjonali ta' servizz pubbliku relatati mal-provvista ta' servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija lejn Sardenja u Sqallija u minnhom (il-premessa (67)) u (ii) obbligi anċillari relatati ma' kull wieħed mill-obbligi ta' servizz pubbliku elenkati fil-premessa (66). Hija neħħiet ukoll mill-kamp ta' applikazzjoni tat-Tieni Kuntratt ċerti OSP li qabel kienu jinsabu fl-Ewwel Kuntratt (il-premessa (62));

([187]) Dan jikkonċerna l-obbligi kollha inklużi fl-Ewwel Kuntratt relatat mat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-kontinent u Sardenja/Sqallija, it-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fuq distanzi li jaqbżu l-1 000 km, u s-servizzi tat-trasport ikkombinat tal-merkanzija bil-ferrovija u bit-triq.

([188]) Dan jikkonċerna s-servizzi internazzjonali tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-port Taljan ta' Trieste u l-Ungerija u s-servizzi internazzjonali tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija permezz tal-port ta' Trieste Marittima.

([189]) L-Artikolu 1(b)(v) tar-Regolament Proċedurali jgħid li "***għajnuna*** *meqjusa għajnuna eżisteni minħabba li jista' jiġi stabbilit li* ***meta daħlet fis-seħħ*** *ma kinitx għajnuna, u sussegwentement saret għajnuna minħabba l-evoluzzjoni tas-suq intern u mingħajr ma l-Istat Membru jkun għamel tibdil fiha*". Ara wkoll is-Sentenza tal-15 ta' Ġunju 2000, *Alzetta Mauro et*, Kawżi Magħquda T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 sa T-607/97, T-1/98, T-3/98 sa T-6/98 u T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, punti 144–145; u s-sentenza tal-24 ta' Marzu 2011, *Freistaat Sachsen u Land Sachsen-Anhalt*, Kawżi Magħquda T-443/08 u T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, punt 190.

— it-Tieni Kuntratt introduċa mekkaniżmu ta' kumpens differenti fir-rigward tal-kumpens għas-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-kontinent u Sardenja/Sqallija (il-premessa (68));

— it-Tieni Kuntratt introduċa modalitajiet ġodda għall-ħlas tal-għajnuna lil Trenitalia (il-premessa (71)) li kienu neqsin mill-Ewwel Kuntratt.

(293) L-elementi deskritti fil-premessa (292) juru li l-modifiki introdotti permezz tat-Tieni Kuntratt ma kinux ta' natura purament formali jew amministrattiva. Dawk il-modifiki biddlu sostanzjalment l-għajnuna mogħtija mill-Italja skont l-Ewwel Kuntratt. Għalhekk, l-għajnuna skont it-Tieni Kuntratt ma tikkwalifikax bħala għajnuna eżistenti skont l-Artikolu 1(b)(v) tar-Regolament Proċedurali.

(294) Fir-rigward tat-Tielet Kuntratt, il-Kummissjoni tosserva li s-servizzi nazzjonali u internazzjonali tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija ġew liberalizzati fil-livell tal-Unjoni mill-1 ta' Jannar 2007 (il-premessa (23)), jiġifieri qabel ma ġie ffirmat it-Tielet Kuntratt. Il-Kummissjoni tinnota wkoll li l-kamp ta' applikazzjoni tat-Tielet Kuntratt kien konsiderevolment differenti mill-kamp ta' applikazzjoni tal-Ewwel u t-Tieni Kuntratti: l-obbligi ta' tariffi kollha ġew abbandunati u l-obbligi ta' servizz ipprovduti f'KPS preċedenti ġew sostitwiti b'obbligu ta' servizz komprensiv li jkopri t-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija lejn in-Nofsinhar tal-Italja u minnu (ara t-taqsima 3.2.3.1.1). Għalhekk, il-kumpens mogħti skont it-Tielet Kuntratt jikkwalifika b'mod sħiħ bħala għajnuna ġdida.

Tabella 6

Konklużjoni dwar il-kwalifika tal-għajnuna mill-Istat bħala eżistenti jew ġdida

Miżuri ta' għajnuna mill-Istat	Valutazzjoni tal-għajnuna mill-Istat
L-Ewwel Kuntratt	**L-ebda għajnuna**: kumpens għal (a) servizzi internazzjonali tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija qabel il-15 ta' Marzu 2003; (b) servizzi nazzjonali tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija qabel it-22 ta' Ottubru 2003. **Għajnuna eżistenti**: kumpens għal servizzi nazzjonali tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija mit-22 ta' Ottubru 2003. **Għajnuna ġdida**: kumpens għal servizzi internazzjonali tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fuq it-TERFN mill-15 ta' Marzu 2003.
It-Tieni Kuntratt	**Għajnuna ġdida**
It-Tielet Kuntratt	**Għajnuna ġdida**

8.3. **Legalità tal-għajnuna**

(295) Skont l-Artikolu 108(3) tat-TFUE, l-Istati Membri jridu jinnotifikaw kwalunkwe pjan li jagħtu jew jibdlu l-għajnuna, u ma jistgħux jimplimentaw il-miżuri proposti qabel ma l-proċedura ta' notifika tkun irriżultat f'deċiżjoni finali, ħlief dawk il-kategoriji ta' għajnuna mill-Istat li ġew eżentati min-notifika. Skont l-Artikolu 1(f) tar-Regolament Proċedurali, kwalunkwe għajnuna ġdida implimentata bi ksur tal-Artikolu 108(3) tat-TFUE tikkostitwixxi għajnuna illegali.

(296) L-Italja ma nnotifikat l-ebda waħda mill-Miżuri lill-Kummissjoni. Għalhekk, il-Kummissjoni se teżamina jekk il-Miżuri, li jikkwalifikaw bħala għajnuna ġdida skont l-Artikolu 107(1) tat-TFUE (ara l-premessi (288) sa (294)), kinux eżentati min-notifika skont ir-regoli applikabbli dwar l-għajnuna mill-Istat. Dan jirrikjedi l-ewwel nett li jiġu identifikati r-regoli applikabbli dwar l-għajnuna mill-Istat għal tali eżenzjoni f'dan il-każ.

8.3.1. *Il-qafas ġuridiku rilevanti*

(297) Kif spjegat fil-premessi (30) sa (33), ir-Regolament (KEE) Nru 1191/69 stabbilixxa r-regoli applikabbli dwar l-obbligi inerenti fil-kunċett ta' servizz pubbliku fit-trasport bil-ferrovija (kemm għall-passiġġieri kif ukoll għall-merkanzija). Ir-Regolament (KEE) Nru 1107/70 irregola aktar l-għoti ta' għajnuna (mhux koperta mir-Regolament (KEE) Nru 1191/69) għat-trasport bil-ferrovija, bit-triq u bil-passaġġi fuq l-ilma interni. Iż-żewġ regolamenti ġew sostitwiti bir-Regolament (KE) Nru 1370/2007 li daħal fis-seħħ fit-3 ta' Diċembru 2009. Madankollu, l-Artikolu 10(1) tar-Regolament (KE) Nru 1370/2007 ippreveda li r-Regolament (KEE) Nru 1191/69 jibqa' applikabbli għas-servizzi tat-trasport tal-merkanzija għal perjodu ta' 3 snin wara d-dħul fis-seħħ tar-Regolament (KE) Nru 1370/2007. Peress li s-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija ma humiex koperti mir-Regolament (KE) Nru 1370/2007, jenħtieġ li jiġi applikat l-Artikolu 93 tat-TFUE biex tiġi vvalutata l-kompatibbiltà tal-għajnuna mogħtija għat-twettiq tal-OSP fil-qasam tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija. Dawk il-miżuri ta' għajnuna huma vvalutati direttament skont l-Artikolu 93 tat-TFUE wara t-3 ta' Diċembru 2012.

(298) Fis-sentenza *Andersen* ([190]) tagħha, li kienet tikkonċerna t-trasport tal-passiġġieri, il-Qorti tal-Ġustizzja, meta ddeċidiet dwar l-applikazzjoni temporali tar-Regolament (KE) Nru 1370/2007 u r-Regolament (KEE) Nru 1191/69, indikat li d-data rilevanti għad-determinazzjoni tal-leġiżlazzjoni applikabbli għall-valutazzjoni tal-kompatibbiltà tal-kumpens mogħti skont KPS mogħti fis-settur tat-trasport fuq l-art hija d-data meta tħallas il-kumpens. Il-Qorti tal-Ġustizzja indikat ukoll li l-għajnuna mħallsa lil impriża tat-trasport pubbliku fid-data li fiha r-Regolament Nru 1191/69 kien għadu fis-seħħ u li tikkonforma mal-kundizzjonijiet stabbiliti ta' dan ir-regolament, kienet taqa' fl-ambitu ta' sitwazzjoni li kienet definittivament teżisti qabel id-dħul fis-seħħ tar-Regolament Nru 1370/2007.

(299) Il-Kummissjoni tosserva li s-sentenza *Andersen* kif ukoll is-sentenzi l-oħra mogħtija sa issa mill-Qrati tal-Unjoni dwar l-applikazzjoni temporali tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69 jagħmlu referenza għar-Regolament Nru 1370/2007, peress li l-kuntratti eżaminati f'dawk il-każijiet kienu jikkonċernaw it-trasport tal-passiġġieri bil-ferrovija u bit-triq.

(300) Konsegwentement, meta l-għajnuna titħallas b'rabta ma' KPS li ġie konkluż meta r-Regolament Nru 1191/69 kien għadu fis-seħħ, il-Kummissjoni għandha teżamina din l-għajnuna fid-dawl tal-kundizzjonijiet stabbiliti fir-Regolament Nru 1191/69 għall-kumpens li tħallas meta r-Regolament Nru 1191/69 kien għadu fis-seħħ, jiġifieri qabel id-dħul fis-seħħ tar-Regolament Nru 1370/2007, fit-3 ta' Diċembru 2009, għas-servizzi tat-trasport tal-passiġġieri bil-ferrovija u bit-triq; u għal perjodu ta' 3 snin wara d-dħul fis-seħħ tar-Regolament Nru 1370/2007 għas-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija u bit-triq. Madankollu, għall-miżuri li jaqgħu fil-kamp ta' applikazzjoni tar-Regolament Nru 1370/2007, il-Kummissjoni għandha teżamina fid-dawl tar-Regolament Nru 1370/2007, u soġġett għar-regoli stabbiliti f'dak ir-regolament, kemm il-legalità kif ukoll il-kompatibbiltà mas-suq intern tal-għajnuna mħallsa mid-data tad-dħul fis-seħħ ta' dan ir-regolament. ([191]) Għall-miżuri li ma humiex koperti mir-Regolament Nru 1370/2007, il-Kummissjoni se jkollha teżamina l-kompatibbiltà tal-kumpens mogħti abbażi tar-regoli applikabbli fiż-żmien meta tħallas il-kumpens.

(301) Fir-rigward tas-servizzi tat-trasport tal-merkanzija, il-Kummissjoni tfakkar li, skont l-Artikolu 10(1) tar-Regolament (KE) Nru 1370/2007, id-dispożizzjonijiet tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69 komplew japplikaw għas-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija għal perjodu ta' 3 snin wara d-dħul fis-seħħ tiegħu (jiġifieri sat-3 ta' Diċembru 2012). Għalhekk, il-Kummissjoni tqis li, f'dan il-każ, ir-regoli applikabbli għall-għajnuna mħallsa lil Trenitalia sat-3 ta' Diċembru 2012 huma dawk stabbiliti mir-Regolament (KEE) Nru 1191/69. Għall-għajnuna mħallsa lil Trenitalia wara dik id-data, l-Artikolu 93 tat-TFUE jikkostitwixxi l-bażi ġuridika applikabbli fin-nuqqas ta' kwalunkwe leġiżlazzjoni sekondarja applikabbli oħra li tirregola l-għoti ta' għajnuna mill-Istat għat-twettiq tal-OSP fis-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija.

(302) Il-Kummissjoni issa trid tivvaluta jekk dawk iż-żewġ bażijiet ġuridiċi (ir-Regolament (KEE) Nru 1191/69 u l-Artikolu 93 tat-TFUE) jippreveduxx eżenzjoni mill-obbligu ta' notifika stabbilit fl-Artikolu 108(3) tat-TFUE tal-Miżuri li għalihom japplikaw rispettivament.

([190]) Is-Sentenza tas-6 ta' Ottubru 2015, *Il-Kummissjoni vs Andersen*, C-303/13P, ECLI:EU:C:2015:647, punti 51–55.

([191]) Is-Sentenza tad-29 ta' Novembru 2018, *Aziende riunite filovie ed autolinee Srl (ARFEA) vs Il-Kummissjoni Ewropea*, T-720/16, ECLI:EU:T:2018:853, punt 158.

8.3.2. *Eżenzjoni mill-obbligu ta' notifika skont ir-Regolament (KEE) Nru 1191/69 għall-għajnuna mħallsa lil Trenitalia qabel it-3 ta' Diċembru 2012*

(303) L-Artikolu 17(2) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69 jiddikjara li "*il-kumpens imħallas taħt dan ir-Regolament*" huwa eżentat mill-obbligu ta' notifika tal-għajnuna mill-Istat.

(304) Skont il-prinċipji stabbiliti mill-Qorti tal-Ġustizzja fis-sentenza *Andersen* ([192]) il-Kummissjoni tqis li l-Artikolu 17(2) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69 ikopri l-kumpens imħallas sat-3 ta' Diċembru 2012 għall-OSP fis-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija li jikkonforma mal-kundizzjonijiet stabbiliti f'dak ir-Regolament.

(305) Skont l-Artikolu 1(5) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69, "l-awtoritajiet kompetenti tal-Istati Membri jistgħu jżommu jew jimponu l-obbligazzjonijiet ta' servizz pubbliku li għalih saret referenza fl-Artikolu 2 dwar servizzi ta' trasport urban, suburban u reġjonali għal passiġġieri. Il-kondizzjonijiet u d-dettalji tal-operat, inklużi metodi ta' kumpens, huma stabbiliti fit-Taqsimiet II, III u IV". Għalkemm l-Artikolu 1(5) jirreferi biss għas-servizzi tat-trasport tal-passiġġieri, id-definizzjoni ta' OSP li tinsab fl-Artikolu 2 tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69 kif ukoll fl-Artikolu 5(1) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69 (li huwa parti mit-Taqsima II) jirreferu kemm għat-trasport tal-passiġġieri kif ukoll għat-trasport tal-merkanzija. Għalhekk, il-Kummissjoni tqis li r-Regolament (KEE) Nru 1191/69 ippermetta lill-Istati Membri jżommu jew jimponu OSP anki għas-servizzi tat-trasport tal-merkanzija, u li jipprovdu kumpens għal dawn l-OSP ([193]).

(306) B'riżultat ta' dan, l-għajnuna mħallsa lil operatur għal OSP f'data meta r-Regolament Nru 1196/69 kien għadu fis-seħħ u li kienet konformi mal-kundizzjonijiet stabbiliti f'dak ir-Regolament kienet eżentata mill-obbligu ta' notifika. Għall-kuntrarju, l-għajnuna mħallsa meta r-Regolament Nru 1191/69 kien għadu fis-seħħ iżda li ma kinitx konformi mal-kundizzjonijiet stabbiliti f'dak ir-Regolament, ma kinitx eżentata mill-obbligu ta' notifika ([194]). Għalhekk, l-Italja ma kellhiex għalfejn tinnotifika skont l-Artikolu 108(3) tat-TFUE l-kumpensi mħallsa lil Trenitalia skont it-tliet KPS sakemm dawk il-kumpensi jkunu konformi mar-Regolament (KEE) Nru 1191/69. Għall-kuntrarju, għajnuna mħallsa lil Trenitalia sat-3 ta' Diċembru 2012 li ma kinitx konformi mal-kundizzjonijiet stabbiliti fir-Regolament Nru 1191/69 ma kinitx eżentata mill-obbligu ta' notifika. Għalhekk, minħabba li l-Italja ma nnotifikat l-ebda waħda mill-Miżuri taħt valutazzjoni, il-konklużjoni li l-Kummissjoni se tasal għaliha fir-rigward tal-konformità mar-regoli stabbiliti fir-Regolament (KEE) Nru 1191/69 tal-għajnuna mħallsa lil Trenitalia sat-3 ta' Diċembru 2012 (ara l-premessi (401) u (439)) se taffettwa wkoll il-legalità ta' dik l-għajnuna.

8.3.3. *Eżenzjoni mill-obbligu ta' notifika skont l-Artikolu 93 tat-TFUE għall-għajnuna mħallsa lil Trenitalia wara t-3 ta' Diċembru 2012*

(307) L-Artikolu 93 tat-TFUE ma jipprevedi l-ebda eżenzjoni mill-obbligu tal-Istati Membri li jinnotifikaw l-għajnuna mill-Istat lill-Kummissjoni skont l-Artikolu 108(3) tat-TFUE ([195]).

(308) B'riżultat ta' dan, l-Italja għandha tinnotifika l-għajnuna mħallsa lil Trenitalia wara t-3 ta' Diċembru 2012 lill-Kummissjoni f'konformità mal-Artikolu 108(3) tat-TFUE, li l-Italja naqset milli tagħmel.

([192]) Is-Sentenza tas-6 ta' Ottubru 2015, *Il-Kummissjoni vs Andersen*, C-303/13P, ECLI:EU:C:2015:647, punt 52.

([193]) Din l-interpretazzjoni hija appoġġjata mill-fatt li r-Regolament tal-Kunsill (KEE) Nru 1893/91 tal-20 ta' Ġunju 1991 li jemenda r-Regolament (KEE) Nru 1191/69 dwar azzjoni mill-Istati Membri dwar l-obbligi inerenti fil-kunċett ta' servizz pubbliku fit-trasport bil-ferrovija, bit-triq u bil-passaġġi fuq l-ilma interni introduċa l-possibbiltà għall-Istati Membri li jikkonkludu KPS għall-provvista ta' servizzi ta' trasport adegwati. Skont il-ġurisprudenza (Sentenza tat-3 ta' April 2014, *CTP — Compagnia Trasporti Pubblici SpA vs Regione Campania u Provincia di Napoli*, kawżi magħquda C-516/12 sa C-518/12, ECLI:EU:C:2014:220; u Sentenza tas-6 ta' Ottubru 2015, *Il-Kummissjoni vs Andersen*, C-303/13P, ECLI:EU:C:2015:647), il-KPS huma mod iehor kif jiġu rregolati s-servizzi ta' trasport li jridu jiġu pprovduti u jistgħu jinkludu OSP.

([194]) Ara s-Sentenza tal-11 ta' Lulju 2018, T-186/15, *CSTP Azienda della Mobilità SpA vs Il-Kummissjoni*, ECLI:EU:T:2018:431, punt 120; u s-Sentenza tal-4 ta' Marzu 2020, C-587/18 P, *CSTP Azienda della Mobilità SpA vs Il-Kummissjoni*, EU:C:2020:150, punt 51.

([195]) Ara s-Sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja tal-24 ta' Lulju 2003, *Altmark Trans GmbH u Regierungspräsidium Magdeburg*, Kawża C-280/00, EU:C:2003:415, punt 95; u s-Sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja tas-7 ta' Mejju 2009, *Antrop*, Kawża C-504/07, ECLI:EU:C:2009:290, punt 23.

8.3.4. *Konklużjoni*

(309) Il-kumpensi mħallsa skont l-Ewwel Kuntratt (sa fejn il-miżuri kienu jikkostitwixxu għajnuna ġdida), it-Tieni Kuntratt u t-Tielet Kuntratt sat-3 ta' Diċembru 2012 kienu eżentati min-notifika minn qabel, sakemm jikkonformaw mad-dispożizzjonijiet rilevanti tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69. Għalhekk, il-konklużjoni li l-Kummissjoni se tasal għaliha fir-rigward tal-konformità mar-regoli stabbiliti fir-Regolament (KEE) Nru 1191/69 tal-għajnuna mħallsa lil Trenitalia sat-3 ta' Diċembru 2012 se taffettwa wkoll il-legalità ta' dik l-għajnuna għar-raġunijiet spjegati fil-premessa (306).

(310) Il-kumpensi mħallsa skont it-Tielet Kuntratt wara t-3 ta' Diċembru 2012 kellhom jiġu nnotifikati lill-Kummissjoni skont l-Artikolu 108(3) tat-TFUE. Peress li l-Italja naqset milli tinnotifikahom, dawk il-kumpensi jikkostitwixxu għajnuna illegali.

8.4. **Kompatibbiltà tal-għajnuna**

8.4.1. *Bażi ġuridika tal-valutazzjoni*

(311) L-Artikolu 93 tat-TFUE huwa inkluż taħt it-Titolu VI "Trasport", li d-dispożizzjonijiet tiegħu japplikaw esklużivament għat-trasport bil-ferrovija, bit-triq u bil-passaġġi fuq l-ilma interni. L-Artikolu 93 tat-TFUE jipprevedi li "miżuri ta' għajnuna meħtieġa għall-koordinament tat-trasport, jew li jikkorrispondu ma' rimborżi dwar ċerti piżijiet li jeżistu fil-prinċipju ta' servizz pubbliku għandhom ikunu kompatibbli mat-Trattati".

(312) Il-Miżuri kienu jikkonsistu fil-kumpens mogħti lil Trenitalia għat-twettiq tal-OSP għas-servizzi tat-trasport nazzjonali u internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija.

(313) L-Artikolu 93 tat-TFUE jippermetti l-għoti ta' kumpens għat-twettiq tal-OSP fil-qasam tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija. Kif indikat fil-premessi (29) sa (33), ir-Regolament (KEE) Nru 1191/69 u r-Regolament (KEE) Nru 1107/70 ipprovdew ir-regoli applikabbli għall-valutazzjoni tal-kompatibbiltà tal-kumpens imħallas għat-twettiq tal-OSP, sakemm ir-Regolament (KE) Nru 1370/2007 ħassar dawk ir-regolamenti. Ir-Regolament (KE) Nru 1370/2007 daħal fis-seħħ fit-3 ta' Diċembru 2009; madankollu, dan kien jipprevedi perjodu ta' 3 snin li matulu r-Regolament (KEE) Nru 1191/69 kompla japplika għas-servizzi tat-trasport tal-merkanzija (l-Artikolu 10(1) tar-Regolament (KE) Nru 1370/2007).

(314) Skont l-Artikolu 9(2) tar-Regolament (KE) Nru 1370/2007, l-Istati Membri jistgħu jkomplu jagħtu kumpens għat-twettiq tal-OSP mhux koperti minn dak ir-Regolament mingħajr preġudizzju għall-Artikoli 93, 106, 107 u 108 tat-TFUE.

(315) Għall-kuntrarju ta' dak li sostniet l-Italja (il-premessa (139)), il-linji gwida Komunitarji dwar l-għajnuniet mill-Istat lill-impriżi ferrovjarji ([196]) ma humiex applikabbli għal dan il-każ. Il-linji gwida msemmija jittrattaw l-applikazzjoni tal-Artikolu 93 tat-TFUE fir-rigward, fost l-oħrajn, tal-għajnuna għall-ħtiġijiet tal-koordinazzjoni tat-trasport. Dan it-tip ta' għajnuna għandu għan differenti mill-għajnuna għat-twettiq tal-OSP, minħabba li huwa maħsub biex jindirizza n-nuqqasijiet tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija meta mqabbel ma' modi differenti ta' trasport (pereżempju, f'termini ta' kostijiet esterni). Il-Kummissjoni tinnota li, fil-każ attwali, l-objettiv tal-KPS kien li jiggarantixxu l-provvista ta' servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fit-territorju Taljan, irrispettivament minn kwalunkwe ħtieġa ta' koordinazzjoni tat-trasport. B'mod partikolari, il-kumpens miftiehem skont il-KPS kopra l-kostijiet netti tal-OSP fdati lil Trenitalia, li ma kienu jaqgħu taħt l-ebda definizzjoni tal-kostijiet eliġibbli stabbiliti fil-linji gwida Komunitarji dwar l-għajnuna mill-Istat lill-impriżi ferrovjarji.

(316) Fid-determinazzjoni tar-regoli applikabbli li abbażi tagħhom tiġi vvalutata l-kompatibbiltà tal-għajnuna implimentata mill-Istati Membri għat-twettiq tal-OSP skont l-Artikolu 93 tat-TFUE, il-qrati tal-Unjoni ddeċidew li l-kompatibbiltà tal-kumpens għandha tiġi vvalutata abbażi tal-leġiżlazzjoni fis-seħħ fiż-żmien meta tħallset l-għajnuna ([197]).

([196]) Il-Komunikazzjoni mill-Kummissjoni — Linji gwida Komunitarji dwar l-għajnuniet mill-Istat għall-impriżi ferrovjarji (ĠU C 184, 22.7.2008, p. 13).

([197]) Is-Sentenza tas-6 ta' Ottubru 2015, C-303/13 P, *Jørgen Andersen*, ECLI:EU:C:2015:647, punt 54; Sentenza tal-11 ta' Lulju 2018, T-185/15, *Buonotourist Srl vs Il-Kummissjoni*, ECLI:EU:T:2018:430, punt 216; Sentenza tal-11 ta' Lulju 2018, T-186/15, *CSTP Azienda della Mobilità SpA vs Il-Kummissjoni*, ECLI:EU:T:2018:431, punt 216; is-Sentenza tad-29 ta' Novembru 2018, *Aziende riunite filovie ed autolinee Srl (ARFEA) vs Il-Kummissjoni Ewropea*, T-720/16, ECLI:EU:T:2018:853, punt 132.

(317) Kif indikat fil-premessa (313), ir-regoli dwar is-servizzi pubbliċi fit-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija kienu previsti mir-Regolament (KEE) Nru 1191/69 sat-3 ta' Diċembru 2012, bir-Regolament (KEE) Nru 1107/70 sat-3 ta' Diċembru 2009 u mill-Artikolu 93 tat-TFUE wara t-3 ta' Diċembru 2012.

(318) Il-kamp ta' applikazzjoni tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69 huwa ddefinit kif ġej fl-Artikolu 1(1) ta' dak ir-regolament:

"1. Dan ir-Regolament għandu japplika għal intrapriżi tat-trasport li joperaw servizzi fit-trasport bil-ferrovija, bit-triq u bil-passaġġi fuq l-ilma interni. Stati Membri jistgħu jeskludu mill-iskop ta' dan ir-Regolament xi intrapriżi li l-attivitajiet tagħhom ikunu limitati esklussivament għall-ħidma ta' servizzi urbani, suburbani jew reġjonali".

(319) L-Artikolu 2(5) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69 jiċċara li:

"Għall-iskopijiet ta' dan ir-Regolament, 'obbligi ta' tariffi' tfisser kull obbligu impost fuq intrapriżi tat-trasport li japplikaw, b'mod partikolari fir-rigward ta' ċerti kategoriji ta' passiġġiera, ċerti kategoriji ta' oġġetti, jew ċerti rotot, rati fissi jew approvati minn xi awtorità pubblika li huma kontra l-interessi kummerċjali tal-impriża u li jirriżultaw mill-impożizzjoni ta' dispożizzjonijiet ta' tariffi speċjali, jew minn ċaħda li jiġu mmodifikati.

Id-dispożizzjonijiet tas-subparagrafu preċedenti ma japplikawx fir-rigward ta' obbligi li jirriżultaw minn miżuri ġenerali ta' politika ta' prezzijiet li tapplika għall-ekonomija kollha b'mod ġenerali jew għall-miżuri meħuda fir-rigward ta' rati ta' trasport u kondizzjonijiet b'mod ġenerali bil-għan li jiġi organizzat is-suq tat-trasport jew parti minnu."

(320) F'dan il-każ, is-servizzi pprovduti skont it-tliet KPS (u li għalihom l-Italja tat kumpens lil Trenitalia) huma servizzi ta' trasport nazzjonali u internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija operati minn Trenitalia, impriża tat-trasport li tipprovdi trasport bil-ferrovija. L-Ewwel Kuntratt, it-Tieni Kuntratt u t-Tielet Kuntratt għalhekk kienu jikkonċernaw impriża tat-trasport li topera fis-setturi li jaqgħu fil-kamp ta' applikazzjoni tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69.

(321) Fir-rigward tal-kamp ta' applikazzjoni tar-Regolament (KEE) Nru 1107/70, l-Artikolu 1 ta' dak ir-regolament iddikjara li dan japplika għal għajnuna mogħtija għat-trasport bil-ferrovija, bit-triq u bil-passaġġi fuq l-ilma interni, sa fejn tali għajnuna tkun relatata speċifikament ma' attivitajiet f'dak is-settur. Il-premessa 10 ta' dak ir-regolament tindika li "[…] huwa […] neċessarju li wieħed jispeċifika l-każijiet u ċ-ċirkostanzi li fihom l-Istati Membri jistgħu jieħdu miżuri ta' koordinazzjoni jew jimponu obbligi inerenti fil-kunċett ta' servizz pubbliku li jinvolvu l-għoti ta' għajnuna taħt l-Artikolu 77 tat-Trattat [l-Artikolu 93 tat-TFUE] li ma jaqgħux taħt ir-regolament hawn fuq imsemmi [(KEE) Nru 1191/69]". Barra minn hekk, l-Artikolu 3 tar-Regolament (KEE) Nru 1107/70 ippreveda li "[m]ingħajr preġudizzju għad-dispożizzjonijiet tar-Regolament [...] (KEE) Nru 1191/69 [...] l-Istati Membri m'għandhom la jieħdu miżuri ta' koordinazzjoni u lanqas m'għandhom jimponu obbligi inerenti fil-kunċett ta' servizz pubbliku li jinvolvu l-għoti ta' għajnuna skont l-Artikolu [93 tat-TFUE] ħlief fil-każijiet jew fiċ-ċirkostanzi li ġejjin" elenkati fl-Artikolu 3(2) tar-Regolament (KEE) Nru 1107/70. Dan l-Artikolu kopra b'mod partikolari "kumpens għal obbligi ta' servizz pubbliku imposti [fuq impriżi tat-trasport] mill-Istat jew minn awtoritajiet pubbliċi u li jkopru jew obbligi ta' tariffi li ma jaqgħux taħt id-definizzjoni mogħtija fl-Artikolu 2(5) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69; jew intrapriżi tat-trasport jew attivitajiet li għalihom dak ir-Regolament ma japplikax". Minn dan isegwi li r-Regolament (KEE) Nru 1107/70 japplika biss fejn ir-Regolament (KEE) Nru 1191/69 ma kienx applikabbli.

(322) Il-Kummissjoni tinnota wkoll li għall-kuntrarju tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69, ir-Regolament (KEE) Nru 1107/70 ma ssemma fl-ebda waħda mill-miżuri fost id-dispożizzjonijiet rilevanti li jirregolaw il-kuntratti.

(323) Fl-aħħar nett, l-Italja ma spjegatx għaliex qieset li r-Regolament (KEE) Nru 1107/70 kien applikabbli għall-Miżuri.

(324) Fid-dawl ta' dan ta' hawn fuq, il-Kummissjoni tikkonkludi li, peress li l-Miżuri taħt investigazzjoni kienu jaqgħu fil-kamp ta' applikazzjoni tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69, ir-Regolament (KEE) Nru 1107/70 ma kienx applikabbli f'dan il-każ. Għalhekk, l-Italja ma tistax tinvoka dak l-aħħar regolament bħala bażi ġuridika alternattiva għall-valutazzjoni (il-premessi (139), (158) u (195)).

