2024/2860

18.11.2024

DECIZIA (UE) 2024/2860 A COMISIEI

din 24 noiembrie 2023

privind SA.32953 (2014/C) – Măsuri de ajutor de stat în favoarea Trenitalia SpA – Italia

[notificată cu numărul C(2023) 8017]

(Numai textul în limba engleză este autentic)

(Text cu relevanță pentru SEE)

COMISIA EUROPEANĂ,

având în vedere Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, în special articolul 108 alineatul (2) primul paragraf,

având în vedere Acordul privind Spațiul Economic European, în special articolul 62 alineatul (1) litera (a),

după ce părțile interesate au fost invitate să își prezinte observațiile în conformitate cu dispozițiile menționate anterior ([1]) și având în vedere observațiile acestora,

întrucât:

1. PROCEDURA

(1) La 18 aprilie 2011, Comisia a primit o plângere cu privire la posibila acordare a unui ajutor de stat de către Italia în favoarea Trenitalia S.p.A. („**Trenitalia**”), o societate care face parte din grupul Ferrovie dello Stato („**grupul FS**”), sub forma unei compensații pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public în transportul feroviar de marfă acordate în temeiul a trei contracte de servicii publice („**măsurile**”). Această plângere a fost înregistrată cu numărul de referință SA.32953 (2014/NN – ex 2011/CP). La 26 septembrie 2011, reclamantul a oferit informații suplimentare.

(2) Prin scrisoarea din 18 octombrie 2011, Comisia a transmis această plângere autorităților italiene și a solicitat informații cu privire la măsuri.

(3) La 16 noiembrie 2011, Italia a solicitat o prelungire a termenului de răspuns la solicitarea de informații, în legătură cu care Comisia și-a exprimat acordul la 24 noiembrie 2011. La 14 decembrie 2011, Italia a solicitat clarificări cu privire la solicitarea de informații a Comisiei, pe care Comisia le-a furnizat în aceeași zi. La 15 decembrie 2011, Italia a solicitat o nouă prelungire a termenului de furnizare a informațiilor solicitate, în legătură cu care Comisia și-a exprimat acordul la 20 decembrie 2011.

(4) La 31 ianuarie 2012 și la 17 februarie 2012, Italia a furnizat răspunsuri parțiale la solicitarea de informații din 18 octombrie 2011. La 22 februarie 2012, Comisia a transmis Italiei o scrisoare de atenționare, solicitând informațiile lipsă. La 11 aprilie 2012, Italia a furnizat informații suplimentare ca răspuns la solicitarea de informații a Comisiei din 18 octombrie 2011.

(5) La 4 aprilie 2012, reclamantul și-a completat plângerea cu afirmații suplimentare.

(6) La 29 octombrie 2012, Comisia a solicitat Italiei informații suplimentare. Italia a transmis informațiile solicitate la 8 ianuarie 2013, la 11 ianuarie 2013 și la 17 ianuarie 2013.

(7) La 29 octombrie 2013, reclamantul a transmis afirmații suplimentare Comisiei.

([1]) JO C 156, 23.5.2014, p. 77.

(8) Prin scrisoarea din 28 martie 2014, Comisia a informat Italia că a decis să inițieze procedura prevăzută la articolul 108 alineatul (2) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene („**TFUE**”) cu privire la măsurile menționate anterior („**decizia de inițiere a procedurii**”).

(9) Decizia de inițiere a procedurii a vizat, de asemenea, posibila acordare a unui ajutor de stat sub forma transferurilor gratuite de active de infrastructură feroviară de către Rete Ferroviaria Italiana S.p.A către Trenitalia și FS Logistica (cazul SA.32179). Comisia va evalua aceste măsuri într-o decizie separată. Prezenta decizie se referă exclusiv la compensația plătită societății Trenitalia în temeiul a trei contracte de servicii publice („**CSP**”) pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public („**OSP**”) în sectorul transportului feroviar de marfă.

(10) La 22 aprilie 2014, Italia a solicitat o prelungire a termenului de prezentare a observațiilor cu privire la decizia de inițiere a procedurii, în legătură cu care Comisia și-a exprimat acordul la 28 aprilie 2014. La 21 mai 2014, Italia a solicitat o nouă prelungire a termenului de prezentare a observațiilor cu privire la decizia de inițiere a procedurii, în legătură cu care Comisia și-a exprimat acordul în ziua următoare.

(11) Decizia de inițiere a procedurii a fost publicată în *Jurnalul Oficial al Uniunii Europene* la 23 mai 2014 ([2]). Comisia a invitat părțile interesate să își prezinte observațiile cu privire la măsurile în cauză.

(12) La 24 iunie 2014, Italia a prezentat observații cu privire la decizia de inițiere a procedurii. Comisia a primit observații cu privire la decizia de inițiere a procedurii de la trei părți interesate: Comunitatea Căilor Ferate Europene și a Gestionarilor de Infrastructură („**CER**”) a prezentat observații la 19 iunie 2014, FerCargo, o asociație de operatorilor privați de transport feroviar de marfă, a prezentat observații la 8 iulie 2014 ([3]), iar grupul FS a prezentat observații la 23 iulie 2014 ([4]).

(13) Comisia a transmis Italiei observațiile părților interesate. La 20 noiembrie 2014, Italia a transmis observații cu privire la observațiile părților interesate. La 4 noiembrie 2015, Italia și-a completat observațiile cu informații suplimentare.

(14) La 22 decembrie 2017, Comisia a transmis Italiei o solicitare de informații, la care Italia a răspuns parțial la 5 și 15 februarie 2018. La 21 martie 2018, a avut loc o reuniune între serviciile Comisiei și autoritățile italiene. La 3 aprilie 2018, Comisia a transmis Italiei o solicitare suplimentară de informații, la care Italia a răspuns la 23 mai 2018. La 18 decembrie 2018, a avut loc o reuniune între serviciile Comisiei și autoritățile italiene. În urma reuniunii respective, Italia a furnizat informații suplimentare la 18 și 19 februarie 2019.

(15) La începutul anului 2020, a izbucnit pandemia de COVID-19, provocând un șoc major pentru economiile Uniunii și necesitând un răspuns economic coordonat din partea statelor membre și a instituțiilor Uniunii pentru a atenua repercusiunile negative asupra economiei Uniunii. În aceste circumstanțe excepționale, Comisia a depus eforturi pentru a răspunde urgent notificărilor privind măsurile de ajutor de stat acordate în contextul epidemiei de COVID-19 și a creat toate facilitățile procedurale necesare unui proces rapid de aprobare de către Comisie ([5]). În perioada crizei provocate de pandemia de COVID-19, Comisia a trebuit să acorde prioritate măsurilor de ajutor de stat legate de COVID-19 ([6]); în consecință, finalizarea procedurii oficiale de investigare privind măsurile în cauză, precum și finalizarea altor proceduri au fost amânate.

([2]) A se vedea nota de subsol 1.

([3]) La 13 iunie 2014, FerCargo a solicitat Comisiei o prelungire a termenului de prezentare a observațiilor cu privire la decizia de inițiere a procedurii. Cererea a fost justificată de necesitatea de a colecta suficiente informații de la toți membrii asociației. La 17 iunie 2014, Comisia a acordat FerCargo o prelungire a termenului respectiv.

([4]) La 16 iunie 2014, grupul FS a transmis Comisiei o cerere motivată de prelungire a termenului de prezentare a observațiilor cu privire la decizia de inițiere a procedurii. La 17 iunie 2014, Comisia a acordat grupului FS o prelungire a termenului de prezentare a observațiilor până la 23 iulie 2014.

([5]) Comunicarea Comisiei către Parlamentul European, Consiliul European, Consiliu, Banca Centrală Europeană, Banca Europeană de Investiții și Eurogrup intitulată „Răspunsul economic coordonat la epidemia de COVID-19” [COM(2020) 112 final din 13 martie 2020 – secțiunea 5].

([6]) O listă a tuturor deciziilor adoptate de Comisie în timpul pandemiei de COVID-19 în temeiul articolului 107 alineatul (2) litera (b) din TFUE, al articolului 107 alineatul (3) litera (b) din TFUE și al comunicării Comisiei intitulate „Cadru temporar pentru măsuri de ajutor de stat de sprijinire a economiei în contextul actualei epidemii de COVID-19” (JO C 91 I, 20.3.2020, p. 1) este disponibilă pe acest site web: https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/coronavirus_en (accesat ultima dată la 15 noiembrie 2023).

(16) În plus, la 24 februarie 2022, Rusia a lansat o agresiune militară împotriva Ucrainei. Efectele directe și indirecte ale agresiunii militare ruse au avut repercusiuni economice asupra întregii piețe interne. Această situație a necesitat un răspuns rapid din partea Comisiei pentru a atenua repercusiunile sociale și economice negative imediat în Uniune. În aceste circumstanțe excepționale, Comisia a fost invitată să răspundă urgent notificărilor privind măsurile de ajutor de stat acordate în contextul crizei ucrainene ([7]). În cursul anilor 2022 și 2023, Comisia a trebuit să acorde prioritate examinării acestor măsuri de ajutor de stat ([8]), ceea ce a determinat o întârziere suplimentară în finalizarea procedurii oficiale de investigare a măsurilor care fac obiectul investigației.

(17) La 19 ianuarie 2023, Comisia a transmis autorităților italiene o nouă solicitare de informații, la care acestea au răspuns la 11 aprilie 2023, după ce au solicitat și au obținut o prelungire a termenului inițial de prezentare a răspunsurilor. Această ultimă cerere a vizat, printre altele, clarificarea structurii grupului FS în urma procesului de restructurare a activității de transport de marfă a Trenitalia.

(18) La 17 octombrie 2023, Italia a acceptat, în mod excepțional, să renunțe la drepturile care decurg din articolul 342 din TFUE, coroborat cu articolul 3 din Regulamentul nr. 1/1958 ([9]), și și-a exprimat acordul privind adoptarea și comunicarea prezentei decizii în limba engleză.

2. DESCRIEREA CADRULUI JURIDIC CARE REGLEMENTEAZĂ FURNIZAREA DE SERVICII DE TRANSPORT FEROVIAR DE MARFĂ

2.1. Liberalizarea transportului feroviar de marfă în Uniune și în Italia

2.1.1. *În Uniune*

(19) Uniunea a liberalizat serviciile de transport feroviar de marfă în trei etape.

(20) Prima inițiativă legislativă de la începutul anilor 1990 a dus la adoptarea Directivei 91/440/CEE a Consiliului ([10]), pe care statele membre au avut obligația de a o transpune până la 1 ianuarie 1993. Textul respectiv a inițiat liberalizarea transportului feroviar prin introducerea unui drept de acces la infrastructura feroviară pentru grupările internaționale și întreprinderile feroviare care furnizează servicii internaționale de transport combinat ([11]) de marfă, însoțit de principiul separării activităților de administrare a infrastructurii și de transport. Principiul amintit de separare nu a vizat structurile, ci funcțiile, mai precis funcția contabilă. Directiva respectivă prevedea doar (cu titlu opțional) realizarea separării prin organizarea unor departamente distincte în cadrul aceleiași întreprinderi sau prin încredințarea administrării infrastructurii unei entități distincte.

([7]) Comunicare a Comisiei – Cadru temporar de criză pentru măsuri de ajutor de stat de sprijinire a economiei ca urmare a agresiunii Rusiei împotriva Ucrainei (JO C 131 I, 24.3.2022, p. 1).

([8]) O listă a tuturor deciziilor adoptate de Comisie în temeiul Cadrului temporar de criză pentru măsuri de ajutor de stat de sprijinire a economiei ca urmare a agresiunii Rusiei împotriva Ucrainei în 2022 este disponibilă pe acest site web: https://competition-policy.ec.europa.eu/state-aid/temporary-crisis-and-transition-framework_en (accesat ultima dată la 15 noiembrie 2023).

([9]) Regulamentul nr. 1 de stabilire a regimului lingvistic al Comunității Economice Europene (JO 17, 6.10.1958, p. 385/58).

([10]) Directiva 91/440/CEE a Consiliului din 29 iulie 1991 privind dezvoltarea căilor ferate comunitare (JO L 237, 24.8.1991, p. 25).

([11]) În conformitate cu articolul 1 din Directiva 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre (JO L 368, 17.12.1992, p. 38), transporturi combinate înseamnă „transporturi de mărfuri între state membre în cadrul cărora camionul, remorca, semiremorca, cu sau fără tractor, caroseria mobilă sau containerul de cel puțin 20 de picioare utilizează calea rutieră pe porțiunea inițială sau finală a parcursului și, pentru restul traseului, calea ferată sau o cale navigabilă interioară sau maritimă, în cazul în care această secțiune depășește 100 km în linie dreaptă și efectuează traseul rutier inițial sau final al transportului:

— între punctul în care mărfurile sunt încărcate și gara feroviară de încărcare corespunzătoare cea mai apropiată pentru traseul inițial și între cea mai apropiată gară feroviară de descărcare corespunzătoare și punctul de descărcare a mărfurilor pentru traseul final; sau

— pe o rază care nu depășește 150 km în linie dreaptă de la portul fluvial sau maritim de încărcare sau descărcare".

Cu alte cuvinte, transportul combinat este o formă de transport intermodal în care cea mai mare parte a parcursului se realizează pe calea ferată, pe căi navigabile interioare sau pe mare și orice porțiune inițială și/sau finală realizată pe cale rutieră este strict limitată.

(21) Directiva 91/440/CEE a fost modificată prin Directiva 2001/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([12]), care făcea parte din așa-numitul „**prim pachet feroviar**” ([13]), ce trebuia transpus de statele membre până la 15 martie 2003. Directiva 2001/12/CE a acordat întreprinderilor feroviare un drept de acces în mod nediscriminatoriu în legătură cu următoarele tipuri de servicii:

— servicii internaționale de transport de marfă în Rețeaua Transeuropeană de Transport Feroviar de Marfă – TERFN ([14]) [articolul 10 alineatul (3)];

— servicii internaționale de transport de marfă în întreaga rețea feroviară europeană, începând cu 15 martie 2008 [articolul 10 alineatul (3) a doua teză].

(22) În vederea îmbunătățirii siguranței, a interoperabilității și a deschiderii pieței transportului feroviar de marfă, Uniunea a adoptat Directiva 2004/51/CE a Parlamentului European și a Consiliului ([15]) în cadrul așa-numitului „**al doilea pachet feroviar**” ([16]). Directiva respectivă a instituit un drept de acces pentru întreprinderile feroviare în ceea ce privește următoarele tipuri de servicii:

— servicii internaționale de transport de marfă începând cu 1 ianuarie 2006 (devansându-se astfel termenul de 15 martie 2008 prevăzut de Directiva 2001/12/CE);

— toate tipurile de servicii de transport de marfă (naționale și internaționale) începând cu 1 ianuarie 2007.

(23) În consecință, piața transportului feroviar de marfă s-a deschis concurenței începând cu 15 martie 2003 în Rețeaua Transeuropeană de Transport Feroviar de Marfă, începând cu 1 ianuarie 2006, pentru transportul internațional de marfă în întreaga rețea feroviară a Uniunii și, începând cu 1 ianuarie 2007, pentru cabotajul feroviar de marfă. Prin urmare, se consideră că transportul feroviar de marfă a fost complet liberalizat la nivelul Uniunii începând cu 1 ianuarie 2007, atât pentru serviciile naționale, cât și pentru cele internaționale.

(24) Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului ([17]) a abrogat, începând cu 17 iunie 2015, Directiva 91/440/CEE, astfel cum a fost modificată prin Directiva 2001/12/CE și Directiva 2004/51/CE. Articolul 10 alineatul (1) din Directiva 2012/34/UE prevede astfel: „Întreprinderilor feroviare li se acordă, în condiții echitabile, nediscriminatorii și transparente, dreptul de acces la infrastructurile feroviare ale tuturor statelor membre, în vederea operării oricărui tip de servicii de transport feroviar de mărfuri”.