(325) Għalhekk, il-Kummissjoni se tivvaluta l-kompatibbiltà tal-għajnuna mħallsa skont l-Ewwel Kuntratt, ([198]) it-Tieni Kuntratt u t-Tielet Kuntratt sat-3 ta' Diċembru 2012 skont ir-Regolament (KEE) Nru 1191/69 u l-kompatibbiltà tal-għajnuna mħallsa skont it-Tielet Kuntratt wara t-3 ta' Diċembru 2012 skont l-Artikolu 93 tat-TFUE.

8.4.1.1. Kompatibbiltà tal-għajnuna skont ir-Regolament (KEE) Nru 1191/69

(326) Skont l-Artikolu 1(4) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69, l-Istati Membri jistgħu jikkonkludu KPS ma' impriża tat-trasport "[s]abiex jiġi żgurat servizzi ta' trasport adegwati li b'mod partikolari jieħdu inkonsiderazzjoni fatturi soċjali u ambjentali u l-ippjanar ta' bliet u rħula, jew bil-għan li jiġu offruti nollijiet partikolari lil ċerti kategoriji ta' passiġġieri".

(327) Id-dispożizzjonijiet applikabbli għall-KPS huma spjegati fit-Taqsima V tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69. Din it-taqsima tikkonsisti f'artikolu wieħed (l-Artikolu 14), li jipprevedi li "[k]*untratt ta' servizz pubbliku' ifisser kull kuntratt magħmul bejn l-awtoritajiet kompetenti ta' kull Stat Membru u kull intrapriża tat-trasport sabiex jiġi pprovdut lill-pubbliku servizz ta' trasport adegwat*" u jispeċifika x'jista' ([199]) u x'għandu ([200]) jkopri tali kuntratt.

(328) L-Artikolu 14 tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69 huwa mibni fuq il-kunċett ta' "*servizz ta' trasport adegwat*" ([201]). F'dan ir-rigward, il-Kummissjoni tinnota li l-Artikolu 1(4) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69 jippermetti lill-Istati Membri jikkonkludu KPS ma' impriża tat-trasport sabiex jiżguraw servizzi tat-trasport adegwati filwaqt li jqisu, fost l-oħrajn, fatturi soċjali u ambjentali.

(329) Il-Qorti tal-Ġustizzja għamlitha ċara li r-Regolament (KEE) Nru 1191/69 u r-Regolament (KEE) Nru 1107/70 elenkaw b'mod eżawrjenti ċ-ċirkostanzi li fihom l-awtoritajiet tal-Istati Membri setgħu jagħtu għajnuna skont l-Artikolu 93 tat-TFUE, ([202]) u li l-kompatibbiltà tal-pagamenti ta' kumpens li jaqgħu fil-kamp ta' applikazzjoni tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69 trid tiġi vvalutata f'konformità mad-dispożizzjonijiet stabbiliti minn dak ir-regolament ([203]).

(330) F'deċiżjonijiet preċedenti ([204]) l-Kummissjoni vvalutat il-kompatibbiltà tal-KPS fuq il-bażi tal-imsemmi Artikolu 14 flimkien mal-prinċipji ġenerali derivati mit-Trattat, il-ġurisprudenza u l-prattika tat-teħid tad-deċiżjonijiet tal-Kummissjoni f'oqsma oħra. Dawk il-prinċipji, żviluppati skont l-Artikolu 106(2) tat-TFUE, essenzjalment jirrikjedu, minn naħa, l-eżistenza ta' att ta' inkarigu u, min-naħa l-oħra, in-nuqqas ta' kumpens żejjed ([205]).

([198]) Hija biss il-parti tal-kumpens imħallas skont l-Ewwel Kuntratt li tikkostitwixxi għajnuna ġdida, jiġifieri (a) it-trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-port Taljan ta' Trieste u l-Ungerija; u (b) servizzi tat-trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija mill-port ta' Trieste Marittima.

([199]) Ara l-Artikolu 14(1) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69 — "[…] Kuntratt ta' servizz pubbliku jista' jkopri l-aktar: — servizzi tat-trasport li jissodisfaw standards fissi ta' kontinwità, regolarità, kapaċità u kwalità, — servizzi ta' trasport addizzjonali, — servizzi ta' trasport b'rati speċifiċi u bla ħsara għal kondizzjonijiet speċifiċi, b'mod partikolari għal ċerti kategoriji ta' passiġġieri jew fuq ċerti rotot, — aġġustamenti ta' servizzi għal ħtiġiet attwali".

([200]) Ara l-Artikolu 14(2) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69 — "Kull kuntratt ta' servizz pubbliku għandu jkopri, fost l-oħrajn, il-punti segwenti: (a) in-natura tas-servizz li għandu jiġi pprovdut, l-aktar l-istandards ta' kontinwità, regolarità, kapaċità u kwalità; (b) il-prezz tas-servizzi koperti bil-kuntratt, li għandu jkun jew miżjud mad-dħul ta' tariffa jew għandu jinkludi d-dħul, u dettalji dwar relazzjonijiet finanzjarji bejn iż-żewġ partijiet; (ċ) ir-regoli dwar emendi u modifikazzjoni tal-kuntratt, b'mod partikolari biex jieħu inkonsiderazzjoni tibdiliet li mhumiex imbassra; (d) il-perjodu ta' validità tal-kuntratt; (e) il-penalitajiet fl-eventwalità ta' nuqqas ta' konformità mal-kuntratt".

([201]) Is-Sentenza tas-17 ta' Settembru 1998, Kainuun Liikenne Oy, C-412/96, ECLI:EU:C:1998:415, punti 33 u 34.

([202]) Is-Sentenza tal-24 ta' Lulju 2003, Altmark Trans GmbH u Regierungspräsidium Magdeburg vs Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, Kawża C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, punt 108.

([203]) Is-Sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja tas-7 ta' Mejju 2009, Antrop, Kawża C-504/07, ECLI:EU:C:2009:290, punt 32.

([204]) Id-Deċiżjonijiet tal-Kummissjoni fil-kawżi N 332/2008, id-Danimarka, Kumpens għall-operaturi tal-karozzi tal-linja fuq distanzi twal għal skontijiet mogħtija lil ċerti tipi ta' passiġġieri li jużaw servizzi tal-karozzi tal-linja fuq distanzi twal (ĠU C 46, 25.2.2009, p. 8); N 409/2008, iċ-Ċekja, N 410/2008 u N 411/2008, Akkwist u modernizzazzjoni ta' rolling stock, vetturi għat-trasport urban u vetturi għat-trasport reġjonali (ĠU C 106, 8.5.2009, p. 17); C 3/08, iċ-Ċekja, Kumpens tas-servizz pubbliku għal Kumpaniji tal-Karozzi tal-Linja tan-Nofsinhar tal-Moravia, (ĠU L 97, 16.4.2009 p. 14); C 16/2007, l-Awstrija, Kuntratt ta' servizz pubbliku ta' Postbus fid-distrett ta' Lienz (ĠU L 306, 20.11.2009, p. 26); N 495/2007, iċ-Ċekja, Programme d'acquisition et de modernisation de materiel roulant ferroviaire, (ĠU C 152, 18.6.2008, p. 21); N 350/2007, iċ-Ċekja, Akkwist ta' karozzi tal-linja, (ĠU C 140, 6.6.2008, p. 2).

([205]) Ara l-Komunikazzjoni mill-Kummissjoni — Qafas tal-Unjoni Ewropea għall-għajnuna mill-Istat fil-forma ta' kumpens ta' servizz pubbliku ("**Qafas SGEI**") (ĠU C 8, 11.1.2012, p. 15). Għalkemm il-Qafas SGEI ma huwiex applikabbli għas-settur tat-trasport fuq l-art (ara l-punt 8), jista' jipprovdi gwida dwar xi prinċipji sottostanti tal-SGEIs.

(331) Fir-rigward tal-eżistenza ta' att ta' inkarigu, il-ġurisprudenza stabbilita tipprovdi li l-impriżi fdati bl-operazzjoni tal-SGEIs iridu jkunu ġew assenjati dak il-kompitu permezz ta' att jew diversi atti ta' awtorità pubblika, li l-forma tagħhom tista' tiġi ddeterminata minn kull Stat Membru ([206]). Dawn l-atti għandhom jipprovdu identifikazzjoni ċara u preċiża tal-attivitajiet koperti mill-missjoni tas-servizz pubbliku u l-kundizzjonijiet li fihom għandhom jitwettqu dawn l-attivitajiet. L-inkarigu jrid jeżisti qabel ma jitħallas kwalunkwe kumpens.

(332) Fir-rigward tan-nuqqas ta' kumpens żejjed, l-ammont ta' kumpens ma jridx jaqbeż dak li huwa meħtieġ biex ikopri l-kost nett tat-twettiq tal-OSP, filwaqt li jitqies id-dħul rilevanti u profitt raġonevoli ([207]). F'deċiżjonijiet preċedenti, il-Kummissjoni nnotat li bl-istabbiliment minn qabel ta' limitu massimu ta' kumpens, l-awtoritajiet pubbliċi fil-prinċipju żguraw li l-pagamenti ta' kumpens futuri ma setgħux jaqbżu t-telf imġarrab mill-operatur inkarigat bl-SGEI ([208]).

(333) Minn dan isegwi li, fir-rigward tal-applikazzjoni tal-Artikoli 1(4) u 14 tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69 għall-KPS fis-settur tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija u l-prinċipji ġenerali li jirriżultaw mit-Trattat, il-Kummissjoni se tivverifika jekk:

— is-servizz tat-trasport pubbliku ġiex fdat permezz ta' att wieħed jew aktar ta' awtorità pubblika;

— l-għan tal-KPS huwiex kopert mill-Artikolu 14(1) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69;

— l-att ta' inkarigu speċifikax (a) in-natura tas-servizz li għandu jiġi pprovdut (jiġifieri s-"*servizz ta' trasport adegwat*" identifikat mill-Istat Membru fir-rigward tal-istandards ta' kontinwità, regolarità, kapaċità u kwalità), (b) il-prezz tas-servizz u d-dettalji tar-relazzjonijiet finanzjarji bejn iż-żewġ partijiet, (c) ir-regoli dwar l-emenda u l-modifika tal-kuntratt, (d) il-perjodu ta' validità tal-kuntratt, (e) il-penali fil-każ ta' nuqqas ta' konformità mal-kuntratt;

— l-ammont tal-kumpens qabiżx dak li hu meħtieġ biex jiġu koperti l-kostijiet kollha mġarrba fit-twettiq tal-OSP, filwaqt li jitqies id-dħul rilevanti u profitt raġonevoli.

8.4.1.2. Kompatibbiltà tal-għajnuna skont l-Artikolu 93 tat-TFUE

(334) Għas-servizzi tat-trasport tal-merkanzija, wara t-3 ta' Diċembru 2012, l-Artikolu 93 tat-TFUE sar direttament applikabbli bħala l-bażi ġuridika biex tiġi stabbilita l-kompatibbiltà tal-għajnuna mhux koperta mir-Regolament (KE) Nru 1370/2007 ([209]). Dik id-dispożizzjoni tikkostitwixxi *lex specialis* fir-rigward tar-regoli ġenerali applikabbli għall-għajnuna mill-Istat ([210]).

([206]) Fis-sentenza tal-21 ta' Marzu 1974, *Belgische Radio en Televisie u Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs*, 127/73, ECLI:EU:C:1974:25, punt 22, il-Qorti tal-Ġustizzja ddeċidiet li impriża li tinvoka l-Artikolu 106(2) tat-TFUE sabiex tinvoka deroga mir-regoli tat-Trattat għandha tiġi fdata mill-Istat Membru mal-operazzjoni ta' SGEI.

([207]) Ara, bħala analoġija, is-sentenza tal-11 ta' Lulju 2014, *DTS Distribuidora de Televisión Digital vs Il-Kummissjoni*, T-533/10, ECLI:EU:T:2014:629, ipunt 117. Ara wkoll C 16/2007, l-Awstrija, Kuntratt ta' servizz pubbliku ta' Postbus fid-distrett ta' Lienz (ĠU L 306, 20.11.2009, p. 26).

([208]) Ara N 495/2007, iċ-Ċekja, Programme d'acquisition et de modernisation de materiel roulant ferroviaire, (ĠU C 152, 18.6.2008, p. 21), il-premessi 80–81.

([209]) Fl-Avviż tal-Kummissjoni dwar il-linji gwida interpretattivi li jikkonċernaw ir-Regolament (KE) Nru 1370/2007 dwar servizzi pubbliċi tat-trasport tal-passiġġieri bil-ferrovija u bit-triq (2023/C 222/01), il-Kummissjoni fakkret li "ir-Regolament (KE) Nru 1370/2007 ma japplikax għas-servizzi tat-trasport tal-merkanzija. Is-servizzi tat-trasport tal-merkanzija jistgħu jiġu kkwalifikati biss bħala servizzi ta' interess ekonomiku ġenerali meta l-Istat Membru konċernat jistabbilixxi li hemm ħtieġa ġenwina għal tali servizzi li ma hijiex issodisfata, jew ma hijiex issodisfata biżżejjed mis-suq (ara t-Taqsima 2.2.3). Jekk l-Istati Membri jkunu jixtiequ jistabbilixxu miżuri ta' appoġġ għas-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija li ma jissodisfawx il-kundizzjonijiet definiti fis-sentenza Altmark [...] u jikkostitwixxu għajnuna mill-Istat, huma jridu jinnotifikaw dawk il-miżuri lill-Kummissjoni skont l-Artikolu 108(3) tat-TFUE".

([210]) Is-Sentenza tal-24 ta' Lulju 2003, *Altmark*, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, punt 34.

(335) Għajnuna mill-Istat li tirrappreżenta r-rimborż għat-twettiq ta' ċerti obbligi inerenti fil-kunċett ta' servizz pubbliku fit-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija tista' tinstab kompatibbli mas-suq intern skont l-Artikolu 93 tat-TFUE ([211]). Fl-applikazzjoni tal-Artikolu 93 tat-TFUE, il-Kummissjoni tivverifika n-nuqqas ta' kumpens żejjed kif ukoll il-ħtieġa, l-adegwatezza u l-proporzjonalità tal-għajnuna. Il-Kummissjoni tivverifika wkoll li l-għajnuna ma tikkawżax distorsjoni indebita tal-kompetizzjoni.

(336) Għall-fini tal-valutazzjoni tal-kumpens imħallas lil Trenitalia skont it-Tielet Kuntratt wara t-3 ta' Diċembru 2012, il-Kummissjoni se tapplika b'analoġija l-prinċipji stabbiliti għall-valutazzjoni tal-SGEIs. Fir-rigward tal-Artikolu 106(2) TFUE, il-ġurisprudenza ([212]) tindika li l-kundizzjonijiet li ġejjin għandhom jiġu ssodisfati. L-ewwel nett, is-servizz inkwistjoni għandu jkun SGEI ġenwin. It-tieni, l-impriża trid tiġi inkarigata bl-operazzjoni ta' SGEI ġenwin permezz ta' att wieħed jew aktar ta' awtorità pubblika. It-tielet, il-miżura trid tkun proporzjonata. Fl-aħħar nett, id-deroga mid-dispożizzjonijiet tat-Trattat ma għandhiex taffettwa l-iżvilupp tal-kummerċ b'mod li jmur kontra l-interessi tal-Unjoni.

(337) Għalhekk, skont l-Artikolu 93 tat-TFUE, sabiex tivvaluta l-kompatibbiltà tal-għajnuna mogħtija għat-twettiq ta' ċerti obbligi inerenti għall-kunċett ta' servizz pubbliku, il-Kummissjoni se tivverifika jekk:

— is-servizz pubbliku huwiex SGEI ġenwin;

— l-SGEI ġiex fdat permezz ta' att wieħed jew aktar ta' awtorità pubblika;

— l-ammont tal-kumpens qabiżx dak li hu meħtieġ biex jiġu koperti l-kostijiet kollha mġarrba fit-twettiq tal-OSP, filwaqt li jitqies id-dħul rilevanti u profitt raġonevoli;

— l-obbligi u l-kumpens relatat jikkawżawx distorsjonijiet indebiti tal-kompetizzjoni.

8.4.2. *L-Ewwel u t-Tieni Kuntratti*

(338) Peress li l-kumpens imħallas skont l-Ewwel Kuntratt u t-Tieni Kuntratt tħallas kompletament qabel it-3 ta' Diċembru 2012, il-kompatibbiltà tal-għajnuna mħallsa skont dawn il-kuntratti tiġi vvalutata skont ir-Regolament (KEE) Nru 1191/69 u l-prinċipji ġenerali li jirriżultaw mit-Trattat (ara l-premessa (333)).

8.4.2.1. Inkarigu tas-servizz tat-trasport pubbliku

(339) *Fir-rigward tal-Ewwel Kuntratt*, iffirmat fit-18 ta' Ottubru 2002, l-għajnuna eżaminata f'din it-taqsima tikkonċerna l-kumpens għall-applikazzjoni tal-obbligi ta' tariffi fuq is-servizzi ta' trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija fuq it-TERFN operati minn Trenitalia mill-15 ta' Marzu 2003 sal-31 ta' Diċembru 2003.

(340) *Fir-rigward tat-Tieni Kuntratt*, il-Kummissjoni tosserva li dan il-kuntratt ġie ffirmat fis-27 ta' Marzu 2007 u kien ikopri l-perjodu mill-1 ta' Jannar 2004 sal-31 ta' Diċembru 2006. Il-Kummissjoni tosserva li Trenitalia kienet bdiet tipprovdi s-servizzi identifikati skont dak il-kuntratt qabel l-iffirmar tat-Tieni Kuntratt.

([211]) Ara s-Sentenza tat-12 ta' Ottubru 1978, *Il-Kummissjoni tal-Komunitajiet Ewropej vs Ir-Renju tal-Belġju*, 156/77, ECLI:EU:C:1978:180, punt 10.

([212]) Sommarju tal-kundizzjonijiet li għandhom jiġu ssodisfati skont l-Artikolu 106(2) jista' jinstab, pereżempju, fis-sentenza tal-24 ta' Settembru 2015, *Viasat Broadcasting UK vs Il-Kummissjoni*, T-125/12, ECLI:EU:T:2015:687, punt 61.

(341) Minħabba r-raġunijiet spjegati fit-taqsima 8.3.1 dwar "8.3.1. Relevant legal framework", skont il-Qrati tal-Unjoni, id-data rilevanti għad-determinazzjoni tal-leġiżlazzjoni applikabbli għall-valutazzjoni tal-kompatibbiltà tal-kumpens li ngħata taħt KPS mogħti fis-settur tat-trasport fuq l-art hija d-data meta tħallas il-kumpens. Il-Kummissjoni tinnota li l-għajnuna vvalutata f'din it-taqsima ġiet imħallsa kompletament wara l-iffirmar tal-KPS rilevanti. Il-kumpens skont l-Ewwel Kuntratt tħallas fl-2003 u fl-2005 (ara l-premessa (61)), u l-kumpens skont it-Tieni Kuntratt tħallas kompletament wara l-iffirmar ta' dak il-kuntratt (ara l-premessa (75)) ([213]). Dan ifisser li fiż-żmien tal-pagament tal-kumpensi, l-OSP kif ukoll il-kundizzjonijiet li fihom kellhom jitwettqu l-OSP u l-metodoloġija għall-kalkolu tal-kumpens kienu diġà ġew definiti permezz ta' att ta' inkarigu (l-Ewwel Kuntratt fir-rigward tal-kumpens għall-applikazzjoni tal-obbligi ta' tariffi fuq is-servizzi internazzjonali tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fuq it-TERFN operati minn Trenitalia mill-15 ta' Marzu 2003 sal-31 ta' Diċembru 2003 u t-Tieni Kuntratt fir-rigward tal-kumpens għall-OSP identifikati skont dak il-kuntratt). Għalhekk, l-Italja ħallset il-kumpens għall-provvista ta' OSP identifikati b'mod ċar u magħrufa minn Trenitalia ([214]).

(342) Għalhekk, il-Kummissjoni tqis li, fid-dawl taċ-ċirkostanzi speċifiċi deskritti f'din it-taqsima, l-Italja fdat l-OSP lil Trenitalia għall-perjodu kopert mill-Ewwel Kuntratt u mit-Tieni Kuntratt.

8.4.2.2. L-għan tal-KPS huwa kopert mill-Artikolu 14(1) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69

(343) Skont l-Artikolu 14(1), it-tieni paragrafu, tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69, KPS jista' jkopri b'mod partikolari:

— servizzi tat-trasport li jissodisfaw standards fissi ta' kontinwità, regolarità, kapaċità u kwalità;

— servizzi ta' trasport addizzjonali;

— servizzi ta' trasport b'rati speċifiċi u bla ħsara għal kundizzjonijiet speċifiċi, b'mod partikolari għal ċerti kategoriji ta' passiġġieri jew fuq ċerti rotot;

— aġġustamenti ta' servizzi għal ħtiġiet attwali.

(344) Il-Kummissjoni tosserva li l-lista pprovduta skont l-Artikolu 14(1) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69 imsemmija fil-premessa (343) mhijiex eżawrjenti. Madankollu, dan ma jfissirx li d-diskrezzjoni tal-Istati Membri fl-identifikazzjoni tal-kontenut tal-KPS skont ir-Regolament (KEE) Nru 1191/69 kienet mingħajr limiti. L-ewwel paragrafu tal-Artikolu 14(1) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69 jiċċara li KPS huwa "*kuntratt magħmul bejn l-awtoritajiet kompetenti ta' kull Stat Membru u kull intrapriża tat-trasport sabiex jiġi pprovdut lill-pubbliku servizz ta' trasport adegwat*". L-elementi elenkati fl-Artikolu 14(1), it-tieni paragrafu, tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69 huma maħsuba biex jidentifikaw sett ta' rekwiżiti li jagħmlu s-servizzi tat-trasport "*adegwat*[i]", dment li l-KPS jissodisfa wkoll il-kundizzjonijiet obbligatorji stabbiliti fl-Artikolu 14(2) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69.

([213]) Ara l-Artikolu 5(4) tat-Tieni Kuntratt u l-karti bilanċjali ta' Trenitalia tal-2007, paġna 33. Fir-rigward tal-għajnuna għas-sena 2005, imħallsa wkoll fl-2007, l-Artikolu 5(5) tat-Tieni Kuntratt kien jipprevedi ħlas lil Trenitalia li kien soġġett għall-awditjar mill-Ministeru tal-kontijiet iċċertifikati għas-sena 2005, li kellhom jintbagħtu lill-Ministeru fi żmien 30 jum mid-data tal-iffirmar tal-kuntratt. Fir-rigward tal-għajnuna għas-snin 2006 u 2007, imħallsa parzjalment ukoll fl-2007, dawn il-pagamenti ġew awtorizzati mill-Artikolu 9 tad-Digriet Liġi Nru 159 tal-1 ta' Ottubru 2007. Din id-dispożizzjoni ppermettiet lill-Ministeru tal-Ekonomija u l-Finanzi jipprovdi l-kumpens lil Trenitalia għall-obbligi ta' servizz pubbliku mwettqa skont il-KPS.

([214]) Din iċ-ċirkostanza hija differenti mill-kawża *Fallimento Traghetti del Mediterraneo* (sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja tal-10 ta' Ġunju 2010, *Fallimento Traghetti del Mediterraneo SpA*, C-140/09, ECLI:EU:C:2010:335) li fiha l-Istat Membru kien ħallas kumpens lill-impriża inkarigata mit-twettiq ta' OSP mingħajr ma ddefinixxa fil-liġi jew fil-fatt dawk l-OSP. Għalhekk, l-Istat Membru ħallas lill-impriża mingħajr ma ddefinixxa *ex ante* n-natura tal-OSP li għalihom kellu jitħallas kumpens, u lanqas il-parametri għall-kalkolu tal-kostijiet relatati tal-OSP u l-ammont korrispondenti tal-kumpens.

(345) L-Ewwel Kuntratt kopra l-obbligi ta' tariffi, l-obbligi li wieħed jopera u l-obbligu li jiġu ppjanati u kkoordinati attivitajiet anċillari. Dawn it-tipi ta' OSP jaqgħu taħt il-kategoriji identifikati fl-Artikolu 14(1) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69. B'mod partikolari, kif spjegat hawn taħt, l-obbligi ta' tariffi (ara l-premessi minn (346) sa (352)) kif ukoll l-obbligi li wieħed jopera (ara l-premessi minn (353) sa (357)) jaqgħu fil-kategorija ta' "servizzi ta' trasport b'rati speċifiċi u bla ħsara għal kondizzjonijiet speċifiċi, b'mod partikolari għal ċerti kategoriji ta' passiġġieri jew fuq ċerti rotot". Fir-rigward tal-obbligu li jiġu ppjanati u kkoordinati l-attivitajiet kollha anċillari għall-provvista tal-OSP previsti mit-Tieni Kuntratt, il-Kummissjoni tqis li dan l-obbligu jaqa' fil-kategorija ta' "*servizzi ta' trasport addizzjonali*" li jistgħu jkunu koperti minn KPS skont l-Artikolu 14(1) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69.

(346) Fir-rigward tal-obbligi ta' tariffi, l-Ewwel Kuntratt jikkonċerna, għall-parti li tikkostitwixxi għajnuna ġdida, l-obbligu ta' Trenitalia li tipprovdi (i) servizzi ta' trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija fuq ir-rotot bejn il-port ta' Trieste u l-Ungerija, u (ii) servizzi ta' trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija mill-port ta' Trieste Marittima. Barra minn hekk, it-Tieni Kuntratt ikopri l-obbligu ta' Trenitalia li tipprovdi servizzi ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija b'rati speċifikati fuq ir-rotot nazzjonali (iii) bejn il-kontinent u Sardenja u (iv) li taqbeż l-1 000 km.

(347) Il-Kummissjoni tqis li l-obbligi indikati fil-punti (i), (iii) u (iv) jaqgħu fil-kategorija ta' "servizzi ta' trasport b'rati speċifiċi u bla ħsara għal kondizzjonijiet speċifiċi, b'mod partikolari […] fuq ċerti rotot", li jistgħu jkunu koperti minn KPS skont l-Artikolu 14(1) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69. Dawk l-obbligi kollha ssodisfaw il-kundizzjonijiet biex ikunu "b'rati speċifiċi" u "bla ħsara għal kondizzjonijiet speċifiċi" minħabba li identifikaw l-iskont tariffarju applikabbli u r-rotot soġġetti għall-iskont.

(348) B'kuntrast ma' dan, l-obbligu ta' tariffa fuq is-servizzi tat-trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija mill-port ta' Trieste Marittima ma jaqa' taħt l-ebda waħda mill-kategoriji elenkati fl-Artikolu 14(1) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69 għar-raġunijiet li ġejjin.

(349) L-ewwel nett, la l-Ewwel Kuntratt u lanqas it-Tieni Kuntratt ma speċifikaw il-kundizzjonijiet li fihom kellhom jiġu operati s-servizzi internazzjonali tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija mill-port ta' Trieste Marittima. Iż-żewġ kuntratti rreferew b'mod ambigwu għal rotot internazzjonali li jgħaddu minn dak il-port, ħlief għal dawk bejn l-Ungerija u l-Italja li kienu diġà soġġetti għal obbligu ta' tariffa differenti skont iż-żewġ kuntratti, mingħajr ma pprovdew l-ebda informazzjoni dwar l-ambitu tar-rotot koperti, l-oriġini u d-destinazzjonijiet tagħhom (pereżempju jekk kinux jikkonċernaw rotot fl-Unjoni jew barra mill-Unjoni) jew id-distanza kkunsidrata. L-obbligu ta' tariffa kien jinkludi r-"rotot internazzjonali" kollha, fejn l-uniku punt ta' riferiment kien dawk ir-rotot li jgħaddu mill-port ta' Trieste Marittima. Kif spjegat mill-Italja (ara l-premessa (125)), it-tnaqqis fir-rata ġie pprovdut biss għall-parti nazzjonali tar-rotta, u, skont il-kontijiet iċċertifikati ta' Trenitalia, il-kumpens ġie kkalkulat esklużivament abbażi tal-għadd ta' vaguni li jgħaddu mill-port ta' Trieste Marittima għal skopijiet ta' importazzjoni/esportazzjoni min-network ferrovjarju Awstrijak interkonness ġestit mill-operatur ibbażat fl-Awstrija Osterreichische BundesBahnen (ÖBB). Peress li ma kien hemm l-ebda rabta bejn l-obbligu ta' tariffa u r-rotta attwali effettivament moqdija minn Trenitalia u lanqas ma kien soġġett għal xi kundizzjoni speċifika minbarra l-obbligu ta' tariffa, il-Kummissjoni tqis li l-obbligu ta' tariffa fuq it-trasport mill-port ta' Trieste Marittima ma jissodisfax il-kunċett ta' "*servizzi ta' trasport b'rati speċifiċi u bla ħsara għal kondizzjonijiet speċifiċi*" li jistgħu jkunu koperti mill-KPS skont l-Artikolu 14(1) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69.

(350) It-tieni, dak l-obbligu ta' tariffa ma jista' jiġi kopert minn ebda inċiż ieħor tal-Artikolu 14(1) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69, imfakkar fil-premessa (343). Fir-rigward tal-ewwel inċiż, dwar is-"*servizzi tat-trasport li jissodisfaw standards fissi ta' kontinwità, regolarità, kapaċità u kwalità*", fin-nuqqas ta' kundizzjonijiet speċifiċi li japplikaw għall-provvista ta' servizzi ta' trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija mill-port ta' Trieste Marittima, dan l-obbligu ta' tariffa ma kkontribwixxiex għall-provvista ta' servizzi ta' trasport li jissodisfaw standards fissi ta' kontinwità, regolarità, kapaċità u kwalità. Fir-rigward tat-tieni inċiż, dwar is-"*servizzi ta' trasport addizzjonali*", dan l-obbligu ta' tariffa ma jikkostitwixxix servizz ta' trasport addizzjonali, peress li l-kuntratti ma identifikawx is-servizz prinċipali ta' trasport li l-obbligu ta' tariffa kien jikkumplementa. Fir-rigward tar-raba' inċiż, dwar l-"*aġġustamenti ta' servizzi għal ħtiġiet attwali*", dan l-obbligu ta' tariffa ma kienx jikkostitwixxi aġġustament għal ħtiġijiet attwali, peress li ebda wieħed mill-kuntratti ma speċifika l-ħtieġa inkwistjoni.

(351) Fl-aħħar nett, ma hemm l-ebda indikazzjoni li dan l-obbligu ta' tariffa, minkejja li ma jaqax taħt il-kategoriji identifikati fit-tieni paragrafu tal-Artikolu 14(1) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69, kien fi kwalunkwe każ neċessarju sabiex jiġu pprovduti "servizz ta' trasport adegwat" skont l-ewwel paragrafu tal-Artikolu 14(1) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69. Kif imsemmi fil-premessa (326), skont l-Artikolu 1(4) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69, l-Istati Membri jistgħu jikkonkludu KPS ma' impriża tat-trasport "[s]abiex jiġi żgurat servizzi ta' trasport adegwati li b'mod partikolari jieħdu inkonsiderazzjoni fatturi soċjali u ambjentali u l-ippjanar ta' bliet u rħula". Madankollu, il-fatturi soċjali jew ambjentali, jew l-ippjanar urban u rurali, ma kellhom l-ebda rwol għall-finijiet tad-definizzjoni tal-obbligu ta' tariffa fuq is-servizzi ta' trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija mill-port ta' Trieste Marittima.

(352) Minħabba r-raġunijiet ta' hawn fuq, il-Kummissjoni tqis li l-obbligu ta' tariffa fuq it-trasport mill-port ta' Trieste Marittima ma jaqax fil-kamp ta' applikazzjoni tal-Artikolu 14(1) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69. Peress li l-kompatibbiltà tal-pagamenti ta' kumpens li jaqgħu fil-kamp ta' applikazzjoni tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69 trid tiġi vvalutata f'konformità mad-dispożizzjonijiet stabbiliti minn dak ir-regolament u dak ir-regolament elenka b'mod eżawrjenti ċ-ċirkostanzi li fihom l-Istati Membri jistgħu jagħtu għajnuna skont l-Artikolu 93 tat-TFUE (ara l-premessa (329)), l-obbligi li ma humiex koperti mill-Artikolu 14(1) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69 ma jistgħux jitqiesu kompatibbli mar-Regolament (KEE) Nru 1191/69.

(353) Fir-rigward tal-obbligi li wieħed jopera koperti mit-Tieni Kuntratt, b'mod partikolari l-obbligu li jiġu operati l-qsim u l-immanuvrar b'mezz ta' trasport tul korp tal-ilma għat-trasport tal-merkanzija bejn il-kontinent u Sardenja/Sqallija u l-obbligu li wieħed jopera ċertu numru ta' stazzjonijiet f'Sardenja u fi Sqallija, il-Kummissjoni tqis li dawn l-obbligi jaqgħu fil-kategorija ta' "*servizzi tat-trasport li jissodisfaw standards fissi ta' kontinwità, regolarità, kapaċità u kwalità*", skont l-Artikolu 14(1) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69.

(354) L-ewwel nett, Trenitalia ma setgħetx tinterrompi jew tissospendi l-provvista ta' dawk is-servizzi ([215]). Fit-tweġibiet tagħha tal-15 ta' Frar 2018, l-Italja għamlitha ċara li Trenitalia kellha tipprovdi servizzi ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija mill-istazzjonijiet identifikati fil-kuntratt u lejhom lill-klijenti kollha li jitolbuhom. Il-fatt li Trenitalia kellha tiggarantixxi d-disponibbiltà kostanti tas-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija mill-istazzjonijiet imsemmija f'Sardenja u Sqallija u lejhom żgura l-provvista potenzjali ta' servizzi kontinwi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija lil dawn il-gżejjer.

(355) It-tieni, fir-rigward tar-regolarità tas-servizzi, il-Kummissjoni tinnota li, skont it-Tieni Kuntratt, Trenitalia kienet obbligata topera stazzjonijiet tal-ferrovija f'Sardenja u fi Sqallija u tipprovdi servizzi ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija skont l-iskedi u l-karatteristiċi speċifiċi tal-istazzjonijiet, li kienu deskritti fl-Anness 1 tat-Tieni Kuntratt. Għalhekk, l-aċċess għas-servizz kellu jiġi garantit fuq bażi regolari lill-utenti potenzjali kollha.

(356) It-tielet, Trenitalia kienet obbligata tipprovdi s-servizzi koperti mill-kuntratt bil-karatteristiċi deskritti fl-Anness 1 tal-kuntratt, ([216]) u li żżomm il-livell ta' kwalità ta' dawk is-servizzi ([217]). L-Anness 1 elenka l-isem tal-istazzjonijiet f'Sardenja u fi Sqallija li għandhom jiġu moqdija flimkien mas-sigħat operattivi u t-tip ta' servizz li għandu jiġi pprovdut, ([218]) filwaqt li jitqiesu l-karatteristiċi infrastrutturali tal-istazzjonijiet. L-Anness 2 ipprovda l-kundizzjonijiet ġenerali għat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija, applikabbli għall-utenti kollha. Barra minn hekk, Trenitalia kienet meħtieġa:

(a) li tippjana u tikkoordina l-attivitajiet kollha anċillari għall-provvista ta' dawn is-servizzi, bħall-manutenzjoni ordinarja u supplimentari u t-tiġdid perjodiku tar-rolling stock, livell ottimali ta' kundizzjonijiet ta' sikurezza, l-attivitajiet amministrattivi u kummerċjali b'appoġġ għall-ġestjoni tas-servizz (l-Artikolu 3(1) tat-Tieni Kuntratt);

([215]) Ħlief f'emerġenzi jew ċirkostanzi barra l-kontroll tal-kumpanija, li ma jistgħux jiġu evitati bl-użu ta' diliġenza normali, f'każijiet ta' force majeure stabbiliti bil-liġi jew fil-każijiet stipulati mill-awtoritajiet għal raġunijiet ta' ordni pubbliku u sikurezza pubblika. Madankollu, f'każ bħal dan, kwalunkwe bidla jew interruzzjoni tas-servizz kellha tiġi kkomunikata lill-MIT mingħajr dewmien u s-servizzi kellhom jitreġġgħu lura malajr kemm jista' jkun, ara l-Artikolu 7(1) u 7 (4) tat-Tieni Kuntratt.

([216]) L-Artikolu 2(2) tat-Tieni Kuntratt.

([217]) L-Artikolu 2(4) tat-Tieni Kuntratt. Trenitalia setgħet timmodifika s-servizzi msemmija fl-Anness 1 biss bl-approvazzjoni preċedenti tal-MIT, ara l-Artikolu 2(5) tat-Tieni Kuntratt. Mill-2006, Trenitalia u l-MIT setgħu jaqblu li jeskludu mill-obbligi ta' servizz skont dan il-kuntratt dawk l-installazzjonijiet li, fl-2005, esperjenzaw tnaqqis fit-traffiku ta' 30 % jew aktar fir-rigward tal-2004 jew żieda sinifikanti fil-piżijiet finanzjarji tagħhom assoċjati mal-operazzjoni (ara l-Artikolu 2(7) tat-Tieni Kuntratt). Il-Kummissjoni tqis li dawn id-dispożizzjonijiet kienu essenzjalment maħsuba biex jissalvagwardjaw l-ekwilibriju ekonomiku tal-kuntratt u ma affettwawx il-kontinwità tas-servizz.

([218]) Eż. maniġġ ta' oġġetti perikoluż, trasport ta' annimali ħajjin, trasport ta' vetturi.

(b) li tipproduċi rapport dwar il-kwantità u l-kwalità ta' dawn is-servizzi, b'referenza, fost l-oħrajn, għall-puntwalità tal-ferroviji, l-affidabbiltà tas-servizz, il-feedback tal-klijenti (l-Artikolu 6(1) tat-Tieni Kuntratt), u li ttejjeb il-kwalità tas-servizz lill-klijenti billi tipprovdi mill-anqas l-elementi identifikati fl-Artikolu 6(2) tat-Tieni Kuntratt (eż. servizzi ta' monitoraġġ tat-trasport, polza tal-vjeġġ elettronika, statistika tat-traffiku, assistenza għas-servizz tal-klijenti).

(357) Fl-aħħar nett, fir-rigward tal-istandards fissi tal-kapaċità tas-servizz, il-Kummissjoni tqis li, sabiex tikkonforma mal-obbligi msemmija iktar 'il fuq, Trenitalia kellha tiżgura d-disponibbiltà kostanti ta' kapaċità tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija proporzjonata għad-domanda tal-utenti potenzjali. L-Italja spjegat li l-kuntratt ma imponiex fuq Trenitalia l-forniment ta' xi ammont minimu jew massimu predeterminat ta' kapaċità sabiex is-sistema tinżamm flessibbli biżżejjed biex tadatta għall-fluttwazzjoni fid-domanda.

(358) F'dan l-isfond, il-Kummissjoni tqis li l-OSP koperti mill-Ewwel Kuntratt, għall-parti li tikkostitwixxi għajnuna ġdida, u mit-Tieni Kuntratt kienu koperti mill-Artikolu 14(1) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69, bl-eċċezzjoni tal-obbligu ta' tariffa fuq it-trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija mill-port ta' Trieste Marittima.

(359) Fl-aħħar nett, l-Ewwel Kuntratt u t-Tieni Kuntratt ma kinux konformi mal-Artikolu 14(1) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69 għall-parti li tikkonċerna l-obbligu ta' tariffa fuq it-trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija mill-port ta' Trieste Marittima. Għalhekk, il-kumpens imħallas skont l-Ewwel Kuntratt u t-Tieni Kuntratt fir-rigward tal-obbligu ta' tariffa msemmi jikkwalifika bħala għajnuna inkompatibbli.

8.4.2.3. Elementi speċifikati fl-att ta' inkarigu

(360) Skont l-Artikolu 14(2) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69 "Kull kuntratt ta' servizz pubbliku għandu jkopri, fost l-oħrajn, il-punti segwenti: (a) in-natura tas-servizz li għandu jiġi pprovdut, l-aktar l-istandards ta' kontinwità, regolarità, kapaċità u kwalità; (b) il-prezz tas-servizzi koperti bil-kuntratt, li għandu jkun jew miżjud mad-dħul ta' tariffa jew għandu jinkludi d-dħul, u dettalji dwar relazzjonijiet finanzjarji bejn iż-żewġ partijiet; (ċ) ir-regoli dwar emendi u modifikazzjoni tal-kuntratt, b'mod partikolari biex jieħu inkonsiderazzjoni tibdiliet li mhumiex imbassra; (d) il-perjodu ta' validità tal-kuntratt; (e) il-penalitajiet fl-eventwalità ta' nuqqas ta' konformità mal-kuntratt".

(a) In-natura tas-servizz li għandu jiġi pprovdut (l-Artikolu 14(2)(a) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69)

(361) Kemm l-Ewwel Kuntratt kif ukoll it-Tieni Kuntratt elenkaw is-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija li kellhom jiġu pprovduti minn Trenitalia u spjegaw il-kundizzjonijiet li japplikaw għalihom ([219]).

(362) Fir-rigward tal-*obbligi ta' tariffi*, il-Kummissjoni tqis li n-natura tal-obbligu tariffarju ġiet identifikata kif xieraq fil-każ tal-OSP fuq is-servizzi ta' trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-port Taljan ta' Trieste u l-Ungerija u fuq is-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fuq ir-rotot nazzjonali bejn il-kontinent u Sardenja u li jaqbżu l-1 000 km. Fil-fatt, kemm skont l-Ewwel Kuntratt kif ukoll it-Tieni Kuntratt, Trenitalia kienet obbligata tittrasporta l-merkanzija fi tranżitu fuq rotot speċifiċi bir-rati speċifikati f'dak il-kuntratt. Dawn ir-rati mnaqqsa kienu l-istess għall-utenti kollha tas-servizz u kellhom jiġu applikati fuq bażi kontinwa u regolari, irrispettivament mill-ammont ta' merkanzija ttrasportata jew kwalunkwe kunsiderazzjoni tal-effiċjenza. F'termini ta' kwalità tas-servizz, iż-żewġ kuntratti kienu jeħtieġu li Trenitalia tikkonforma mal-istandards ta' sikurezza, il-puntwalità tal-ferroviji, l-affidabbiltà tas-servizz u l-feedback tal-klijenti identifikati fir-rapport preskritt mill-Artikolu 7 tal-Ewwel Kuntratt u l-Artikolu 6 tat-Tieni Kuntratt.

([219]) L-Anness 4 tal-Ewwel Kuntratt u l-Anness 1 tat-Tieni Kuntratt.

(363) Min-naħa l-oħra, l-istess kunsiderazzjonijiet ma japplikawx fir-rigward tal-obbligu ta' tariffa fuq is-servizzi ta' trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija mill-port ta' Trieste Marittima minħabba n-nuqqas ta' definizzjoni minn qabel, anki f'termini ta' oriġini/destinazzjoni, tar-rotot ikkonċernati mill-obbligu ta' tariffa. Il-Kummissjoni tosserva li s-servizz ipprovdut ġie identifikat f'termini tal-għadd ta' vaguni li jgħaddu għal skopijiet ta' importazzjoni/esportazzjoni mill-port ta' Trieste Marittima irrispettivament mill-oriġini/mid-destinazzjoni tagħhom. L-għadd ta' vaguni mmaniġġjati f'port biss ma jipprovdi l-ebda informazzjoni dwar in-natura tas-servizz li għandu jiġi pprovdut, f'termini ta' kontinwità, regolarità, kapaċità u kwalità. Dawn huma karatteristiċi li jistgħu jiġu vvalutati b'mod sinifikanti biss fir-rigward ta' servizzi tat-trasport komparabbli, li ma huwiex il-każ fejn is-servizzi tal-merkanzija bil-ferrovija ma humiex soġġetti għal xi kundizzjoni speċifika, eż. f'termini ta' punti ta' oriġini/destinazzjoni moqdija, li jistgħu jagħmluhom komparabbli.

(364) Fir-rigward *tal-obbligi tal-operazzjoni koperti mit-Tieni Kuntratt*, japplikaw l-istess kunsiderazzjonijiet żviluppati fil-premessi (354)–(357). B'mod partikolari, fir-rigward tal-obbligu li jiġu operati l-qsim u l-immanuvrar b'mezz ta' trasport tul korp tal-ilma għat-trasport tal-merkanzija bejn il-kontinent u Sardenja/Sqallija u l-obbligu li wieħed jopera ċertu numru ta' stazzjonijiet f'Sardenja u fi Sqallija. It-Tieni Kuntratt kien fih l-elementi meħtieġa kollha li jidentifikaw in-natura tas-servizz li għandu jiġi pprovdut f'termini ta' kontinwità, regolarità, kapaċità u kwalità. L-istess japplika wkoll fir-rigward tal-obbligu li jiġu ppjanati u kkoordinati l-attivitajiet anċillari kollha għall-provvista tal-obbligi ta' servizz pubbliku previsti mit-Tieni Kuntratt. Fil-fatt, dak l-obbligu anċillari kien soġġett għall-istess kundizzjonijiet ta' kontinwità, regolarità, kapaċità u kwalità applikabbli għas-servizzi prinċipali ta' trasport sottostanti.

(365) F'dan l-isfond, il-Kummissjoni tqis li ġej:

— Fir-rigward tal-obbligu ta' tariffa fuq it-trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija mill-port ta' Trieste Marittima, l-Ewwel Kuntratt u t-Tieni Kuntratt ma identifikawx in-natura tas-servizzi tat-trasport, fir-rigward tal-istandards ta' kontinwità, regolarità, kapaċità u kwalità, u għalhekk ma kinux konformi mal-Artikolu 14(2) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69.

— Fir-rigward tal-obbligu ta' tariffa fuq is-servizzi internazzjonali tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-port Taljan ta' Trieste u l-Ungerija koperti mill-Ewwel Kuntratt u mit-Tieni Kuntratt, l-obbligi ta' tariffa fuq is-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fuq ir-rotot nazzjonali bejn il-kontinent u Sardenja u fuq ir-rotot nazzjonali li jaqbżu l-1 000 km koperti mit-Tieni Kuntratt, u l-obbligi li wieħed jopera koperti mit-Tieni Kuntratt, in-natura tas-servizzi tat-trasport kienet iddefinita b'mod suffiċjenti fiż-żewġ kuntratti, fir-rigward tal-istandards ta' kontinwità, regolarità, kapaċità u kwalità. Dawn l-elementi kienu adattati biex jiżguraw il-provvista lill-pubbliku ta' servizzi adegwati ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija. Għalhekk, fir-rigward ta' dawk l-OSP, l-Ewwel Kuntratt u t-Tieni Kuntratt kienu konformi mal-Artikolu 14(2) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69.

(366) Fl-aħħar nett, peress li l-Ewwel Kuntratt u t-Tieni Kuntratt ma jidentifikawx kif xieraq in-natura tas-servizz li kellu jiġi pprovdut skont l-obbligu ta' tariffa fuq it-trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija mill-port ta' Trieste Marittima, il-kumpens imħallas skont l-Ewwel Kuntratt u t-Tieni Kuntratt fir-rigward ta' dak l-obbligu ta' tariffa ma kienx konformi mal-Artikolu 14(2)(a) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69 u għalhekk jikkostitwixxi għajnuna inkompatibbli, mingħajr ma kien meħtieġ li jiġi vverifikat t-twettiq tar-rekwiżiti l-oħra stabbiliti fl-Artikolu 14(2) ta' dak ir-Regolament. Din il-konklużjoni hija mingħajr preġudizzju għas-sejba li l-Ewwel Kuntratt u t-Tieni Kuntratt issodisfaw il-kundizzjonijiet l-oħra tal-Artikolu 14(2) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69, kif spjegat fil-premessi minn (367) sa (381).

(b) Il-prezz tas-servizzi koperti mill-kuntratt (l-Artikolu 14(2)(b) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69)

(367) L-Ewwel u t-Tieni Kuntratt speċifikaw l-ammont ta' kumpens li kellu jitħallas lil Trenitalia għall-provvista tas-servizzi, jiġifieri, il-prezz tas-servizzi u l-metodoloġija applikata għall-kalkolu tiegħu ([220]).

([220]) Ara l-Anness 4 tal-Ewwel Kuntratt u l-Artikolu 2 u l-Anness 1 tat-Tieni Kuntratt.

(368) *Fir-rigward tal-obbligi ta' tariffi*, il-kumpens li kellu jitħallas lil Trenitalia kien ikopri d-differenza bejn id-dħul mistenni mill-applikazzjoni tar-rata standard u t-tariffa imposta mill-Istat (ara l-premessi (54)–(56)).

(369) B'mod partikolari, il-Kummissjoni tosserva dan li ġej:

— Fir-rigward tat-trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-port ta' Trieste u l-Ungerija, l-Ewwel Kuntratt u t-Tieni Kuntratt ipprovdew prezz ugwali għad-differenza bejn l-introjtu attwali derivat mill-applikazzjoni tal-obbligu ta' tariffa (jiġifieri, skont ta' 15 % għat-tranżiti mill-Awstrija u skont ta' 50 % għat-tranżiti mill-Eks Jugoslavja (is-Slovenja u l-Kroazja) u l-qligħ mistenni mill-applikazzjoni tar-rata ordinarja.

— Fir-rigward tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fuq distanzi li jaqbżu l-1 000 km, it-Tieni Kuntratt ipprovda prezz ugwali għad-differenza bejn l-ammonti li kienu jinkisbu bl-applikazzjoni tan-noll teoretiku għal kull kilometru u l-ammonti effettivament miksuba bl-applikazzjoni tan-noll għal kull kilometru, li tkompli tonqos anki wara l-1 000 km.

— Fir-rigward tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-kontinent u Sardenja, skont it-Tieni Kuntratt, id-differenza bejn id-dħul mistenni mill-applikazzjoni tar-rata standard u t-tariffa indikata fil-kuntratt dwar it-traffiku lejn/minn Sardenja kienet wieħed mill-elementi meqjusa fil-kwantifikazzjoni tal-kumpens ikkalkulat abbażi tar-rapporti tal-profitt u t-telf ta' Trenitalia.

(370) Fir-rigward tal-*obbligi li wieħed jopera* skont it-Tieni Kuntratt (jiġifieri l-obbligu li wieħed jopera t-trasport ferrovjarju tal-merkanzija bejn il-kontinent u Sardenja/Sqallija, l-obbligu li wieħed jopera f'ċertu numru ta' stazzjonijiet tal-ferrovija f'Sardenja/Sqallija u l-obbligu li wieħed jopera attivitajiet anċillari għall-provvista tas-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija), il-kumpens ġie kkalkulat abbażi tar-rapporti tal-profitt u t-telf ta' Trenitalia.

(371) Kif indikat fil-premessi (71) sa (72), it-Tieni Kuntratt kien jinkludi regoli speċifiċi li jirregolaw (a) il-ħlas tal-kumpens u (b) l-irkupru tal-ammonti mħallsa li qabżu l-piż reali annwali mġarrab minn Trenitalia indikat fil-kontijiet iċċertifikati rieżaminati mill-MIT. Il-kumpens ma setax jaqbeż l-ammonti massimi indikati fl-Artikolu 4(1) tal-kuntratt, ([221]) bil-garanzija addizzjonali prevista fl-Artikolu 4(2) ta' dak il-kuntratt, li skontha "*l-kumpens annwali totali mogħti ma jista' qatt jaqbeż il-piż finanzjarju attwali mġarrab minn Trenitalia għal kull sena tal-perjodu ta' 3 snin tal-2004–2006*". Kien hemm ukoll dispożizzjonijiet iddedikati li jirregolaw il-ħlas tas-servizzi mwettqa minn Trenitalia wara l-iskadenza tal-kuntratt (ara l-premessa (74)).

(372) Il-Kummissjoni tqis li l-Ewwel Kuntratt u t-Tieni Kuntratt huma konformi mal-Artikolu 14(2)(b) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69, li jirrikjedi li l-kuntratt jindika l-prezz tas-servizzi koperti mill-kuntratt u d-dettalji tar-relazzjonijiet finanzjarji bejn iż-żewġ partijiet.

(c) Ir-regoli dwar emendi u modifikazzjoni tal-kuntratt (l-Artikolu 14(2)(c) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69)

(373) Skont l-Ewwel Kuntratt, l-MIT kellu d-dritt li jemenda jew jimmodifika l-obbligi ta' servizz pubbliku koperti minn dan il-kuntratt, kif ukoll il-metodoloġija korrispondenti għall-kalkolu tal-kumpens ([222]). Min-naħa l-oħra, Trenitalia kienet intitolata tissospendi l-provvista tas-servizzi, jekk l-emendi/modifiki msemmija jew dispożizzjonijiet legali promulgati kienu inkompatibbli mal-obbligu li jitkomplew is-servizzi ([223]). Fi kwalunkwe każ, Trenitalia kellha l-obbligu li tinnotifika minn qabel lill-MIT kwalunkwe emenda tas-servizz ([224]) u setgħet ittemm il-provvista ta' xi whud mis-servizzi jew tas-servizzi kollha pprovduti skont l-Ewwel Kuntratt b'avviż minn qabel ta' mhux inqas minn 30 jum ([225]).

([221]) Jiġifieri għall-2004, EUR 142 828 104 (minbarra l-VAT); għall-2005, EUR 142 828 104 (minbarra l-VAT); għall-2006, EUR 117 521 500 (minbarra l-VAT).

([222]) Skont l-Artikolu 10(1) tal-Ewwel Kuntratt, tali emenda/modifika kellha ssir fuq il-bażi ta' studji u investigazzjonijiet, fid-dawl tal-proċess ta' liberalizzazzjoni tas-suq tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija u abbażi ta' studji u investigazzjonijiet fil-fond.

([223]) Ara l-Artikolu 10(4) tal-Ewwel Kuntratt.

([224]) Ara l-Artikolu 10(5) tal-Ewwel Kuntratt.

([225]) Ara l-Artikolu 10(2) tal-Ewwel Kuntratt.

(374) Fir-rigward tat-Tieni Kuntratt, l-emenda u l-modifika tal-kuntratt setgħu jseħħu biss bi ftehim mal-MIT. Is-servizzi msemmija fl-Anness 1 tat-Tieni Kuntratt setgħu jiġu modifikati minn Trenitalia soġġett għall-approvazzjoni mill-Ministeru li jagħti avviż ta' mill-inqas 60 jum ([226]); barra minn hekk, in-numru ta' stazzjonijiet li għandhom jiġu moqdija mill-2006 seta' jitnaqqas bi ftehim bejn il-partijiet, soġġett għal kundizzjonijiet speċifiċi ([227]). Barra minn hekk, it-termini u l-kwantitajiet tas-servizzi soġġetti għall-obbligi ta' servizz pubbliku setgħu jiġu riveduti mill-partijiet, jekk il-kumpens effettivament disponibbli eventwalment kien inqas mill-ammonti allokati fil-baġit nazzjonali ([228]). Fl-aħħar nett, fir-rigward tas-servizzi mwettqa minn Trenitalia lil hinn mill-iskadenza tal-kuntratt, Trenitalia kienet intitolata li tissospendi l-konformità mal-obbligi koperti mit-Tieni Kuntratt jekk ġew adottati dispożizzjonijiet legali, li kienu inkompatibbli mal-obbligu li jitkomplew is-servizzi ([229]).

(375) Fuq dik il-bażi, il-Kummissjoni tqis li l-Ewwel Kuntratt u t-Tieni Kuntratt issodisfaw ir-rekwiżit stabbilit fl-Artikolu 14(2)(c) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69, li kien jirrikjedi l-inklużjoni fil-KPS ta' regoli dwar l-emenda u l-modifika tal-kuntratt.

(d) Il-perjodu ta' validità tal-kuntratt (l-Artikolu 14(2)(d) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69)

(376) L-Ewwel Kuntratt kien ikopri l-perjodu mill-1 ta' Jannar 2000 sal-31 ta' Diċembru 2001 u kien jinkludi klawżola ta' kontinwità (l-Artikolu 10) li estendiet il-validità tiegħu sal-konklużjoni ta' KPS ġdida jew sal-komunikazzjoni mill-MIT lil Trenitalia dwar it-terminazzjoni tal-Ewwel Kuntratt.

(377) It-Tieni Kuntratt kien ikopri l-perjodu mill-1 ta' Jannar 2004 sal-31 ta' Diċembru 2006 u kien jinkludi klawżola ta' kontinwità (l-Artikolu 12) li estendiet il-validità tiegħu sa avviż ieħor tal-MIT. Tali avviż kellu jingħata mill-inqas 90 jum qabel u seta' jikkonċerna t-terminazzjoni tal-OSP kollha jew uħud minnhom koperti mill-kuntratt.

(378) Il-Kummissjoni tqis li l-Ewwel Kuntratt u t-Tieni Kuntratt huma konformi mal-Artikolu 14(2)(d) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69, li kien jirrikjedi l-inklużjoni fil-KPS ta' regoli dwar il-perjodu ta' validità tal-kuntratt.

(e) Il-penalitajiet (l-Artikolu 14(2)(e) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69)

(379) F'każ ta' nuqqas ta' konformità mal-Ewwel Kuntratt, Trenitalia kienet soġġetta għal penali ta' mhux iżjed minn EUR 250 000 għal kull każ ta' ksur ta' kwalunkwe obbligu impost mill-kuntratt fuq Trenitalia (ara l-premessa (60)).

(380) F'każ ta' nuqqas ta' konformità mat-Tieni Kuntratt, Trenitalia kienet soġġetta għal sistema ta' penali li kellhom jitnaqqsu mill-kumpens pagabbli (ara l-premessa (73)). L-ewwel nett, it-Tieni Kuntratt ippreveda penali speċifika ta' EUR 50 000 għan-nuqqas ta' konformità ma' kull wieħed mill-obbligi li ġejjin: obbligi ta' kwalità tas-servizz, frekwenzi skedati jew kollokament ta' persunal minimu fl-istazzjonijiet li kienu soġġetti għal obbligi ta' servizz, ([230]) inkluż dewmien fit-trażmissjoni ta' rapporti dwar il-livell ta' kwalità tas-servizzi tat-trasport koperti mill-kuntratt ([231]). It-tieni, it-Tieni Kuntratt ippreveda penali ġenerali ta' EUR 50 000 għal kull nuqqas jew insuffiċjenza min-naħa ta' Trenitalia fir-rigward tal-obbligi l-oħra li jirriżultaw mill-kuntratt ([232]). Barra minn hekk, l-MIT kellu l-possibbiltà li jittermina l-kuntratt f'każ ta' nuqqasijiet jew insuffiċjenzi partikolarment serji.

(381) Il-Kummissjoni tqis li l-Ewwel Kuntratt u t-Tieni Kuntratt huma konformi mal-Artikolu 14(2)(e) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69, li skontu l-KPS għandu jkopri l-penali fil-każ ta' nuqqas ta' konformità mal-kuntratt.

([226]) L-Artikolu 2(5) tat-Tieni Kuntratt.
([227]) L-Artikolu 2(7) tat-Tieni Kuntratt: f'każ ta' żieda sostanzjali jew tnaqqis fit-traffiku ta' 30 % jew aktar mill-2004 sal-2005 fuq rotta koperta minn obbligu ta' tariffa, il-partijiet setgħu jiddeċiedu li jneħħu r-rotta mill-ambitu tas-servizz tat-trasport pubbliku.
([228]) L-Artikolu 4(4) tat-Tieni Kuntratt.
([229]) L-Artikolu 12(3) tat-Tieni Kuntratt.
([230]) L-Artikoli 9(3) u 9(4) tat-Tieni Kuntratt.
([231]) L-Artikolu 9(2) tat-Tieni Kuntratt.
([232]) L-Artikolu 9(5) tat-Tieni Kuntratt.

8.4.2.4. Proporzjonalità tal-kumpens

(382) Fir-rigward tal-ammont ta' kumpens, abbażi tal-prinċipji ġenerali li jirriżultaw mit-Trattat, il-Kummissjoni tivvaluta jekk il-kumpens qabiżx dak li kien meħtieġ biex ikopri l-kostijiet imġarrba fit-twettiq tal-OSP, filwaqt li tqis id-dħul rilevanti u profitt raġonevoli.

L-Ewwel Kuntratt

(383) Skont l-Ewwel Kuntratt, il-kostijiet ġew ikkalkulati għal kull OSP impost mill-kuntratt. Il-kumpens kopra biss il-kostijiet imġarrba fit-twettiq tal-OSP, mingħajr ma ppermetta l-ebda marġni ta' profitt. L-Anness 4 tal-Ewwel Kuntratt kien fih metodoloġija dettaljata tal-kalkolu tal-kostijiet iġġenerati minn kull OSP u kkwantifika dawn il-kostijiet għall-ewwel sena tal-kuntratt (is-sena 2000).

(384) Fir-rigward speċifiku tal-obbligu ta' tariffa għat-trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-port ta' Trieste u l-Ungerija, kif spjegat fil-premessa (55), il-kostijiet kienu jikkorrispondu għad-dħul mitluf mit-tariffi. Dawn ġew iddeterminati bħala d-differenza bejn it-tariffi normali li Trenitalia kienet tapplika fin-nuqqas tal-kuntratt u t-tariffi aktar baxxi applikati b'mod effettiv minn Trenitalia abbażi tal-kuntratt. Pereżempju, il-kostijiet imġarrba minn Trenitalia fis-sena 2000 minħabba l-obbligu ta' tariffa msemmi ġew ikkwantifikati fl-Ewwel Kuntratt kif ġej (valur f'Lira Taljana — ITL u valur korrispondenti f'EUR) ([233]):

Tabella 7

Metodoloġija applikata biex jiġi ddeterminat il-kumpens skont l-Ewwel Kuntratt għat-trasport bejn il-port ta' Trieste u l-Ungerija

	Il-Port ta' Trieste – l-Ungerija (mill-Awstrija)			Il-Port ta' Trieste – l-Ungerija (mill-Eks Jugoslavja)			**C + F Total ta' dħul mitluf mit-tariffi**
	A — Dħul min-noll applikat	B — Dħul teoretiku min-noll	C = B-A Total ta' dħul mitluf mit-tariffi	D — Dħul min-noll applikat	E — Dħul teoretiku min-noll	F = E-D Total ta' dħul mitluf mit-tariffi	
Lira Taljana — ITL	908 061 000	1 068 307 000	160 246 000	822 460 065	1 644 920 130	822 460 065	**982 706 065**
Valur korrispondenti f'EUR	468 974,37	551 734,52	82 760,15	424 765,17	849 530,35	424 765,17	**507 525,33**

(385) Il-Kummissjoni tqis li l-metodoloġija sottolinjata fil-premessi (383) u (384) żgurat li l-kumpens imħallas lil Trenitalia skont l-Ewwel Kuntratt kien limitat għall-piż finanzjarju attwali mġarrab minn din tal-aħħar matul id-durata kollha tal-kuntratt. Fil-fatt, l-impożizzjoni ta' obbligi ta' tariffi wasslet għal tnaqqis fid-dħul għal Trenitalia. Għalhekk, l-Italja applikat il-metodoloġija korretta billi ddeterminat il-kumpens bħala d-differenza bejn id-dħul min-nollijiet imposti skont l-Ewwel Kuntratt, u d-dħul li jirriżulta min-nollijiet li Trenitalia kienet timponi fin-nuqqas ta' dak il-kuntratt. Barra minn hekk, l-awtoritajiet Taljani obbligaw lil Trenitalia tipprovdi l-kontijiet finanzjarji relatati mat-twettiq fl-2001 tal-OSP kif iċċertifikati minn espert tal-kontabbiltà indipendenti (ara l-premessa (58)). Il-kumpens għal kwalunkwe xahar addizzjonali ta' servizz ma setax jaqbeż wieħed minn tnax tal-kumpens annwali stabbilit għall-2001 (ara l-premessa (59)).