([12]) Directiva 2001/12/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului privind dezvoltarea rețelei feroviare comunitare (JO L 75, 15.3.2001, p. 1).

([13]) Acest pachet a inclus, de asemenea, Directiva 2001/13/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 de modificare a Directivei 95/18/CE a Consiliului privind autorizarea întreprinderilor feroviare (JO L 75, 15.3.2001, p. 26) și Directiva 2001/14/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 26 februarie 2001 privind alocarea capacităților de infrastructură feroviară, tarifarea utilizării infrastructurii feroviare și certificarea în materie de siguranță (JO L 75, 15.3.2001, p. 29).

([14]) O rețea feroviară de aproximativ 50 000 km, astfel cum este identificată la articolul 10a și în anexa I la Directiva 2001/12/CE, care acoperă în Italia porturile cu legături feroviare Ancona, Bari, Brindisi, C. Vecchia, Genova, Gioia Tauro, La Spezia, Livorno, Napoli, Piombino, Ravenna, Salerno, Savona, Taranto, Trieste, Veneția.

([15]) Directiva 2004/51/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 de modificare a Directivei 91/440/CEE a Consiliului privind dezvoltarea căilor ferate comunitare (JO L 164, 30.4.2004, p. 164).

([16]) Acest pachet a inclus, de asemenea, Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare (JO L 164, 30.4.2004, p. 44), Directiva 2004/50/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 de modificare a Directivei 96/48/CE a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean de mare viteză și a Directivei 2001/16/CE a Parlamentului European și a Consiliului privind interoperabilitatea sistemului feroviar transeuropean convențional (JO L 164, 30.4.2004, p. 114) și Regulamentul (CE) nr. 881/2004 al Parlamentului European și al Consiliului din 29 aprilie 2004 privind înființarea unei Agenții Europene a Căilor Ferate (JO L 164, 30.4.2004, p. 1).

([17]) Directiva 2012/34/UE a Parlamentului European și a Consiliului din 21 noiembrie 2012 privind instituirea spațiului feroviar unic european (JO L 343, 14.12.2012, p. 32).

2.1.2. *În Italia*

(25) Italia a liberalizat serviciile de transport feroviar de marfă începând cu 22 octombrie 2003, odată cu intrarea în vigoare a Decretului legislativ nr. 188/2003 din 8 iulie 2003 („**Decretul din 2003**”) ([18]), care a transpus primul pachet feroviar. În ceea ce privește serviciile naționale de transport de marfă și serviciile naționale și internaționale de transport de călători furnizate în cadrul infrastructurii feroviare naționale, sub rezerva respectării anumitor cerințe ([19]) și a reciprocității în cazul întreprinderilor feroviare stabilite în străinătate, articolul 6 din Decretul din 2003 a acordat diverse drepturi de acces întreprinderilor feroviare care utilizau rețeaua feroviară națională.

(26) Italia a transpus Directiva 2004/51/CE prin Decretul legislativ nr. 162/2007 din 10 august 2007 (în vigoare de la 23 octombrie 2007). Acest decret a modificat Decretul din 2003, acordând întreprinderilor feroviare, începând cu 23 octombrie 2007, accesul la întreaga rețea feroviară italiană, în condiții echitabile, nediscriminatorii și transparente, pentru furnizarea serviciilor internaționale de transport de marfă și, cel târziu de la 1 ianuarie 2007, accesul la infrastructura feroviară pentru furnizarea tuturor tipurilor de servicii de transport feroviar de marfă ([20]).

(27) În sfârșit, Italia a transpus Directiva 2012/34/UE prin Decretul legislativ nr. 112/2015 din 15 iulie 2015 (în vigoare de la 27 iulie 2015). Acest decret a reafirmat dreptul de acces al întreprinderilor feroviare la piața transportului feroviar de marfă, în condiții echitabile, nediscriminatorii și transparente, pentru a asigura concurența în sectorul feroviar ([21]).

2.2. **Cadrul juridic care reglementează obligațiile de serviciu public în transportul feroviar de marfă**

2.2.1. *Legislația Uniunii*

(28) În conformitate cu articolul 93 din TFUE, „[s]unt compatibile cu tratatele ajutoarele care răspund necesităților de coordonare a transporturilor sau care constituie compensarea anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public”.

(29) În temeiul articolului 93 din TFUE, Consiliul a adoptat Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 din 26 iunie 1969 privind obligațiile inerente noțiunii de serviciu public în domeniul transportului feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare [„**Regulamentul (CEE) nr. 1191/69**”] ([22]). Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 a stabilit normele aplicabile obligațiilor de serviciu public („**OSP**”) în domeniul serviciilor de transport feroviar de la 1 iulie 1969 până la 2 decembrie 2009 pentru serviciile de transport de călători și până la 3 decembrie 2012 pentru serviciile de transport de marfă [a se vedea considerentul 34].

([18]) Decretul legislativ nr. 188/2003 din 8 iulie 2003 (Gazzetta Ufficiale nr. 170), care a înlocuit Decretele prezidențiale nr. 277/98 din 8 iulie 1998 (Gazzetta Ufficiale nr. 187) și 146/99 din 16 martie 1999 (Gazzetta Ufficiale nr. 119), care au transpus Directivele 91/440/CE, 95/18/CE și 95/19/CE.

([19]) Întreprinderile feroviare care intenționau să furnizeze servicii naționale de transport feroviar de marfă în Italia trebuiau să dețină, pe lângă autorizația de exploatare feroviară prevăzută la articolul 6 alineatul (1) din Decretul din 2003, o autorizație specifică din partea Ministerului Infrastructurii și Transporturilor [articolul 6 alineatul (2) din Decretul din 2003], astfel cum este definită la articolul 131 alineatul (1) din Legea nr. 388 din 23 decembrie 2000. Această lege a justificat necesitatea de a prevedea o astfel de autorizație pentru ca Ministerul Infrastructurii și Transporturilor să limiteze creșterea tarifelor feroviare și/sau să garanteze viabilitatea economică a activităților de transport feroviar în Italia.

([20]) Articolul 25 alineatul (1) din Decretul legislativ nr. 162/2007 de modificare a articolului 12 alineatul (1) din Decretul din 2003. Italia a renunțat la impunerea cerinței ca întreprinderile feroviare să dețină autorizația specifică din partea Ministerului Infrastructurii și Transporturilor descrisă în nota de subsol [19] începând cu 1 ianuarie 2007.

([21]) Articolul 2 alineatul (1) litera (c) din Decretul legislativ nr. 112/2015.

([22]) Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 al Consiliului din 26 iunie 1969 privind acțiunea statelor membre în ceea ce privește obligațiile inerente noțiunii de serviciu public în domeniul transportului feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare (JO L 156, 28.6.1969, p. 1), astfel cum a fost modificat prin Regulamentul (CEE) nr. 1893/91.

(30) Articolul 2 din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 definește OSP-urile ca fiind „obligații pe care, dacă ar lua în considerare propriul interes comercial, întreprinderea de transport nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură, nici în aceleași condiții". În sensul Regulamentului (CEE) nr. 1191/69, OSP-urile constau în obligații de exploatare ([23]), obligații de transport ([24]) și obligații tarifare ([25]). Articolul 5 și articolele 10-13 din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 au definit parametrii care trebuiau luați în considerare la stabilirea dezavantajelor economice cauzate de impunerea OSP-urilor și procedurile de compensare. În cazul prestării de către o întreprindere de transport nu numai a unor servicii care fac obiectul OSP-urilor, ci și a altor activități, articolul 1 alineatul (5) din regulamentul respectiv a impus separarea conturilor și instituirea unor mecanisme capabile să evite orice subvenție încrucișată între divizia responsabilă pentru serviciul public și divizia responsabilă pentru alte activități.

(31) Regulamentul (CEE) nr. 1893/91 al Consiliului ([26]) de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 a eliminat posibilitatea ca statele membre să mențină sau să impună OSP-uri în ceea ce privește întreprinderile de transport, cu excepția celor ale căror activități se limitau exclusiv la prestarea de servicii urbane, suburbane sau regionale de transport de călători ([27]). În urma modificării, în Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, s-a introdus o nouă secțiune privind CSP, compusă dintr-un singur articol (articolul 14), care oferă statelor membre posibilitatea de a încheia CSP-uri în vederea furnizării către populație a unor servicii de transport adecvate ([28]).

(32) Regulamentul (CEE) nr. 1107/70 al Consiliului ([29]) a reglementat, de asemenea, acordarea de ajutoare de stat pentru transportul feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare. Regulamentul respectiv prevedea că statele membre nu puteau impune OSP-uri care implicau acordarea de ajutoare în temeiul articolului 93 din TFUE, cu excepția obligațiilor tarifare care nu intrau sub incidența Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 ([30]) sau a întreprinderilor sau activităților de transport cărora nu li se aplica regulamentul respectiv.

(33) În hotărârea Altmark ([31]), Curtea a indicat că s-a considerat că Regulamentele (CEE) nr. 1191/69 și (CEE) nr. 1107/70 enumeră în mod exhaustiv circumstanțele în care autoritățile statelor membre puteau acorda ajutoare în temeiul articolului 93 din TFUE. Acest aspect a fost confirmat de Curte și în hotărârea Combus ([32]).

(34) Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului ([33]) a abrogat atât Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, cât și Regulamentul (CEE) nr. 1107/70; acesta a intrat în vigoare la 3 decembrie 2009. Cu toate acestea, articolul 10 din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 prevedea că Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 urma să se aplice în continuare serviciilor de transport feroviar de marfă pentru o perioadă de trei ani de la intrarea în vigoare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

([23]) A se vedea articolul 2 alineatul (3) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69.
([24]) A se vedea articolul 2 alineatul (4) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69.
([25]) A se vedea articolul 2 alineatul (5) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69.
([26]) Regulamentul (CEE) nr. 1893/91 al Consiliului din 20 iunie 1991 de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 privind acțiunea statelor membre în ceea ce privește obligațiile inerente noțiunii de serviciu public în domeniul transportului feroviar, rutier și naval (JO L 169, 29.6.1991, p. 1).
([27]) Articolul 1 alineatul (5) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 modificat prevedea următoarele: „Cu toate acestea, autoritățile competente ale statelor membre pot menține sau impune obligațiile de serviciu public menționate la articolul 2 pentru serviciile urbane, suburbane și regionale de transport de călători. Condițiile și modalitățile de prestare ale acestora, inclusiv metodele de compensare, sunt prevăzute în secțiunile II, III și IV."
([28]) A se vedea articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69.
([29]) Regulamentul (CEE) nr. 1107/70 al Consiliului din 4 iunie 1970 privind acordarea ajutoarelor de stat pentru transportul feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare (JO L 130, 15.6.1970, p. 1). Regulamentul respectiv nu a adus atingere dispozițiilor Regulamentului (CEE) nr. 1192/69 al Consiliului din 26 iunie 1969 privind standardizarea conturilor întreprinderilor feroviare (JO L 156, 28.6.1969, p. 8) și nici celor ale Regulamentului (CEE) nr. 1191/69.
([30]) În cadrul definiției obligațiilor tarifare prevăzute la articolul 2 alineatul (5) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69.
([31]) Hotărârea din 24 iulie 2003, Altmark Trans GmbH și Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, punctul 108.
([32]) Hotărârea din 16 martie 2004, DanskeBusvognmænd/Comisia („Combus"), T-157/01, ECLI:EU:T:2004:76, punctul 100.
([33]) Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 al Parlamentului European și al Consiliului din 23 octombrie 2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători și de abrogare a Regulamentelor (CEE) nr. 1191/69 și nr. 1107/70 ale Consiliului (JO L 315, 3.12.2007, p. 1).

(35) Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 se aplică numai transportului de călători pe calea ferată și cu alte moduri de transport pe șine, precum și transportului rutier, cu excepția transportului de marfă (articolul 1). Articolul 9 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 prevede că, „[f]ără a aduce atingere articolelor [93, 106, 107 și 108] din tratat, statele membre pot continua să acorde ajutoare pentru sectorul transporturilor în temeiul articolului [93] din tratat, care satisfac nevoile de coordonare a transporturilor sau care reprezintă rambursarea pentru îndeplinirea anumitor obligații inerente conceptului de serviciu public, altele decât cele vizate de prezentul regulament". Astfel, la sfârșitul perioadei de trei ani (și anume după 3 decembrie 2012), compatibilitatea ajutorului acordat pentru îndeplinirea OSP-urilor în transportul feroviar de marfă trebuia să fie evaluată direct în temeiul articolului 93 din TFUE.

2.2.2. *Legislația italiană*

(36) Legea nr. 210 din 17 mai 1985 („**Legea nr. 210/1985**") ([34]) a împuternicit statul să mențină, să elimine sau să introducă OSP-uri în ceea ce privește grupul FS și să îi acorde o compensație acestui grup pentru costurile direct legate de îndeplinirea acestor OSP-uri.

(37) În conformitate cu articolul 18 alineatele (1) și (2) din Legea nr. 210/1985, ministrul transporturilor avea obligația de a stabili prin decret OSP-urile care trebuiau menținute pentru grupul FS, existând posibilitatea ca, în viitor, să elimine și/sau să stabilească noi OSP-uri sau să extindă domeniul de aplicare al celor deja impuse. În cazul stabilirii sau al extinderii OSP-urilor, grupul FS dobândea dreptul de a primi o compensație financiară pentru cheltuielile aferente în temeiul normelor prevăzute în Regulamentul (CEE) nr. 1191/69.

(38) Mai exact, în ceea ce privește obligațiile tarifare, articolul 16 din Legea nr. 210/1985 prevedea că, deși confirma faptul că tarifele erau aprobate de Consiliul de administrație al grupului FS pentru a asigura o gestionare echilibrată, autoritățile publice puteau stabili prin decret tarifele maxime aplicabile pentru transportul de călători și transportul anumitor tipuri de mărfuri. Articolul respectiv prevedea că orice diferență între tarifele impuse de autoritățile publice și tarifele standard stabilite de Consiliul de administrație al grupului FS putea conduce la o rambursare în temeiul Regulamentului (CEE) nr. 1191/69.

(39) Legea nr. 41 din 28 februarie 1986 („**Legea nr. 41/1986**") ([35]) a eliminat toate OSP-urile, inclusiv obligațiile de exploatare și obligațiile tarifare pentru care grupului FS i s-a recunoscut un drept la rambursare în temeiul Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 [articolul 10 alineatul (15)]. Cu toate acestea, în conformitate cu articolele 16 și 18 din Legea nr. 210/1985, Ministerul Transporturilor putea, în baza unui decret, să enumere OSP-urile care trebuiau menținute datorită interesului lor public și în limitele fondurilor alocate de la bugetul de stat.

(40) La 16 ianuarie 1990, Ministerul Transporturilor a adoptat Decretul nr. 1-T („**Decretul ministerial nr. 1-T/1990**"). Articolul 2 din decretul menționat a stabilit o listă de obligații tarifare în sarcina grupului FS pentru transportul anumitor categorii de călători și de mărfuri. Lista respectivă a inclus obligații tarifare pentru:

— transportul de marfă între Italia continentală și Sardinia, în conformitate cu articolul 12 din Legea nr. 588 din 11 iunie 1962 ([36]) („**Legea nr. 588/1962**") de stabilire a criteriilor de calcul al tarifelor feroviare pentru legăturile cu Sardinia;

— transportul internațional de marfă prin portul Trieste; și

— transportul internațional de marfă în cadrul Comunității Europene a Cărbunelui și Oțelului.