(386) Minn dan isegwi li l-kumpens imħallas skont l-Ewwel Kuntratt ma qabiżx il-kostijiet relatati mat-twettiq tal-OSP previsti minn dak il-kuntratt.

([233]) Rata tal-kambju: 1 EUR = 1 936,27 ITL; 1 ITL = 0,000516457 EUR.

It-Tieni Kuntratt

(387) It-Tieni Kuntratt żamm fil-biċċa l-kbira l-metodoloġija applikata skont l-Ewwel Kuntratt fir-rigward tad-determinazzjoni tal-kumpens mogħti lil Trenitalia għall-obbligi ta' tariffi imposti għas-servizzi tat-trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-port ta' Trieste u l-Ungerija u fuq is-servizzi nazzjonali tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fuq distanzi li jaqbżu l-1 000 km. L-Anness 1 tal-Ewwel Kuntratt issottolinja l-metodoloġija tal-kalkolu tal-kostijiet iġġenerati minn kull OSP u kkwantifika dawk il-kostijiet b'referenza għall ewwel sena tal-kuntratt (is-sena 2004). Il-kumpens kopra biss il-kostijiet imġarrba fit-twettiq tal-OSP, mingħajr ma ppermetta l-ebda marġni ta' profitt.

(388) It-Tabella 8 u t-Tabella 9 juru l-metodoloġija applikata biex jiġi ddeterminat il-kumpens skont it-Tieni Kuntratt għall-obbligi ta' tariffi imposti fuq (a) it-trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-port ta' Trieste u l-Ungerija u (b) it-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fuq distanzi li jaqbżu l-1 000 km, u b'mod partikolari l-kostijiet imġarrba minn Trenitalia fis-sena 2004.

Tabella 8

Metodoloġija applikata biex jiġi ddeterminat il-kumpens skont it-Tieni Kuntratt għat-trasport bejn il-port ta' Trieste u l-Ungerija

Vaguni mimlijin			Vaguni vojta			**C + F Total ta' dħul mitluf mit-tariffi (EUR)**
A — Dħul min-noll applikat (EUR)	B — Dħul teoretiku min-noll (EUR)	C = B-A Total tad-dħul mitluf mit-tariffa (EUR)	D — Dħul min-noll applikat (EUR)	E — Dħul teoretiku min-noll (EUR)	F = E-D Total tad-dħul mitluf mit-tariffa (EUR)	
73 318	146 637	73 318	28	56	28	73 346

Tabella 9

Metodoloġija applikata biex jiġi ddeterminat il-kumpens skont it-Tieni Kuntratt għal rotot ta' aktar minn 1 000 km

A — Noll medju applikat (EUR għal kull tunnellata/km)	B – Tariffa medja teoretika (EUR għal kull tunnellata/km)	C — Distanza medja (km)	D — Tunnellati ttrasportati	E = A*C*D Dħul min-noll applikat (miljuni ta' EUR)	F = B*C*D Dħul teoretiku min-noll (miljuni ta' EUR)	G = F – E Total ta' dħul mitluf mit-tariffi (miljuni ta' EUR)
0,0619	0,0716	1 322	2 342 104	191,7	221,6	29,9

(389) Skont l-Ewwel Kuntratt, il-Kummissjoni tqis li dik il-metodoloġija żgurat li l-kumpens imħallas lil Trenitalia skont it-Tieni Kuntratt kien limitat għall-piż finanzjarju reali mġarrab minn din tal-aħħar matul id-durata kollha tal-kuntratt għall-istess raġunijiet sottolinjati fil-premessa (385). Barra minn hekk, l-Italja ħallset kumpens li kien aktar baxx mill-kostijiet totali li jirriżultaw mill-applikazzjoni ta' dawk l-obbligi ta' tariffi.

(390) Fir-rigward tal-kostijiet relatati mal-OSP fuq it-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-kontinent u Sardenja (kemm l-obbligu ta' tariffa kif ukoll l-obbligu tas-servizz), ([234]) dawn ġew ikkumpensati abbażi tar-rapporti tal-profitt u t-telf ta' Trenitalia.

([234]) Jiġifieri, l-obbligi li: (a) wieħed jopera qsim u mmanuvrar ta' mezz ta' trasport tul korp tal-ilma għat-trasport tal-merkanzija bejn il-kontinent u Sardenja; (b) tinżamm lista speċifika ta' stazzjonijiet ferrovjarji u l-installazzjonijiet tagħhom miftuħa għall-pubbliku għas-servizz tal-merkanzija f'Sardenja; (c) li jiġu ppjanati u kkoordinati l-attivitajiet kollha anċillari għall-provvista tas-servizzi ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija lejn Sardenja u minnha.

(391) L-istess metodoloġija għall-kalkolu tal-kumpens, abbażi tar-rapporti tal-profitt u t-telf ta' Trenitalia, kienet tapplika wkoll għall-obbligi li jikkonċernaw it-traffiku lejn Sqallija u minnha.

(392) Il-kumpens ikkalkulat abbażi ta' din il-metodoloġija kien jinkludi profitt, iddeterminat bħala l-prodott tal-kost medju ponderat tal-kapital u tal-kapital użat ta' Trenitalia.

(393) L-Italja stmat li l-kumpens għall-OSP imposti fuq it-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija lejn/minn Sardenja u Sqallija jitħallas skont it-Tieni Kuntratt abbażi tal-kostijiet imġarrba minn Trenitalia fis-sena 2004 kif iddettaljat fit-tabella ta' hawn taħt.

Tabella 10

Metodoloġija applikata biex jiġi ddeterminat il-kumpens skont it-Tieni Kuntratt għat-trasport lejn/minn Sardenja u Sqallija

(EUR)

Ir-rapport tal-profitt u t-telf ta' Trenitalia	Sardenja	Sqallija
A – Dħul totali	7 674 289	89 236 087
B – Kostijiet totali	35 481 686	179 404 951
A-B	[27 807 397]	[90 168 864]
C – Introjtu mill-investiment	2 733 433	11 729 022
D – Taxxa fuq il-kost lavorattiv	-	1 003 737
Dħul/telf totali (A-B-C-D)	[30 540 830]	[102 901 623]

(394) L-ewwel nett, il-Kummissjoni tinnota li l-kostijiet relatati mal-OSP imposti fuq is-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija lejn Sardenja/Sqallija u minnhom ġew ikkalkulati bħala kostijiet unitarji għal kull kilometru ta' vagun. Il-Kummissjoni tqis li dik il-metrika hija xierqa fis-settur tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija biex jiġi stmat il-kost tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija, peress li tippermetti li jinqabdu l-kostijiet ta' vagun unitarju għal kull kilometru operat irrispettivament mill-ammont ta' merkanzija ttrasportata ([235]). Il-metodoloġija minnha nnifisha tippermetti li jiġu stmati l-kostijiet medji tal-vaguni użati minn Trenitalia biex topera s-servizzi tal-merkanzija bil-ferrovija lejn Sardenja u Sqallija u minnhom.

(395) It-tieni, l-awtoritajiet Taljani setgħu jistmaw il-kostijiet inkrementali marbuta mat-twettiq tal-OSP bejn il-kontinent u Sqallija/Sardenja abbażi ta' rapport tal-profitt u t-telf speċifiku, li kien fih id-dħul u l-kostijiet kollha allokati speċifikament għal dawk is-servizzi. Espert tal-kontabbiltà indipendenti rrieżamina l-fatturi ewlenin tal-allokazzjoni tal-kostijiet, kif ukoll il-kontijiet u s-servizzi operati b'mod effettiv minn Trenitalia. Dawk l-elementi ġew ivverifikati wkoll mill-awtoritajiet Taljani u mill-Kummissjoni (ara l-premessa (71)).

(396) Fl-aħħar nett, iċ-ċertifikati tal-kontijiet ipprovduti mill-awtoritajiet Taljani lill-Kummissjoni juru li l-kumpens imħallas lil Trenitalia fir-rigward ta' dawn is-servizzi ma kienx jaqbeż il-kostijiet imġarrba minn din tal-aħħar għat-twettiq tal-OSP bejn il-kontinent u Sqallija/Sardenja. L-Italja ħallset kumpens li kien aktar baxx mill-kostijiet totali li rriżultaw mill-applikazzjoni ta' dawk l-OSP. Għal dik ir-raġuni, ma huwiex neċessarju li jiġi vverifikat jekk il-profitt raġonevoli kkalkolat mill-awtoritajiet Taljani kienx xieraq jew le, peress li, fi kwalunkwe każ, Trenitalia ma rreġistratx profitti tul it-twettiq ta' dawk l-OSP.

([235]) It-Tieni Kuntratt ma pprevediex obbligu li jiġi ttrasportat volum minimu ta' merkanzija jew tipi speċifiċi ta' merkanzija.

(397) Fir-rigward tal-kumpens kumplessiv imħallas lil Trenitalia skont it-Tieni Kuntratt, id-*data* pprovduta mill-Italja tikkonferma li dan il-kumpens ma qabiżx il-piż finanzjarju reali mġarrab minn Trenitalia matul id-durata kollha tal-kuntratt. It-Tabella 3 tispeċifika l-ammont totali tal-kostijiet netti ta' Trenitalia skont it-Tieni Kuntratt u l-ammont totali tal-kumpens mogħti u mħallas lil Trenitalia skont dak il-kuntratt. Din id-*data* turi li Trenitalia ġiet ikkumpensata biss għas-servizzi mwettqa b'mod effettiv, li ġew iċċertifikati minn espert tal-kontabbiltà indipendenti u vverifikati mill-awtoritajiet Taljani (b'mod partikolari, il-kumpens imħallas fl-2004, fl-2005, fl-2006 u fl-2008 kien inqas mill-ammonti indikati fil-kuntratti) u li l-kumpens ma rnexxilux ikopri l-kostijiet netti ta' Trenitalia fl-intier tagħhom.

(398) Il-fatt li l-kost ta' Trenitalia għal kull ferrovija/km kien ogħla meta mqabbel ma' dak ta' kompetituri oħra jew saħansitra mal-kost medju għal kull ferrovija/km irreġistrat fl-Italja ([236]) ma jaffettwax din il-konklużjoni. L-ewwel nett, il-livell ta' effiċjenza ta' impriża ma huwiex element rilevanti li għandu jitqies meta jiġi vvalutat jekk l-Italja kkumpensatx b'mod eċċessiv lil Trenitalia għat-twettiq tal-OSP skont it-Tieni Kuntratt. It-tieni nett, il-kost għal kull ferrovija/km ma kienx jikkonċerna l-OSP inkwistjoni, iżda l-kostijiet globali għal kull ferrovija/km ta' Trenitalia (li jinkludu kemm is-servizzi kummerċjali kif ukoll is-servizzi skont l-OSP). L-istess konklużjoni tapplika għall-kost medju għal kull ferrovija/km irreġistrat fl-Italja, li hija *data* li tikkonċerna t-traffiku kollu tas-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija pprovduti fl-Italja. Għalhekk, id-*data* pprovduta minn FerCargo (ara l-premessa (210)) ma toffri l-ebda element rilevanti ta' tqabbil biex jiġu stmati l-kostijiet għat-twettiq tal-OSP skont it-Tieni Kuntratt u ma turix li Trenitalia kienet ikkumpensata żżejjed għat-twettiq ta' dawk l-OSP.

(399) Barra minn hekk, it-Tieni Kuntratt ppreveda b'mod espliċitu mekkaniżmu ta' rkupru f'każ ta' kumpens żejjed. Skont l-Artikolu 4(3) tat-Tieni Kuntratt, meta l-kumpens mogħti jkun qabeż l-ispejjeż effettivament imġarrba minn Trenitalia għat-twettiq tal-OSP skont it-Tieni Kuntratt, l-ammont korrispondenti kellu jitnaqqas mill-kumpens pagabbli.

(400) F'dan l-isfond, il-Kummissjoni hija tal-fehma li l-kumpens kumplessiv li rċeviet Trenitalia skont l-Ewwel Kuntratt u t-Tieni Kuntratt ma kienx iktar minn dak li kien meħtieġ biex ikopri l-kost nett tat-twettiq tal-OSP, u għalhekk kien proporzjonat.

8.4.2.5. Konklużjoni

(401) Minħabba r-raġunijiet ta' hawn fuq, il-Kummissjoni tikkonkludi li l-obbligi kollha inklużi fl-Ewwel Kuntratt (għall-parti li tikkostitwixxi għajnuna ġdida) u fit-Tieni Kuntratt (bl-eċċezzjoni tal-obbligu ta' tariffa fuq it-trasport internazzjonali mill-port ta' Trieste Marittima, ara l-premessi (352) u (366)) jikkonformaw mal-Artikolu 1(4) u 14 tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69 u l-prinċipji ġenerali tat-Trattat. Għalhekk, il-kumpens imħallas lil Trenitalia skont l-Ewwel u t-Tieni Kuntratt jikkwalifika bħala għajnuna mill-Istat kompatibbli (bl-eċċezzjoni tal-pagamenti li saru fir-rigward tal-obbligu ta' tariffa fuq it-trasport internazzjonali mill-port ta' Trieste Marittima, li jikkwalifika bħala għajnuna mill-Istat inkompatibbli).

8.4.3. *It-Tielet Kuntratt*

(402) Il-Kummissjoni tinnota li t-termini u l-kundizzjonijiet tat-Tielet Kuntratt ġew miftiehma fid-29 ta' Ottubru 2010 (ara l-premessa (95)) u l-kuntratt ġie ffirmat fit-3 ta' Diċembru 2012. Għalhekk, it-Tielet Kuntratt ġie konkluż meta r-Regolament Nru 1191/69 kien għadu applikabbli (ara l-premessi (300) u (301)). Il-Kummissjoni tinnota wkoll li l-kumpens skont it-Tielet Kuntratt tħallas bejn l-2010 u l-2016. Għalhekk, fid-dawl tal-prinċipji stabbiliti mill-Qrati tal-Unjoni (ara l-premessa (316)), il-kompatibbiltà tal-għajnuna mħallsa skont it-Tielet Kuntratt se tiġi vvalutata, sat-3 ta' Diċembru 2012, skont ir-Regolament (KEE) Nru 1191/69 u l-prinċipji ġenerali li jirriżultaw mit-Trattat u, wara t-3 ta' Diċembru 2012, skont l-Artikolu 93 tat-TFUE.

([236]) Ara l-premessa 39 ta' SA.32603 (2011/N), Skema ta' sussidju "Ferrobonus" għat-trasport ikkombinat (ĠU C 88, 24.3.2012, p. 1).

8.4.3.1. Kompatibbiltà tal-pagamenti li saru sat-3 ta' Diċembru 2012 skont ir-Regolament (KEE) Nru 1191/69 u l-prinċipji ġenerali li jirriżultaw mit-Trattat

8.4.3.1.1. Inkarigu tas-servizz tat-trasport pubbliku

(403) (Abbażi tal-evidenza pprovduta, jirriżulta li l-awtoritajiet Taljani u Trenitalia qablu dwar it-termini u l-kundizzjonijiet tat-Tielet Kuntratt fid-29 ta' Ottubru 2010, li ġie ffirmat fit-3 ta' Diċembru 2012 (il-premessa (95)). Dak il-kuntratt kien ikopri l-perjodu mill-1 ta' Jannar 2009 sal-31 ta' Diċembru 2014.

(404) Il-Kummissjoni tosserva li Trenitalia kienet bdiet tipprovdi s-servizzi identifikati skont dak il-kuntratt mill-1 ta' Jannar 2009, qabel l-iffirmar tat-Tielet Kuntratt (it-3 ta' Diċembru 2012), u li l-Italja ħallset l-ewwel pagamenti tal-kumpens skont it-Tielet Kuntratt fil-21 ta' Diċembru 2010 (ara l-premessa (102)), jiġifieri qabel l-iffirmar tat-Tielet Kuntratt.

(405) Madankollu, il-Kummissjoni tosserva li l-Italja pprovdiet evidenza li turi li l-elementi sostanzjali kollha tat-Tielet Kuntratt kienu ġew miftiehma minn Trenitalia u l-MIT fid-29 ta' Ottubru 2010.

(406) Kif spjegat fil-premessa (92), l-abbozz finali tat-Tielet Kuntratt mibgħut fid-29 ta' Ottubru 2010 mid-Direttur Ġenerali tal-MIT għall-iffirmar mill-Ministru kompetenti u t-Tielet Kuntratt iffirmat fit-3 ta' Diċembru 2012 huma sostanzjalment identiċi. Dawn jinkludu dispożizzjonijiet identiċi dwar in-natura tas-servizzi li għandhom jiġu pprovduti, ([237]) il-prezz tas-servizz, ([238]) ir-regoli għall-emenda u l-modifika tal-kuntratt, ([239]) il-perjodu ta' validità tal-kuntratt (2009–2014) ([240]) u l-penali ([241]). Barra minn hekk, dak l-abbozz diġà kien fih l-elementi kollha relatati mal-kalkolu tal-kumpens ([242]). Apparti minn hekk, huwa preċiżament dak l-abbozz finali tat-Tielet Kuntratt li wassal għall-adozzjoni tal-liġi baġitarja li tawtorizza lill-awtoritajiet Taljani jħallsu lil Trenitalia kumpens għas-sena 2009 fil-21 ta' Diċembru 2010 għall-OSP li kienu ġew ipprovduti skont it-Tielet Kuntratt (ara l-premessa (95)).

(407) Barra dan, l-abbozz tat-Tielet Kuntratt miftiehem mill-partijiet fid-29 ta' Ottubru 2010 iddefinixxa b'mod ċar u preċiż in-natura tal-OSP li kellhom jitwettqu kif ukoll il-kundizzjonijiet li fihom Trenitalia kellha tipprovdihom qabel ma jsir kwalunkwe pagament.

(408) Barra minn hekk, il-Kummissjoni tinnota li bejn l-1 ta' Jannar 2009 u d-29 ta' Ottubru 2010, Trenitalia kienet topera l-OSP b'indikazzjoni mogħtija mill-awtoritajiet pubbliċi dwar in-natura tal-OSP u l-kundizzjonijiet li fihom għandhom jiġu pprovduti, abbażi tan-negozjati tat-Tielet Kuntratt. Abbażi tal-elementi fattwali deskritti fit-taqsima 3.2.3.1, jista' jiġi konkluż li Trenitalia u l-MIT iddiskutew b'mod intensiv il-kamp ta' applikazzjoni u n-natura tal-OSP li kellhom jiġu pprovduti diġà minn Novembru 2008. L-abbozz tal-kuntratt skambjat bejn il-partijiet fl-4 ta' Marzu 2009 (li kien jikkostitwixxi s-sitt verżjoni diskussa sa issa f'dik id-data) diġà ddefinixxa l-elementi ewlenin fir-rigward tal-kamp ta' applikazzjoni u n-natura tal-OSP li kellhom jitwettqu, kif ukoll il-kundizzjonijiet li fihom Trenitalia kienet se toperahom (ara l-premessa (88)) ([243]).

([237]) L-Artikoli 4, 5 u l-Anness 1 tal-abbozz, sussegwentement l-Artikoli 4, 5 u l-Anness 1 tat-Tielet Kuntratt.

([238]) L-Artikolu 9 u l-Anness 2 tal-abbozz, sussegwentement l-Artikolu 9 u l-Anness 2 tat-Tielet Kuntratt.

([239]) L-Artikoli 7, 8, 10(2), 11 u l-Anness 5 tal-abbozz, sussegwentement l-Artikoli 7, 8, 10(2), 11 u l-Anness 5 tat-Tielet Kuntratt.

([240]) L-Artikolu 6(1) tal-abbozz, sussegwentement l-Artikolu 6(1) tat-Tielet Kuntratt.

([241]) L-Artikolu 13 u l-Anness 3 tal-abbozz, sussegwentement l-Artikolu 13 u l-Anness 3 tat-Tielet Kuntratt.

([242]) B'mod partikolari, flimkien mar-regoli dwar il-metodoloġija tal-kalkolu tal-kumpens, l-Anness 2 tal-abbozz tat-Tielet Kuntratt ipprovda l-Pjan Ekonomiku u Finanzjarju ta' Trenitalia li ddettalja r-rata interna ta' dħul applikata għall-kuntratt, il-kostijiet operatorji, id-dħul u l-ammont ta' fondi allokati fil-baġit tal-Istat użati bħala limitu massimu tal-kumpens, il-kontenut tal-verżjoni finali tal-abbozz tat-Tielet Kuntratt ma nbidilx qabel il-konklużjoni formali ta' dak il-kuntratt fit-3 ta' Diċembru 2012.

([243]) L-ambitu tas-servizz pubbliku kopra obbligu għal Trenitalia li topera servizzi tal-merkanzija bil-ferrovija, skont ċerti standards ta' kwalità (b'mod partikolari l-puntwalità) u fuq talba minn kwalunkwe klijent, mir-reġjuni tan-Nofsinhar tal-Italja u lejhom. L-għadd eżatt ta' ferroviji/km li kellu jiġi pprovdut u l-effiċjenzi finanzjarji minimi meħtieġa biex jitħaddmu l-OSP biss kienu differenti mill-verżjoni finali tal-abbozz tat-Tielet Kuntratt.

(409) Għalhekk, fl-2009 kif ukoll fl-2010, Trenitalia ma operatx mingħajr mandat dwar il-kamp ta' applikazzjoni u n-natura tal-OSP. L-għadd minimu ta' ferroviji/km li kellu jiġi operat u l-effiċjenzi finanzjarji minimi meħtieġa biex jiġu operati l-OSP biss inbidlu bejn l-abbozz tat-Tielet Kuntratt tal-4 ta' Marzu 2009 u l-abbozz tat-Tielet Kuntratt tad-29 ta' Ottubru 2010. F'dan ir-rigward, il-Kummissjoni tinnota li l-kamp ta' applikazzjoni ta' dawn il-kundizzjonijiet tnaqqas fl-abbozz ta' kuntratt tad-29 ta' Ottubru 2010 meta mqabbel mal-abbozz ta' kuntratt tal-4 ta' Marzu 2009 ([244]). Dan ifisser li Trenitalia operat aktar OSP matul l-2009 minn dak li fl-aħħar mill-aħħar ġie miftiehem mill-partijiet fid-29 ta' Ottubru 2010 (ara l-premessa (91)). Barra minn hekk, l-Italja ħallset biss ammont ta' kumpens li jikkorrispondi għall-għadd ta' ferrovija/km miftiehem fid-29 ta' Ottubru 2010 (jiġifieri 11,9 miljun ferrovija/km) u f'konformità mal-parametri finanzjarji stabbiliti fl-abbozz tat-Tielet Kuntratt tad-29 ta' Ottubru 2010, filwaqt li injorat l-OSP addizzjonali operati minn Trenitalia fl-2009 ([245]). Barra minn hekk, ta' min jinnota li l-MIT qies li Trenitalia wettqet l-OSP kollha fl-2009 f'konformità mar-rekwiżiti tal-abbozz tat-Tielet Kuntratt miftiehem fid-29 ta' Ottubru 2010, li jikkonferma li l-kamp ta' applikazzjoni u n-natura tal-OSP kienu fil-fatt diġà ċari u preċiżi biżżejjed għal Trenitalia fl-2009 (ara l-premessa (94)).

(410) Għalhekk, il-Kummissjoni tqis li l-Italja fdat lil Trenitalia bl-operazzjoni tal-OSP għall-perjodu kopert mit-Tielet Kuntratt lil Trenitalia.

8.4.3.1.2. L-għan tal-kuntratt ta' servizz pubbliku

(411) It-Tielet Kuntratt inkariga lil Trenitalia l-obbligu li topera servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija lejn ir-reġjuni tan-Nofsinhar tal-Italja u minnhom (inkluża Sqallija iżda mhux Sardenja). B'mod partikolari, Trenitalia kienet obbligata tipprovdi servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija f'mezzi ta' trasport b'tagħbija tal-ferrovija konvenzjonali sħiħa jew ta' trasport ikkombinat, skont id-domanda tal-utenti fiż-żona ġeografika identifikata mill-kuntratt f'termini ta' konnessjonijiet reġjun/reġjun.

(412) Trenitalia kienet obbligata tipprovdi dawn is-servizzi lil kwalunkwe operatur li talabhom, skont il-kriterji speċifikati fl-Anness 1 ta' dak il-kuntratt, ([246]) u fi ħdan l-ammont annwali ta' ferrovija/km (11,9 miljun) — l-"offerta ppjanata" — speċifikat fl-Artikolu 4(1) u fl-Anness 1 tat-Tielet Kuntratt għas-snin 2009–2014 ([247]). Skont l-Artikolu 11 tat-Tielet Kuntratt, l-offerta ppjanata tista' tiġi riveduta mill-partijiet għall-perjodu 2012–2014; madankollu, il-partijiet ma għamlux użu minn din il-klawżola.

(413) It-Tielet Kuntratt impona fuq Trenitalia objettivi ta' kwalità speċifiċi (f'termini ta' puntwalità), speċifikati fl-Anness 3 tal-kuntratt ([248]). Il-valuri tal-indikaturi tal-kwalità msemmija fl-Anness 3 kienu bbażati fuq metodi u kriterji miftiehma mal-MIT ([249]). Trenitalia kellha tissottometti lill-MIT rapport annwali dwar is-servizz u l-kwalità pprovduti, akkumpanjat minn dokumentazzjoni xierqa u kompluta relatata mas-servizzi attwalment imwettqa u l-elementi kollha meħtieġa għall-verifika tal-konformità mal-obbligi kuntrattwali, inklużi l-objettivi tal-kwalità ([250]).

(414) Barra minn hekk, Trenitalia kienet meħtieġa tippjana u tikkoordina l-attivitajiet kollha anċillari għall-provvista ta' dawn is-servizzi, bħal manutenzjoni ordinarja u straordinarja u spezzjonijiet regolari tar-rolling stock, livell ottimali ta' kundizzjonijiet ta' sikurezza, l-attivitajiet amministrattivi u kummerċjali b'appoġġ għall-ġestjoni tas-servizzi ([251]).

([244]) Skont l-abbozz tal-4 ta' Marzu 2009, Trenitalia kellha tipprovdi minimu ta' 12,8 miljun ferrovija/km, filwaqt li dan in-numru tnaqqas għal 11,9 fl-abbozz ta' kuntratt tad-29 ta' Ottubru 2010.

([245]) 14-il miljun ferrovija/km effettivament operati fl-2009 nieqes 11,9 miljun ferrovija/km miftiehma fid-29 ta' Ottubru 2010 = 2,1 miljun ferrovija/km ipprovduti minn Trenitalia fl-2009 li tħallew mingħajr kumpens.

([246]) B'mod partikolari għal kwalunkwe operatur li, għall-konnessjonijiet reġjun/reġjun koperti mill-Anness 1, talab servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija li jissodisfaw "*livell minimu ta' effiċjenza*", jiġifieri differenzjal bejn il-kostijiet u d-dħul għal kull ferrovija/km għas-servizz mitlub li jaqbeż EUR 19 għal kull ferrovija/km u aktar minn 73 % tal-kostijiet totali. Dawn id-dispożizzjonijiet kienu essenzjalment maħsuba biex jissalvagwardjaw l-ekwilibriju ekonomiku tal-kuntratt u ma kinux jaffettwaw il-kontinwità tas-servizz.

([247]) L-Artikolu 7(3) tat-Tielet Kuntratt jagħmilha ċara li l-partijiet irrikonoxxew b'mod reċiproku li l-offerta ppjanata għas-snin 2009–2014 kienet tikkorrispondi għall-Anness 1 tat-Tielet Kuntratt.

([248]) L-Artikolu 4(6) tat-Tielet Kuntratt.

([249]) L-Artikolu 5(1)(a) tat-Tielet Kuntratt.

([250]) L-Artikolu 5(1)(c) tat-Tielet Kuntratt.

([251]) L-Artikolu 4(2) tat-Tielet Kuntratt.

(415) Il-Kummissjoni tinnota li t-Tielet Kuntratt kellu l-ħsieb li jiżgura network minimu ta' servizzi u mhux konnessjonijiet individwali, jiġifieri, preżenza minima ta' pakkett ta' linji u konnessjonijiet distribwiti madwar in-Nofsinhar tal-Italja, mal-punti ta' oriġini/destinazzjoni tagħhom. Dan l-obbligu li jiġu pprovduti servizzi "*fuq talba*" kien jiżgura li l-offerta ta' servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija kienet tirrifletti d-domanda tal-utenti f'termini ta' regolarità u kapaċità. Barra minn hekk, il-kuntratt ippreveda standards speċifiċi ta' kwalità tas-servizz ([252]).

(416) F'dan l-isfond, il-Kummissjoni tqis li l-OSP koperti mit-Tielet Kuntratt jaqgħu fil-kategorija ta' "servizzi tat-trasport li jissodisfaw standards fissi ta' kontinwità, regolarità, kapaċità u kwalità", skont l-Artikolu 14(1) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69.

8.4.3.1.3. Elementi speċifikati fl-att ta' inkarigu

(a) In-natura tas-servizz pubbliku li għandu jiġi pprovdut (l-Artikolu 14(2)(a) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69)

(417) Kif spjegat fil-premessi (411)–(416), it-Tielet Kuntratt identifika l-istandards ta' kontinwità, regolarità, kapaċità u kwalità tas-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija inkarigati lil Trenitalia.

(418) Il-Kummissjoni tinnota li dawn is-servizzi qiesu, fost l-oħrajn, fatturi soċjali u ambjentali. Kif imsemmi fil-premessa (326), skont l-Artikolu 1(4) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69, l-Istati Membri jistgħu jikkonkludu KPS ma' impriża tat-trasport "[s]*abiex jiġi żgurat servizzi ta' trasport adegwati li b'mod partikolari jieħdu inkonsiderazzjoni fatturi soċjali u ambjentali u l-ippjanar ta' bliet u rħula*". Kif spjegat l-Italja (il-premessa (165)), it-Tielet Kuntratt kellu l-għan li jiżgura l-provvista, f'kundizzjonijiet ekonomikament sostenibbli, ta' alternattiva modali ferrovjarja meta mqabbla mal-modalità bit-triq predominanti. Huwa segwa mhux biss objettiv ta' politika tat-trasport iżda wkoll objettivi ta' politika ambjentali u territorjali u ta' koeżjoni ekonomika u soċjali. Fil-fatt, kien maħsub biex isaħħaħ il-koeżjoni reġjonali u l-bilanċ territorjali bejn it-Tramuntana u n-Nofsinhar tal-Italja, filwaqt li jipprovdi alternattiva sostenibbli għat-trasport bit-triq. It-Tielet Kuntratt identifika b'mod ċar ir-reġjuni ta' oriġini u ta' destinazzjoni li Trenitalia kellha sservi bħala parti mill-OSP li kellha twettaq, li huwa biżżejjed biex jitqies li r-rekwiżiti stabbiliti fl-Artikoli 1(4) u 14(2)(a) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69 huma ssodisfati.

(419) Minħabba r-raġunijiet ta' hawn fuq, il-Kummissjoni tikkonkludi li n-natura tas-servizzi tat-trasport pubbliku li kellhom jiġu pprovduti skont it-Tielet Kuntratt kienet definita biżżejjed skont l-Artikolu 14(2)(a) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69, li nqara flimkien mal-Artikolu 1(4) tal-istess regolament.