(41) Începând cu 1 iulie 1992, în urma intrării în vigoare a Regulamentului (CEE) nr. 1893/91 de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 (considerentul 31), autoritățile italiene au reglementat impunerea de OSP-uri prin intermediul CSP-urilor, renunțând la sistemul de impunere unilaterală a OSP-urilor instituit prin decret.

([34]) Legea nr. 210/1985 din 17 mai 1985 de instituire a entității „Ferrovie dello Stato".

([35]) Legea nr. 41 din 28 februarie 1986 privind dispozițiile referitoare la bugetul anual și multianual al statului.

([36]) Articolul 12 din Legea nr. 588/1962, care a instituit un plan de încurajare a dezvoltării economice și sociale a Sardinia, prevedea următoarele: „pentru mărfurile transportate prin serviciul de transport cu feribotul, se aplică tarifele feroviare calculate pe o distanță virtuală de 100 km" și „acest transport nu face obiectul unor tarife fixe, supratаxe și taxe speciale într-un cuantum mai mare decât cel în vigoare în Italia pentru aceeași distanță și pentru aceleași mărfuri și nici nu face obiectul unor cote de tranzit".

(42) Prin urmare, în ceea ce privește serviciile de transport feroviar de marfă, Italia a pus în aplicare obligațiile tarifare menționate în considerentul 40 pentru perioada iulie-decembrie 1992 în cadrul unui CSP încheiat la 23 ianuarie 1991 între Ministerul Transporturilor și grupul FS. Italia a menținut aceste obligații tarifare pentru anul 1993 prin încheierea unui nou CSP cu grupul FS la 29 decembrie 1992. Ulterior, Italia a încheiat două CSP-uri cu grupul FS pentru perioadele 1994-1996 și 1997-1999. Contractul pentru perioada 1997-1999 a introdus o clauză de continuitate, în baza căreia, la expirarea contractului, grupul FS avea obligația de a respecta obligațiile tarifare definite în contract până la semnarea următoarelor CSP-uri.

(43) CSP-urile încheiate pentru perioadele 1994-1996 și 1997-1999 au impus obligații tarifare pentru următoarele servicii furnizate de grupul FS:

— transportul național de marfă între Italia continentală și Sardinia, în conformitate cu articolul 12 din Legea nr. 588/1962 de stabilire a criteriilor de calcul al tarifelor feroviare pentru legăturile cu Sardinia;

— transportul internațional de marfă prin portul Trieste;

— transportul internațional de marfă în cadrul Comunității Europene a Cărbunelui și Oțelului: obligația respectivă a intervenit în urma acordului dintre reprezentanții guvernelor statelor membre ale Comunității Europene a Cărbunelui și Oțelului, semnat la 21 martie 1955, care prevedea aplicarea unor tarife reduse pentru transportul cărbunelui și oțelului;

— transportul feroviar național de marfă pe distanțe mai mari de 1 000 km; și

— transportul feroviar internațional de marfă între portul italian Trieste și Ungaria: în conformitate cu articolul 5 ([37]) din acordul bilateral dintre Italia și Ungaria din 19 aprilie 1988, ratificat prin Legea nr. 440 din 30 decembrie 1989 („**Legea nr. 440/1989**") ([38]), s-a stabilit o reducere de 15 % a tarifului obișnuit pentru tranzitarea Austriei și o reducere de 50 % a tarifului obișnuit pentru tranzitarea (fostei) Iugoslavii.

(44) În perioada 2000-2014, Italia a adoptat măsurile care fac obiectul investigației. Secțiunea 3 din prezenta decizie descrie măsurile respective.

3. DESCRIEREA MĂSURILOR

3.1. Beneficiarul

3.1.1. *Trenitalia*

(45) Trenitalia a fost înființată în iunie 2000 ca filială controlată integral de Ferrovie dello Stato S.p.A., societatea holding a grupului FS, al cărei acționar unic este Ministerul Economiei și Finanțelor din Italia. Înființarea Trenitalia a urmat reorganizării grupului FS, inițiată în iulie 1998 prin separarea organică, juridică și contabilă a activităților grupului FS (infrastructură, servicii de transport de călători, servicii de transport regional și servicii de transport de marfă) și continuată prin înființarea unor entități juridice separate controlate de grupul FS (Trenitalia, în iunie 2000 și Rete Ferroviaria Italiana, în iulie 2001). De îndată ce a fost creată, Trenitalia a preluat furnizarea de servicii de transport feroviar de marfă de la grupul FS. Trenitalia este în prezent cel mai mare operator feroviar din Italia și a desfășurat atât activități de transport de călători, cât și activități de transport de marfă până la 31 decembrie 2016.

([37]) Care prevedea că „[î]n ceea ce privește transportul de marfă în scopuri de import și export către și dinspre Ungaria prin portul liber Trieste, tarifele feroviare pentru stațiile de la frontiera de stat până la cele ale portului liber Trieste se stabilesc prin aplicarea unui tratament mai favorabil decât cel prevăzut de condițiile și de tarifele actuale ale căilor ferate italiene de stat" și că „[t]oate aspectele în legătură cu serviciile feroviare, inclusiv tarifele, vor face obiectul unui acord separat, care urmează să fie încheiat între societatea feroviară de stat italiană și administratorul maghiar de infrastructură feroviară, în urma consultării cu celelalte administrații feroviare ale statelor de tranzit".

([38]) Articolul 11 din Legea nr. 440/1989 a limitat valabilitatea acordului bilateral la cinci ani, acesta fiind reînnoibil automat pentru perioade de cinci ani, cu posibilitatea denunțării de către oricare dintre părți cu șase luni înainte de începutul fiecărei perioade.

3.1.2. *Reorganizarea din 2017 a activităților de transport de marfă ale grupului FS*

(46) Începând cu 1 ianuarie 2017, grupul FS a decis să își reorganizeze activitățile de transport de marfă, regrupând într-o singură entitate, grupul Mercitalia ([39]), toate activitățile grupului FS care vizau serviciile de transport feroviar de marfă ([40]). În consecință, grupul FS a transferat activitatea de transport feroviar de marfă a Trenitalia (așa-numita „divizie de marfă") unei societăți nou-create, Mercitalia Rail S.r.l. („**Mercitalia Rail**") ([41]), controlată integral de Mercitalia Logistics S.p.A. („**Mercitalia Logistics**") ([42]), ea însăși controlată exclusiv de grupul FS. Prin intermediul Mercitalia Logistics, grupul FS furnizează servicii de transport de marfă în Italia și în străinătate, utilizând tehnici de transport atât convențional, cât și combinat ([43]).

(47) Transferul a avut loc după ce Mercitalia Rail a obținut certificatele de siguranță relevante pentru a putea funcționa ca întreprindere feroviară pe piața transportului feroviar de marfă ([44]). Tranzacția a luat forma unei divizări proporționale a tuturor activelor și pasivelor diviziei de marfă a Trenitalia în favoarea Mercitalia Rail ([45]), cu preluarea angajaților, a materialului rulant, a instalațiilor de întreținere, a contractelor comerciale și a investițiilor deținute de Trenitalia în societăți care desfășoară activități în sectorul transportului de marfă și/sau al logisticii ([46]). Având în vedere tipul de operațiune, și anume o operațiune realizată în contextul unei restructurări interne în cadrul grupului FS, Mercitalia Rail nu a plătit nicio contraprestație societății Trenitalia pentru activitățile transferate.

(48) Începând cu 1 ianuarie 2017, Mercitalia Rail a devenit noul proprietar al diviziei de marfă a Trenitalia.

([39]) Raportul financiar anual pentru 2017 al grupului FS (disponibil la adresa https://www.fsitaliane.it/content/dam/fsitaliane/en/Documents/investor-relations/financial-statements/2017_Annual_report_FS.pdf, accesată ultima dată la 15 noiembrie 2023) prevede că „2017 a fost un an istoric pentru [grupul FS], odată cu înființarea Mercitalia Rail prin divizarea activităților Trenitalia în sectorul transportului de marfă. În plus, a fost înființată Mercitalia Logistics prin transformarea FS Logistica, aceasta funcționând ca societate de subholding responsabilă pentru coordonarea tuturor societăților de logistică și de transport de marfă ale grupului, care formează împreună [grupul] Mercitalia" (p. 3). În răspunsurile lor din 11 aprilie 2023, autoritățile italiene au explicat că grupul Mercitalia este compus în prezent din Mercitalia Logistics și cele șase filiale ale sale: Mercitalia Rail, Mercitalia Intermodal SpA, Mercitalia Shunting & Terminal Srl, TX Logistik și TerAlp.

([40]) A se vedea pagina web https://www.mercitaliarail.it/content/mercitalia_rail/it/chi-siamo/il-business-merci-del-gruppo-fs-italiane.html (accesată ultima dată la 15 noiembrie 2023). Astfel cum au explicat autoritățile italiene în răspunsurile lor din 11 aprilie 2023, reorganizarea respectivă a vizat activitățile de transport feroviar de marfă ale Trenitalia, precum și ale tuturor celorlalte societăți ale grupului FS care desfășoară activități pe piața transportului feroviar de marfă.

([41]) Societatea existentă, FS Telco Srl, și-a schimbat denumirea în Mercitalia Rail Srl și a început să desfășoare o activitate nouă, și anume furnizarea și comercializarea de servicii de transport feroviar de marfă, inclusiv de deșeuri și mărfuri periculoase, în Italia și în străinătate.

([42]) În 2017, societatea FS Logistica SpA, care a fost înființată în 2007 ca urmare a deciziei Ferrovie dello Stato de a grupa într-un singur operator specializat toate activitățile de logistică desfășurate în cadrul grupului FS, și-a schimbat denumirea în Mercitalia Logistics SpA.

([43]) În raportul său financiar anual pentru anul 2017 (a se vedea nota de subsol [39]), grupul FS a afirmat că, „în ceea ce privește transportul de marfă, [grupul FS] a generat și urmărește, odată cu crearea [grupului] Mercitalia, condus de societatea de subholding Mercitalia Logistics S.p.A., un nou model de afaceri, constând în dezvoltarea unor soluții de transport integrat de marfă și logistică în cele mai bune condiții de piață. În cadrul [grupului], serviciul feroviar, care beneficiază de cunoștințele de specialitate și experiența profesională a unității de transport de marfă a filialei Trenitalia S.p.A., a avut rezultate bune în acest prim an, parțial datorită integrării cu alte societăți din cadrul grupului" (a se vedea p. 62).

([44]) Accesul la infrastructura feroviară se acordă numai întreprinderilor feroviare care dețin un certificat de siguranță valabil. Certificatul de siguranță dovedește că întreprinderea feroviară și-a instituit propriul sistem de management al siguranței și este capabilă să își respecte obligațiile legale. La momentul respectiv, cadrul legislativ era oferit de Directiva 2004/49/CE a Parlamentului European și a Consiliului din 29 aprilie 2004 privind siguranța căilor ferate comunitare (JO L 164, 30.4.2004, p. 44), în vigoare până la 30 octombrie 2020 (inclusiv). Începând cu 31 octombrie 2020, aceasta a fost abrogată prin Directiva (UE) 2016/798 a Parlamentului European și a Consiliului din 11 mai 2016 privind siguranța feroviară (JO L 138, 26.5.2016, p. 102).

([45]) În răspunsurile lor din 11 aprilie 2023, autoritățile italiene au prezentat Comisiei actul de divizare, semnat de reprezentanții legali ai Trenitalia și Mercitalia Rail la 21 decembrie 2016, cu efect de la 1 ianuarie 2017. Divizarea a condus la reducerea capitalului social al Trenitalia și la o majorare proporțională a valorii capitalului Mercitalia Rail cu o sumă echivalentă cu valoarea contabilă a diviziei de marfă a Trenitalia care a fost transferată.

([46]) A se vedea Raportul financiar anual pe 2017 al grupului FS (a se vedea nota de subsol 39), p. 174.

3.2. **Măsurile**

(49) Între 2000 și 2014, Trenitalia a beneficiat de o compensație financiară totală de 1,6 miliarde EUR din partea statului pentru îndeplinirea OSP-urilor în domeniul serviciilor de transport feroviar de marfă pe întreg teritoriul italian, inclusiv către/dinspre Sardinia și Sicilia. Aceste OSP-uri au fost îndeplinite pe baza următoarelor trei CSP-uri încheiate între Ministerul Infrastructurii și Transporturilor („**MIT**”) și Trenitalia în temeiul Regulamentului (CEE) nr. 1191/69:

— primul contract, semnat la 18 octombrie 2002, care a vizat inițial perioada 1 ianuarie 2000-31 decembrie 2001 și care s-a aplicat serviciilor de transport de călători ([47]) și de marfă – contractul respectiv s-a prelungit automat la data expirării sale pentru o perioadă de doi ani, până la sfârșitul anului 2003, în temeiul unei clauze de continuitate („**primul contract**”);

— al doilea contract, semnat la 27 martie 2007, care a vizat inițial perioada 1 ianuarie 2004-31 decembrie 2006 și care s-a aplicat numai serviciilor de transport de marfă – contractul respectiv s-a prelungit automat la data expirării sale pentru o perioadă de doi ani, până la sfârșitul anului 2008, în temeiul unei clauze de continuitate („**al doilea contract**”);

— al treilea contract, semnat la 3 decembrie 2012, care a vizat perioada 1 ianuarie 2009-31 decembrie 2014 și care s-a aplicat numai serviciilor de transport de marfă („**al treilea contract**”) – acest contract a expirat la 31 decembrie 2014, fără a fi prelungit.

(50) Primul contract și al doilea contract indică faptul că, în absența lor, Trenitalia nu ar fi furnizat din punct de vedere comercial serviciile de transport de marfă relevante în aceleași condiții ([48]). Al treilea contract se referă la obligația statelor membre, stabilită în temeiul Regulamentului (CEE) nr. 1191/69, de a acorda o compensație întreprinderii căreia i se impune o „obligație de serviciu public”. OSP-urile sunt definite ca obligații pe care, dacă ar lua în considerare propriul interes comercial, întreprinderea de transport nu și le-ar asuma sau nu și le-ar asuma în aceeași măsură, nici în aceleași condiții.

Tabelul 1

Lista CSP-urilor care fac obiectul procedurii oficiale de investigare

CSP-uri	Perioada de aplicare	Data semnării	Prima plată	Compensație totală
I	1.1.2000-31.12.2003	18.10.2002	2003	404,6 milioane EUR
II	1.1.2004-31.12.2008	27.3.2007	2007	613,7 milioane EUR
III	1.1.2009-31.12.2014	3.12.2012	2010	612,1 milioane EUR

([47]) Întrucât decizia de inițiere a procedurii a vizat numai serviciile de transport feroviar de marfă, serviciile de transport de călători nu fac obiectul prezentei decizii.

([48]) Articolul 5 alineatul (1) din primul contract prevede astfel: „Ministerul recunoaște că serviciile de transport de marfă prevăzute la alineatul (2) de mai jos au fost prestate în conformitate cu dispozițiile contractelor de servicii din 1994-1996 și 1997-1999, cu obligațiile internaționale ale statului, cu Decretul nr. 1-T al Ministerului Transporturilor din 1990 și cu obligațiile legale aferente menționate în acesta și recunoaște în același timp că, în cazul în care aceste servicii ar fi fost prestate de societate pe o bază pur comercială, ele ar fi fost prestate la o scară diferită sau în condiții diferite de cele în care au fost efectiv prestate.” Articolul 2 alineatul (3) din al doilea contract prevede că, „în cazul în care aceleași servicii ar fi fost furnizate de societate pe o bază pur comercială, ele ar fi fost furnizate într-o măsură diferită sau în condiții diferite de cele efectiv obținute. În special, transportul de marfă către și dinspre cele mai mari două insule garantează legături permanente cu continentul și mobilitatea pentru traficul de marfă pe distanțe lungi și foarte lungi și contribuie la restabilirea echilibrului teritorial”.