(b) Il-prezz tas-servizzi koperti mill-kuntratt (l-Artikolu 14(2)(b) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69)

(420) It-Tielet Kuntratt speċifika l-ammont ta' kumpens mogħti lil Trenitalia għall-provvista tas-servizzi, jiġifieri, il-prezz tas-servizzi li kellhom jiġu pprovduti u l-metodoloġija applikata għall-kalkolu tiegħu.

(421) L-ammont massimu ta' kumpens annwali ġie definit filwaqt li tqiesu r-riżorsi pubbliċi disponibbli u l-evoluzzjoni mistennija tal-kostijiet u d-dħul ta' Trenitalia matul id-durata tal-kuntratt identifikat fil-Pjan Ekonomiku u Finanzjarju ta' Trenitalia (l-Anness 2 tal-kuntratt). Il-kumpens reali mħallas lil Trenitalia kopra d-differenza bejn id-dħul mit-traffiku u l-kostijiet assoċjati relatati mal-provvista tal-OSP, ivverifikati fuq bażi *ex post* (ara l-premessi (99) u (100)).

([252]) L-Anness 3 tat-Tielet Kuntratt.

(422) It-Tielet Kuntratt kien jinkludi regoli speċifiċi li jirregolaw il-ħlas tal-kumpens (ara l-premessa (99)) u l-irkupru tal-ammonti mħallsa li qabżu l-piż reali annwali mġarrab minn Trenitalia li ġie rifless fil-kontijiet iċċertifikati trażmessi lill-MIT. Fi kwalunkwe każ, il-kumpens ma setax jaqbeż l-ammonti massimi indikati fl-Artikolu 9(1) tal-kuntratt (għas-snin 2009–2011) jew iddeterminat skont l-Artikolu 11 tal-kuntratt (għas-snin 2012–2014), u kellu jibqa' fil-limiti tal-fondi allokati fil-baġit pubbliku msemmi fl-Anness 2 tal-kuntratt. Il-Kummissjoni tinnota li Trenitalia rċeviet kumpens għas-servizzi pprovduti fl-2009 u fl-2010 fil-21 ta' Diċembru 2010 u fil-limitu biss ta' 11,9 miljun ferrovija/km miftiehem f'Ottubru 2010 ([253]).

(423) Il-Kummissjoni għalhekk tqis li t-Tielet Kuntratt kien fih l-elementi meħtieġa mill-Artikolu 14(2)(b) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69, li skontu l-kuntratt irid jindika l-prezz tas-servizzi li jkopri u d-dettalji tar-relazzjonijiet finanzjarji bejn iż-żewġ partijiet.

(c) Ir-regoli dwar emendi u modifikazzjoni tal-kuntratt (l-Artikolu 14(2)(c) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69)

(424) L-emenda u l-modifika tal-kuntratt jistgħu jseħħu biss bi ftehim bejn il-partijiet.

(425) Kwalunkwe bidla fl-offerta ppjanata, bħala defiċit jew eċċess ta' aktar minn 1 % tal-ammont totali ta' ferrovija/km ipprovdut mit-Tielet Kuntratt, kellha tiġi proposta minn Trenitalia lill-MIT ([254]). L-offerta ppjanata setgħet tiġi riveduta mill-partijiet ukoll f'każ ta' varjanza bejn l-ispiża operatorja prevista u dik imġarrba ta' aktar minn 10 % (f'eċċess jew defiċit) tal-kostijiet totali msemmija fl-Anness 2, dment li din il-varjanza ma rriżultatx mill-imġiba ta' Trenitalia ([255]). Kwalunkwe interruzzjoni u bidla fis-servizzi minħabba avvenimenti attribwibbli lil Trenitalia kienet tinvolvi tnaqqis tal-kumpens proporzjonali għal kull ferrovija/km mhux ipprovduta ([256]). Jekk ikun meħtieġ, fi żmien 6 xhur mid-data tar-reġistrazzjoni tal-kuntratt, il-partijiet setgħu jiddeċiedu li jaġġornaw l-offerta ppjanata u l-kundizzjonijiet tal-bilanċ ekonomiku-finanzjarju tal-kuntratt għall-perjodu 2012–2014; tali aġġornament kellu jkun f'konformità mal-formula pprovduta fl-Anness 5 tat-Tielet Kuntratt ([257]). Din il-klawżola qatt ma ntużat.

(426) Il-Kummissjoni tqis li t-Tielet Kuntratt jikkonforma mal-Artikolu 14(2)(c) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69 li kien jirrikjedi l-inklużjoni fil-KPS ta' regoli dwar l-emenda u l-modifika tal-kuntratt.

(d) Il-perjodu ta' validità tal-kuntratt (l-Artikolu 14(2)(d) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69)

(427) It-Tielet Kuntratt kien ikopri l-perjodu mill-1 ta' Jannar 2009 sal-31 ta' Diċembru 2014 u inkluda klawżola (l-Artikolu 6(2)) li estendiet il-validità tiegħu (skont l-istess termini u kundizzjonijiet) għal massimu ta' 12-il xahar, jekk mitlub mill-MIT mhux aktar tard minn 6 xhur qabel l-iskadenza tal-kuntratt.

(428) Il-Kummissjoni tqis li l-perjodu ta' validità tal-kuntratt ġie identifikat b'mod ċar, f'konformità mal-Artikolu 14(2)(d) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69.

(e) Il-penalitajiet (l-Artikolu 14(2)(e) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69)

(429) F'każ ta' nuqqas ta' konformità mat-Tielet Kuntratt, Trenitalia kienet soġġetta għal sistema ta' penali li kellhom jitnaqqsu mill-kumpens li kellu jitħallas (ara l-premessa (101)).

([253]) Trenitalia ma ġietx ikkumpensata għas-servizzi pprovduti fl-2009 lil hinn minn dak il-limitu (14-il miljun ferrovija/km minflok 11,9 miljun ferrovija/km).
([254]) L-Artikoli 7(1) u 7(2) tat-Tielet Kuntratt.
([255]) L-Artikolu 10(2) tat-Tielet Kuntratt.
([256]) L-Artikolu 8(4) tat-Tielet Kuntratt.
([257]) L-Artikolu 11 tat-Tielet Kuntratt. L-Anness 5 kien jipprevedi formula speċifika applikabbli għar-reviżjoni potenzjali tal-bilanċ ekonomiku tal-kuntratt sabiex jiġi żgurat li l-kumpens jibqa' proporzjonat għall-ispejjeż sostnuti minn Trenitalia.

(430) Fil-każ ta' ksur tal-obbligi kuntrattwali, l-Artikolu 13 tat-Tielet Kuntratt ippreveda penali ta' ammonti li jvarjaw skont is-serjetà tal-ksur. L-Artikoli 13(7) sa 13(14) stabbilixxew l-ammonti differenti ta' penali fir-rigward ta' ksur speċifiku. Għal kull ksur mhux speċifikament imsemmi fil-klawżoli msemmija, l-Artikolu 13(15) kien jipprevedi penali ta' ammont ta' mhux aktar minn EUR 50 000. Penali speċifika għan-nuqqas ta' konformità mal-objettivi tal-kwalità kienet prevista fl-Anness 3.

(431) Il-Kummissjoni tqis li d-dispożizzjonijiet imsemmija hawn fuq jikkonformaw mal-Artikolu 14(2)(e) tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69, li skontu l-KPS għandu jkopri l-penali fil-każ ta' nuqqas ta' konformità mal-kuntratt.

8.4.3.1.4. Proporzjonalità tal-kumpens

(432) Fir-rigward tal-ammont ta' kumpens, il-Kummissjoni trid tivverifika jekk il-kumpens qabiżx dak li kien meħtieġ biex ikopri l-kostijiet imġarrba fit-twettiq tal-OSP, filwaqt li tqis id-dħul rilevanti u profitt raġonevoli (ara l-premessa (382)).

(433) Il-Kummissjoni tinnota li l-Anness 2 tat-Tielet Kuntratt kien fih tabelli dettaljati dwar l-ispejjeż inkrementali mġarrba minn Trenitalia għat-twettiq tal-obbligi ta' servizz pubbliku. Il-Pjan Ekonomiku u Finanzjarju inkluż f'dak l-Anness 2 ikkwantifika l-ammont ippjanat għal kull tip ta' element ta' kost inkrementali għal kull sena tad-durata tat-Tielet Kuntratt, b'limitu massimu totali ta' kumpens stabbilit għal kull sena tad-durata tat-Tielet Kuntratt.

Tabella 11

Metodoloġija għall-kalkolu tal-kumpens skont it-Tielet Kuntratt — silta mill-Pjan Ekonomiku u Finanzjarju ta' Trenitalia inkluż fl-Anness 2 tat-Tielet Kuntratt

(f'miljuni ta' EUR)

		2009	2010	2011	2012	2013	2014
A1	Rimborż tal-kapital u kostijiet ta' remunerazzjoni eliġibbli	38,9	39,2	39,4	39,6	40,0	40,3
A2	Rimborż tal-kapital u kostijiet ta' remunerazzjoni	38,9	39,2	39,4	39,6	40,0	40,3
b1.1	Pedaġġi	32,9	32,9	32,9	32,9	32,9	32,9
b1.2	Ċirkolazzjoni tal-Ferroviji	22,6	19,1	17,1	16,2	16,2	16,2
b1.3	Ġestjoni tal-Flotta	14,0	11,3	10,0	9,3	9,3	9,3
b1.4	Sewqan	58,1	47,0	39,8	36,7	36,7	36,7
b1.5	Manuvra u formazzjoni tal-ferroviji	56,6	42,1	36,5	33,8	33,8	33,8
b1.6	Manutenzjoni	32,7	26,4	22,8	21,1	21,1	21,1
b1.7	Kostijiet kummerċjali	6,1	4,9	4,2	3,9	3,9	3,9
b1.8	Persunal (Industrijali, Kummerċjali u ta' Appoġġ)	26,0	21,1	18,2	16,8	16,8	16,8

(f'miljuni ta' EUR)

		2009	2010	2011	2012	2013	2014
b1.9	Kostijiet mhux assorbiti	*	21,1	10,9	10,4	10,4	10,4
b1.10	Kost tal-imgħax fuq kumpens għas-sensja	*	*	3,7	3,7	3,7	3,7
b1.11	Taxxa fuq il-kost lavorattiv	2,0	1,9	1,8	1,8	1,8	1,8
B1	Kostijiet operatorji eliġibbli	251,1	227,9	197,9	186,5	186,5	186,5
b2	Kostijiet operatorji ineliġibbli (prinċipju ekonomiku)	*	*	*	*	*	*
b3	Dispożizzjonijiet għall-kostijiet ta' ristrutturar	*	*	*	*	*	*
b4	Tniżżil fil-valur tal-assi	*	*	*	*	*	*
B2	Kostijiet operatorji inklużi	251,1	227,9	197,9	186,5	186,5	186,5
C1	**KOST ELIĠIBBLI TOTALI**	**290,0**	**267,0**	**237,3**	**226,2**	**226,5**	**226,8**
C2	**KOSTIJIET TOTALI INKLUŻI GĦAR-REMUNERAZZJONI**	**290,0**	**267,0**	**237,3**	**226,2**	**226,5**	**226,8**
d1	Dħul mit-traffiku	116,4	124,2	131,8	140,1	140,1	140,1
d2	Dħul anċillari						
d2	Tariffi tal-kuntratti ta' servizz imġarrba mill-Istat	92,4	107,0	107,0	107,0	107,0	107,0
d4	Inċentivi għat-trasport ikkombinat	*	*	*	*	*	*
d5	Tariffi (integrazzjoni tal-allokazzjoni, netta mill-VAT)	*	*	*	*	*	*
d6	Tariffi tal-kuntratti ta' servizz imġarrba mir-Reġjuni	*	*	*	*	*	*
d3	Kwota "C" mis-snin preċedenti	5,9	0,6	*	*	*	*
D	**DĦUL TOTALI TA' KOPERTURA**	**214,8**	**231,8**	**238,8**	**247,1**	**247,1**	**247,1**

(434) *Għall-elementi tal-kostijiet*, l-ewwel nett, jidher ċar mit-Tabella 11 li l-elementi tal-kostijiet kollha elenkati fiha kienu direttament marbuta mat-twettiq tal-OSP skont it-Tielet Kuntratt. L-Italja qieset il-kostijiet operatorji eliġibbli kollha, li huma relatati mal-operazzjonijiet diretti tas-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija operati minn Trenitalia biex twettaq l-OSP skont it-Tielet Kuntratt. L-Italja qieset ukoll il-kostijiet tal-kapital imġarrba minn Trenitalia, li jikkonċernaw b'mod partikolari l-amortizzament u d-deprezzament tal-assi użati għat-twettiq ta' dawk l-OSP. Barra minn hekk, iċ-ċertifikazzjonijiet annwali pprovduti mill-espert tal-kontabbiltà indipendenti vvalutaw li Trenitalia użat il-parametri korretti biex talloka l-kostijiet direttament marbuta mal-OSP ipprovduti skont it-Tielet Kuntratt u dawk marbuta mal-operazzjoni tal-attivitajiet kummerċjali tal-merkanzija tad-diviżjoni tal-merkanzija ta' Trenitalia (ara l-premessa (100)). Il-Kummissjoni rrieżaminat dawk iċ-ċertifikazzjonijiet.

(435) *Għad-dħul*, il-Kummissjoni tqis li l-Pjan Ekonomiku u Finanzjarju ta' Trenitalia qies id-dħul rilevanti kollu, bl-eċċezzjoni ta' dħul anċillari possibbli ([258]). Trenitalia effettivament irreġistrat dħul anċillari matul l-eżekuzzjoni tat-Tielet Kuntratt, u għalhekk dak id-dħul kellu jitqies fid-dħul inkrementali. Madankollu, il-Kummissjoni tinnota li, anki billi tinkludi dak id-dħul anċillari effettivament irreġistrat matul l-eżekuzzjoni tat-Tielet Kuntratt (madwar EUR 6 miljun fis-sena, jiġifieri EUR 30 miljun matul id-durata tat-Tielet Kuntratt), id-dħul inkrementali totali pproġettat fil-Pjan Ekonomiku u Finanzjarju ta' Trenitalia xorta jibqa' ferm taħt il-kostijiet inkrementali totali proġettati (ara l-linji d1 u C2 tat-Tabella 11). Għalhekk, in-nuqqas ta' inklużjoni tad-dħul anċillari fil-parametri biex jiġi ddeterminat l-ammont tal-kumpens ma jaffettwax il-valutazzjoni tal-proporzjonalità tal-kumpens (immarkat bħala "*tariffi tal-kuntratti ta' servizz imġarrba mill-Istat*" fit-Tabella 11 u fit-Tabella 12) mogħti skont it-Tielet Kuntratt, peress li dak il-kumpens ma qabiżx il-kostijiet totali mġarrba minn Trenitalia biex twettaq l-OSP ipprovduti skont it-Tielet Kuntratt. It-Tabella 12 turi li fil-Pjan Ekonomiku u Finanzjarju ta' Trenitalia, l-Italja stmat li Trenitalia kienet se ġġarrab telf nett totali ta' EUR 47,53 miljun għat-twettiq tal-OSP skont it-Tielet Kuntratt, filwaqt li tqis il-kumpens korrispondenti.

Tabella 12

Riżultati netti proġettati ta' Trenitalia skont it-Tielet Kuntratt

(f'miljuni ta' EUR)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Totali
Kostijiet eliġibbli	290,0	267,0	237,3	226,2	226,5	226,8	1 473,80
Tariffi tal-kuntratti ta' servizz imġarrba mill-Istat	92,4	107,0	107,0	107,0	107,0	107,0	627,40
Dħul mit-traffiku	116,4	124,2	131,8	140,1	140,1	140,1	799,20
Dħul totali	214,8	231,8	238,8	247,1	247,1	247,1	1 426,27
Riżultat nett	**[75,30]**	**[35,53]**	**1,50**	**20,90**	**20,60**	**20,30**	**[47,53]**

(436) It-tieni, il-Kummissjoni tosserva li l-kwantifikazzjoni *ex post* tal-kumpens imħallas lil Trenitalia kienet ibbażata fuq il-kostijiet effettivament imġarrba minn Trenitalia u l-ammont ta' kapital użat, u kienet limitata għall-ammont ta' fondi allokati fil-baġit tal-Istat. B'mod partikolari, kif muri fit-Tabella 13, l-ammont totali ta' għajnuna mħallsa lil Trenitalia skont it-Tielet Kuntratt ma qabiżx: (a) l-ammont totali ta' kumpens stmat fil-Pjan Ekonomiku u Finanzjarju u dak eventwalment mogħti; (b) il-kostijiet netti kumplessivi ta' Trenitalia pproġettati fil-Pjan Ekonomiku u Finanzjarju u dawk effettivament imġarrba.

([258]) Dħul anċillari huwa dħul derivat minn prodotti jew servizzi ħlief l-attività ewlenija ta' kumpanija (f'dan il-każ, servizzi ta' trasport tal-merkanzija).

Tabella 13

Kumpens skont it-Tielet Kuntratt

(f'miljuni ta' EUR)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Totali
Stima ta' kumpens	92,4	107,0	107,0	107,0	107,0	107,0	**627,40**
Kumpens mogħti	92,4	106,7	107,0	106,1	106,1	105,2	**623,50**
Kumpens imħallas	92,4	106,6	102,5	106,0	103,6	101,0	**612,10**
Kostijiet netti pproġettati ta' Trenitalia	290,0	267,0	237,3	226,2	226,5	226,8	**1 473,80**
Kostijiet netti effettivament imġarrba minn Trenitalia	200,0	179,6	138,0	131,0	113,7	92,9	**855,20**

(437) F'dan l-isfond, il-Kummissjoni hija tal-fehma li l-kumpens kumplessiv li rċeviet Trenitalia skont it-Tielet Kuntratt ma marx lil hinn minn dak li kien meħtieġ biex ikopri l-kost nett tat-twettiq tal-OSP u għalhekk kien proporzjonat. Dan jimplika wkoll li l-kumpens imħallas sat-3 ta' Diċembru 2012 kien proporzjonat.

(438) Il-konklużjoni dwar il-proporzjonalità tal-kumpens kumplessiv imħallas skont it-Tielet Kuntratt lil Trenitalia hija mingħajr preġudizzju għall-valutazzjoni tal-kundizzjonijiet l-oħra li jridu jiġu ssodisfati skont l-Artikolu 93 tat-TFUE biex il-kumpens imħallas wara t-3 ta' Diċembru 2012 jinstab kompatibbli mas-suq intern.

8.4.3.2. Konklużjoni

(439) Minħabba r-raġunijiet mogħtija hawn fuq, il-Kummissjoni tikkonkludi li l-obbligi kollha inklużi fit-Tielet Kuntratt jikkonformaw mal-Artikolu 1(4) u 14 tar-Regolament (KEE) Nru 1191/69 kif ukoll mal-prinċipji ġenerali tat-Trattat. Għalhekk, il-kumpens imħallas lil Trenitalia sat-3 ta' Diċembru 2012 skont it-Tielet Kuntratt jikkwalifika bħala għajnuna mill-Istat kompatibbli.

8.4.3.3. Kompatibbiltà tal-pagamenti magħmula wara t-3 ta' Diċembru 2012 skont l-Artikolu 93 tat-TFUE

8.4.3.3.1. L-eżistenza ta' SGEI ġenwin

(440) Għall-finijiet tal-valutazzjoni tal-eżistenza ta' SGEI ġenwin skont l-Artikolu 93 tat-TFUE, huwa meħtieġ li jiġi vverifikat jekk l-Italja wettqitx żball evidenti fid-definizzjoni tal-SGEI kopert mit-Tielet Kuntratt.

(441) Din il-valutazzjoni ssir fid-dawl tas-sentenzi tal-Qorti Ġenerali f'*Andersen* ([259]) u *SNCM* ([260]), filwaqt li jitqiesu madankollu l-ispeċifiċitajiet tal-qafas legali settorjali. F'dan ir-rigward, il-Kummissjoni tinnota li d-diskrezzjoni tal-Istati Membri fir-rigward tad-definizzjoni tal-kontenut u l-kamp ta' applikazzjoni tal-SGEIs fit-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija ma hijiex limitata mil-leġiżlazzjoni sekondarja fil-livell tal-Unjoni. Issir referenza għall-Artikolu 93 tat-TFUE, li jipprevedi li l-miżuri ta' għajnuna għandhom ikunu kompatibbli jekk "*jikkorrispondu ma' rimborżi dwar ċerti pożijiet li jeżistu fil-prinċipju ta' servizz pubbliku*".

([259]) Is-Sentenza tat-18 ta' Jannar 2017, T-92/11 RENV, ECLI:EU:T:2017:14, punti 69–70.
([260]) Is-Sentenza tal-1 ta' Marzu 2017, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, punti 134–135.

(442) F'dan l-isfond, il-Kummissjoni se tivvaluta b'mod kumulattiv:

(1) il-ħtiġijiet tat-trasport involuti fid-dawl tal-objettiv leġittimu ta' interess pubbliku segwit mill-Istat Membru kkonċernat (jiġifieri, l-eżistenza ta' ħtieġa reali ta' servizz pubbliku);

(2) sa liema punt il-forzi tas-suq waħedhom setgħu jissodisfaw dawk il-ħtiġijiet (jiġifieri, l-eżistenza ta' falliment tas-suq li jwassal biex l-għajnuna tkun meħtieġa biex tiġi ssodisfata l-ħtieġa ta' servizz pubbliku identifikata hawn fuq);

(3) jekk il-KPS kinux il-miżuri li joħolqu l-anqas distorsjoni biex jirrimedjaw dak in-nuqqas fid-dawl tal-objettiv pubbliku segwit mill-Istat Membru kkonċernat (jiġifieri, l-adegwatezza tal-għajnuna).

8.4.3.3.1.1. L-eżistenza ta' ħtieġa reali ta' servizz pubbliku

(443) Skont l-Italja, it-Tielet Kuntratt kellu l-għan li jiżgura t-traffiku tal-merkanzija bil-ferrovija sabiex tissaħħaħ il-koeżjoni reġjonali bejn it-Tramuntana u n-Nofsinhar tal-Italja. L-Italja argumentat li ż-żamma ta' alternattiva modali tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fin-Nofsinhar tal-Italja, mill-inqas ta' natura minima, kienet ta' importanza fundamentali għall-utenti finali u għall-komunità kollha, anki sabiex jiġi evitat trasferiment massiv tat-traffiku lejn il-mezzi tat-triq (il-premessa (165)).

(444) L-objettiv ewlieni segwit mill-Italja f'dan il-każ kien il-koeżjoni territorjali ekonomika u soċjali bejn it-Tramuntana u n-Nofsinhar tal-Italja permezz tal-organizzazzjoni ta' servizz interreġjonali tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija. Għal dak l-għan, l-Italja identifikat il-ħtieġa li jiġi żgurat network minimu ta' servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija aktar milli konnessjonijiet individwali, madwar in-Nofsinhar tal-Italja. Dan in-network kien maħsub biex jippermetti l-provvista ta' servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija lejn in-Nofsinhar tal-Italja u minnu. Barra minn hekk, kien maħsuba biex iservi objettiv ta' politika ambjentali u territorjali, billi jiffavorixxi sistema tat-trasport tal-merkanzija aktar sikura u li tniġġes anqas.

(445) Il-Kummissjoni tqis li l-objettivi ta' koeżjoni ekonomika u soċjali territorjali u ta' politika ambjentali u territorjali identifikati mill-Italja huma leġittimi u ma humiex affettwati minn xi żball evidenti minħabba li l-organizzazzjoni tas-servizzi interreġjonali tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija jista' jkollha rwol rilevanti fit-tisħiħ tal-koeżjoni reġjonali filwaqt li tipprovdi alternattiva sostenibbli għat-trasport bit-triq.

(446) Fl-2008, sentejn wara li l-kompetituri ta' Trenitalia kienu bdew joperaw fin-Nofsinhar tal-Italja, il-volum ta' merkanzija fi tranżitu bejn it-Tramuntana u n-Nofsinhar tal-Italja kien relattivament baxx meta mqabbel mat-traffiku fit-Tramuntana tal-Italja ([261]). Kif indikat mill-Italja, dak il-volum tqies insuffiċjenti mill-amministrazzjonijiet tar-reġjuni fin-Nofsinhar tal-Italja (il-premessa (229)), u kien se jkompli jonqos aktar meta jitqies il-pjan imħabbar minn Trenitalia li tnaqqas is-servizzi ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija tagħha li kienu qed jagħmlu telf fin-nuqqas ta' kumpens pubbliku (il-premessa (216)).

(447) L-Italja qieset li, fin-nuqqas ta' miżuri ta' appoġġ xierqa, il-provvista ta' servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija x'aktarx li tisparixxi fin-Nofsinhar tal-Italja. Dan kien jaffettwa b'mod negattiv il-koeżjoni reġjonali meta wieħed iqis li l-iżbilanċ tat-traffiku tal-merkanzija bejn it-Tramuntana u n-Nofsinhar tal-Italja kien jeżisti wkoll fit-trasport bit-triq ([262]) u bl-ajru ([263]). Minħabba dawk iċ-ċirkostanzi, il-Kummissjoni tqis li, anki fin-nuqqas ta' konsultazzjoni pubblika, hemm biżżejjed elementi li jippermettulha tikkonkludi li kien meħtieġ appoġġ pubbliku għat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija. Din il-fehma kienet sostnuta wkoll mill-fatt li t-terminals u l-pjattaformi intermodali kienu prinċipalment preżenti fit-Tramuntana tal-Italja, b'installazzjonijiet skarsi biss fin-Nofsinhar tal-Italja.

([261]) B'mod partikolari, l-Italja wriet li, fl-2008, it-traffiku tal-merkanzija bil-ferrovija fir-reġjuni tan-Nofsinhar tal-Italja ammonta biss għal 10 % tal-volum totali tal-merkanzija ttrasportata fl-Italja, 60 % ta' dan tal-aħħar kien ikkonċentrat f'erba' reġjuni tat-Tramuntana tal-Italja (l-Emilia Romagna, il-Lombardia, il-Piemonte u l-Veneto). Kif ġie ċċarat mill-Grupp FS fl-osservazzjonijiet tiegħu (il-premessa (214)), il-kompetituri ta' Trenitalia pprovdew biss parti marġinali ħafna mis-servizzi ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija diġà limitati ħafna fin-Nofsinhar tal-Italja.

([262]) Fin-nuqqas ta' trasport bil-ferrovija, it-trasport bit-triq ma jkunx jista' jaqdi l-ħtiġijiet tat-trasport tal-merkanzija fin-Nofsinhar tal-Italja. Fl-2007, il-volum ta' merkanzija ttrasportata bit-triq mit-Tramuntana tal-Italja lejn in-Nofsinhar tal-Italja u viċi versa kien jirrappreżenta biss inqas minn 2,5 % tat-traffiku totali tat-trasport tal-merkanzija bit-triq. Fl-2008, it-trasport tal-merkanzija bit-triq ammonta għal 90 % tat-traffiku nazzjonali totali tal-merkanzija. Ara r-Rapport dwar l-istat tal-infrastruttura tat-trasport fl-Italja, UnionTrasporti, Frar 2011.

([263]) Fin-nuqqas ta' trasport bil-ferrovija, it-trasport bl-ajru ma jkunx jista' jaqdi l-ħtiġijiet tat-trasport tal-merkanzija fin-Nofsinhar tal-Italja. It-traffiku tal-merkanzija bl-ajru kien essenzjalment ikkonċentrat fir-reġjuni tat-Tramuntana tal-Italja, bi traffiku baxx ħafna operat mill-ajruporti li jinsabu fin-Nofsinhar tal-Italja. Il-merkanzija ttrasportata mill-ajruporti fin-Nofsinhar tal-Italja kienet tirrappreżenta biss 3 % tat-traffiku nazzjonali tal-merkanzija bl-ajru fl-2010.

(448) Barra minn hekk, l-Italja qieset li t-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija x'aktarx li kien jevita bidla modali għat-trasport bit-triq li potenzjalment setgħet iżżid l-inċidenti u l-konġestjoni, b'mod partikolari fin-network tat-toroq fin-Nofsinhar tal-Italja. F'dan ir-rigward, il-Kummissjoni tieħu nota taċ-ċirkostanzi speċifiċi li jirriżultaw b'mod partikolari mill-konnessjoni ta' insularità bejn Sqallija u l-kontinent kif ukoll l-istat irvinat ta' partijiet min-network tat-toroq f'xi reġjuni tan-Nofsinhar tal-Italja (pereżempju fil-Calabria) kif enfasizzat mill-istudju ta' PWC (ara l-premessi (235) sa (237)). Żieda fit-traffiku tat-trasport tal-merkanzija bit-triq bejn it-Tramuntana u n-Nofsinhar tal-Italja potenzjalment kienet twassal għal żieda mhux biss fit-tniġġis iżda wkoll fir-riskji għas-sikurezza fit-toroq ([264]).

(449) Il-fatt li t-Tielet Kuntratt iffoka fuq konnessjonijiet reġjun/reġjun u mhux fuq konnessjonijiet rotta/rotta individwali ma jagħmilx il-kamp ta' applikazzjoni tal-SGEI inkonsistenti mal-għan tal-koeżjoni reġjonali. Għar-raġunijiet spjegati hawn taħt (il-premessi (450) sa (452)), il-Kummissjoni tqis li l-approċċ ta' konnessjoni reġjun/reġjun kien iġġustifikat mill-karatteristiċi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija u ma kienx imur kontra l-objettiv tal-koeżjoni reġjonali.

(450) L-ewwel nett, it-trasport bil-ferrovija huwa organizzat fuq bażi ta' network u jforni diversi stazzjonijiet fuq l-istess rotta kif ukoll diversi rotot fuq l-istess konnessjoni reġjun/reġjun.

(451) It-tieni, b'mod partikolari fir-rigward tat-trasport tal-merkanzija, l-utenti finali ma humiex biss operaturi industrijali iżda wkoll trasportaturi tal-merkanzija li joperaw servizzi tat-trasport minn punt sa punt skont il-ħtiġijiet tal-klijenti. Għalhekk, għall-finijiet tal-koeżjoni territorjali, il-Kummissjoni tqis li huwa xieraq li tiffoka fuq is-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija pprovduti fil-livell tal-konnessjoni reġjun/reġjun aktar milli f'livell aktar granulari.

(452) Fl-aħħar nett, il-Kummissjoni tinnota li l-ammont ta' 11,9 miljun ferrovija/km fis-sena, li jistabbilixxi l-perimetru tal-kuntratt, kien maħsub biex isib bilanċ bejn il-ħtieġa tat-trasport kif identifikata fil-premessi (443)–(445) u r-restrizzjonijiet baġitarji Taljani. Dan l-ammont kien jikkonċerna t-territorju sħiħ tal-Italja (irrispettivament mir-rotot uniċi li għandhom jiġu fornuti) sabiex is-sistema tinżamm flessibbli biżżejjed biex takkomoda l-ogħla ammont possibbli ta' ħtiġijiet tat-trasport tal-merkanzija kif ukoll biex tipprovdi l-akbar kopertura possibbli tas-servizz. Skont l-Italja, tali flessibbiltà kienet meħtieġa peress li d-domanda għat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija kienet tvarja mhux biss minn reġjun għal ieħor iżda wkoll fuq bażi annwali skont il-produzzjoni industrijali.

(453) Fid-dawl taċ-ċirkostanzi ta' hawn fuq, il-Kummissjoni tikkonkludi li l-Italja ddefiniet, mingħajr ma wettqet żball evidenti, il-ħtieġa għal servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija f'konnessjonijiet reġjun/reġjun speċifiċi għat-titjib tal-koeżjoni territorjali.

8.4.3.3.1.2. L-eżistenza ta' nuqqas ta' offerta kummerċjali ta' servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fis-suq

(454) FerCargo sostniet li l-membri tagħha setgħu żguraw servizzi komparabbli ma' dawk ipprovduti minn Trenitalia f'termini ta' kontinwità, regolarità u frekwenza, kapaċità u rati (il-premessa (206)). B'kuntrast ma' dan, l-Italja argumentat li, fil-perjodu 2008–2009, fiż-żmien tad-definizzjoni tal-ambitu u l-perimetru ġeografiċi tat-Tielet Kuntratt, il-forzi tas-suq waħedhom ma kinux jipprovdu volum suffiċjenti ta' servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija lejn ir-reġjuni fin-Nofsinhar tal-Italja u minnhom.

(455) It-Tabella 14 tagħti dettalji, abbażi tad-*data* sottomessa mill-Italja, ([265]) tal-offerta (ferrovija/km) tal-kompetituri ta' Trenitalia fil-konnessjonijiet reġjun/reġjun koperti mit-Tielet Kuntratt fl-2008 u fl-2009.

([264]) In-network tat-toroq fin-Nofsinhar tal-Italja kellu densità żbilanċjata ta' awtostradi, u fi whud minn dawn l-awtostradi kienu għaddejjin xogħlijiet importanti ta' modernizzazzjoni fiż-żmien meta ġie fdat it-Tielet Kuntratt (l-awtostrada A3 bejn Salerno u Reggio Calabria). Xi reġjuni ma kellhom l-ebda awtostrada (il-Molise, il-Basilicata u parti kbira mill-Puglia), li wasslu biex is-servizzi tal-merkanzija jiġu operati minflok fit-toroq nazzjonali, u b'hekk żdied ir-riskju ta' konġestjoni u inċidenti (ara r-Rapport dwar l-istat tal-infrastrutturi tat-trasport fl-Italja, UnionTrasporti, Frar 2011).

([265]) Paġni 44–58 tal-Istudju ta' PWC 3.

Tabella 14

	Konnessjonijiet		2008		2009	
	Minn	Lil	Kompetituri	Offerta	Kompetituri	Offerta
1.	**L-Abruzzo**	L-Abruzzo	*Linea, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana*	3 800	*Ferrovia Adriatico Sangritana*	4 200
2.	**Il-Calabria**	Il-Calabria	*Rail Traction Company*	250	*Rail Traction Company*	300
3.	**Il-Campania**	Il-Campania	*NordCargo, Rail Traction Company*	900	*Rail Italia, Rail Traction Company*	6 300
4.	**Il-Molise**	Il-Molise	-	-	-	-
5.	**Il-Puglia**	Il-Puglia	*Linea, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana*	1 000	*Ferrotramviaria, Ferrovia Adriatico Sangritana, GTS Rail, Linea, Nordcargo*	7 100
6.	**Sqallija**	Sqallija	-	-	-	-
7.	**L-Abruzzo**	Il-Basilicata	-	-	-	-
	Il-Basilicata	L-Abruzzo	-	-	-	-
8.	**L-Abruzzo**	Il-Campania	-	-	-	-
	Il-Campania	L-Abruzzo	-	-	-	-
9.	**L-Abruzzo**	Il-Calabria	-	-	-	-
	Il-Calabria	L-Abruzzo	-	-	-	-
10.	**L-Abruzzo**	Il-Molise	*Ferrovia Adriatico Sangritana*	350	-	-
	Il-Molise	L-Abruzzo	*Ferrovia Adriatico Sangritana*	350	-	-
11.	**L-Abruzzo**	Il-Puglia	*Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana*	810	*Ferrotramviaria, Ferrovia Adriatico Sangritana, Nordcargo*	34 000
	Il-Puglia	L-Abruzzo	*Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana,*	940	*Ferrotramviaria, Ferrovia Adriatico Sangritana, Nordcargo*	34 100
12.	**L-Abruzzo**	Sqallija	-	-	-	-
	Sqallija	L-Abruzzo	-	-	-	-
13.	**Il-Basilicata**	Il-Calabria	-	-	-	-
	Il-Calabria	Il-Basilicata	-	-	-	-

	Konnessjonijiet		2008		2009	
	Minn	Lil	Kompetituri	Offerta	Kompetituri	Offerta
14.	**Il-Basilicata**	Il-Campania	-	-	-	-
	Il-Campania	Il-Basilicata	-	-	-	-
15.	**Il-Basilicata**	Il-Puglia	-	-	Linea	1 000
	Il-Puglia	Il-Basilicata	-	-	Linea	2 300
16.	**Il-Basilicata**	Sqallija	-	-	-	-
	Sqallija	Il-Basilicata	-	-	-	-
17.	**Il-Calabria**	Il-Campania	*Rail Traction Company*	90 900	*Rail Italia, Rail Traction Company*	89 600
	Il-Campania	Il-Kalabrija	*Rail Traction Company*	91 600	*Rail Italia, Rail Traction Company*	89 500
18.	**Il-Calabria**	Il-Puglia	-	-	-	-
	Il-Puglia	Il-Calabria	-	-	-	-
19.	**Il-Calabria**	Sqallija	-	-	-	-
	Sqallija	Il-Calabria	-	-	-	-
20.	**Il-Campania**	Il-Molise	-	-	-	-
	Il-Molise	Il-Campania	-	-	-	-
21.	**Il-Campania**	Il-Puglia	-	-	-	-
	Il-Puglia	Il-Campania	-	-	-	-
22.	**Il-Campania**	Sqallija	-	-	-	-
	Sqallija	Il-Campania	-	-	-	-
23.	**Il-Molise**	Il-Calabria	-	-	-	-
	Il-Calabria	Il-Molise	-	-	-	-
24.	**Il-Molise**	Il-Puglia	*Rail One*	200	*Ferrotramviaria*	400
	Il-Puglia	Il-Molise	-	-	*Ferrotramviaria*	400
25.	**Il-Molise**	Sqallija	-	-	-	-
	Sqallija	Il-Molise	-	-	-	-
26.	**Il-Puglia**	Sqallija	-	-	-	-
	Sqallija	Il-Puglia	-	-	-	-

	Konnessjonijiet		2008		2009	
	Minn	Lil	Kompetituri	Offerta	Kompetituri	Offerta
27.	**Sqallija**	Tramuntana	-	-	-	-
	Tramuntana	Sqallija	-	-	-	-
28.	**Il-Molise**	Tramuntana	-	-	-	-
	Tramuntana	Il-Molise	*Rail One*	700	-	-
29.	**Il-Puglia**	Tramuntana	*Rail One, Linea*	49 000	*Linea, NordCargo*	90 700
	Tramuntana	Il-Puglia	*Rail One, Linea*	51 500	*Linea, NordCargo*	108 000
30.	**Il-Campania**	Tramuntana	*NordCargo, Rail Traction Company*	187 100	*Compagnia Ferroviaria Italiana, NordCargo, Rail Italia, Rail Traction Company*	193 500
	Tramuntana	Il-Campania	*NordCargo, Rail Traction Company*	175 600	*Compagnia Ferroviaria Italiana, NordCargo, Rail Italia, Rail Traction Company*	185 100
31.	**Il-Calabria**	Tramuntana.	-	-	-	-
	Tramuntana	Il-Calabria	-	-	-	-
32.	**Il-Basilicata**	Tramuntana	-	-	*Linea*	105 900
	Tramuntana	Il-Basilicata	-	-	*Linea*	92 000
33.	**L-Abruzzo**	Tramuntana	*NordCargo, Linea, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana,*	113 800	*Ferrovia Adriatico Sangritana, Nordcargo, Rail Traction Company*	179 800
	Tramuntana	L-Abruzzo	*NordCargo, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana,*	116 400	*Ferrovia Adriatico Sangritana, Nordcargo*	178 100

(456) Il-Kummissjoni tinnota li, fl-2008–2009, l-operaturi tas-suq ma kinux preżenti f'19 mit-33 konnessjoni reġjun/reġjun (vjaġġ bir-ritorn) li kellhom jiġu moqdija minn Trenitalia skont it-Tielet Kuntratt. Jiġifieri d-19-il konnessjoni li ma kinux moqdija mill-kompetituri la fl-2008 u lanqas fl-2009 kienu: il-Molise/il-Molise, Sqallija/Sqallija, l-Abruzzo/il-Basilicata, l-Abruzzo/il-Campania, l-Abruzzo/il-Calabria, l-Abruzzo/Sqallija, il-Basilicata/il-Calabria, il-Basilicata/il-Campania, il-Basilicata/Sqallija, il-Calabria/il-Puglia, il-Calabria/Sqallija, il-Campania/il-Molise, il-Campania/il-Puglia, il-Campania/Sqallija, il-Molise/il-Calabria, il-Molise/Sqallija, il-Puglia/Sqallija, Sqallija/it-Tramuntana tal-Italja, il-Calabria/it-Tramuntana tal-Italja.

(457) B'kuntrast ma' dan, l-14-il konnessjoni reġjun/reġjun li jifdal (vjaġġ bir-ritorn) fejn il-kompetituri ta' Trenitalia kienu diġà stabbiliti fis-snin 2008–2009 kienu: l-Abruzzo/l-Abruzzo; il-Calabria/il-Calabria; il-Campania/il-Campania; il-Puglia/il-Puglia; l-Abruzzo/il-Molise; l-Abruzzo/il-Puglia; il-Basilicata/il-Puglia; il-Calabria/il-Campania; il-Molise/il-Puglia; il-Molise/it-Tramuntana tal-Italja; il-Puglia/it-Tramuntana tal-Italja; il-Campania/it-Tramuntana tal-Italja; il-Basilicata/it-Tramuntana tal-Italja; u l-Abruzzo/it-Tramuntana tal-Italja.

Id-19-il konnessjoni reġjun/reġjun moqdija biss minn Trenitalia fl-2008 u l-2009

(458) Fid-19-il konnessjoni reġjun/reġjun li la kienu moqdija mill-kompetituri la fl-2008 u lanqas fl-2009, ma kienx raġonevoli li wieħed jassumi dħul rapidu ta' kompetituri fis-suq.

(459) L-ewwel nett, f'dak iż-żmien, il-kompetituri ma kellhomx iċ-ċertifikati ta' sikurezza rilevanti biex joperaw fuq dawn id-19-il konnessjoni reġjun/reġjun — bl-eċċezzjoni tal-konnessjoni l-Basilicata/il-Calabria (li għaliha GTS Rail kellha ċertifikat mill-10 ta' Diċembru 2009) ([266]) u l-konnessjoni l-Campania/il-Puglia (li għaliha l-Compagnia Ferroviaria Italiana kellha ċertifikat mid-29 ta' Diċembru 2009) ([267]). Madankollu, iċ-ċertifikati msemmija kienu limitati għal ċerti tipi ta' merkanzija ([268]). Peress li l-akkwist minn qabel ta' dawn iċ-ċertifikati kien meħtieġ biex tiġi operata l-konnessjoni, ([269]) kwalunkwe impriża ferrovjarja li kienet lesta li testendi l-attivitajiet tagħha għal konnessjoni "ġdida" kellha tissottometti talba speċifika lill-aġenzija nazzjonali kompetenti, tħallas l-ispejjeż relattivi u tistenna r-rilaxx taċ-ċertifikat ta' sikurezza, qabel ma tkun tista' topera ([270]).

(460) It-tieni, is-sempliċi pussess taċ-ċertifikat ta' sikurezza rilevanti ma kienx jiggarantixxi l-provvista tas-servizzi fil-konnessjoni peress li d-detentur taċ-ċertifikat kien liberu li jiddeċiedi liema konnessjonijiet għandu jservi u meta. Kif turi d-*data* pprovduta fit-Tabella 14, il-kompetituri li joperaw f'konnessjoni reġjun/reġjun ma kinux neċessarjament l-istess fl-2008 u l-2009, u xi konnessjonijiet moqdija minn kompetituri fl-2008 ma ġewx moqdija fl-2009 (b'mod partikolari, l-Abruzzo/il-Molise u t-Tramuntana tal-Italja/il-Molise). Barra minn hekk, abbażi tal-informazzjoni pprovduta mill-partijiet interessati u mill-Italja, ma hemm l-ebda evidenza (bħal dikjarazzjoni ta' interessi, pjanijiet ta' direzzjoni tan-negozju jew stqarrijiet għall-istampa) li turi li, fin-nuqqas tat-Tielet Kuntratt, il-kompetituri ta' Trenitalia kienu jniedu servizzi ġodda tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija (jew jespandu dawk eżistenti) fuq id-19-il konnessjoni reġjun/reġjun.

(461) Fl-aħħar nett, il-Kummissjoni teskludi li l-kapaċità tal-kompetituri li jipprovdu servizzi fuq id-19-il konnessjoni reġjun/reġjun imsemmija setgħet ġiet affettwata mit-Tieni Kuntratt fis-seħħ sal-aħħar tal-2008. It-Tieni Kuntratt ippreveda biss obbligi ta' tariffi u obbligi li wieħed jopera fir-rigward tat-traffiku tal-merkanzija bil-ferrovija lejn Sqallija u Sardenja u minnhom. L-ewwel nett, il-Kummissjoni tosserva li l-Italja qieset li kien hemm bżonn li jiġi konklużż it-Tielet Kuntratt fid-dawl tal-inadegwatezza tat-Tieni Kuntratt biex jiġu żgurati kopertura suffiċjenti tan-Nofsinhar tal-Italja u konnessjonijiet mat-Tramuntana tal-Italja (ara l-premessi (80)–(83)). It-tieni, mal-iskadenza tat-Tieni Kuntratt, il-kompetituri ta' Trenitalia ma kinux preżenti fil-konnessjonijiet imsemmija, bl-eċċezzjoni tal-konnessjonijiet il-Campania/il-Puglia u l-Basilicata/il-Calabria. Madankollu, it-Tieni Kuntratt ma setax jaffettwa l-operazzjonijiet kummerċjali fuq dawn iż-żewġ konnessjonijiet, peress li dawn ma kinux jaqgħu fil-perimetru tat-Tieni Kuntratt. L-uniku OSP impost fuq Trenitalia f'konnessjonijiet lejn in-Nofsinhar tal-Italja u minnu kien l-obbligi ta' tariffa fuq it-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fuq distanzi ta' aktar minn 1 000 km. Madankollu, it-traffiku fil-konnessjoni il-Campania/il-Puglia u l-konnessjoni il-Puglia/il-Basilicata huwa ferm inqas minn dak il-limitu.

(462) Fid-dawl ta' dan ta' hawn fuq, u minħabba ċ-ċirkostanzi u l-karatteristiċi speċifiċi ta' dawk id-19-il konnessjoni reġjun/reġjun, il-Kummissjoni tqis li, fil-perjodu 2008–2009, meta ġie definit il-kamp ta' applikazzjoni tat-Tielet Kuntratt, id-19-il konnessjoni reġjun/reġjun mhux moqdija minn kompetituri kienu affettwati minn falliment tas-suq. Għalhekk, il-Kummissjoni tikkonkludi li f'dawn id-19-il konnessjoni bejn ir-reġjuni u l-forzi tas-suq waħedhom ma kinux kapaċi jissodisfaw il-ħtieġa li s-servizzi pubbliċi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija jilħqu l-objettiv ta' interess pubbliku ddefinit mill-Italja, u għalhekk l-għajnuna kienet meħtieġa biex jintlaħaq dak l-objettiv.

([266]) GTS Rail kienet applikat għaċ-ċertifikat ta' sikurezza fit-8 ta' April 2008. Informazzjoni disponibbli fuq www.ansf.gov.it (aċċessata l-aħħar fil-15 ta' Novembru 2023).

([267]) Compagnia Ferroviaria Italiana kienet applikat għaċ-ċertifikat ta' sikurezza fil-31 ta' Ottubru 2008. Informazzjoni disponibbli fuq www.ansf.gov.it (aċċessata l-aħħar fil-15 ta' Novembru 2023).

([268]) GTS Rail ma setgħet tittrasporta l-ebda merkanzija perikoluża fil-konnessjoni l-Basilicata/il-Calabria. Compagnia Ferroviaria Italiana ma setgħetx tittrasporta ċerti oġġetti perikoluż (eż. splussivi u materjal radjuattiv) fil-konnessjoni il-Campania/il-Puglia. Sors: www.ansf.gov.it (aċċessat l-aħħar fil-15 ta' Novembru 2023).

([269]) Ara l-Artikolu 10 tad-Digriet tal-2003 u l-Artikolu 14(1) tad-Digriet Leġiżlattiv Nru 162/2007.

([270]) Sabiex tikseb iċ-ċertifikat ta' sikurezza, l-impriża ferrovjarja trid tagħti prova tal-konformità mar-rekwiżiti speċifiċi għall-moviment sikur fuq l-infrastruttura ferrovjarja nazzjonali li tirriżulta mir-regoli tas-sikurezza, l-istandards tekniċi u l-istandards nazzjonali fis-seħħ fiż-żmien tal-ħruġ taċ-ċertifikat. Skont studju ppubblikat minn Confcommercio ("*Analisi e previsioni per il trasporto merci in Italia*", Ottubru 2017, paġna 27), il-ħruġ taċ-ċertifikat normalment kien jieħu minn 6 xhur sa sena.

(463) Din il-konklużjoni ma tinbidilx bid-dħul gradwali tal-kompetituri f'dawn id-19-il konnessjoni reġjun/reġjun, minħabba li l-valutazzjoni tal-eżistenza ta' falliment tas-suq trid titwettaq fiż-żmien tal-inkarigu tas-servizzi. Fi kwalunkwe każ, l-attivitajiet kummerċjali fuq dawn il-konnessjonijiet urew li kienu estremament marġinali matul id-durata kollha tat-Tielet Kuntratt, kif ikkonfermat mill-Istudju ta' PWC 3. Kif spjegat l-Italja, is-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fuq id-19-il konnessjoni reġjun/reġjun kellhom ilaħħqu ma':

(a) nuqqasijiet oġġettivi tal-infrastruttura ferrovjarja disponibbli fiż-żoni kkonċernati, li kienu jeħtieġu l-użu ta' rolling stock speċifiku;

(b) kostijiet oħla tal-immanuvrar normalment marbuta mat-trasport konvenzjonali, minħabba l-armar/iż-żarmar tal-vaguni; u

(c) volatilità għolja tad-domanda u l-impossibbiltà konsegwenti li wieħed jiddependi fuq flussi kostanti ta' traffiku u dħul ([271]).

(464) Fir-rigward ta' Sqallija b'mod speċifiku, huwa rilevanti wkoll li jissemmew it-tariffi addizzjonali tal-infrastruttura li għandhom jitħallsu għall-qsim u l-immanuvrar b'mezz ta' trasport tul korp tal-ilma, u l-karatteristiċi tan-network ferrovjarju fi Sqallija li jistgħu jsostnu biss tip antik ħafna u speċifiku ta' lokomottivi tal-merkanzija.

L-14-il konnessjoni reġjun/reġjun fejn il-kompetituri ta' Trenitalia kienu diġà stabbiliti fl-2008 u l-2009

(465) Fir-rigward tal-14-il konnessjoni reġjun/reġjun li jifdal fejn il-kompetituri ta' Trenitalia kienu diġà stabbiliti fis-snin 2008–2009, ([272]) l-Italja u l-Grupp FS sostnew li l-offerta tal-kompetituri ta' Trenitalia ma kinitx adegwata minħabba li kienet limitata wisq (f'termini ta' rotot moqdija, direzzjoni, u tip ta' servizz) u/jew instabbli (il-premessi (214) u (230)–(238)). Il-kompetituri ta' Trenitalia kienu qed isegwu strateġija ta' għażla skont li jaqblilhom peress li l-offerta tagħhom kienet ikkonċentrata fuq l-aktar rotot profittabbli u kienet tikkonsisti prinċipalment f'servizzi ta' trasport ikkombinat ([273]).

(466) L-Istudju ta' PWC 3 juri li, f'dawn il-konnessjonijiet, l-offerta tal-kompetituri ma kinitx biżżejjed biex tkopri d-domanda sħiħa għal servizzi fil-konnessjoni reġjun/reġjun tas-sena rilevanti ([274]). Barra minn hekk, f'xi konnessjonijiet reġjun/reġjun, il-kompetituri pprovdew servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija f'direzzjoni waħda biss ([275]) jew mill-inqas f'direzzjoni waħda biss fir-rigward ta' tip speċifiku ta' trasport, ([276]) filwaqt li Trenitalia kellha tipprovdi servizzi fiż-żewġ direzzjonijiet. Bl-istess mod, l-offerta tal-kompetituri ta' Trenitalia fil-Campania/fit-Tramuntana tal-Italja, fl-Abruzzo/fit-Tramuntana tal-Italja, fil-Calabria/fil-Campania u fil-Basilicata/fit-Tramuntana tal-Italja kienet oħla mill-offerta ta' Trenitalia biss fir-rigward tat-trasport bil-ferrovija kkombinat, filwaqt li Trenitalia kellha tipprovdi wkoll servizzi ta' trasport konvenzjonali. Fl-aħħar nett, il-kompetituri f'xi konnessjonijiet reġjun/reġjun kienu joperaw biss fi wħud mir-rotot, ([277]) filwaqt li Trenitalia kellha sservi r-rotot kollha disponibbli fil-konnessjoni reġjun/reġjun rilevanti.

(467) Madankollu, il-Kummissjoni tqis li dawk l-elementi ma humiex biżżejjed biex tiġi stabbilita l-eżistenza ta' falliment tas-suq fuq l-14-il konnessjoni reġjun/reġjun imsemmija hawn fuq.

([271]) Id-domanda tal-utenti għas-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija (ikkalkulata bħala s-somma tal-offerta ta' Trenitalia u l-offerta tal-kompetituri) ma kinitx omoġenja u dawn il-konnessjonijiet reġjun/reġjun għal diversi snin rreġistraw traffiku żero jew traffiku ta' inqas minn 1 000 ferrovija/km.

([272]) Jiġifieri, l-Abruzzo/l-Abruzzo; il-Calabria/il-Calabria; il-Campania/il-Campania; il-Puglia/il-Puglia; l-Abruzzo/il-Molise; l-Abruzzo/il-Puglia; il-Basilicata/il-Puglia; il-Calabria/il-Campania; il-Molise/il-Puglia; il-Molise/it-Tramuntana tal-Italja; il-Puglia/it-Tramuntana tal-Italja; il-Campania/it-Tramuntana tal-Italja; il-Basilicata/it-Tramuntana tal-Italja; u l-Abruzzo/it-Tramuntana tal-Italja.

([273]) Bl-eċċezzjoni tal-offerta pprovduta mill-Abruzzo fejn il-kompetituri offrew ukoll ammont raġonevoli ta' servizzi tat-trasport konvenzjonali (manutenzjoni għall-biċċa l-kbira tal-industrija tal-karozzi).

([274]) Dan kien validu wkoll għal dawk il-konnessjonijiet, bħall-Campania/it-Tramuntana tal-Italja, il-Puglia/it-Tramuntana tal-Italja, l-Abruzzo/il-Puglia u l-Abruzzo/it-Tramuntana tal-Italja, fejn bejn l-2008 u l-2010 is-sehem tal-kompetituri ta' Trenitalia kien qed juri xejra li kienet qed tiżdied.

([275]) Eż. fl-2008 il-kompetituri ta' Trenitalia pprovdew servizzi biss mill-Molise lejn il-Puglia fil-konnessjoni l-Molise/il-Puglia u biss mit-Tramuntana tal-Italja lejn il-Molise fil-konnessjoni il-Molise/it-Tramuntana tal-Italja.

([276]) Dan kien il-każ tat-traffiku mill-Abruzzo lejn il-Puglia fil-konnessjoni l-Abruzzo/il-Puglia li kien jikkonsisti biss fi trasport konvenzjonali, prinċipalment dak bil-karozzi.

([277]) Dan kien b'mod ċar il-każ fil-Campania/fit-Tramuntana tal-Italja u f'Puglia/fit-Tramuntana tal-Italja.

(468) Sabiex tiġi stabbilita l-eżistenza ta' falliment tas-suq li jiġġustifika l-inklużjoni fit-Tielet Kuntratt ta' dawn l-14-il konnessjoni reġjun/reġjun, l-Italja kellha turi li l-ħtieġa tat-trasport ma setgħetx tiġi ssodisfata mill-operaturi diġà preżenti fis-suq, fin-nuqqas ta' obbligu impost mill-awtoritajiet pubbliċi għal dak l-għan. Fil-fatt, fiż-żmien tal-inkarigu tat-Tielet Kuntratt, l-Italja ma qisitx biżżejjed l-offerta tas-suq eżistenti fuq dawn il-konnessjonijiet biex tistabbilixxi falliment tas-suq.

(469) L-ewwel nett, id-*data* pprovduta fl-Istudju ta' PWC 3 turi li, fl-2009 u fl-2010, il-kompetituri ta' Trenitalia, flimkien, kienu diġà qed iservu, fuq uħud minn dawn il-konnessjonijiet, għadd ta' ferrovija/km ogħla minn dak ipprovdut minn Trenitalia u li l-ammont ta' servizzi pprovduti kien qed jiżdied b'rata mgħaġġla ([278]). L-Istudju ta' PWC 3 jiżvela li l-operaturi privati kważi rduppjaw l-għadd ta' ferrovija/km bejn l-2007 u l-2009 fil-biċċa l-kbira tal-14-il konnessjoni reġjun/reġjun fejn kienu preżenti. Iż-żieda fil-volum ta' ferrovija/km kienet tikkonċerna wkoll uħud mill-konnessjonijiet it-Tramuntana/in-Nofsinhar, u b'hekk ikkontribwiet għall-objettiv ta' koeżjoni reġjonali tal-Italja ([279]). L-Italja ma analizzatx jekk dik l-offerta tas-suq eżistenti kkontribwietx biżżejjed għall-objettiv ta' koeżjoni ekonomika u soċjali territorjali bejn it-Tramuntana u n-Nofsinhar tal-Italja, kif identifikat fil-premessa (444). Barra minn hekk, l-għadd dejjem akbar ta' servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija pprovduti minn operaturi kummerċjali bejn l-2007 u l-2009 seta' kien sinjal tar-rieda tagħhom li jespandu aktar l-attivitajiet kummerċjali tagħhom fuq l-14-il konnessjoni reġjun/reġjun. Barra minn hekk, fejn it-traffiku tal-kompetituri rreġistrat fl-2009 wera li kien biżżejjed biex jissodisfa d-domanda totali għas-servizzi ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija rreġistrati fl-2010, ([280]) l-Italja kellha tivverifika wkoll jekk is-servizzi ta' Trenitalia kinux verament meħtieġa biex jissodisfaw il-ħtiġijiet tat-trasport fuq dawk il-konnessjonijiet ([281]).

(470) L-argument li l-operaturi privati ma kellhomx il-mezzi meħtieġa biex ikopru l-perimetru kollu tat-Tielet Kuntratt (11,9 miljun ferrovija/km) huwa irrilevanti peress li l-kapaċità tal-operaturi privati kellha tiġi vvalutata fuq kull waħda mill-14-il konnessjoni reġjun/reġjun fejn kienu preżenti jew fl-2008 jew fl-2009. Fil-fatt, il-perimetru tat-Tielet Kuntratt kellu jiġi ddefinit *wara* li tkun tqieset il-kapaċità tal-offerta tas-suq li tissodisfa l-ħtiġijiet tat-trasport.

(471) It-tieni, il-fatt li l-kompetituri kienu qed iservu biss xi rotot f'konnessjoni reġjun/reġjun partikolari ma jfissirx neċessarjament li l-konnessjoni reġjun/reġjun kollha sofriet minn falliment tas-suq. Kif imsemmi fil-premessa (451)), l-utenti finali tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija ma humiex biss operaturi industrijali iżda wkoll trasportaturi tal-merkanzija li joperaw servizzi tat-trasport minn punt sa punt skont il-ħtiġijiet tal-klijenti. L-Italja ma spjegatx għaliex, mill-perspettiva ta' dawk it-trasportaturi, rotta waħda jew aktar fl-istess konnessjoni reġjun/reġjun ma kinitx sostitwibbli. Il-Kummissjoni tqis li ġustifikazzjoni bħal din kienet tkun element neċessarju peress li l-Italja nnifisha ddeċidiet li tiddefinixxi l-ħtieġa tat-trasport pubbliku fil-livell tal-konnessjoni reġjun/reġjun, aktar milli fil-livell tal-konnessjonijiet individwali.

([278]) B'mod partikolari, fil-konnessjoni il-Campania/it-Tramuntana tal-Italja, fl-2009 il-kompetituri ta' Trenitalia pprovdew 374 300 ferrovija/km ta' trasport ikkombinat tal-merkanzija bil-ferrovija kontra 281 500 ferrovija/km ipprovduti minn Trenitalia u, fl-2010, 621 200 ferrovija/km ta' trasport ikkombinat tal-merkanzija bil-ferrovija mqabbla ma' 253 100 ferrovija/km ipprovduti minn Trenitalia. Fil-konnessjoni l-Abruzzo/it-Tramuntana tal-Italja, fl-2009 il-kompetituri ta' Trenitalia pprovdew 57 300 ferrovija/km ta' trasport ikkombinat tal-merkanzija bil-ferrovija, filwaqt li Trenitalia ma pprovdiet l-ebda servizz u, fl-2010, 93 400 ferrovija/km ta' trasport ikkombinat tal-merkanzija bil-ferrovija mqabbla ma' 50 900 ferrovija/km ipprovduti minn Trenitalia. Fil-konnessjoni l-Calabria/il-Campania, fl-2009 il-kompetituri ta' Trenitalia pprovdew 179 100 ferrovija/km ta' trasport ikkombinat tal-merkanzija bil-ferrovija mqabbla ma' 46 900 ferrovija/km ipprovduti minn Trenitalia. L-offerta tal-kompetituri niżlet għal 7 200 ferrovija/km fl-2010 mqabbla ma' 20 100 ferrovija/km ipprovduti minn Trenitalia. Fil-konnessjoni l-Basilicata/it-Tramuntana tal-Italja, il-kompetituri ta' Trenitalia pprovdew 10 000 ferrovija/km ta' trasport ikkombinat tal-merkanzija bil-ferrovija fl-2009 u 1 000 ferrovija/km ta' trasport ikkombinat tal-merkanzija bil-ferrovija fl-2010, filwaqt li Trenitalia ma pprovdiet l-ebda servizz. Fil-konnessjoni l-Abruzzo/il-Puglia, fl-2009 il-kompetituri ta' Trenitalia pprovdew 30 500 ferrovija/km ta' trasport konvenzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija mqabbla ma' 6 800 ferrovija/km ipprovduti minn Trenitalia u 37 600 ferrovija/km ta' trasport ikkombinat tal-merkanzija bil-ferrovija mqabbla ma' 1 200 ferrovija/km ipprovduti minn Trenitalia. Fl-2010, il-kompetituri ta' Trenitalia pprovdew 58 600 ferrovija/km ta' trasport konvenzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija kontra 1 100 ferrovija/km ipprovduti minn Trenitalia u 59 800 ferrovija/km ta' trasport ikkombinat tal-merkanzija bil-ferrovija, filwaqt li Trenitalia ma pprovdiet l-ebda servizz ta' trasport ikkombinat tal-merkanzija bil-ferrovija.

([279]) B'mod partikolari fuq ir-rotot il-Campania/it-Tramuntana tal-Italja, il-Puglia/it-Tramuntana tal-Italja u l-Abruzzo/it-Tramuntana tal-Italja.

([280]) Kif ġara, pereżempju, fil-konnessjoni l-Calabria/il-Campania.