3.2.1. *Primul contract*

3.2.1.1. Contextul încheierii primului contract

(51) În conformitate cu clauza de continuitate din CSP-ul încheiat pentru perioada 1997-1999 (a se vedea considerentul 42), grupul FS a continuat să aplice obligații tarifare pentru serviciile sale de transport feroviar de marfă după data expirării acestui contract, și anume după 31 decembrie 1999.

(52) La 18 martie 1999 ([49]), un ordin al prim-ministrului impunea grupului FS să elaboreze un plan de afaceri în vederea actualizării obligațiilor cuprinse în CSP-ul pentru perioada 1997-1999. Grupul FS a prezentat MIT planul său de afaceri pentru perioada 1999-2003 în 1999. Acest plan de afaceri a detaliat, de asemenea, serviciile de transport feroviar de marfă furnizate de societate în condiții care nu ar fi viabile din punct de vedere comercial în absența unei compensații. MIT a aprobat planul de afaceri în iulie 2000, identificând serviciile pe care le-a considerat esențiale pentru interesul public ([50]).

(53) Trenitalia ([51]) și MIT au încheiat primul contract la 18 octombrie 2002.

3.2.1.2. Conținutul primului contract

(54) Primul contract a impus Trenitalia să respecte anumite obligații tarifare (și anume obligația de a percepe un preț mai mic pentru anumite servicii decât prețul de piață în conformitate cu lista de tarife a Trenitalia în absența obligațiilor tarifare) și obligația de exploatare în schimbul plății unei compensații calculate în conformitate cu metodologia stabilită în contract.

(55) Primul contract a menținut obligațiile tarifare existente stabilite în CSP-ul pentru perioada 1997-1999 (a se vedea considerentul 43) în ceea ce privește următoarele servicii de transport feroviar de marfă furnizate de Trenitalia, fără modificarea parametrilor pentru calcularea compensației aferente:

— *transportul feroviar de marfă între continent și Sardinia*: în conformitate cu articolul 12 din Legea nr. 588/1962, primul contract a prevăzut o compensație calculată ca diferența dintre tariful feroviar calculat pe baza distanței reale parcurse între Civitavecchia și Golfo Aranci (250 km) și tariful calculat pe o distanță virtuală de 100 km;

— *transportul feroviar de marfă pe distanțe mai mari de 1 000 km* ([52]): această obligație a vizat menținerea unor tarife degresive în funcție de numărul de kilometri peste pragul de 1 000 km. În absența acestei obligații, tariful aplicat de Trenitalia pentru transportul de marfă nu ar fi mai scăzut dincolo de kilometrul 1 000 (adică nivelul la care costurile fixe sunt recuperate integral) ([53]). Primul contract a prevăzut o compensație calculată ca diferența dintre sumele care ar fi fost obținute prin aplicarea tarifului teoretic în funcție de numărul de kilometri (care nu mai scade după momentul în care sunt recuperate integral costurile fixe, echivalent cu kilometrul 1 000) și sumele care au fost obținute efectiv prin aplicarea tarifului în funcție de numărul de kilometri prevăzut în contractul cu Trenitalia, care continuă să scadă chiar și peste limita de 1 000 km;

([49]) Ordinul prim-ministrului din 18 martie 1999, publicat în Monitorul Oficial al Italiei nr. 113 din 17 mai 1999.
([50]) Aceste servicii sunt enumerate în considerentul 55.
([51]) Trenitalia a preluat furnizarea serviciilor de transport feroviar de marfă de la grupul FS de la înființarea sa în iunie 2000.
([52]) Această obligație a vizat numai traficul național.
([53]) Astfel cum se menționează în Raportul explicativ din februarie 2002 (anexa 9.1 la răspunsul Italiei din 29 octombrie 2012), „[t]ariful aplicat pentru transportul de marfă crește pe măsură ce crește numărul de kilometri, însă nu proporțional; există o scară descrescătoare, care este mai pronunțată în intervalele inițiale de kilometri și care, ulterior, se aplatizează treptat, devenind aproape asimptotică. Cu toate acestea, după kilometrul 1 000, tariful devine mai degresiv, reflectând obligațiile tarifare introduse prin contractele de servicii anterioare”.

— *transportul feroviar de cărbune și oțel în cadrul Comunității Europene a Cărbunelui și Oțelului*: primul contract a prevăzut o compensație calculată ca diferența dintre veniturile obținute în urma aplicării obligațiilor tarifare și veniturile pe care Trenitalia le-ar fi obținut ca urmare a aplicării tarifului său standard. Această obligație a rămas în vigoare până la 1 mai 2002 ([54]);

— *serviciile internaționale de transport feroviar de marfă între portul italian Trieste și Ungaria*: primul contract a prevăzut o compensație calculată pe baza unei reduceri de 15 % a tarifului obișnuit pentru tranzitarea Austriei și a unei reduceri de 50 % a tarifului obișnuit pentru tranzitarea țărilor din fosta Iugoslavie (Slovenia și Croația), care fusese stabilită în temeiul articolului 5 din Legea nr. 440/1989. Articolul 11 din Legea nr. 440/1989 a limitat valabilitatea acordului bilateral dintre Italia și Ungaria la cinci ani, acesta fiind reînnoibil automat pentru perioade de cinci ani, cu posibilitatea denunțării de către oricare dintre părți cu șase luni înainte de începutul fiecărei perioade. Contractul a prevăzut o compensație calculată ca diferența dintre veniturile obținute în urma aplicării obligațiilor tarifare și veniturile pe care Trenitalia le-ar fi obținut ca urmare a aplicării tarifului său standard;

— *serviciile internaționale de transport feroviar de marfă prin portul Trieste Marittima*: în conformitate cu dispozițiile Decretului ministerial nr. 1-T/1990, primul contract a prevăzut obligații tarifare pentru serviciile internaționale de transport feroviar de marfă care tranzitează portul Trieste Marittima ([55]), altele decât cele furnizate între portul Trieste și Ungaria în temeiul Legii nr. 440/1989 ([56]). Compensația acordată a fost egală cu diferența dintre veniturile obținute în urma aplicării obligațiilor tarifare și veniturile pe care Trenitalia le-ar fi obținut în urma aplicării tarifului său standard, înmulțită cu numărul total de vagoane care au tranzitat portul Trieste Marittima în contextul operațiunilor de import/export.

(56) Primul contract a introdus, de asemenea, noi obligații tarifare privind următoarele servicii de transport feroviar de marfă furnizate de Trenitalia:

— *servicii de transport intermodal pe ruta Lyon-Torino*: la 15 iulie 1999, grupul FS și societatea *Société Nationale des Chemins de fer Français* („**SNCF**") au convenit în cadrul unui contract să aplice o reducere de 30 % a tarifului standard pentru serviciile de transport intermodal pe ruta Lyon Venissieux – Torino Orbassano. Reducerea respectivă a avut drept scop ameliorarea congestionării de la punctele rutiere de trecere a frontierei dintre Italia și Franța cauzată de închiderea pe o perioadă de trei ani a tunelului Mont Blanc în urma unui accident care a avut loc în martie 1999. Serviciile respective au permis fluidizarea tranzitului mărfurilor transportate prin intermediul transportului rutier la frontiera dintre Italia și Franța, indiferent de lungimea segmentului de transport rutier ([57]). Primul contract a prevăzut o compensație calculată ca diferența dintre veniturile obținute în urma aplicării obligațiilor tarifare și veniturile pe care Trenitalia le-ar fi obținut ca urmare a aplicării tarifului său standard. Această obligație a fost în vigoare de la 1 ianuarie 2000 până la sfârșitul anului 2001;

— *servicii de transport combinat feroviar/rutier de marfă*: obligația respectivă a vizat numai serviciile naționale. Scopul său a fost să încurajeze reechilibrarea modurilor de transport poluante (cum ar fi transportul rutier) cu moduri de transport mai durabile (cum ar fi transportul feroviar). Aceasta a rămas în vigoare până la 31 decembrie 2003. Primul contract a prevăzut o compensație calculată ca diferența dintre prețul mediu al transportului feroviar convențional ([58]) și cel al transportului combinat, aplicată volumului total al traficului combinat.

([54]) Și anume la șase luni de la publicarea în *Jurnalul Oficial al Comunității Europene* a deciziei reprezentanților guvernelor statelor membre, reuniți în cadrul Consiliului, din 23 octombrie 2001 de denunțare a acordului din 21 martie 1955 privind stabilirea tarifelor feroviare internaționale pentru transportul cărbunelui și al oțelului, care a condus la încetarea acordului din 21 martie 1955.

([55]) Portul Trieste Marittima reprezintă doar o parte din portul Trieste; acesta este alcătuit din bazinul portuar din apropierea docurilor de încărcare și descărcare ale portului (cheiurile V, VI și VII). Prin Trieste Marittima se înțelege stația feroviară din Trieste „Campo Marzio", principala infrastructură care deservește docurile menționate.

([56]) Decretul ministerial nr. 239/T din 13 aprilie 1992 a clarificat faptul că aceste obligații tarifare nu pot fi adăugate celor prevăzute de Legea nr. 440/1989.

([57]) Cu alte cuvinte, partea din traseu realizată prin intermediul transportului rutier nu avea nicio limită de lungime și putea depăși partea din traseu realizată prin intermediul transportului feroviar (a se vedea nota de subsol 11).

([58]) Transportul feroviar convențional se referă la serviciile de transport furnizate de la punctul de origine până la punctul de destinație exclusiv pe calea ferată.

(57) În plus, primul contract a introdus în sarcina Trenitalia și obligații de furnizare a unor servicii de traversare cu feribotul și de manipulare pentru transportul de marfă între continent și insulele Sardinia/Sicilia. Aceste obligații au permis furnizarea de servicii de transport feroviar de marfă între continent și fiecare dintre cele două insule, trenurile fiind îmbarcate pe feriboturi pe secțiunea maritimă a rutei. Compensația a acoperit taxele plătite de Trenitalia administratorului de infrastructură pentru furnizarea de servicii de traversare cu feribotul și de manipulare, calculate pe baza unui preț de îmbarcare și debarcare și a unui preț unitar pentru costurile de transport cu feribotul, înmulțite cu numărul de curse efectuate.

(58) În temeiul articolului 8 din primul contract, Trenitalia era obligată să transmită MIT conturile financiare certificate referitoare la îndeplinirea OSP-urilor pentru anul 2001.

(59) Articolul 10 din primul contract a impus Trenitalia ca, la expirarea primului contract, să continue să furnizeze serviciile care făceau obiectul primului contract până la notificarea sa de către MIT ([59]). Compensația pentru orice lună suplimentară de serviciu nu putea depăși o doisprezecime din compensația anuală stabilită pentru 2001. În cazul adoptării unor dispoziții legale incompatibile cu obligația de continuare a furnizării serviciilor, Trenitalia avea dreptul să suspende executarea serviciilor prestate în temeiul clauzei de continuitate, fără ca aceasta să aducă atingere compensației datorate pentru serviciile prestate până la acea dată, în conformitate cu procedurile prevăzute la articolele 4 și 14 din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69.

(60) Articolul 11 din primul contract a prevăzut o penalizare de până la 250 000 EUR pentru fiecare nerespectare a oricăreia dintre OSP-urile enumerate la considerentele 55-57.

(61) Compensația pentru anii 2000-2003 (356,4 milioane EUR) a fost plătită de Italia în 2003 (237,6 milioane EUR) și în 2005 (118,8 milioane EUR).

3.2.2. *Al doilea contract*

3.2.2.1. Contextul încheierii celui de al doilea contract

(62) La expirarea primului contract (31 decembrie 2001), Trenitalia a continuat să îndeplinească OSP-urile impuse în temeiul primului contract, în conformitate cu clauza de continuitate (a se vedea considerentul 59). Cu toate acestea, OSP-urile prevăzute în primul contract în cadrul următoarelor servicii nu mai erau în vigoare începând cu:

— 1 ianuarie 2002 pentru serviciile de transport intermodal pe ruta Lyon-Torino (a se vedea considerentul 56);

— 1 mai 2002 pentru transportul feroviar de cărbune și oțel în cadrul Comunității Europene a Cărbunelui și Oțelului în urma încetării existenței Comunității Europene a Cărbunelui și Oțelului (a se vedea considerentul 55);

— 1 ianuarie 2004 pentru serviciile de transport combinat feroviar/rutier de marfă (a se vedea considerentul 56).

(63) Raportul prezentat MIT de Trenitalia privind costurile financiare pentru 2005 suportate de Trenitalia pentru îndeplinirea OSP-urilor în temeiul primului contract a arătat că, în ceea ce privește transportul de marfă între continent și insulele Sardinia/Sicilia, primul contract a vizat numai costurile pentru traversarea cu feribotul și operațiunile de manipulare și nu a luat în considerare costurile suplimentare suportate de Trenitalia pentru îndeplinirea OSP-urilor între continent și Sardinia/Sicilia. Pentru a respecta OSP-urile în temeiul primului contract, Trenitalia a trebuit să gestioneze și să mențină mai multe stații și infrastructuri feroviare în Sardinia și Sicilia pentru a organiza încărcarea și descărcarea mărfurilor. Aceste costuri nu fuseseră luate în considerare în cadrul primului contract, deși erau efectiv suportate de Trenitalia și legate direct de îndeplinirea OSP-urilor impuse în temeiul primului contract.

([59]) Articolul 10 din primul contract a prevăzut, de asemenea, în mod expres că MIT avea obligația de a stabili din nou obligațiile de serviciu public și criteriile de calculare a compensației relevante, ținând seama de procesul de dereglementare în vigoare și în urma efectuării unor studii și analize aprofundate.

(64) Prin urmare, în cursul anului 2006, MIT a pregătit un nou CSP. Trenitalia și MIT au încheiat al doilea contract la 27 martie 2007 pentru perioada 2004-2006, recunoscând OSP-urile îndeplinite de Trenitalia în temeiul clauzei de continuitate din primul contract.

3.2.2.2. Conținutul celui de al doilea contract

(65) Al doilea contract a continuat să impună aceleași obligații tarifare (cu aceiași parametri pentru calcularea valorii compensației) deja incluse în primul contract ([60]):

— obligația tarifară degresivă pentru transportul feroviar de marfă pe distanțe mai mari de 1 000 km;

— obligația tarifară pentru transportul internațional feroviar de marfă între portul Trieste și Ungaria;

— obligația tarifară pentru serviciile internaționale de transport feroviar de marfă prin portul Trieste Marittima;

— obligația tarifară pentru transportul feroviar de marfă între continent și Sardinia.

(66) Al doilea contract a continuat, de asemenea, să impună Trenitalia obligația de furnizare a unor servicii de traversare cu feribotul și de manipulare (pentru traficul către/dinspre Sardinia și Sicilia), la fel ca în primul contract (a se vedea considerentul 57).

(67) Spre deosebire de primul contract, al doilea contract a impus o obligație suplimentară, în baza căreia Trenitalia trebuia să deservească un anumit număr de stații feroviare enumerate în anexa 1 la al doilea contract de servicii de transport de marfă către/dinspre Sardinia și Sicilia pentru a menține același volum de servicii de transport feroviar de marfă furnizate către/dinspre aceste insule în 2004.

(68) Prin urmare, al doilea contract a introdus, de asemenea, o nouă metodologie de compensare pentru OSP-urile care vizau serviciile furnizate către/dinspre Sardinia și Sicilia. Aceste OSP-uri au reprezentat peste 70 % din compensația prevăzută în al doilea contract. Spre deosebire de primul contract (a se vedea considerentele 55-57), compensația acordată Trenitalia în temeiul celui de al doilea contract a vizat diferența dintre costurile legate de organizarea serviciilor de transport feroviar de marfă între continent și Sicilia/Sardinia (inclusiv gestionarea stațiilor feroviare) și veniturile obținute din aceste servicii (inclusiv compensația acordată pentru acoperirea obligațiilor tarifare și a taxelor plătite administratorului de infrastructură feroviară).

(69) Astfel, compensația totală pentru îndeplinirea OSP-urilor impuse în legătură cu serviciile de transport feroviar de marfă între continent și Sicilia/Sardinia a fost calculată pe baza contului de profit și pierdere al Trenitalia înregistrat pentru aceste servicii. Mai precis, contul de profit și pierdere a luat în considerare veniturile provenite din transportul de mărfuri (inclusiv compensația pentru acoperirea veniturilor nerealizate rezultate din aplicarea obligațiilor tarifare), precum și veniturile accesorii ([61]). În ceea ce privește costurile, contul de profit și pierdere a luat în considerare toate costurile legate de furnizarea serviciilor de transport feroviar de marfă între continent și Sardinia/Sicilia (calculate sub forma costului unitar pe tren-km), precum și costurile aferente traversării pe mare și manipulării vagoanelor, precum și gestionării stațiilor feroviare și a instalațiilor acestora. Compensația a inclus un profit, calculat ca produsul dintre costul mediu ponderat al capitalului și capitalul angajat al Trenitalia.

(70) În sfârșit, al doilea contract a impus, de asemenea, obligația de planificare și de coordonare a tuturor activităților accesorii furnizării tuturor serviciilor de transport feroviar de marfă care făceau obiectul celui de al doilea contract (în special întreținerea și revizia materialului rulant, un nivel optim al condițiilor de siguranță, activitățile administrative și comerciale în sprijinul gestionării serviciilor).

([60]) În temeiul celui de al doilea contract, Italia nu mai a impus obligații tarifare pentru transportul feroviar de cărbune și oțel în cadrul Comunității Europene a Cărbunelui și Oțelului (a se vedea considerentul 55), pentru serviciile de transport intermodal pe ruta Lyon-Torino (a se vedea considerentul 56) și pentru serviciile de transport combinat de marfă care, în fapt, nu mai erau furnizate începând cu 1 ianuarie 2004 (a se vedea considerentul 55).

([61]) Veniturile accesorii sunt veniturile provenite din alte bunuri sau servicii decât activitatea principală a unei societăți (în acest caz, serviciile de transport de marfă).

(71) Al doilea contract a prevăzut plata sumei totale a compensației sub forma unei remunerații anuale globale plătibile în două tranșe (80 % din suma plătită anual – după prezentarea de către Trenitalia a previziunilor sale economice anuale până la data de 30 iunie a anului următor anului de referință și restul de 20 % din sumă – după prezentarea conturilor anuale certificate de către Trenitalia). În conformitate cu articolul 5 alineatul (2) din al doilea contract, Trenitalia avea obligația de a transmite MIT spre examinare, până la data de 30 septembrie a anului următor anului de referință, conturile sale anuale – certificate de auditori și întocmite în conformitate cu articolul 5 alineatul (3) din Decretul din 2003. În termen de 45 de zile de la primirea acestor conturi, MIT avea obligația de a verifica acest conturi, precum și numărul de servicii furnizate efectiv de Trenitalia.

(72) Al doilea contract a stabilit valoarea maximă a compensației anuale totale care urma să fie acordată pentru îndeplinirea tuturor OSP-urilor prevăzute în al doilea contract pentru anii 2004-2006 pe baza previziunilor bugetare ale Ministerului Economiei și Finanțelor pentru anul respectiv. Compensația anuală totală acordată nu a putut depăși în niciun caz sarcina financiară reală suportată de Trenitalia pentru fiecare an din perioada de trei ani 2004-2006, astfel cum se arată în conturile anuale certificate. În cazul în care compensația plătită depășea sarcina financiară suportată efectiv de Trenitalia, în urma prezentării conturilor anuale de către Trenitalia la data de 30 septembrie a fiecărui an, MIT urma să deducă suma corespunzătoare excedentului din compensația datorată ([62]).

(73) Articolul 9 din al doilea contract a prevăzut o penalizare de 50 000 EUR pentru nerespectarea oricăreia dintre OSP-urile impuse Trenitalia în temeiul celui de al doilea contract, care trebuia dedusă din compensația datorată ([63]).

(74) Articolul 12 din al doilea contract a prelungit valabilitatea celui de al doilea contract până la transmiterea unei notificări de către MIT. O astfel de notificare trebuia să fie transmisă cu cel puțin 90 de zile în avans și putea viza încetarea furnizării unora sau a tuturor obligațiilor de serviciu public care făceau obiectul contractului. În temeiul acestui articol, Trenitalia a continuat să furnizeze serviciile de transport feroviar de marfă care făceau obiectul celui de al doilea contract după expirarea sa, până la transmiterea unei notificări de către MIT. Compensația pentru orice lună suplimentară de serviciu nu putea depăși o doisprezecime din compensația anuală stabilită pentru 2004. În cazul adoptării unor dispoziții legale incompatibile cu obligația de continuare a furnizării serviciilor, Trenitalia avea dreptul să suspende executarea serviciilor prestate în temeiul clauzei de continuitate, fără ca aceasta să aducă atingere compensației datorate pentru serviciile prestate până la acea dată, în conformitate cu procedurile prevăzute la articolele 4 și 14 din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69.

(75) Compensația totală primită de Trenitalia în temeiul celui de al doilea contract a fost de 613,7 milioane EUR. Compensația pentru anul 2004 (118,8 milioane EUR) a fost plătită în 2007, după semnarea contractului ([64]). În ceea ce privește compensația pentru serviciile furnizate în anii următori (și anume în anii 2005, 2006, 2007 și 2008), plățile au avut loc între 2007 și 2009, în două tranșe:

— 80 % din sumă a fost plătită în urma unei cereri transmise MIT de Trenitalia, însoțită de prezentarea evoluției anuale a parametrilor economici utilizați pentru monitorizarea exactității compensației estimate;

— 20 % din sumă a fost plătită la prezentarea conturilor certificate.

([62]) A se vedea articolul 4 alineatul (2) din al doilea contract.

([63]) Erau prevăzute penalizări ad-hoc în cazul: netransmiterii datelor contabile către MIT; nerespectării angajamentelor privind calitatea serviciilor prevăzute la articolul 6 alineatul (2) din al doilea contract; nerespectării obligațiilor de serviciu privind menținerea unei liste specifice de instalații deschise publicului pentru serviciul de transport de marfă către și dinspre Sardinia și Sicilia.

([64]) Plata compensației pentru 2004 a fost stabilită la articolul 5 alineatul (4) din al doilea contract, în care s-a recunoscut că, pentru 2004, Trenitalia a respectat OSP-urile de la articolul 2 alineatul (1), astfel cum au fost prevăzute în anexa 1, și că obligațiile de la articolul 3 au fost îndeplinite. „Prin urmare, compensația se plătește societății fără îndeplinirea unor obligații suplimentare”.

3.2.3. *Al treilea contract*

3.2.3.1. Contextul încheierii celui de al treilea contract

3.2.3.1.1. Eliminarea treptată a OSP-urilor impuse prin al doilea contract

(76) La expirarea celui de al doilea contract (31 decembrie 2006), Trenitalia a continuat să îndeplinească OSP-urile în temeiul articolului 12 din al doilea contract.

(77) Cu toate acestea, la 17 ianuarie 2008, Trenitalia a notificat MIT că respectivele costuri preconizate pentru îndeplinirea OSP-urilor în temeiul celui de al doilea contract depășeau cu mult valoarea compensației care trebuia plătită de Italia pentru anul 2008 ([65]). Având în vedere riscurile substanțiale de pierderi necompensate, Trenitalia a indicat MIT că ar va trebui să reducă OSP-urile prevăzute în cadrul celui de al doilea contract și, în special, să suspende serviciile furnizate către/dinspre Sardinia și Sicilia, deoarece acestea au înregistrat cele mai mari pierderi în temeiul celui de al doilea contract.

(78) La 18 ianuarie 2008, MIT a luat act de pierderile substanțiale suferite de Trenitalia și a convenit să revizuiască obiectul OSP-urilor pentru a atenua riscurile de subcompensare suportate de Trenitalia pentru anul 2008, în special în ceea ce privește serviciile de transport către/dinspre Sardinia.

(79) La 28 mai 2008, MIT a solicitat Trenitalia să furnizeze date privind îndeplinirea OSP-urilor în temeiul celui de al doilea contract, în special date financiare (costurile și veniturile înregistrate) și date privind transportul (numărul de tone de mărfuri transportate, tren-km efectuați, distanța medie etc.). Autoritățile italiene au intenționat să revizuiască necesitatea OSP-urilor, în special ca urmare a evoluției pieței transportului feroviar de marfă după liberalizarea completă a acesteia începând cu 1 ianuarie 2007 (a se vedea considerentul 23).

(80) Prin scrisoarea din 27 octombrie 2008, MIT a informat Trenitalia cu privire la intenția sa de a revizui domeniul de aplicare al OSP-urilor impuse societății Trenitalia în ceea ce privește transportul feroviar de marfă către Sardinia și că este necesar un nou CSP aplicabil de la 1 ianuarie 2009 pentru a ține seama de modificarea domeniului de aplicare al OSP-urilor. În această scrisoare, MIT a indicat că a decis, împreună cu regiunea Sardinia, să reorganizeze transportul de mărfuri între Sardinia și continent, renunțând la transportul feroviar în Sardinia și bazându-se numai pe transportul rutier de mărfuri pe această insulă ([66]). În plus, MIT a recunoscut că serviciile de transport feroviar de marfă către Sardinia furnizate de Trenitalia în condițiile prevăzute de al doilea contract presupuneau costuri considerabile.

(81) La 19 decembrie 2008, Trenitalia a furnizat datele solicitate de autoritățile italiene. Pe baza acestor date, autoritățile italiene au evidențiat o scădere puternică a volumelor transportate între 2004 și 2007 (-84 % din tonele transportate) pentru serviciile internaționale supuse obligațiilor tarifare în temeiul celui de al doilea contract ([67]). Pe această bază, astfel, Italia a considerat că obligațiile tarifare prevăzute în temeiul celui de al doilea contract și impuse pentru serviciile internaționale de transport feroviar de marfă între portul Trieste și Ungaria și pentru cele prin portul Trieste Marittima nu mai erau relevante, întrucât cererea înregistrată pentru aceste servicii a scăzut drastic între 2004 și 2007.

([65]) În scrisoarea sa din 17 ianuarie 2008 adresată MIT, Trenitalia a indicat că întreprinderea a preconizat costuri totale de 149 de milioane EUR pentru anul 2008, în timp ce, pentru 2008, autoritățile italiene au preconizat plata unei compensații de 92 de milioane EUR. Trenitalia a făcut referire, de asemenea, la conturile certificate pentru 2006 transmise MIT, care arată că, pentru anul 2006, Trenitalia a suportat costuri de 179 de milioane EUR pentru îndeplinirea OSP-urilor în temeiul celui de al doilea contract.

([66]) În temeiul celui de al doilea contract, pentru transportul de mărfuri către/dinspre Sardinia, Trenitalia furniza servicii de transport feroviar de marfă pe continent către diferite porturi de pe continent; apoi, vagoanele erau îmbarcate pe nave și debarcate în Sardinia, continuându-și traseul pe calea ferată prin diferitele stații feroviare din Sardinia (și viceversa). Cu toate acestea, autoritățile italiene au decis că Trenitalia nu va mai fi nevoită să îmbarce trenurile pe nave, deoarece mărfurile urmau să fie debarcate direct în porturile de pe continent, transportate pe mare către Sardinia, unde transportatorii rutieri urmau să le preia și să le livreze pe întreaga insulă.

([67]) Și anume transportul feroviar internațional de marfă între portul Trieste și Ungaria și transportul feroviar internațional de marfă prin portul Trieste Marittima.

(82) În plus, în ceea ce privește transportul feroviar de marfă pe distanțe mai mari de 1 000 km, autoritățile italiene au observat că serviciile respective erau, în general, concentrate pe segmente din nordul Italiei, dat fiind că aceste segmente generau profituri mult mai mari pentru Trenitalia. În planul său de afaceri pentru perioada 2007-2011, aceasta din urmă preconizase o reorganizare a serviciilor sale de transport de marfă către segmentele cele mai profitabile, în special ca urmare a deschiderii către concurență a serviciilor de transport feroviar de marfă la nivel național începând cu 1 ianuarie 2007. Această reorganizare a activităților de transport feroviar de marfă ale Trenitalia a condus astfel la o reducere substanțială a serviciilor furnizate în sudul Italiei și pe marile insule (Sicilia/Sardinia), în special începând cu anul 2007. Prin urmare, autoritățile italiene au considerat că obligațiile tarifare pe distanțe mai mari de 1 000 km nu mai erau adecvate pentru a stimula traficul feroviar de marfă către sudul Italiei.

(83) Astfel, începând cu 1 ianuarie 2009, MIT nu a mai impus Trenitalia să respecte obligațiile tarifare prevăzute în cadrul celui de al doilea contract.

(84) În plus, în urma reorganizării transportului de mărfuri între Sardinia și continent, OSP-urile prevăzute în cadrul celui de al doilea contract privind transportul feroviar de marfă între Sardinia și continent nu mai erau în vigoare de la 1 ianuarie 2009.

(85) Prin urmare, începând cu 1 ianuarie 2009, Trenitalia a rămas supusă doar OSP-urilor prevăzute în cadrul celui de al doilea contract referitoare la furnizarea de servicii de transport feroviar de marfă către/dinspre Sicilia în temeiul clauzei de continuitate prevăzute la articolul 12 din al doilea contract (și anume obligația de a realiza operațiuni de manipulare și traversări).

3.2.3.1.2. Proiectul celui de al treilea contract din 4 martie 2009

(86) În noiembrie 2008, MIT și Trenitalia au început să negocieze un nou CSP.

(87) Prin scrisoarea din 26 februarie 2009, MIT a solicitat Trenitalia să mențină serviciile publice de transport feroviar de marfă între sudul Italiei și nordul Italiei până când MIT și Trenitalia stabilesc obiectul celui de al treilea contract. Potrivit Italiei, continuarea acestor servicii era esențială pentru a asigura fluxul constant de mărfuri între sudul Italiei și nordul Italiei și, prin urmare, pentru a menține un echilibru economic între regiunile Italiei.

(88) Potrivit Italiei, la 4 martie 2009, data la care Trenitalia și MIT și-au transmis un proiect al celui de al treilea contract, părțile ajunseseră la un acord cu privire la majoritatea termenilor și condițiilor contractului respectiv. Acest proiect prevedea că Trenitalia avea obligația de a furniza servicii de transport feroviar de marfă către/dinspre regiunile Abruzzo, Basilicata, Calabria, Campania, Molise, Apulia și Sicilia (articolul 4 din proiectul de contract și anexa 1 la acest proiect de contract) și impunea Trenitalia obligația de a garanta un anumit volum de servicii pe an (12,8 milioane tren-km) ([68]). Aceste servicii trebuiau furnizate la cererea oricărui client situat în Italia (cu excepția cazului în care exista fie un venit pe tren-km mai mic de 5,1 EUR și/sau o diferență între costuri și venituri pe tren-km de peste 16 EUR pe tren-km) și cu respectarea anumitor niveluri de calitate prevăzute în anexa 2 la proiectul de contract. Proiectul de contract prevedea o perioadă de valabilitate cuprinsă între 1 ianuarie 2009 și 31 decembrie 2013.