([281]) Id-*data* pprovduta mill-Italja ma tippermettix li wieħed jasal għall-konklużjoni li s-servizzi ta' Trenitalia kienu verament meħtieġa biex jissodisfaw il-ħtiġijiet tat-trasport fuq dawk il-konnessjonijiet minħabba li ma jagħtux perspettiva komprensiva dwar l-iżvilupp tat-traffiku tal-merkanzija bil-ferrovija rreġistrat fuq dawn il-konnessjonijiet. B'mod partikolari, l-Italja ma pprovdietx it-traffiku ta' Trenitalia fl-2007 u fl-2008 fuq dawk il-konnessjonijiet iżda biss it-traffiku totali tal-kompetituri (mingħajr distinzjoni bejn konvenzjonali u kkombinat), ara l-Istudju ta' PWC 3. Dik id-*data* kienet tippermetti li tiġi vverifikata t-tendenza tat-traffiku tal-kompetitur kontra t-traffiku ta' Trenitalia fil-perjodu 2007–2009 u jinftiehem jekk dik it-tendenza kinitx tiġġustifika l-OSP fuq dawk il-konnessjonijiet fl-2010.

(472) It-tielet, il-Kummissjoni ma tistax taċċetta l-argument tal-Italja li f'xi konnessjonijiet reġjun/reġjun l-offerta tal-kompetituri ma kinitx stabbli biżżejjed biex tiggarantixxi provvista kostanti ta' ammont minimu ta' servizzi ([282]). L-ewwel nett, l-għan tal-konsultazzjoni tas-suq kien ikun preċiżament li jiġi stabbilit jekk l-operaturi li diġà kienu qed jipprovdu servizzi kummerċjali fuq rotot jew networks partikolari kinux ipprevedew li jżidu, iżommu jew inaqqsu dawk is-servizzi, iżda l-Italja eskludiet il-ħtieġa għal konsultazzjoni tas-suq (ara l-premessa (166)). Barra minn hekk, it-Tielet Kuntratt innifsu ma identifika l-ebda rotta speċifika biex Trenitalia topera, iżda, b'mod aktar ġenerali, impona fuq Trenitalia l-obbligu li topera konnessjonijiet interreġjonali (irrispettivament mir-rotot operati f'dawk ir-reġjuni) "*fuq talba*" espressa minn kwalunkwe utent finali. Għalhekk, l-argument li l-kompetituri setgħu joperaw biss ċerti rotot għandu jiġi injorat, peress li Trenitalia stess ma kellha l-ebda obbligu li topera skont it-Tielet Kuntratt ir-rotot kollha f'reġjun partikolari. Fi kwalunkwe każ, il-Kummissjoni tinnota li l-allegata instabbiltà tal-offerta tal-kompetituri hija marbuta wkoll mal-karatteristiċi intrinsiċi tad-domanda f'dawn il-konnessjonijiet reġjun/reġjun, li għamluha diffiċli ħafna li jiġi identifikat ammont minimu stabbli ta' servizzi li għandhom jiġu pprovduti f'kull konnessjoni reġjun/reġjun ([283]). Fl-aħħar nett, kif enfasizzat fit-Tabella 15, xejra tat-traffiku simili kkaratterizzat l-offerta kemm ta' Trenitalia kif ukoll tal-kompetituri tagħha bejn l-2009 u t-2010 fit-tliet konnessjonijiet reġjun/reġjun imsemmija mill-Italja.

Tabella 15

Traffiku tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fl-2009

(ferrovija/km)

Konnessjoni reġjun/reġjun	Kompetituri		Trenitalia	
	Konvenzjonali	Ikkombinat	Konvenzjonali	Ikkombinat
il-Puglia/it-Tramuntana tal-Italja;	119 200	79 500	1 864 100	1 767 900
il-Calabria/il-Campania;	-	179 100	264 800	46 900
il-Basilicata/it-Tramuntana tal-Italja;	187 900	10 000	380 500	-

Traffiku tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fl-2010

(ferrovija/km)

Konnessjoni reġjun/reġjun	Kompetituri		Trenitalia	
	Konvenzjonali	Ikkombinati	Konvenzjonali	Ikkombinati
il-Puglia/it-Tramuntana tal-Italja;	80 900	497 400	1 439 700	1 279 700
il-Calabria/il-Campania;	-	7 200	80 200	20 100
il-Basilicata/it-Tramuntana tal-Italja;	25 600	1 000	340 400	-

(473) Kif turi d-*data* fit-Tabella 15, fejn it-traffiku tal-kompetituri naqas, l-istess xejra 'l isfel ġiet irreġistrata wkoll minn Trenitalia. Għalhekk, l-evoluzzjoni tal-offerta tal-kompetituri ta' Trenitalia kienet pjuttost imputabbli għal tnaqqis fid-domanda tal-utenti aktar milli għal allegata instabbiltà tal-offerta tal-kompetituri. Fi kwalunkwe każ, l-offerta ta' Trenitalia naqset ukoll b'mod simili, u b'hekk ma żguratx offerta stabbli.

([282]) B'mod partikolari l-konnessjonijiet il-Puglia/it-Tramuntana tal-Italja, il-Calabria/il-Campania u l-Basilicata/it-Tramuntana tal-Italja, ara l-premessa (235).

([283]) Dik id-diffikultà ġiet rikonoxxuta mill-Italja nnifisha meta ddeċidiet li timponi l-obbligu li jiġu pprovduti servizzi "fuq talba" minflok l-obbligu li jiġi pprovdut ammont fiss ta' servizzi.

(474) Fl-aħħar nett, il-Kummissjoni tosserva li l-Italja ma wrietx li s-servizzi pprovduti minn Trenitalia kellhom karatteristiċi speċjali (meta mqabbla ma' dawk offruti mill-operaturi kummerċjali) li jiġġustifikaw falliment tas-suq. It-Tielet Kuntratt kellu perimetru kbir ħafna, li kien limitat biss għan-numru massimu ta' ferrovija/km li għalihom Trenitalia kienet intitolata għal kumpens. Pereżempju, it-Tielet Kuntratt ma llimitax l-OSP għat-trasport ta' ċerta merkanzija fuq l-14-il konnessjoni reġjun/reġjun li l-operaturi kummerċjali ma setgħux jittrasportaw. Għall-kuntrarju, skont it-Tielet Kuntratt, Trenitalia tista' potenzjalment tittrasporta kwalunkwe tip ta' merkanzija meħtieġa mill-klijenti. Skont l-Istudju ta' PWC 3, is-servizzi tat-trasport tal-merkanzija pprovduti minn Trenitalia kienu jikkonċernaw prinċipalment oġġetti ttrasportati b'kontejners, li huwa tip ta' servizz li setgħu jipprovdu wkoll l-operaturi kummerċjali. It-Tielet Kuntratt ma kienx jirrikjedi li l-merkanzija tiġi ttrasportata skont ċerti standards li l-operaturi kummerċjali ma setgħux jissodisfaw jew f'ferroviji speċifiċi li dawk l-operaturi ma kellhomx. It-Tielet Kuntratt ma llimitax il-perimetru tal-OSP għal servizzi speċifiċi tal-merkanzija u l-Italja ma wrietx li fl-14-il konnessjoni reġjun/reġjun it-Tielet Kuntratt inkariga lil Trenitalia b'servizzi speċifiċi tal-merkanzija meta mqabbla ma' dawk tal-operaturi kummerċjali.

(475) Il-fatt li Trenitalia kienet soġġetta għal obbligu ta' puntwalità ([284]) u li tiżgura livell suffiċjenti ta' sikurezza ma jbiddilx il-konklużjoni ta' hawn fuq. Fil-fatt, il-puntwalità u s-sikurezza huma standards ta' kwalità mistennija minn kwalunkwe operatur tat-trasport tal-merkanzija u xejn fil-fajl ma jissuġġerixxi li l-operaturi kummerċjali ma setgħux jissodisfaw tali standards. Bl-istess mod, il-fatt li Trenitalia kellha tiżgura prezzijiet mhux diskriminatorji huwa irrilevanti f'dan il-każ, peress li dan l-aspett ma jagħtix minnu nnifsu karatteristika speċjali għas-servizzi offruti minn Trenitalia skont it-Tielet Kuntratt.

(476) Mill-elementi fil-premessi (469)–(475) isegwi li l-Italja ma tatx prova li Trenitalia ġiet ikkumpensata biss għas-servizzi pprovduti biex tirrimedja nuqqas ta' offerta tas-suq. Minħabba l-perimetru kbir tat-Tielet Kuntratt u l-preżenza dejjem akbar ta' operaturi kummerċjali fuq l-14-il konnessjoni reġjun/reġjun, l-Italja kellha twettaq aktar riċerka tas-suq, konsultazzjonijiet pubbliċi jew kwalunkwe studju xieraq ieħor biex tanalizza l-offerta tas-suq eżistenti u proġettata. Għalhekk, fir-rigward tal-14-il konnessjoni reġjun/reġjun, il-Kummissjoni tikkonkludi li, fejn il-kompetituri kienu diġà preżenti fiż-żmien tal-inkarigu tat-Tielet Kuntratt, it-Tielet Kuntratt ma kienx ikopri biss il-konnessjonijiet reġjun/reġjun ikkaratterizzati minn falliment tas-suq.

(477) Fir-rigward tal-konnessjonijiet bejn l-Italja u t-Tramuntana tal-Italja koperti mit-Tielet Kuntratt, il-Kummissjoni tieħu nota tal-kjarifika pprovduta mill-Italja li dawn il-konnessjonijiet kienu sempliċiment kontinwazzjoni tal-konnessjonijiet bejn it-Tramuntana u n-Nofsinhar sabiex jinġabru u jiġu ottimizzati l-flussi tat-traffiku (il-premessa (237)). Kif spjegat l-Italja, dawk il-konnessjonijiet anċillari kellhom żewġ skopijiet:

— Dawn ippermettew lil Trenitalia talloka mill-ġdid il-ferroviji u l-vaguni, jew kwalunkwe assi oħra meħtieġa, mit-Tramuntana tal-Italja (fejn ikkonċentrat l-attivitajiet kummerċjali ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija tagħha) lejn il-konnessjonijiet reġjun/reġjun koperti mit-Tielet Kuntratt. Peress li t-Tielet Kuntratt ma kienx jipprevedi li r-rotot regolari skedati jiġu operati minn Trenitalia, iżda li r-rotot *ad hoc* jiġu operati fuq talba fil-konnessjonijiet reġjun/reġjun, Trenitalia ma allokatx fuq bażi permanenti assi f'dawk il-konnessjonijiet reġjun/reġjun, iżda ppożizzjonat mill-ġdid l-assi fuq dawk il-konnessjonijiet skont id-domanda tal-utenti. Dan il-pożizzjonar mill-ġdid seħħ fil-konnessjonijiet it-Tramuntana tal-Italja/it-Tramuntana tal-Italja, peress li l-assi meħtieġa kienu jinsabu prinċipalment fit-Tramuntana tal-Italja.

— Barra minn hekk, Trenitalia użat il-konnessjonijiet it-Tramuntana tal-Italja/it-Tramuntana tal-Italja biex tottimizza t-traffiku tal-merkanzija li għandha tiġi ttrasportata fil-konnessjonijiet reġjun/reġjun l-oħra. Bissaħħa ta' dawn il-konnessjonijiet, Trenitalia setgħet tittrasporta l-merkanzija kollha miġbura fil-konnessjonijiet it-Tramuntana tal-Italja/it-Tramuntana tal-Italja lejn l-istess destinazzjoni finali fin-Nofsinhar tal-Italja (u viċi versa). Fi kliem ieħor, il-konnessjonijiet it-Tramuntana tal-Italja/it-Tramuntana tal-Italja ntużaw ukoll bħala rotot anċillari lejn it-33 konnessjoni reġjun/reġjun sabiex jinġabar il-volum ta' merkanzija fuq dawk il-konnessjonijiet tal-aħħar u, b'hekk, jiġi ottimizzat kemm jista' jkun il-fattur tat-tagħbija.

([284]) Ara l-Anness 3 tat-Tielet Kuntratt.

(478) Għalhekk, in-nuqqas jew l-eżistenza ta' falliment tas-suq f'dawn il-konnessjonijiet it-Tramuntana tal-Italja/it-Tramuntana tal-Italja fl-aħħar mill-aħħar kienu jiddependu fuq in-nuqqas jew l-eżistenza ta' falliment tas-suq fil-konnessjoni t-Tramuntana/in-Nofsinhar speċifika marbuta mal-konnessjoni t-Tramuntana tal-Italja/it-Tramuntana tal-Italja.

(479) Bħala konklużjoni, il-Kummissjoni tirrikonoxxi l-eżistenza ta' falliment tas-suq fuq id-19-il konnessjoni reġjun/reġjun (u l-konnessjonijiet it-Tramuntana tal-Italja/it-Tramuntana tal-Italja assoċjati tagħhom) fejn kien hemm nuqqas ċar ta' offerta kummerċjali ta' servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fis-suq, minħabba li ma kien hemm l-ebda kompetitur. B'kuntrast ma' dan, fuq l-14-il konnessjoni reġjun/reġjun li jifdal (u l-konnessjonijiet it-Tramuntana tal-Italja/it-Tramuntana tal-Italja konnessi), li kienu diġà moqdija minn kompetituri fiż-żmien tal-inkarigu tat-Tielet Kuntratt, l-Italja ma wettqitx analiżi sħiħa tal-offerta attwali u potenzjali tas-suq u għalhekk ma stabbilixxietx *ex ante* l-eżistenza ta' falliment tas-suq. Peress li l-Italja ma wettqitx dik il-valutazzjoni fil-każ attwali, ma hemm l-ebda evidenza li l-għajnuna kienet meħtieġa biex tissodisfa ħtieġa ta' servizz pubbliku. Minn dan isegwi li l-kumpens imħallas għal servizzi pprovduti fuq dawn l-14-il konnessjoni reġjun/reġjun (u l-konnessjonijiet it-Tramuntana tal-Italja/it-Tramuntana tal-Italja konnessi) ma huwiex kompatibbli mas-suq intern skont l-Artikolu 93 tat-TFUE.

8.4.3.3.1.3. KPS kien il-miżura li ħolqot l-anqas distorsjoni biex tirrimedja l-falliment tas-suq

(480) Fl-aħħar nett, il-Kummissjoni se tivverifika jekk it-Tielet Kuntratt kienx il-miżura li ħolqot l-anqas distorsjoni biex tirrimedja l-falliment tas-suq identifikat mill-Italja fir-rigward tal-objettiv segwit ta' koeżjoni ekonomika u soċjali territorjali.

(481) L-Italja argumentat li fil-perjodu 2008–2010, il-liberalizzazzjoni tas-suq ma kinitx matura biżżejjed biex tiggarantixxi livell suffiċjenti ta' servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija lejn in-Nofsinhar tal-Italja u minnu anki fil-preżenza ta' sistema ġeneralizzata ta' sussidji.

(482) Il-Kummissjoni tqis li, fil-perjodu 2008–2010, minħabba l-kompetizzjoni limitata disponibbli fis-suq, skema ta' għajnuna ([285]) ma kinitx tkun biżżejjed biex tiżgura kopertura tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija tar-reġjuni kollha fin-Nofsinhar tal-Italja. Tali skema, miftuħa għall-impriżi ferrovjarji kollha li jissodisfaw kundizzjonijiet sostantivi u ta' eliġibbiltà speċifiċi, setgħet tnaqqas l-ispejjeż sostnuti mill-kompetituri ta' Trenitalia għall-provvista tas-servizzi iżda ma kinitx tiggarantixxi l-provvista ta' servizzi minimi fil-konnessjonijiet reġjun/reġjun kollha, u għalhekk ma kinitx tissodisfa l-għan ta' koeżjoni territorjali segwit mill-Italja. It-traffiku tal-kompetituri kien ineżistenti fid-19-il konnessjoni reġjun/reġjun ikkaratterizzati minn falliment tas-suq u, fi kwalunkwe każ, il-kompetituri kienu jibqgħu liberi li jiddeċiedu jekk jespandux għall-konnessjonijiet reġjun/reġjun li ma kinux moqdija qabel ([286]).

(483) Barra minn hekk, fir-rigward tal-possibbiltà li s-servizzi jiġu inkarigati lil operaturi differenti u b'hekk jiġi evitat grupp ta' servizzi taħt KPS waħda, il-Kummissjoni tosserva li t-Tielet Kuntratt kien jittratta 33 konnessjoni reġjun/reġjun (vjaġġ bir-ritorn) fejn kull waħda tkopri diversi rotot. Il-Kummissjoni tosserva wkoll li l-konklużjoni ta' KPS differenti (u l-kostijiet amministrattivi relatati) setgħu kienu ta' piż eċċessiv. Barra minn hekk, l-Italja ma kellhiex l-obbligu li toffri l-KPS għas-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija iżda setgħet tagħti KPS direttament lil operatur wieħed. Għal dawk ir-raġunijiet, il-konklużjoni ta' KPS separati ma kienx ikollha effetti li joħolqu anqas distorsjoni fuq is-suq.

(484) Għar-raġunijiet ta' hawn fuq, il-Kummissjoni tikkonkludi li l-inkarigu lil Trenitalia ta' KPS, għall-provvista ta' servizzi ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fuq id-19-il konnessjoni reġjun/reġjun affettwati minn falliment tas-suq (u l-konnessjonijiet it-Tramuntana tal-Italja/it-Tramuntana tal-Italja konnessi), kien xieraq biex jiġi żgurat l-objettiv ta' koeżjoni territorjali bejn it-Tramuntana u n-Nofsinhar tal-Italja segwit mill-Italja.

([285]) Bħal skema li hija miftuħa għall-impriżi ferrovjarji kollha li jissodisfaw il-kundizzjonijiet sostantivi u ta' eliġibbiltà stabbiliti fiha. Ara pereżempju, il-miżura vvalutata mill-Kummissjoni fil-każ SA.45482 — Skema ta' appoġġ għat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija.

([286]) Dan huwa appoġġat mill-fatt li fl-2015 l-Italja abbandunat il-KPS u introduċiet skema għall-kumpens tat-tariffi ta' aċċess għall-infrastruttura u tal-kostijiet esterni relatati mal-provvista ta' servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija (każ SA.45482 — Skema ta' appoġġ għat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija, u każ SA.48759 — Estensjoni tal-iskema tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija). Dik l-iskema kienet ibbażata fuq objettiv ta' politika differenti, jiġifieri l-appoġġ tas-servizzi tat-trasport intermodali tal-merkanzija fit-territorju nazzjonali kollu, aktar milli l-garanzija tal-provvista ta' ammont minimu ta' servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fin-Nofsinhar tal-Italja.

8.4.3.3.2. Inkarigu tas-servizz tat-trasport pubbliku

(485) Il-Kummissjoni tinnota li, kif diġà ssemma fil-premessa (405), l-elementi sostanzjali kollha tat-Tielet Kuntratt kienu diġà ġew miftiehma minn Trenitalia u l-MIT fid-29 ta' Ottubru 2010 u l-kuntratt ġie ffirmat fit-3 ta' Diċembru 2012. Għalhekk, il-Kummissjoni tqis li l-Italja inkarigat lil Trenitalia bl-operazzjoni tal-OSP għall-perjodu kopert mit-Tielet Kuntratt.

8.4.3.3.3. Nuqqas ta' kumpens żejjed

(486) Il-kunsiderazzjonijiet diġà żviluppati fil-premessi (432) sa (437), fir-rigward tal-proporzjonalità tal-kumpens imħallas skont it-Tielet Kuntratt sat-3 ta' Diċembru 2012, japplikaw għall-kumpens imħallas skont it-Tielet Kuntratt fil-perjodu mill-4 ta' Diċembru 2012 sal-31 ta' Diċembru 2014 minħabba li ġiet applikata l-istess metodoloġija għall-kalkolu tal-għajnuna.

(487) B'mod partikolari, il-Kummissjoni tinnota li l-kumpens imħallas skont it-Tielet Kuntratt ġie kkalkulat *ex ante* abbażi tal-kostijiet marbuta mal-provvista tas-servizzi, kif previst fil-Pjan Ekonomiku u Finanzjarju ta' Trenitalia anness mat-Tielet Kuntratt (il-premessa (99)). Il-kumpens totali pprovdut fil-kuntratt kien limitat għall-piż finanzjarju attwali mġarrab mill-operatur fir-rigward tad-durata kollha tal-kuntratt. Barra minn hekk, minn perspettiva *ex post*, il-kumpens imħallas fil-perjodu mit-3 ta' Diċembru 2012 sal-31 ta' Diċembru 2014 huwa inqas mill-ammont tal-kostijiet totali rreġistrati mill-kumpanija għall-provvista ta' servizzi fl-istess perjodu (ara l-premessa (436)). Barra minn hekk, dan kien saħansitra aktar baxx mill-ammont previst fil-Pjan Ekonomiku u Finanzjarju ta' Trenitalia.

(488) F'dan l-isfond, il-Kummissjoni hija tal-fehma li l-kumpens kumplessiv li rċeviet Trenitalia skont it-Tielet Kuntratt ma marx lil hinn minn dak li kien meħtieġ biex ikopri l-kost nett tat-twettiq tal-OSP u għalhekk kien proporzjonat. Dan jimplika wkoll li l-kumpens imħallas wara t-3 ta' Diċembru 2012 kien proporzjonat. Il-konklużjoni dwar il-proporzjonalità tal-kumpens kumplessiv imħallas skont it-Tielet Kuntratt lil Trenitalia hija mingħajr preġudizzju għall-valutazzjoni tal-kundizzjonijiet l-oħra li jridu jiġu ssodisfati biex il-kumpens imħallas wara t-3 ta' Diċembru 2012 jinstab kompatibbli mas-suq intern.

8.4.3.3.4. Evitar ta' effetti negattivi indebiti fuq il-kompetizzjoni

(489) Il-Kummissjoni tqis li t-Tielet Kuntratt ma setax joħloq distorsjoni tal-kompetizzjoni fuq id-19-il konnessjoni reġjun/reġjun affettwati minn falliment tas-suq. L-ewwel nett, fuq il-maġġoranza ta' dawn il-konnessjonijiet, il-kompetituri ta' Trenitalia ma kellhomx l-awtorizzazzjoni meħtieġa biex joperaw (ara l-premessa (459)). It-tieni, anki jekk wieħed jassumi li kellhom jew setgħu jakkwistaw l-awtorizzazzjoni rilevanti f'perjodu relattivament qasir, il-Kummissjoni tinnota li t-Tielet Kuntratt ma waqqafhomx milli jidħlu fis-suq, iżda sempliċiment żgura provvista kostanti ta' servizzi fuq rotot li wrew li ma tantx huma ta' interess għall-operaturi tas-suq (ara l-premessi (460)–(461)). Fl-aħħar nett, l-approċċ *"fuq talba"* segwit mill-Italja żgura li l-offerta ta' Trenitalia ma taqbiżx id-domanda tal-utenti.

(490) B'kuntrast ma' dan, fir-rigward tal-14-il konnessjoni reġjun/reġjun li fihom il-Kummissjoni sabet li ma kien hemm l-ebda falliment tas-suq (ara l-premessa (479)), il-kumpens imħallas seta' joħloq distorsjoni tal-kompetizzjoni, speċjalment meta jitqies li f'dawn ir-rotot il-kompetituri kienu diġà preżenti fiż-żmien meta Trenitalia u l-MIT qablu dwar l-elementi sostanzjali kollha tat-Tielet Kuntratt u li, fin-nuqqas tat-Tielet Kuntratt, il-kompetituri setgħu żiedu s-servizzi tagħhom fil-konnessjonijiet reġjun/reġjun diġà moqdija.

(491) Fir-rigward tal-konnessjonijiet it-Tramuntana tal-Italja/it-Tramuntana tal-Italja koperti mit-Tielet Kuntratt, il-Kummissjoni tinnota li dawn kienu maħsuba biex jiġbru u jottimizzaw il-flussi tat-traffiku fil-konnessjonijiet it-Tramuntana/inNofsinhar, u bħala tali, kienu anċillari għall-konnessjonijiet reġjun/reġjun (il-premessa (237)). Il-Kummissjoni tqis li t-Tielet Kuntratt ħoloq distorsjoni tal-kompetizzjoni biss fil-konnessjonijiet it-Tramuntana tal-Italja/it-Tramuntana tal-Italja anċillari għall-14-il konnessjoni reġjun/reġjun li għalihom l-Italja ma stabbilietx *ex ante* l-eżistenza ta' falliment tas-suq.

9. **KONKLUŻJONIJIET**

(492) Il-kumpens imħallas skont l-Ewwel Kuntratt ma huwiex għajnuna mill-Istat, ħlief: (a) il-kumpens mogħti għas-servizzi nazzjonali tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija mwettqa mit-22 ta' Ottubru 2003, li kien jikkostitwixxi għajnuna eżistenti; u (b) il-kumpens mogħti għas-servizzi tat-trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-port Taljan ta' Trieste u l-Ungerija u permezz tal-port ta' Trieste Marittima, imwettaq mill-15 ta' Marzu 2003, li jikkostitwixxi għajnuna ġdida. Din l-għajnuna ġdida, ivvalutata skont ir-Regolament (KEE) Nru 1191/69 u l-prinċipji ġenerali tat-Trattat, tikkwalifika bħala għajnuna mill-Istat kompatibbli fir-rigward tal-ammonti mħallsa fir-rigward tat-trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-port Taljan ta' Trieste u l-Ungerija; hija tikkwalifika bħala għajnuna illegali u inkompatibbli fir-rigward tal-ammonti mħallsa fir-rigward tat-trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija mill-port ta' Trieste Marittima.

(493) Il-kumpens imħallas skont it-Tieni Kuntratt, ivvalutat skont ir-Regolament (KEE) Nru 1191/69 u l-prinċipji ġenerali tat-Trattat, jikkwalifika bħala għajnuna mill-Istat kompatibbli, ħlief l-għajnuna mħallsa fir-rigward tal-obbligu ta' tariffa li jikkonċerna t-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija mill-port ta' Trieste Marittima, li jikkwalifika bħala għajnuna mill-Istat inkompatibbli illegali.

(494) Fir-rigward tat-Tielet Kuntratt, il-kumpens imħallas sat-3 ta' Diċembru 2012, ivvalutat skont ir-Regolament (KEE) Nru 1191/69 u l-prinċipji ġenerali tat-Trattat, jikkwalifika bħala għajnuna mill-Istat kompatibbli. Il-kumpens imħallas wara t-3 ta' Diċembru 2012 skont it-Tielet Kuntratt, li għalih il-kompatibbiltà hija vvalutata direttament skont l-Artikolu 93 tat-TFUE, jikkostitwixxi għajnuna illegali u jikkwalifika parzjalment bħala għajnuna kompatibbli u parzjalment bħala għajnuna inkompatibbli. L-ammont imħallas mill-Italja lil Trenitalia fir-rigward tas-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija pprovduti fid-19-il konnessjoni reġjun/reġjun li ġejjin jikkostitwixxi għajnuna kompatibbli illegali: il-Molise/il-Molise, Sqallija/Sqallija, l-Abruzzo/il-Basilicata, l-Abruzzo/il-Campania, l-Abruzzo/il-Calabria, l-Abruzzo/Sqallija, il-Basilicata/il-Calabria, il-Basilicata/il-Campania, il-Basilicata/Sqallija, il-Calabria/il-Puglia, il-Calabria/Sqallija, il-Campania/il-Molise, il-Campania/il-Puglia, il-Campania/Sqallija, il-Molise/il-Calabria, il-Molise/Sqallija, il-Puglia/Sqallija, Sqallija/it-Tramuntana tal-Italja, il-Calabria/it-Tramuntanta tal-Italja (u l-konnessjonijiet relatati bejn it-Tramuntana tal-Italja/it-Tramuntana tal-Italja). L-ammont imħallas mill-Italja lil Trenitalia fir-rigward tas-servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija pprovduti fl-14-il konnessjoni reġjun/reġjun li ġejjin jikkostitwixxi għajnuna inkompatibbli illegali: l-Abruzzo/l-Abruzzo; il-Calabria/il-Calabria; il-Campania/il-Campania; il-Puglia/il-Puglia; l-Abruzzo/il-Molise; l-Abruzzo/il-Puglia; il-Basilicata/il-Puglia; il-Calabria/il-Campania; il-Molise/il-Puglia; il-Molise/it-Tramuntana tal-Italja; il-Puglia/it-Tramuntana tal-Italja; il-Campania/it-Tramuntana tal-Italja; il-Basilicata/it-Tramuntana tal-Italja; l-Abruzzo/it-Tramuntana tal-Italja (u l-konnessjonijiet it-Tramuntana tal-Italja/it-Tramuntana tal-Italja konnessi). Għal dawk l-14-il konnessjoni reġjun/reġjun, li kienu moqdija wkoll mill-kompetituri ta' Trenitalia, l-Italja wettqet żball evidenti ta' valutazzjoni meta qieset li, fin-nuqqas tat-Tielet Kuntratt, is-suq ma setax jipprovdi s-servizzi kollha ipprovduti minn Trenitalia jew parti minnhom skont it-Tielet Kuntratt.

Tabella 16

Konklużjoni dwar it-tliet KPS

Miżuri ta' għajnuna mill-Istat	Valutazzjoni tal-għajnuna mill-Istat
L-Ewwel Kuntratt	**L-ebda għajnuna**: kumpens għal (a) servizzi internazzjonali tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija qabel il-15 ta' Marzu 2003; (b) servizzi nazzjonali tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija qabel it-22 ta' Ottubru 2003. **Għajnuna eżistenti**: kumpens għal servizzi tat-trasport nazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija bejn it-22 ta' Ottubru 2003 u l-31 ta' Diċembru 2003. **Għajnuna ġdida**: kumpens għal servizzi tat-trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija fuq it-TERFN bejn il-15 ta' Marzu 2003 u l-31 ta' Diċembru 2003, li minnhom: — ***għajnuna kompatibbli***: kumpens għall-provvista ta' servizzi tat-trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-port Taljan ta' Trieste u l-Ungerija; — ***għajnuna inkompatibbli illegali***: kumpens għall-provvista ta' servizzi tat-trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija mill-port ta' Trieste Marittima.

Miżuri ta' għajnuna mill-Istat	Valutazzjoni tal-għajnuna mill-Istat
It-Tieni Kuntratt	**Għajnuna ġdida:** kumpens għall-provvista ta' servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija, li minnhom: — ***għajnuna kompatibbli***: kumpens għall-provvista ta' servizzi tat-trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-port Taljan ta' Trieste u l-Ungerija u għall-provvista ta' servizzi tat-trasport nazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija (obbligi ta' tariffi u obbligi li wieħed jopera); — ***għajnuna inkompatibbli illegali***: kumpens għall-provvista ta' servizzi tat-trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija mill-port ta' Trieste Marittima.
It-Tielet Kuntratt	**Għajnuna ġdida:** kumpens għall-provvista ta' servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija, li minnhom: — ***għajnuna kompatibbli***: għajnuna mħallsa sat-3 ta' Diċembru 2012 għall-provvista ta' servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija; — ***għajnuna kompatibbli illegali***: għajnuna mħallsa wara t-3 ta' Diċembru 2012 għall-provvista ta' servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fuq id-19-il konnessjoni reġjun/reġjun imsemmija fil-premessa (456) u l-konnessjonijiet it-Tramuntana tal-Italja/it-Tramuntana tal-Italja konnessi; — ***għajnuna inkompatibbli illegali***: għajnuna mħallsa wara t-3 ta' Diċembru 2012 għall-provvista ta' servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fuq l-14-il konnessjoni reġjun/reġjun imsemmija fil-premessa (457) u l-konnessjonijiet it-Tramuntana tal-Italja/it-Tramuntana tal-Italja konnessi.