(89) Compensația acoperea diferența dintre veniturile provenite din traficul realizat și costurile conexe legate de îndeplinirea OSP-urilor în temeiul proiectului de contract ([69]). Trenitalia urma să primească o remunerație anuală globală [articolul 6 alineatul (6) din proiectul de contract] plătibilă în două tranșe (90 % din sumă – după transmiterea informațiilor corespunzătoare privind veniturile către MIT și restul de 10 % din sumă – după prezentarea raportului anual privind serviciile de transport cantitative și calitative furnizate de Trenitalia). Compensația urma să se calculeze pe baza planului industrial al grupului FS pentru perioada 2007-2011 [articolul 6 alineatul (3) din proiectul de contract]. Trenitalia avea obligația de a prezenta anual atât MIT, cât și Ministerului Economiei și Finanțelor conturile certificate, cu confirmarea valorii veniturilor, a cheltuielilor și a costurilor suportate de societate pentru îndeplinirea obligațiilor de servicii prevăzute în proiectul de contract [articolul 6 alineatul (7) din proiectul de contract].

([68]) Proiectul de contract (articolul 5) prevedea, de asemenea, obligația Trenitalia de a planifica și coordona toate activitățile necesare pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public (întreținerea materialului rulant, condițiile de siguranță, activitățile de sprijin administrativ și comercial). De asemenea, acesta impunea Trenitalia să garanteze înregistrarea exactă a datelor și informațiilor referitoare la obligațiile de serviciu public îndeplinite în temeiul proiectului de contract (articolul 6 din proiectul de contract).

([69]) Compensația pentru anul 2009 a fost stabilită la 93 de milioane EUR și la 107 milioane EUR pentru anii 2010 și 2011 (fără TVA).

(90) Proiectul de contract prevedea penalizări în cazul nerespectării de către Trenitalia a standardelor de calitate impuse de proiectul de contract. În plus, s-a stabilit că, în cazul unor întreruperi și modificări ale serviciilor ca urmare a unor evenimente excepționale sau care nu sunt imputabile Trenitalia, compensația acordată societății Trenitalia urma să fie redusă proporțional cu numărul de tren-km neefectuați.

(91) Termenii și condițiile proiectului celui de al treilea contract au fost discutate și negociate în continuare în lunile următoare. Potrivit Italiei, aspectele neconvenite aflate în curs de negociere se refereau la numărul exact de tren-km care urmau să fie efectuați anual de Trenitalia ([70]). Între timp, Trenitalia a îndeplinit OSP-urile negociate cu MIT, astfel cum erau definite în proiectul de contract din 4 martie 2009, și a efectuat în total 14 milioane tren-km pentru anul 2009.

3.2.3.1.3. Proiectul celui de al treilea contract din 29 octombrie 2010

(92) La 29 octombrie 2010, Trenitalia și MIT au finalizat proiectul celui de al treilea contract, care a reiterat, în esență, dispozițiile proiectului de contract din 4 martie 2009 și, în același timp, a introdus unele revizuiri. Aceste revizuiri au vizat perioada de valabilitate a contractului ([71]), numărul de tren-km care urmau să fie efectuați de Trenitalia ([72]), parametrii pentru calcularea compensației ([73]) și sistemul de penalizări ([74]).

(93) Conținutul proiectului celui de al treilea contract din 29 octombrie 2010 a rămas neschimbat până la semnarea celui de al treilea contract de către MIT la 3 decembrie 2012. Acesta este descris în secțiunea 3.2.3.2.

(94) La 29 octombrie 2010, conducătorul MIT a transmis cabinetului ministrului infrastructurii și transporturilor proiectul finalizat al celui de al treilea contract, alături de o notă de însoțire, în care a indicat că Trenitalia a furnizat serviciile începând cu 1 ianuarie 2009 în conformitate cu condițiile cuprinse în proiectul finalizat al celui de al treilea contract.

(95) În urma acordului privind proiectul celui de al treilea contract din 29 octombrie 2010, autoritățile italiene au adoptat Decretul-lege nr. 225 din 29 decembrie 2010 (ratificat prin Legea nr. 11 din 26 februarie 2011), care a autorizat Ministerul Economiei și Finanțelor să acorde întreprinderii Trenitalia compensația stabilită prin legea bugetară anuală pentru îndeplinirea OSP-urilor pentru 2009, calculată în conformitate cu parametrii stabiliți în proiectul celui de al treilea contract.

3.2.3.2. Conținutul celui de al treilea contract

(96) Al treilea contract (încheiat la 3 decembrie 2012 pe baza proiectului convenit între MIT și Trenitalia la 29 octombrie 2010) a vizat serviciile de transport feroviar de marfă către/dinspre sudul Italiei, astfel cum se specifică în considerentul 97 prima liniuță. Al treilea contract a impus societății Trenitalia obligația de a garanta un anumit volum de servicii pe an cu finanțare de stat, în limitele fondurilor publice disponibile ([75]). Aceste servicii trebuiau furnizate la cererea oricărui client, cu respectarea anumitor niveluri de calitate și eficiență prevăzute în anexele 1 și 3 la al treilea contract ([76]). Spre deosebire de primul și de al doilea contract, al treilea contract nu a vizat serviciile de transport feroviar de marfă către și dinspre insula Sardinia și nu a prevăzut obligații tarifare, Trenitalia fiind liberă să aplice prețurile pieței ([77]).

([70]) Italia a furnizat o scrisoare din 22 aprilie 2009 trimisă de Trenitalia către MIT, în care societatea a luat act de faptul că negocierile privind proiectul de contract se aflau într-un stadiu avansat și că părțile trebuiau să definească numărul final de tren-km (într-un interval cuprins între 9,4 și 13 milioane tren-km) care urmau să fie efectuați în conformitate cu fondurile bugetare disponibile pentru perioada 2009-2011.

([71]) Proiectul din 29 octombrie 2010 prevedea o durată cuprinsă între 1 ianuarie 2009 și 31 decembrie 2014 (și anume o durată mai lungă în comparație cu proiectul din 4 martie 2009, care acoperea doar perioada de până la 31 decembrie 2013).

([72]) Proiectul din 29 octombrie 2010 prevedea 11,9 milioane tren-km care trebuiau efectuați în loc de 12,8 milioane tren-km.

([73]) Proiectul din 29 octombrie 2010 prevedea că parametrii contractuali erau stabiliți în Planul economic și financiar al Trenitalia.

([74]) Sistemul de penalizări este mai detaliat în proiectul din 29 octombrie 2010 în comparație cu proiectul din 4 martie 2009.

([75]) Potrivit articolului 4.4 din al treilea contract, Trenitalia trebuia să garanteze operațiunile de transport de marfă în limitele fondurilor anuale stabilite de bugetul de stat și enumerate în Planul economic și financiar *ex ante* inclus în anexa 2 la al treilea contract.

([76]) Nivelul de calitate includea, în esență, o obligație de punctualitate.

([77]) În conformitate cu articolul 4 alineatul (5) din al treilea contract, societății Trenitalia i se impunea să perceapă clienților săi „obligații tarifare strict proporționale cu condițiile pieței, care să poată fi structurate în raport cu cantitățile contractate și care, în orice caz, să fie aplicate în mod nediscriminatoriu”.

(97) Potrivit articolului 4 din al treilea contract, Trenitalia s-a angajat:

— să asigure servicii de transport feroviar de marfă la nivelul a 11,9 milioane de tren-kilometri ([78]), în regim convențional de tren complet ([79]) sau prin moduri de transport combinat ([80]), către/dinspre sudul Italiei ([81]), inclusiv către/dinspre Sicilia, urmând rutele din regiunea geografică adriatică și cea tireniană, către orice operator care solicită astfel de servicii, la un nivel minim de eficiență și în limita fondurilor alocate bugetului public menționate în planul de afaceri;

— să planifice și să coordoneze toate activitățile necesare pentru îndeplinirea OSP-urilor impuse în temeiul celui de al treilea contract (întreținerea materialului rulant, condițiile de siguranță, activitățile de sprijin administrativ și comercial);

— să garanteze înregistrarea exactă a datelor și informațiilor referitoare la OSP-urile îndeplinite în temeiul celui de al treilea contract (criteriile pentru întocmirea conturilor analitice prevăzute de lege sunt reglementate în detaliu în anexa 2 la al treilea contract).

(98) Al treilea contract a prevăzut un nivel minim de eficiență, sub care Trenitalia putea refuza să furnizeze serviciul solicitat. Anexa 1 la al treilea contract preciza că Trenitalia avea obligația de a furniza serviciul în toate situațiile, cu excepția cazului în care exista o diferență între costuri și venituri pe tren-km care depășea 19 EUR pe tren-km, iar această diferență era mai mare de 73 % din costurile totale.

(99) Compensația acoperea diferența dintre veniturile provenite din traficul realizat și costurile conexe legate de îndeplinirea OSP-urilor în temeiul celui de al treilea contract. Trenitalia urma să primească o remunerație anuală globală. Compensația a fost calculată pe baza Planului economic și financiar *ex ante* al Trenitalia, anexat la al treilea contract (anexa 2) ([82]). În conformitate cu dispozițiile prevăzute în anexa 2 la al treilea contract, subcompensarea pentru primii ani vizați de al treilea contract urma să fie regularizată în anii următori, astfel încât să se ajungă la o situație echilibrată pe întreaga perioadă 2009-2014. Trenitalia avea obligația de a prezenta anual atât MIT, cât și Ministerului Economiei și Finanțelor conturile certificate, cu confirmarea valorii veniturilor, a cheltuielilor și a costurilor suportate de societate pentru îndeplinirea OSP-urilor prevăzute în al treilea contract ([83]).

([78]) Potrivit articolului 10 din al treilea contract, oferta făcută clientului ca răspuns la cererea sa menționată în anexa 1 la al treilea contract putea fi revizuită în cazul în care existau diferențe între factorii economici și de volum prevăzuți în planul de afaceri al Trenitalia (care se afla la baza parametrilor economici și de servicii menționați în contract).

([79]) Anexa 1 la al treilea contract precizează că termenul „regim convențional de tren complet" se referă la transportul feroviar efectuat la cererea exclusivă a unui client sau a unui grup de clienți, pe baza unor parametri tehnici predefiniți de timp, frecvență, capacitate și lungime maximă, conveniți între transportator și client și sub rezerva unui acord cu clientul.

([80]) Anexa 1 la al treilea contract precizează că expresia „transport combinat" desemnează transportul de marfă în cadrul căruia camionul, remorca sau semiremorca, cu sau fără vehicul de remorcare, caroseria mobilă sau containerul utilizează calea rutieră pe porțiunea inițială sau finală a parcursului și, pentru restul traseului, calea ferată, fără reîncărcare intermediară.

([81]) Anexa 1 la al treilea contract, intitulată „Oferta planificată", a enumerat următoarele 42 de legături unidirecționale interregionale, respectiv între o regiune de origine și o regiune de destinație: 1. Abruzzo/Abruzzo; 2. Abruzzo/Campania; 3. Abruzzo/nordul Italiei; 4. Abruzzo/Apulia; 5. Basilicata/Calabria; 6. Basilicata/nordul Italiei; 7. Basilicata/Apulia; 8. Basilicata/Sicilia; 9. Calabria/Basilicata; 10. Calabria/Calabria; 11. Calabria/Campania; 12. Calabria/nordul Italiei; 13. Calabria/Apulia; 14. Calabria/Sicilia; 15. Campania/Basilicata; 16. Campania/Calabria; 17. Campania/Campania; 18. Campania/nordul Italiei; 19. Campania/Apulia; 20. Campania/Sicilia; 21. Molise/Apulia; 22. Nordul Italiei/Abruzzo; 23. Nordul Italiei/Basilicata; 24. Nordul Italiei/Calabria; 25. Nordul Italiei/Campania; 26. Nordul Italiei/Apulia; 27. Nordul Italiei/Sicilia; 28. Nordul Italiei/nordul Italiei; 29. Apulia/Abruzzo; 30. Apulia/Basilicata; 31. Apulia/Calabria; 32. Apulia/Campania; 33. Apulia/Molise; 34. Apulia/nordul Italiei; 35. Apulia/Apulia; 36. Apulia/Sicilia; 37. Sicilia/Basilicata; 38. Sicilia/Calabria; 39. Sicilia/Campania; 40. Sicilia/nordul Italiei; 41. Sicilia/Apulia; 42. Sicilia/Sicilia. În ceea ce privește legăturile nordul Italiei/nordul Italiei, anexa 2 precizează următoarele: „Liniile nord-nord reprezintă «resursele» (pe ruta adriatică, respectiv tireniană) pentru traficul cu caracter universal sau proporția de trenuri necesare pentru prestarea serviciului care face obiectul contractului, în funcție de organizarea rețelei de producție de marfă".

([82]) Pe lângă înregistrarea datelor și informațiilor, anexa 2 a inclus planul de afaceri, procedurile contabile analitice prevăzute de lege și criteriile care trebuiau utilizate pentru anii 2009-2010 și 2011-2014.

([83]) Articolul 5 alineatul (1) litera (e) din al treilea contract.

(100) În conformitate cu articolul 5 alineatul (1) litera (e) din al treilea contract, Trenitalia avea obligația de a transmite MIT spre examinare, în termen de 90 de zile de la aprobarea situațiilor financiare ale Trenitalia, conturile sale anuale – certificate de auditori și întocmite în conformitate cu articolul 5 alineatul (3) din Decretul din 2003.

(101) Contractul a inclus un sistem detaliat de obligații, controale și penalizări ([84]). În plus, s-a stabilit că, în cazul unor întreruperi și modificări ale serviciilor ca urmare a unor evenimente excepționale sau care nu sunt imputabile Trenitalia, compensația acordată societății Trenitalia urma să fie redusă proporțional cu numărul de tren-km neefectuați ([85]).

(102) Compensația totală primită de Trenitalia în temeiul celui de al treilea contract a fost de 612,1 milioane EUR. Compensația pentru anii 2009 și 2010 a fost plătită societății Trenitalia la 21 decembrie 2010; compensația pentru anii următori (2014-2011) a fost plătită anual societății Trenitalia, în două tranșe: (i) 90 % din aceasta s-a achitat la finalul fiecărei luni, pe bază proporțională; (ii) 10 % din aceasta s-a facturat începând cu luna aprilie a anului următor anului de referință, fără aplicarea de penalități ([86]).

4. **MOTIVELE CARE AU CONDUS LA INIȚIEREA PROCEDURII**

4.1.1. *Existența ajutorului*

(103) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a considerat că respectiva compensație pentru obligația de serviciu public aferentă îndeplinirii OSP-urilor în domeniul transportului feroviar de marfă constituie ajutor de stat în beneficiul Trenitalia în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

(104) Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că respectiva compensație acordată Trenitalia în temeiul celor trei CSP-uri a fost finanțată direct de la bugetul de stat și era direct imputabilă statului italian, întrucât contractele au fost semnate de MIT ([87]).

(105) În ceea ce privește existența unui avantaj pentru întreprinderea în cauză, Comisia a exprimat îndoieli cu privire la îndeplinirea celor patru condiții enunțate în hotărârea Altmark.

(106) În ceea ce privește prima condiție Altmark referitoare la încredințarea OSP-urilor, Comisia a exprimat îndoieli cu privire la existența unei disfuncționalități a pieței în legătură cu cele trei CSP-uri ca urmare a prezenței unor operatori privați în sudul Italiei și a tipurilor de servicii furnizate de Trenitalia.

(107) De asemenea, Comisia a exprimat îndoieli cu privire la respectarea celei de a doua condiții Altmark în ceea ce privește stabilirea *ex ante* a parametrilor pe baza cărora s-a calculat compensația, deoarece Trenitalia a început să furnizeze serviciile care fac obiectul OSP-urilor înainte de încheierea CSP-urilor.

(108) În ceea ce privește cea de a treia condiție Altmark, potrivit căreia compensația nu trebuie să depășească ceea ce este necesar pentru a acoperi costurile suportate pentru îndeplinirea OSP-urilor, Comisia nu a dispus de suficiente elemente pentru a concluziona că nu a existat o supracompensare.

([84]) Articolele 8, 11 și 12 din al treilea contract.
([85]) Articolul 8 alineatul (3) din al treilea contract.
([86]) A se vedea articolul 9 alineatul (3) din al treilea contract: „O cotă de 90 % din remunerația anuală poate fi facturată la finalul fiecărei luni, pe bază proporțională. Suma rămasă poate fi facturată începând cu luna aprilie a anului următor, fără aplicarea penalităților prevăzute la articolul 13."
([87]) În conformitate cu articolul 38 alineatul (2) din Legea nr. 166/2002 din 1 august 2002, astfel cum a fost modificată prin Legea nr. 222/2007 din 29 noiembrie 2007, încredințarea CSP-urilor de interes național intră în atribuțiile MIT.

(109) În sfârșit, în ceea ce privește cea de a patra condiție Altmark ([88]), Comisia a considerat că aceasta nu a fost respectată, deoarece Trenitalia nu a fost aleasă să ofere serviciile în temeiul unei proceduri de achiziții pentru niciunul dintre cele trei CSP, iar nivelul compensației nu s-a bazat pe analiza costurilor suportate de o întreprindere bine gestionată. În special în legătură cu al treilea contract, în ceea ce privește studiul furnizat de Italia ([89]), Comisia a observat că acesta specifică în mod clar că Trenitalia funcționa într-un context operațional și tehnic diferit, în special în sudul Italiei, în comparație cu alți operatori europeni de servicii de transport feroviar de marfă, și a concluzionat că Trenitalia nu ar fi putut fi considerată la fel de eficientă precum principalii săi concurenți europeni.

(110) În consecință, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că respectivele trei CSP-uri conferau Trenitalia un avantaj pe care societatea nu l-ar fi putut obține în condiții normale de piață. În plus, un astfel de avantaj a fost selectiv, deoarece măsurile au adus beneficii doar Trenitalia.

(111) De asemenea, Comisia a considerat, cu titlu preliminar, că măsurile sunt susceptibile să denatureze concurența pe piața italiană a transportului feroviar de marfă, pe care Trenitalia a concurat la nivel național și la nivelul Uniunii cu alte întreprinderi feroviare, și să afecteze schimburile comerciale din interiorul Uniunii, întrucât principalii operatori de servicii de transport feroviar de marfă de pe piața italiană desfășurau activități și la nivel internațional.

4.1.2. *Legalitatea măsurilor*

(112) Comisia a considerat că autoritățile italiene nu se pot prevala de exceptarea de la procedura de informare prealabilă prevăzută la articolul 17 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, deoarece compensația pentru obligația de serviciu public a rezultat din trei CSP și nu în urma unei impuneri unilaterale de OSP-uri. Întrucât CSP-urile nu au fost notificate Comisiei înainte de punerea lor în aplicare, compensația a fost calificată drept ajutor ilegal.

4.1.3. *Compatibilitatea*

(113) În decizia de inițiere a procedurii, Comisia a exprimat îndoieli cu privire la compatibilitatea compensației plătite în legătură cu cele trei CSP-uri cu piața internă atât în temeiul Regulamentului (CEE) nr. 1191/69, cât și al articolului 93 din TFUE.

(114) Comisia a ridicat problema respectării cerințelor de la articolul 14 din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, deoarece Trenitalia începuse să furnizeze serviciile vizate de cele trei CSP-uri în cauză înainte de oficializarea oricărui acord cu MIT.

(115) Comisia nu a dispus de suficiente elemente pentru a concluziona că serviciile furnizate au reprezentat servicii de interes economic general autentice și corect definite („**SIEG**”). Comisia a considerat că Italia a depășit marja de apreciere în definirea unei OSP. În special, autoritățile italiene nu au demonstrat că a existat o disfuncționalitate a pieței pe toate rutele identificate în al treilea contract pe care Trenitalia trebuia să asigure îndeplinirea OSP-urilor. Comisia a observat că transportul feroviar de marfă a fost liberalizat în Italia din 2003 și că peste douăzeci de societăți, inclusiv mai mulți operatori europeni importanți de transport feroviar de marfă, desfășurau activități pe piața italiană și pe secțiuni ale rutelor care au făcut obiectul celui de al treilea contract. În plus, autoritățile italiene nu au demonstrat de ce particularitățile din sudul Italiei invocate de autoritățile italiene i-ar fi împiedicat pe acești operatori să furnizeze serviciul în cauză în condiții comerciale.

([88]) Această condiție este considerată a fi îndeplinită dacă beneficiarii compensației au fost aleși în urma unei proceduri de achiziții care permite selectarea ofertantului capabil să furnizeze serviciile la cel mai scăzut cost sau, în caz contrar, compensația a fost calculată prin raportare la costurile unei întreprinderi eficiente.

([89]) Studiul din 9 octombrie 2012, „*Analisi del Contratto di Servizio Trenitalia alla luce delle disposizioni europee in materia di compensazione degli Oneri di Servizio Pubblico*”, realizat de Price Waterhouse Coopers Advisory S.p.A.

(116) În plus, Comisia a considerat că toate cele trei CSP-uri au fost încheiate și semnate după ce Trenitalia a început să îndeplinească OSP-urile. Prin urmare, aceasta a exprimat îndoieli cu privire la stabilirea în prealabil a parametrilor care stau la baza calculului valorilor compensației. În ceea ce privește absența supracompensării, Comisia a considerat că supracompensarea nu poate fi exclusă în temeiul celui de al treilea contract (în absența informațiilor furnizate de Italia), în timp ce, pentru al doilea contract, Comisia are îndoieli cu privire la faptul că Trenitalia a îndeplinit efectiv toate OSP-urile în temeiul celui de al doilea contract, astfel că respectiva compensație plătită Trenitalia ar fi putut depăși costurile suportate efectiv de Trenitalia.

(117) În sfârșit, în ceea ce privește al treilea contract, Comisia a observat că OSP-urile nu se limitau strict la sudul Italiei, ci vizau, de asemenea, linii către regiunea de nord, unde desfășurau activități și operatori feroviari concurenți. Autoritățile italiene nu au demonstrat existența unei disfuncționalități a pieței pentru o OSP în domeniul transportului feroviar de marfă, astfel că orice compensație acordată Trenitalia pentru furnizarea unui serviciu atât de amplu putea denatura concurența într-o măsură care contravine interesului comun. Comisia a exprimat îndoieli similare în ceea ce privește primul contract și al doilea contract, deoarece aceste contracte includeau OSP-uri pe rute internaționale, în special către și dinspre Trieste și către și dinspre Ungaria, exploatate, de asemenea, de întreprinderi feroviare naționale și internaționale.

(118) Prin urmare, Comisia a invitat Italia și părțile interesate să prezinte toate observațiile și informațiile necesare pentru a-i permite să evalueze dacă măsurile ar putea fi considerate compatibile cu piața internă.

5. OBSERVAȚIILE ITALIEI

5.1. Primul contract

(119) În observațiile sale din 24 iunie 2014, Italia a considerat că, având în vedere absența denaturării concurenței și a schimburilor comerciale, precum și absența oricărui avantaj în favoarea Trenitalia, compensația plătită în temeiul primului contract nu a constituit ajutor de stat. Italia a furnizat clarificări suplimentare în observațiile din 5-15 februarie 2018 și 23 mai 2018.

5.1.1. *Denaturarea concurenței și efectele asupra schimburilor comerciale din Uniune*

(120) În ceea ce privește absența denaturării concurenței, Italia a susținut că măsurile nu pot fi calificate drept ajutor, deoarece acestea au vizat obligații aproape în totalitate conforme cu obligațiile preexistente instituite la momentul la care piața transportului feroviar de marfă nu era încă liberalizată la nivel național (și anume înainte de 22 octombrie 2003). Pentru perioada cuprinsă între momentul liberalizării la nivel național (22 octombrie 2003) și încetarea contractului (31 decembrie 2003), Italia a considerat că respectiva compensație nu a avut niciun impact asupra concurenței la nivelul Uniunii, deoarece obligațiile referitoare la transportul internațional nu vizau alte state membre ([90]). În orice caz, Italia a considerat că astfel de obligații erau atât de marginale încât nu puteau permite Trenitalia din punct de vedere financiar să se extindă pe piețe străine. În subsidiar, potrivit Italiei, în cazul în care compensația ar fi considerată ajutor, aceasta s-ar califica drept ajutor existent, în conformitate cu articolul 1 litera (b) punctul (v) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999, până la liberalizarea la nivelul Uniunii (1 ianuarie 2007) ([91]).

(121) În plus, Italia a observat că respectiva compensație plătită în temeiul primului contract nu a avut niciun efect asupra schimburilor comerciale din Uniune, deoarece era insuficientă pentru a acoperi deficitul de exploatare înregistrat de Trenitalia pentru prestarea de servicii în temeiul primului contract. În plus, Italia a indicat că Trenitalia era o entitate juridică autonomă în raport cu grupul FS. Aceasta dispunea de un sistem de contabilitate separat de cel al celorlalte societăți ale grupului FS și păstra evidențe contabile separate pentru diferitele sale activități (servicii de transport feroviar de marfă și servicii de transport feroviar de călători). În observația sa din 23 mai 2018, Italia a clarificat faptul că, în perioada 2000-2002, Trenitalia a funcționat exclusiv în sectoare închise concurenței (și anume în sectorul transportului feroviar de călători și al transportului feroviar de marfă). Aceasta a adăugat că filialele Trenitalia care desfășurau activități pe piețe liberalizate (de exemplu, societatea Passaggi SpA care desfășura activități pe piața agențiilor de turism) au ținut o contabilitate separată și că toate tranzacțiile dintre aceste societăți și Trenitalia au fost efectuate în condițiile pieței.

([90]) Ungaria nu a făcut parte din Uniune până la 1 mai 2004, iar traficul prin portul Trieste s-ar fi putut îndrepta, de asemenea, către destinații din afara Uniunii sau ar fi putut proveni din afara Uniunii.

([91]) În observația sa din 23 mai 2018, Italia a susținut absența ajutorului, având în vedere faptul că, începând cu 15 martie 2003, numai transporturile internaționale combinate și transportul feroviar internațional de marfă în rețeaua feroviară transeuropeană (și nu transportul feroviar internațional de marfă) au fost liberalizate la nivelul Uniunii prin Directiva 2001/12/CE.

5.1.2. *Avantajul*

(122) În ceea ce privește absența unui avantaj în favoarea Trenitalia, Italia a considerat că primul contract îndeplinește toate cele patru condiții Altmark.

5.1.2.1. Existența unui SIEG autentic (prima condiție Altmark)

(123) Potrivit Italiei, în ceea ce privește existența unor SIEG-uri autentice, toate obligațiile care făceau obiectul primului contract s-au calificat drept SIEG-uri autentice, chiar și atunci când acestea vizau legături internaționale.

(124) Pe de o parte, primul contract urmărea mai multe obiective de interes public, care vizau politici în domeniul transportului ([92]), al mediului ([93]), al siguranței ([94]) și al coeziunii economice și sociale ([95]). Italia a considerat că evaluarea motivelor economice și sociale care stau la baza instituirii unui SIEG este o prerogativă discreționară a autorităților statelor membre și că evaluarea Comisiei în această privință se limitează la verificarea existenței unei erori vădite.

(125) Pe de altă parte, din practica Comisiei, nu reiese că SIEG-urile nu puteau exista pe rute internaționale ([96]). În plus, obligația tarifară referitoare la rutele internaționale nu privea decât transportul efectuat pe teritoriul național, reducerea tarifară fiind prevăzută numai pentru ruta aferentă serviciului național. În orice caz, obligația tarifară reprezenta o parte foarte mică din totalul obligațiilor încredințate Trenitalia.

(126) În observațiile sale din 5-15 februarie 2018, Italia a considerat că obligațiile care făceau obiectul primului contract se încadrau în definiția de la articolul 2 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, deoarece erau obligații pe care, dacă ar fi luat în considerare propriile interese comerciale, Trenitalia nu și le-ar fi asumat sau, cel puțin, nu și le-ar fi asumat în aceeași măsură, nici în aceleași condiții.

(127) În ceea ce privește încredințarea serviciului, Italia a considerat că obligațiile impuse Trenitalia au fost identificate în mod clar de la începutul primului contract. În fapt, temeiul juridic al obligațiilor impuse Trenitalia în conformitate cu primul contract se regăsea în legislația preexistentă, în acordurile internaționale sau în CSP-urile anterioare (care acopereau perioadele 1992-1993, 1994-1996 și 1997-1999).

5.1.2.2. Parametrii pe baza cărora se calculează compensația sunt stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent (a doua condiție Altmark)

(128) Italia a susținut că, încă de la început, a existat o certitudine absolută cu privire la modul în care urma să fie stabilită compensația, deoarece acest lucru a fost convenit între părți înainte de semnarea contractului. Italia a considerat că semnarea ulterioară a contractului a reprezentat doar o oficializare a elementelor convenite anterior între părți și, în esență, o acțiune de certificare. Ca probe în acest sens, aceasta a susținut că, prin comportamentul lor, părțile au respectat întotdeauna termenii și condițiile contractului, chiar dacă acesta s-a semnat oficial numai într-o etapă ulterioară.

([92]) Prevenirea „deșertificării" aproape totale a activității de transport feroviar de marfă în sudul Italiei, evitându-se astfel o concentrare și mai pronunțată și aproape totală a transportului de marfă în modul de transport rutier în aceste regiuni.

([93]) Asigurarea unei alternative durabile la transportul feroviar, evitând astfel o intensificare a poluării și a congestionării traficului rutier, care sunt deja excesiv de ridicate în sudul Italiei, precum și incompatibile cu vocația turistică a majorității zonelor vizate.

([94]) Reducerea numărului de accidente de circulație.

([95]) Asigurarea, în regiunile italiene în cauză, a unei structuri conectate a transportului feroviar, inclusiv a infrastructurilor aferente, care, deși cu o configurație minimă, ar trebui să rămână cât mai omogenă posibil cu cea existentă în restul peninsulei.

([96]) Italia a susținută că, în practica sa în sectorul feroviar, Comisia a recunoscut că „faptul că un serviciu de transport deservește o linie transfrontalieră sau internațională nu este de natură a compromite posibilitatea operării acesteia în cadrul unei misiuni de serviciu public. În această privință, Comisia subliniază că și în sectoarele complet deschise concurenței există servicii de interes economic general pe rutele internaționale". Aceasta a făcut trimitere în special la Decizia Comisiei din 24 februarie 2010 privind contractele de servicii publice de transport încheiate între Ministerul danez al Transporturilor și Danske Statsbaner – ajutor de stat C 41/08 (ex NN 35/08), notificată cu numărul C(2010) 975, punctul 265 (JO L 7, 11.1.2011, p. 1).

(129) Italia a indicat că legile privind bugetul anual de stat au definit anual valoarea compensației care trebuia plătită Trenitalia pentru serviciile prestate în temeiul primului contract chiar înainte de semnarea contractului respectiv, presupunându-se că respectivul contract era efectiv în vigoare. În observațiile sale din 5-15 februarie 2018, Italia a clarificat faptul că temeiul juridic al compensației plătite Trenitalia în temeiul primului contract a fost: articolul 12 alineatul (5) din Decretul-lege nr. 299/2001 pentru anul 2000; articolul 38 alineatul (1) din Legea nr. 166/2002 pentru anul 2001; anexa IV la primul contract pentru anul 2002 și articolul 10 alineatul (3) din primul contract pentru anii 2003-2004.