10. **IRKUPRU**

(495) Skont it-TFUE u l-ġurisprudenza stabbilita tal-Qrati tal-Unjoni, il-Kummissjoni hija kompetenti biex tiddeċiedi li l-Istat Membru kkonċernat għandu jbiddel jew jabolixxi l-għajnuna meta tkun sabet li dik l-għajnuna hija inkompatibbli mas-suq intern ([287]). Il-Qrati tal-Unjoni sostnew ukoll b'mod konsistenti li l-obbligu fuq Stat Membru li jabolixxi l-għajnuna li l-Kummissjoni tqis inkompatibbli mas-suq intern huwa mfassal biex jistabbilixxi mill-ġdid is-sitwazzjoni kif kienet qabel ([288]).

(496) F'dan il-kuntest, il-Qrati tal-Unjoni stabbilew li dan l-objettiv jintlaħaq ladarba l-benefiċjarju jkun ħallas lura l-ammonti mogħtija permezz ta' għajnuna illegali, u b'hekk jirrinunzja l-vantaġġ, li huwa kien gawda fuq il-kompetituri tiegħu fis-suq intern, kif ukoll titreġġa' lura s-sitwazzjoni li kien hemm qabel tħallset l-għajnuna ([289]).

(497) B'konformità mal-ġurisprudenza, l-Artikolu 16(1) tar-Regolament tal-Kunsill (UE) 2015/1589 ([290]) jiddikjara li "[f]ejn jittieħdu deċiżjonijiet negattivi f'każijiet ta' għajnuna kontra l-liġi, il-Kummissjoni għandha tiddeċiedi li l-Istat Membru kkonċernat għandu jieħu l-miżuri kollha meħtieġa biex jirkupra l-għajnuna mill-benefiċjarju".

(498) B'hekk, minħabba li whud mill-kumpensi mħallsa lil Trenitalia msemmija fil-premessi (492) sa (494) ġew implimentati bi ksur tal-Artikolu 108(3) tat-TFUE, u nstabu li kienu għajnuna illegali u inkompatibbli, dawn għandhom jiġu rkuprati sabiex tiġi stabbilita mill-ġdid is-sitwazzjoni li kienet teżisti fis-suq qabel l-għoti tagħhom. L-ammont li għandu jiġi rkuprat għandu jkollu imgħax mid-data li fiha jkunu tqiegħdu għad-dispożizzjoni ta' Trenitalia sal-irkupru effettiv tagħhom.

([287]) Is-Sentenza tat-12 ta' Lulju 1973, *Il-Kummissjoni vs Il-Ġermanja*, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, punt 13.
([288]) Is-Sentenza tal-21 ta' Marzu 1990, *Il-Belġju vs Il-Kummissjoni*, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, punt 66.
([289]) Is-Sentenza tas-17 ta' Ġunju 1999, *Il-Belġju vs Il-Kummissjoni*, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, punti 64 u 65.
([290]) Ir-Regolament tal-Kunsill (UE) 2015/1589 tat-13 ta' Lulju 2015 li jistabbilixxi regoli dettaljati għall-applikazzjoni tal-Artikolu 108 tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea (ĠU L 248, 24.9.2015, p. 9).

(499) L-ebda dispożizzjoni tad-dritt tal-Unjoni ma tirrikjedi lill-Kummissjoni, meta tordna l-irkupru ta' għajnuna ddikjarata inkompatibbli mas-suq intern, biex tikkwantifika l-ammont eżatt tal-għajnuna li trid tiġi rkuprata. Minflok, huwa biżżejjed li d-deċiżjoni tal-Kummissjoni tinkludi informazzjoni li tagħti s-setgħa lid-destinatarju tad-deċiżjoni biex jikkalkola dak l-ammont huwa stess mingħajr wisq diffikultà ([291]).

(500) L-ammont ta' għajnuna illegali u inkompatibbli mogħtija lil Trenitalia għandu jiġi kkalkulat kif ġej.

(501) Fir-rigward tal-għajnuna illegali u inkompatibbli mogħtija lil Trenitalia skont l-Ewwel Kuntratt u t-Tieni Kuntratt fil-forma ta' kumpensi għall-provvista ta' servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija mill-port ta' Trieste Marittima mwettqa bejn il-15 ta' Marzu 2003 u l-31 ta' Diċembru 2008, l-ammont tagħha għandu jiġi kkalkulat bħala d-differenza bejn id-dħul reali derivat mill-applikazzjoni tal-obbligu ta' tariffa u d-dħul li Trenitalia kien ikollha mill-applikazzjoni tar-rata standard, immultiplikat bin-numru totali ta' vaguni mmaniġġjati fil-port ta' Trieste Marittima.

(502) Fir-rigward tal-għajnuna illegali u inkompatibbli mogħtija lil Trenitalia skont it-Tielet Kuntratt wara t-3 ta' Diċembru 2012 għall-provvista ta' servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija pprovduti fl-14-il konnessjoni reġjun/reġjun imsemmija fil-premessa (494) u l-konnessjonijiet it-Tramuntana tal-Italja/it-Tramuntana tal-Italja konnessi, l-ammont tagħha għandu jiġi kkalkulat billi jitqies il-perċentwal ta' ferrovija/km moqdija minn Trenitalia fuq l-14-il konnessjoni reġjun/reġjun imsemmija (u l-konnessjonijiet it-Tramuntana tal-Italja/it-Tramuntana tal-Italja konnessi) meta mqabbel mat-total ta' ferrovija/km ikkumpensat skont it-Tielet Kuntratt wara t-3 ta' Diċembru 2012.

(503) Il-Kummissjoni tinnota li, wara d-deċiżjoni tal-ftuħ, id-diviżjoni tal-merkanzija ta' Trenitalia għaddiet minn proċess sostanzjali ta' ristrutturar (ara l-premessi (46) sa (47)). Fl-2017, il-Grupp FS, proprjetarju esklużiv ta' Trenitalia, ittrasferixxa l-attivitajiet ta' trasport tal-merkanzija kollha tiegħu lil entità ġdida msejħa "Mercitalia Group", taħt il-kontroll esklużiv tal-Grupp FS. Tali proċess ta' ristrutturar kien jinkludi l-ispin-off tad-diviżjoni tal-merkanzija ta' Trenitalia favur Mercitalia Rail.

(504) Meta l-benefiċjarju ta' għajnuna mill-Istat illegali u inkompatibbli jkun ittrasferixxa l-attivitajiet kollha tiegħu jew parti minnhom lil impriża oħra, l-obbligu li titħallas lura għajnuna mill-Istat illegali u inkompatibbli jista' jiġi estiż għall-impriża li effettivament tgawdi l-vantaġġ wara t-trasferiment tal-attivitajiet (impriża suċċessur) ([292]). Barra minn hekk, f'każijiet ta' fużjonijiet jew forom oħra ta' riorganizzazzjoni tan-negozju, l-obbligu li titħallas lura l-għajnuna jista' jingħadda lill-entità li tkun għada taħdem ([293]).

(505) Il-Kummissjoni tinnota li t-trasferiment tat-taqsima tal-merkanzija ta' Trenitalia lil Mercitalia Logistics kien essenzjalment riorganizzazzjoni tan-negozju fil-forma ta' trasferiment intragrupp fi ħdan il-Grupp FS tan-negozju tal-merkanzija bil-ferrovija minn Trenitalia għal Mercitalia Rail, fejn ma tħallas l-ebda prezz. Il-Grupp FS innifsu ppreżenta t-trasferiment bħala riorganizzazzjoni tan-negozju tat-trasport tal-merkanzija tiegħu (ara l-premessa (46)). Kif rikonoxxut mill-awtoritajiet Taljani, mill-1 ta' Jannar 2017, Mercitalia Rail, fil-kwalità tagħha ta' sid ġdid tad-diviżjoni tal-merkanzija ta' Trenitalia, saret skont il-liġi Taljana s-suċċessur legali ta' Trenitalia fis-suq tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija.

(506) Skont il-punt 95 tal-Avviż dwar l-Irkupru, f'każ ta' fużjoni jew forma oħra ta' organizzazzjoni tan-negozju, l-impriża meħtieġa li tħallas lura kwalunkwe għajnuna inkompatibbli u illegali hija l-benefiċjarju inizjali jew, jekk l-għajnuna ma tistax tiġi rkuprata minn dan tal-aħħar, is-suċċessur legali tagħha.

([291]) Is-Sentenza tat-18 ta' Ottubru 2007, *Il-Kummissjoni vs Franza*, C-441/06, ECLI:EU:C:2007:616, punt 29 u l-ġurisprudenza ċċitata.

([292]) Is-Sentenza tal-21 ta' Marzu 1991, *L-Italja vs Il-Kummissjoni*, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136, punt 57 u l-Komunikazzjoni tal-Kummissjoni — Avviż tal-Kummissjoni dwar l-irkupru ta' għajnuna illegali u inkompatibbli mill-Istat, ĠU C 247, 23.7.2019, p. 1 ("Avviż dwar l-Irkupru"), punt 89. Mal-ħlas lura tal-għajnuna, ir-riċevitur irid jirrinunzja l-vantaġġ li kien igawdi qabel fis-suq, u titreġġa' lura s-sitwazzjoni ta' qabel l-għajnuna.

([293]) L-Avviż dwar l-Irkupru, punt 95.

(507) Għalhekk, il-Kummissjoni tikkonkludi li kwalunkwe għajnuna ddikjarata illegali u inkompatibbli skont din id-Deċiżjoni għandha tiġi rkuprata mill-Italja mingħand Trenitalia, bħala benefiċjarju dirett ta' dik l-għajnuna, jew, jekk l-Italja ma tkunx tista' tirkupra l-għajnuna illegali u inkompatibbli mingħand Trenitalia, mingħand is-suċċessur legali ta' Trenitalia, Mercitalia Rail.

(508) Il-konklużjoni ta' hawn fuq ma tinbidilx anke jekk wieħed jassumi, kif argumentat mill-awtoritajiet Taljani, li s-suċċessjoni legali ma kinitx tinvolvi t-trasferiment lil Mercitalia Rail tal-obbligazzjonijiet marbuta mal-għajnuna illegali u inkompatibbli mogħtija lil Trenitalia qabel l-ispin-off (ara l-premessa (198)). Fil-fatt, kif se jiġi spjegat fil-premessi (511) sa (517), Mercitalia Rail tikkwalifika wkoll fi kwalunkwe każ bħala suċċessur ekonomiku ta' Trenitalia fis-suq tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija.

(509) Skont il-punt 89 tal-Avviż dwar l-Irkupru, jekk, fl-istadju tal-implimentazzjoni ta' deċiżjoni ta' rkupru, l-għajnuna ma tkunx tista' tiġi rkuprata mingħand il-benefiċjarju oriġinali u tkun ġiet ittrasferita lil impriża oħra, jenħtieġ li l-Istat Membru jestendi l-irkupru lill-impriża li effettivament tgawdi mill-vantaġġ wara t-trasferiment tal-attivitajiet u jiżgura li l-obbligu ta' rkupru ma jiġix evitat. Tali trasferiment jista' jieħu l-forma ta' bejgħ mill-benefiċjarju tal-assi kollha tiegħu jew ta' parti minnhom, u wara dan l-attività ma tibqax titwettaq mill-istess entità ġuridika.

(510) Skont is-sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja tat-8 ta' Mejju 2003 *L-Italja u SIM 2 Multimedia vs Il-Kummissjoni*, ([294]) il-valutazzjoni tal-kontinwità ekonomika bejn il-benefiċjarju tal-għajnuna u l-impriża li rċeviet l-assi tiegħu tiġi stabbilita permezz ta' sett ta' indikaturi. Il-fatturi li ġejjin jistgħu jiġu kkunsidrati, iżda ma għandhomx għalfejn jiġu ssodisfati b'mod kumulattiv biex tiġi stabbilita l-kontinwità ekonomika bejn żewġ kumpaniji ([295]): (a) jekk il-prezz tal-bejgħ jikkorrispondix għal prezz tas-suq jew le; (b) l-ambitu tat-trasferiment (l-assi u l-obbligazzjonijiet, il-forza tax-xogħol, l-eżistenza ta' gruppi funzjonali ta' assi); (c) l-identità tax-xerrej/ja; (d) il-mument tat-trasferiment (wara l-bidu tal-valutazzjoni preliminari, il-proċedura ta' investigazzjoni formali jew id-deċiżjoni finali); (e) il-loġika ekonomika tal-operazzjoni.

(511) F'dan il-każ, il-Kummissjoni tqis li hemm diversi fatturi li, meta jitqiesu flimkien, jippermettu li jiġi konkluż li hemm kontinwità ekonomika bejn Trenitalia u Mercitalia Rail.

(512) L-ewwel nett, fir-rigward tal-identità tax-xerrej, l-attivitajiet ittrasferiti fl-aħħar mill-aħħar baqgħu taħt l-istess sid (Ferrovie dello Stato S.p.A.). Ma hemm l-ebda dubju li kemm Trenitalia kif ukoll Mercitalia Rail (din tal-aħħar indirettament permezz ta' Mercitalia Logistics), huma taħt il-kontroll ta' Ferrovie dello Stato S.p.A., il-kumpanija holding tal-Grupp FS.

(513) It-tieni, fir-rigward tal-loġika ekonomika u l-iskop tat-tranżazzjoni, huwa ċar ukoll li t-tranżazzjoni kollha kienet maħsuba bħala sempliċi riorganizzazzjoni tan-negozju fi ħdan il-Grupp FS (il-premessa (48)). Dik ir-riorganizzazzjoni kienet maħsuba biex tkompli topera d-diviżjoni tal-merkanzija ta' Trenitalia u l-attivitajiet l-oħra tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija tal-Grupp FS b'mod aktar effiċjenti, billi jiġu attribwiti lil entità waħda (il-Grupp Mercitalia).

(514) It-tielet, ma hemm l-ebda dubju (ara l-premessa (47)) li Mercitalia Rail ma ħallset l-ebda prezz lil Trenitalia għat-trasferiment tad-diviżjoni tal-merkanzija ta' Trenitalia u li t-trasferiment seħħ permezz tat-tnaqqis tal-kapital azzjonarju ta' Trenitalia u żieda proporzjonali tal-valur tal-kapital ta' Mercitalia Rail, għal ammont ekwivalenti għall-valur kontabilistiku tad-diviżjoni tal-merkanzija ttrasferita ta' Trenitalia. Għalhekk, it-tranżazzjoni ma kinitx strutturata b'mod li kien jipprevjeni t-trasferiment tal-għajnuna inkompatibbli minn Trenitalia lil Mercitalia Rail.

([294]) Is-Sentenza tal-Qorti tal-Ġustizzja tat-8 ta' Mejju 2003, *L-Italja u SIM 2 Multimedia vs Il-Kummissjoni*, Kawżi Magħquda C-328/99 u C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.

([295]) Dan is-sett ta' indikaturi ġie kkonfermat mill-Qorti tal-Ġustizzja fis-sentenza tagħha tad-29 ta' April 2021, *Fortischem a.s.*, C-890/19P, ECLI:EU:C:2021:345, punt 59.

(515) Ir-raba', fir-rigward tal-kamp ta' applikazzjoni tat-trasferiment, kif indikat mill-awtoritajiet Taljani u mill-Grupp FS innifsu fir-rapport finanzjarju tiegħu tal-2017 (ara l-premessi (46) sa (47)), Mercitalia Rail ħadet f'idejha l-assi ([296]) u l-kuntratti kontinwi kollha tad-diviżjoni tal-merkanzija ta' Trenitalia. B'mod partikolari, Mercitalia Rail ħadet f'idejha: (a) il-kuntratti kummerċjali kollha konklużi minn Trenitalia fir-rigward tal-attività tat-trasport tal-merkanzija kif ukoll l-aċċess għall-informazzjoni u d-dettalji kollha tal-klijenti tal-merkanzija ta' Trenitalia; (b) il-forza tax-xogħol kollha u l-maniġment tad-diviżjoni tal-merkanzija ta' Trenitalia (jiġifieri 3 117 impjegat u 15-il direttur), li żammew l-istess kundizzjonijiet kuntrattwali li kienu fis-seħħ qabel l-ispin-off; (c) il-liċenzji kollha tal-proprjetà kummerċjali u intellettwali relatati mal-attivitajiet tat-trasport tal-merkanzija li huma proprjetà ta' Trenitalia; (d) il-ftehimiet kollha ta' lokazzjoni relatati mal-attivitajiet tat-trasport tal-merkanzija (rolling stock, infrastruttura, eċċ.), kif ukoll drittijiet ta' sjieda fuq assi li qabel kienu proprjetà ta' Trenitalia; u (e) il-kapaċità u d-drittijiet tal-aċċess għall-infrastruttura ferrovjarja u/jew il-faċilitajiet tas-servizz li Trenitalia gawdiet fl-Italja u fi kwalunkwe Stat Membru ieħor. It-trasferiment kien jinkludi wkoll parti rilevanti tal-obbligazzjonijiet ta' Trenitalia ([297]).

(516) Fl-aħħar nett, fir-rigward tal-mument tat-trasferiment, ir-riorganizzazzjoni tan-negozju saret wara l-ftuħ tal-proċedura ta' investigazzjoni formali, jiġifieri meta Trenitalia kienet diġà konxja tar-riskju ta' rkupru.

(517) L-elementi kollha msemmija fil-premessi minn (512) sa (516) jindikaw l-eżistenza ta' kontinwità ekonomika bejn Trenitalia u Mercitalia Rail fir-rigward tal-attività kummerċjali tal-merkanzija tagħhom. L-awtoritajiet Taljani ma pprovdew l-ebda element li jista' jikkontradixxi din il-konklużjoni. L-argument li Trenitalia ma kellha l-ebda intenzjoni li tittrasferixxi lil Mercitalia Rail l-obbligazzjonijiet potenzjali li jirriżultaw minn kwalunkwe għajnuna mill-Istat illegali u inkompatibbli u li t-Tielet Kuntratt kien diġà skada ma jeskludix li Mercitalia Rail tgawdi l-vantaġġ mill-għajnuna illegali u inkompatibbli li rċeviet mid-diviżjoni tal-merkanzija ta' Trenitalia. Il-fatt li ċ-ċertifikat ta' sigurtà ta' Trenitalia ma kienx parti mit-trasferiment ma jeskludix minnu nnifsu li Mercitalia Rail operat f'kontinwità ekonomika ma' Trenitalia, u fi kwalunkwe każ huwa dovut għall-fatt li Mercitalia Rail li għadha kif inħolqot kellha, skont il-leġiżlazzjoni applikabbli ([298]) tikseb iċ-ċertifikat tagħha stess biex tkun tista' topera bħala impriża ferrovjarja fis-suq tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija.

(518) Minħabba l-eżistenza ta' kontinwità ekonomika bejn Trenitalia u Mercitalia Rail fir-rigward tal-attività tan-negozju tal-merkanzija tagħhom, din tal-aħħar jenħtieġ li titqies bħala s-suċċessur ekonomiku ta' Trenitalia.

(519) Fl-aħħar nett, jekk l-għajnuna illegali u inkompatibbli ma tistax tiġi rkuprata minn Trenitalia, l-irkupru għandu jiġi estiż għal Mercitalia Rail fil-kwalità tagħha ta' suċċessur legali, jew fi kwalunkwe każ fil-kwalità tagħha ta' suċċessur ekonomiku, ta' Trenitalia,

ADOTTAT DIN ID-DEĊIŻJONI:

Artikolu 1

Il-kumpens mogħti lil Trenitalia skont l-Ewwel Kuntratt għat-twettiq ta' obbligi ta' servizz pubbliku li jikkonċernaw il-provvista ta' servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija ma jikkostitwixxix għajnuna mill-Istat sa fejn kien jikkonċerna: (a) servizzi ta' trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija fuq in-Network Trans-Ewropew tat-Trasport tal-Merkanzija bil-Ferrovija mwettqa qabel il-15 ta' Marzu 2003; u (b) servizzi ta' trasport nazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija qabel it-22 ta' Ottubru 2003.

([296]) Kif spjegat mill-awtoritajiet Taljani fit-tweġibiet tagħhom tal-11 ta' April 2023, l-assi kienu jinkludu assi tanġibbli (bini, impjanti, tagħmir, rolling stock), assi intanġibbli (prinċipalment software relatat mas-sistemi ta' ġestjoni tad-diviżjoni), parteċipazzjonijiet miżmuma f'sussidjarji, assoċjati u impriżi oħra, inventarju (b'mod partikolari spare parts għall-manutenzjoni tar-rolling stock); riċevibbli tan-negozju kurrenti.

([297]) Kif spjegat mill-awtoritajiet Taljani fis-sottomissjoni tagħhom tal-11 ta' April 2023, l-obbligazzjonijiet ittrasferiti kienu jinkludu d-dejn finanzjarju tal-fergħa kummerċjali (li essenzjalment jikkonsisti f'finanzjament ta' terminu qasir mill-kumpanija omm Ferrovie dello Stato S.p.A.), dispożizzjonijiet għal kumpens tas-sensja u benefiċċji oħra tal-persunal, dispożizzjoni għal riskji u imposti, obbligazzjonijiet kurrenti oħra u pagabbli tan-negozju kurrenti. B'kuntrast ma' dan, kif imsemmi fil-premessa (198), it-trasferiment ma kienx jinkludi obbligazzjonijiet li setgħu jirriżultaw minn kwalunkwe sejba ta' għajnuna illegali u inkompatibbli mogħtija lil Trenitalia għall-provvista ta' servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija qabel l-ispin-off.

([298]) Ara n-nota f'qiegħ il-paġna [44].

Il-kumpens mogħti lil Trenitalia skont l-Ewwel Kuntratt għat-twettiq ta' obbligi ta' servizz pubbliku li jikkonċernaw il-provvista ta' servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija sal-31 ta' Diċembru 2003 ma jikkostitwixxix għajnuna mill-Istat skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE mill-Istat sa fejn kien jikkonċerna: (a) servizzi ta' trasport internazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija fuq in-Network Trans-Ewropew tat-Trasport tal-Merkanzija bil-Ferrovija mwettqa mill-15 ta' Marzu 2003; u (b) servizzi ta' trasport nazzjonali tal-merkanzija bil-ferrovija mit-22 ta' Ottubru 2003.

Il-kumpens mogħti lil Trenitalia skont it-Tieni Kuntratt għat-twettiq ta' obbligi ta' servizz pubbliku li jikkonċernaw il-provvista ta' servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE.

Il-kumpens mogħti lil Trenitalia skont it-Tielet Kuntratt għat-twettiq ta' obbligi ta' servizz pubbliku li jikkonċernaw il-provvista ta' servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija jikkostitwixxi għajnuna mill-Istat skont it-tifsira tal-Artikolu 107(1) tat-TFUE.

Artikolu 2

L-għajnuna mill-Istat mogħtija lil Trenitalia skont l-Ewwel Kuntratt għat-twettiq ta' obbligi ta' servizz pubbliku li jikkonċernaw il-provvista ta' servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija tikkwalifika bħala għajnuna eżistenti sa fejn kienet tikkonċerna servizzi nazzjonali tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija mwettqa bejn it-22 ta' Ottubru 2003 u l-31 ta' Diċembru 2003. L-għajnuna mill-Istat mogħtija lil Trenitalia skont l-Ewwel Kuntratt għat-twettiq ta' obbligi ta' servizz pubbliku li jikkonċernaw il-provvista ta' servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija tikkwalifika bħala għajnuna ġdida sa fejn kienet tikkonċerna servizzi internazzjonali tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija fuq in-Network Trans-Ewropew tat-Trasport tal-Merkanzija bil-Ferrovija mwettqa bejn il-15 ta' Marzu 2003 u l-31 ta' Diċembru 2003.

L-għajnuna mill-Istat mogħtija lil Trenitalia skont it-Tieni Kuntratt għat-twettiq ta' obbligi ta' servizz pubbliku li jikkonċernaw il-provvista ta' servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija tikkwalifika bħala għajnuna ġdida.

L-għajnuna mill-Istat mogħtija lil Trenitalia skont it-Tielet Kuntratt għat-twettiq ta' obbligi ta' servizz pubbliku li jikkonċernaw il-provvista ta' servizzi tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija tikkwalifika bħala għajnuna ġdida.

Artikolu 3

L-għajnuna mill-Istat imħallsa lil Trenitalia skont l-Ewwel Kuntratt għat-twettiq ta' obbligi ta' servizz pubbliku li jikkonċernaw il-provvista ta' servizzi internazzjonali tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija bejn il-port Taljan ta' Trieste u l-Ungerija hija kompatibbli mas-suq intern. L-għajnuna mill-Istat imħallsa lil Trenitalia skont l-Ewwel Kuntratt għat-twettiq ta' obbligi ta' servizz pubbliku li jikkonċernaw il-provvista ta' servizzi internazzjonali tat-trasport tal-merkanzija bil-ferrovija mill-port ta' Trieste Marittima ġiet implimentata illegalment bi ksur tal-Artikolu 108(3) tat-TFUE u hija inkompatibbli mas-suq intern.

L-għajnuna mill-Istat mogħtija lil Trenitalia skont it-Tieni Kuntratt għat-twettiq ta' obbligi ta' servizz pubbliku li jikkonċernaw il-provvista ta' servizzi ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija hija kompatibbli mas-suq intern, bl-eċċezzjoni tal-għajnuna mill-Istat imħallsa lil Trenitalia għat-twettiq ta' obbligi ta' servizz pubbliku li jikkonċernaw il-provvista ta' servizzi internazzjonali ta' trasport tal-merkanzija bil-ferrovija mill-port ta' Trieste Marittima, li ġiet implimentata illegalment bi ksur tal-Artikolu 108(3) tat-TFUE u li hija inkompatibbli mas-suq intern.

L-għajnuna mill-Istat mogħtija lil Trenitalia skont it-Tielet Kuntratt għat-twettiq ta' obbligi ta' servizz pubbliku li jikkonċernaw il-provvista ta' servizzi ta' trasport tal-merkanzija bi-ferrovija hija legali fir-rigward tal-għajnuna mħallsa sat-3 ta' Diċembru 2012, filwaqt li ġiet implimentata illegalment bi ksur tal-Artikolu 108(3) tat-TFUE fir-rigward tal-għajnuna mħallsa wara t-3 ta' Diċembru 2012. L-għajnuna mill-Istat imħallsa lil Trenitalia skont it-Tielet Kuntratt hija kompatibbli mas-suq intern, bl-eċċezzjoni tal-għajnuna mill-Istat imħallsa wara t-3 ta' Diċembru 2012 fir-rigward ta' servizzi fuq l-14-il konnessjoni reġjun/reġjun li ġejjin (inklużi l-konnessjonijiet it-Tramuntana tal-Italja/it-Tramuntana tal-Italja konnessi kollha): l-Abruzzo/l-Abruzzo; il-Calabria/il-Calabria; il-Campania/il-Campania; il-Puglia/il-Puglia; l-Abruzzo/il-Molise; l-Abruzzo/il-Puglia; il-Basilicata/il-Puglia; il-Calabria/il-Campania; il-Molise/il-Puglia; il-Molise/it-Tramuntana tal-Italja; il-Puglia/it-Tramuntana tal-Italja; il-Campania/it-Tramuntana tal-Italja; il-Basilicata/it-Tramuntana tal-Italja; l-Abruzzo/it-Tramuntana tal-Italja, li huwa inkompatibbli mas-suq intern.

Artikolu 4

L-Italja għandha tirkupra l-għajnuna inkompatibbli msemmija fl-Artikolu 3 mingħand Trenitalia jew, jekk ikun impossibbli li tirkupra tali għajnuna mingħand Trenitalia, mingħand is-suċċessur ta' Trenitalia, Mercitalia Rail.

Is-somom li għandhom jiġu rkuprati għandu jkollhom imgħax mid-data li fiha jkunu tqiegħdu għad-dispożizzjoni tal-benefiċjarju sal-irkupru attwali tagħhom.

L-imgħax għandu jiġi kkalkolat fuq bażi komposta skont il-Kapitolu V tar-Regolament tal-Kummissjoni (KE) Nru 794/2004 ([299]) u skont ir-Regolament tal-Kummissjoni (KE) Nru 271/2008 ([300]) li jemenda r-Regolament (KE) Nru 794/2004.

Artikolu 5

L-irkupru tal-għajnuna inkompatibbli msemmija fl-Artikolu 3 għandu jkun immedjat u effettiv.

L-Italja għandha tiżgura li din id-Deċiżjoni tiġi implimentata fi żmien 4 xhur mid-data tan-notifika ta' din id-Deċiżjoni.

Artikolu 6

Fi żmien xahrejn wara n-notifika ta' din id-Deċiżjoni, l-Italja għandha tressaq l-informazzjoni li ġejja:

— l-ammont totali tal-għajnuna rċevuta mill-benefiċjarji;

— l-ammont totali (kapital u mgħax tal-irkupru) li jrid jiġi rkuprat mill-benefiċjarju;

— deskrizzjoni dettaljata tal-miżuri li diġà ttieħdu u ppjanati biex jikkonformaw ma' din id-Deċiżjoni;

— dokumenti li juru li l-benefiċjarju ġie ordnat iħallas lura l-għajnuna.

L-Italja għandha żżomm lill-Kummissjoni infurmata dwar il-progress tal-miżuri nazzjonali meħuda biex tiġi implimentata din id-Deċiżjoni sakemm jitlesta l-irkupru tal-għajnuna msemmija fl-Artikolu 3. Hija għandha tissottometti minnufih, fuq sempliċi talba tal-Kummissjoni, informazzjoni dwar il-miżuri diġà meħuda u dawk ippjanati sabiex tikkonforma ma' din id-Deċiżjoni. Għandha tipprovdi wkoll informazzjoni dettaljata dwar l-ammonti ta' għajnuna u l-imgħax ta' rkupru diġà rkuprati mill-benefiċjarju.

Artikolu 7

Din id-Deċiżjoni hija indirizzata lir-Repubblika Taljana.

([299]) Ir-Regolament tal-Kummissjoni (KE) Nru 794/2004 tal-21 ta' April 2004 li jimplimenta r-Regolament tal-Kunsill (UE) 2015/1589 li jistabblixxi regoli dettaljati għall-applikazzjoni tal-Artikolu 108 tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea (ĠU L 140, 30.4.2004, p. 1).

([300]) Ir-Regolament tal-Kummissjoni (KE) Nru 271/2008 tat-30 ta' Jannar 2008 li jemenda ir-Regolament (KE) Nru 794/2004 li jimplimenta r-Regolament tal-Kunsill (KE) Nru 659/1999 li jippreskrivi regoli dettaljati għall-applikazzjoni ta' l-Artikolu 93 tat-Trattat tal-KE (ĠU L 82, 25.3.2008, p. 1).

Il-Kummissjoni tista' tippubblika l-ammonti tal-għajnuna u tal-imgħax tal-irkupru rkuprati b'applikazzjoni ta' din id-Deċiżjoni, mingħajr preġudizzju għall-Artikolu 30 tar-Regolament tal-Kunsill (UE) 2015/1589 ([301]).

Magħmul fi Brussell, l-24 ta' Novembru 2023.

Għall-Kummissjoni
Didier REYNDERS
Membru tal-Kummissjoni

([301]) Ir-Regolament tal-Kunsill (UE) 2015/1589 tat-13 ta' Lulju 2015 li jistabbilixxi regoli dettaljati għall-applikazzjoni tal-Artikolu 108 tat-Trattat dwar il-Funzjonament tal-Unjoni Ewropea (ĠU L 248, 24.9.2015, p. 9).