5.1.2.3. Absența supracompensării (a treia condiție Altmark)

(130) Potrivit Italiei, primul contract a fost conceput astfel încât să excludă orice risc de supracompensare prin specificarea serviciilor solicitate și a parametrilor pentru calcularea compensației corespunzătoare. Italia a considerat că, în situațiile contabile ale Trenitalia, s-au raportat marje semnificative de subcompensare și că nu a avut loc niciodată o supracompensare a serviciilor.

(131) În observațiile sale din 23 mai 2018, Italia a furnizat valoarea compensației plătite către Trenitalia și costurile nete ale Trenitalia în temeiul primului contract, astfel cum sunt rezumate în tabelul 2.

Tabelul 2

Compensarea costurilor nete ale Trenitalia în temeiul primului contract

[milioane EUR (fără TVA)]

	2000	2001	2002	2003
Dispoziție contractuală	48,2	118,8	118,8	118,8
Compensația plătită	48,2	118,8	118,8	118,8
Costurile nete ale Trenitalia	48,2	185,4	166,5	156,5

5.1.2.4. Nivelul compensației (a patra condiție Altmark)

(132) Potrivit Italiei, Trenitalia era o întreprindere „bine gestionată”, în măsură să prezinte niveluri ale costurilor în concordanță cu cele ale concurenților și să furnizeze servicii în condiții economice substanțial similare cu cele care ar rezulta dintr-o procedură competitivă. În acest context, Italia a luat în considerare mai degrabă costurile Trenitalia pe tren-km decât costurile pe tonă-km, deoarece, potrivit Italiei, acestea din urmă au fost influențate de factori care afectează structural serviciile de transport feroviar de marfă în sudul Italiei (cum ar fi caracteristicile cererii și ale infrastructurii de rețea), ceea ce a explicat disfuncționalitatea pieței.

5.1.3. *Legalitatea*

(133) Potrivit Italiei, în cazul în care compensațiile ar fi considerate ajutoare, acestea ar fi, în orice caz, exceptate de la procedura de informare prealabilă prevăzută la articolul 17 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69. Italia a susținut că obligațiile în cauză, deși incluse într-un CSP, au fost rezultatul unor decizii luate adesea anterior de autoritățile publice și impuse din motive legate de politicile din domeniul mediului, al securității, al transportului și al coeziunii economice și sociale.

(134) Italia a susținut că, spre deosebire de situația analizată de Curte în cauza Combus ([97]), Trenitalia s-a angajat în furnizarea serviciilor de transport incluse în contract în temeiul clauzei explicite conform căreia Italia avea obligația de a acorda o compensație societății pentru pierderile suferite în cursul furnizării unor astfel de servicii. Compensația plătită în acest caz este cea convenită încă de la început între Italia și Trenitalia și nu o sumă suplimentară față de compensația inițială.

(135) În sfârșit, autoritățile italiene au observat că, în cursul monitorizării efectuate de Comisie în ceea ce privește aplicarea Regulamentului (CEE) nr. 1191/69, Italia a informat periodic Comisia cu privire la compensația acordată pentru furnizarea de servicii de transport de marfă în cadrul CSP-urilor în temeiul Regulamentului (CEE) nr. 1191/69. Italia a considerat că, întrucât Comisia nu a solicitat niciodată clarificări cu privire la o astfel de compensație, compensația plătită în temeiul CSP-urilor pentru transportul feroviar de marfă era reglementată de articolul 17 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69.

5.1.4. *Compatibilitatea*

(136) În subsidiar, în cazul în care Comisia ar concluziona că respectiva compensație plătită în temeiul primului contract a constituit un ajutor nou care făcea obiectul notificării, Italia a susținut că ajutorul era compatibil cu piața internă în temeiul articolului 14 din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, care era norma de fond aplicabilă la momentul plății ajutorului ([98]).

(137) Italia a susținut că articolul 14 din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 a acordat statelor membre dreptul de a încheia CSP-uri pentru a „furniza servicii de transport corespunzătoare comunității” și de a acorda o compensație pentru furnizarea unor astfel de servicii. În acest context, potrivit Italiei, Comisia a stabilit deja că va fi suficient să se demonstreze că valoarea compensației, și anume prețul plătit de stat, nu depășește suma strict necesară pentru acoperirea costurilor care decurg din îndeplinirea OSP ([99]).

(138) În acest context, Italia a susținut că respectiva compensație plătită în temeiul primului contract era compatibilă cu Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, deoarece conținea toate elementele stabilite la articolul 14 din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 și acoperea doar o parte din costurile suportate de Trenitalia pentru prestarea serviciilor incluse în contract.

(139) În plus, Italia nu a exclus faptul că respectiva compensație ar putea fi, de asemenea, conformă fie cu Regulamentul (CEE) nr. 1107/70, care a pus în aplicare, de asemenea, dispozițiile articolului 93 din TFUE, fie direct cu articolul 93 din TFUE. Italia nu a furnizat nicio justificare cu privire la presupusa respectare a Regulamentului (CEE) nr. 1107/70. În ceea ce privește articolul 93 din TFUE, pe de o parte, Italia a susținut că respectiva compensație plătită în temeiul CSP-ului în cauză viza SIEG-uri autentice definite *ex ante*, că aceasta a fost acordată numai pentru a acoperi costurile nete suplimentare aferente SIEG-urilor respective și că nu a cauzat nicio denaturare nejustificată a concurenței care contravine interesului comun. Pe de altă parte, Italia a susținut că, în orice caz, compensația plătită în temeiul primului contract ar putea fi considerată compatibilă cu piața internă în temeiul Liniilor directoare comunitare privind ajutoarele de stat acordate întreprinderilor feroviare ([100]), ca măsură pentru reducerea costurilor externe. De fapt, potrivit Italiei, primul contract „[urmărea] [încurajarea] unui transfer modal către calea ferată, [ca mod de transport care] generează mai puține costuri [...] decât alte moduri de transport, cum ar fi cel rutier” ([101]).

([97]) Hotărârea din 16 martie 2004, DanskeBusvognmænd/Comisia („Combus”), T-157/01, ECLI:EU:T:2004:76.

([98]) Italia a făcut trimitere la punctul 40 din Hotărârea Curții în cauza Andersen (Hotărârea din 20 martie 2013, Jorgen Andersen/Comisia, T-92/11, ECLI:EU:T:2013:143).

([99]) A se vedea Decizia din 26 noiembrie 2008 privind ajutorul de stat acordat de Austria în favoarea Postbus în districtul Linz (JO L 306, 20.11.2009, p. 26).

([100]) Comunicare a Comisiei – Linii directoare comunitare privind ajutoarele de stat acordate întreprinderilor feroviare (JO C 184, 22.7.2008, p. 13).

([101]) A se vedea punctul 98 litera (b) din Liniile directoare comunitare privind ajutoarele de stat acordate întreprinderilor feroviare din 22 iulie 2008. În special, liniile directoare respective – care oferă orientări cu privire la normele aplicabile finanțării publice în sprijinul acestui tip de întreprindere – clarifică faptul că, pentru acest tip de ajutor, costurile eligibile reprezintă „acea parte din costurile externe care poate fi evitată prin utilizarea transportului feroviar, față de alte moduri concurente”.

5.2. **Al doilea contract**

(140) În observațiile sale din 24 iunie 2014, Italia a considerat în primul rând că, având în vedere absența oricărui avantaj în favoarea Trenitalia și a denaturării concurenței, compensația plătită în temeiul celui de al doilea contract nu a constituit ajutor de stat. În al doilea rând, Italia a susținut că, chiar presupunând că respectiva compensație a constituit ajutor, ajutorul respectiv trebuie considerat ajutor existent în temeiul articolului 1 litera (b) punctul (v) din Regulamentul (CE) nr. 659/1999. În subsidiar, Italia a susținut că ajutorul era compatibil cu piața internă deoarece respecta articolul 14 din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 și era exceptat de la procedura de informare în temeiul articolului 17 alineatul (2) din regulamentul respectiv.

5.2.1. *Avantajul*

(141) Italia a considerat că al doilea contract îndeplinește toate cele patru condiții Altmark. În special, la fel ca în cazul primului contract, Italia a susținut că obligațiile reprezentau SIEG-uri autentice și că astfel de obligații au fost clar definite de la început, parametrii compensației au fost stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent, iar Trenitalia nu a beneficiat de nicio supracompensare.

5.2.1.1. Existența unui SIEG autentic (prima condiție Altmark)

(142) În plus față de argumentele deja prezentate cu privire la primul contract (a se vedea considerentele 123-125), Italia a susținut că domeniul de aplicare al OSP-urilor încredințate Trenitalia a fost definit în mod corect.

(143) În ceea ce privește obligația nou introdusă de furnizare a unor servicii de traversare cu feribotul și de manipulare, Italia a explicat că această obligație a constat în separarea și reasamblarea trenurilor, transportul trenurilor cu feribotul și operațiuni de încărcare și descărcare. Deși obligația de a efectua acest serviciu i-a fost impusă în mod oficial administratorului infrastructurii (Rete Ferroviaria Italiana – RFI), compensația a fost plătită societății Trenitalia pentru a acoperi taxele percepute de RFI. Italia a explicat că respectiva compensație nu a fost deschisă tuturor potențialilor furnizori de servicii feroviare către insule (Sicilia/Sardinia) deoarece: (i) acești operatori nu erau obligați prin lege să presteze serviciul oricărei persoane care îl solicita; și (ii) acești operatori puteau ține seama de taxele respective la stabilirea prețurilor lor, în timp ce Trenitalia trebuia să aplice tarifele stabilite prin lege.

(144) Având în vedere lipsa unor servicii de transport corespunzătoare în sudul Italiei, Italia a considerat justificată neefectuarea niciunei consultări publice a pieței pentru a stabili existența și domeniul de aplicare al unei necesități de serviciu public. În orice caz, Italia a susținut că nu era obligată să efectueze un astfel de tip de consultare prevăzut de normele privind SIEG ([102]), deoarece aceste norme au intrat în vigoare abia în ianuarie 2012 și, în orice caz, acestea nu se aplică transportului feroviar.

(145) În ceea ce privește încredințarea serviciului, pe lângă argumentele deja prezentate pentru primul contract (a se vedea considerentele 127 și 128), Italia a susținut că al doilea contract doar a oficializat o relație care exista din 2004 între Italia și Trenitalia, pe care astfel a certificat-o, oferind securitate juridică acordurilor preexistente. Pe de o parte, al doilea contract a continuat primul contract, menținând în mare măsură obligațiile deja prevăzute în acesta din urmă, unele dintre aceste obligații decurgând din acte legislative și din tratate internaționale. Pe de altă parte, elementele esențiale ale contractului (și anume serviciile care trebuiau furnizate și remunerația) au fost definite și convenite între părți încă de la început. În acest sens, Italia a subliniat că legile privind bugetul anual de stat au stabilit, înainte de semnarea contractului, cuantumurile anuale ale compensației care trebuie plătită societății Trenitalia pentru serviciile publice prestate în perioada acoperită de al doilea contract.

([102]) Comunicare a Comisiei – Cadrul Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public (2011) (JO C 8, 11.1.2012, p. 15).

5.2.1.2. Parametrii pe baza cărora s-a calculat compensația au fost stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent (a doua condiție Altmark)

(146) La fel ca în cazul primului contract (a se vedea considerentul 128), Italia a susținut că exista o certitudine absolută *ex ante* cu privire la modul în care urma să fie stabilită compensația în temeiul celui de al doilea contract și că semnarea ulterioară a contractului a reprezentat doar o oficializare a acestor elemente. Ca probe în acest sens, aceasta a susținut că, prin comportamentul lor, părțile au respectat întotdeauna termenii și condițiile contractului, chiar dacă acesta s-a semnat oficial numai într-o etapă ulterioară.

(147) Italia a indicat că legile privind bugetul anual de stat au definit anual valoarea compensației care trebuia plătită Trenitalia pentru serviciile prestate în temeiul celui de al doilea contract chiar înainte de semnarea contractului respectiv, presupunându-se că respectivul contract era efectiv în vigoare. În observațiile sale din 5-15 februarie 2018, Italia a indicat că legile privind bugetul anual de stat stabiliseră deja, înainte de semnarea oficială a celui de al doilea contract, valoarea compensației datorate Trenitalia pentru serviciile publice furnizate ([103]).

5.2.1.3. Absența supracompensării (a treia condiție Altmark)

(148) Italia a subliniat că respectivele costuri suportate de Trenitalia în temeiul celui de al doilea contract au fost estimate pe baza costurilor suportate de Trenitalia în 2004, și anume primul an al perioadei reglementate de al doilea contract. MIT s-a bazat pe declarații de raportare certificate, examinate și aprobate chiar de minister și verificate de o firmă de audit.

(149) Potrivit Italiei, al doilea contract excludea *ex ante* orice risc de supracompensare prin specificarea serviciilor solicitate și a parametrilor definiți pentru calcularea compensației din situația contabilă aferentă. Compensația acordată Trenitalia pentru îndeplinirea OSP-urilor a vizat doar atingerea unui echilibru financiar (compensarea integrală a costurilor suportate pentru furnizarea serviciului), neexistând nicio supracompensare.

(150) În observațiile sale din 23 mai 2018, Italia a furnizat date privind valoarea compensației plătite către Trenitalia și privind valoarea costurilor nete ale Trenitalia în temeiul celui de al doilea contract, astfel cum sunt rezumate mai jos:

Tabelul 3

Compensarea costurilor nete ale Trenitalia în temeiul celui de al doilea contract

[milioane EUR (fără TVA)]

	2004	2005	2006	2007	2008
Dispoziție contractuală	119,1	119,1	97,9	142,8	145,7
Compensația plătită	118,8	118,8	97,7	142,8	145,5
Costurile nete ale Trenitalia	163,5	159,0	179,6	150,2	132,1

(151) În plus, Italia a susținut că Trenitalia dispunea de un sistem eficace de contabilitate separată, care făcea distincție între operațiunile sale bazate pe piață și cele în temeiul celui de al doilea contract. Trenitalia furniza servicii de transport feroviar de marfă prin intermediul diviziei sale de marfă, înscrisă separat în planul contabil general al societății. Serviciile furnizate în condițiile pieței erau raportate separat de cele furnizate în temeiul CSP, prin intermediul unei metode analitice de contabilitate care: (i) aloca veniturile și costurile aferente serviciilor de piață și serviciilor publice prin intermediul unui sistem bazat pe factori de cost; (ii) elabora o raportare financiară a serviciilor publice; (iii) era certificată de o firmă de audit independentă.

([103]) De exemplu, în ceea ce privește compensația pentru anii 2004, 2005 și 2006, articolul 4 din al doilea contract face trimitere la sumele alocate în capitolele relevante din bugetul național pentru 2004, 2005 și 2006.

5.2.1.4. Nivelul compensației (a patra condiție Altmark)

(152) Din aceleași motive prezentate în legătură cu primul contract (a se vedea considerentul 132), Italia a susținut că Trenitalia era o întreprindere „bine gestionată”, în măsură să prezinte niveluri ale costurilor în concordanță cu cele ale concurenților săi și să furnizeze servicii în condiții economice substanțial similare cu cele care ar rezulta dintr-o procedură competitivă.

5.2.2. *Denaturarea concurenței și efectele asupra schimburilor comerciale din interiorul Uniunii*

(153) Italia a considerat că respectiva compensație stabilită în temeiul celui de al doilea contract pentru transportul pe rute internaționale (și anume serviciile internaționale de transport feroviar de marfă între portul Trieste și Ungaria și serviciile internaționale de transport feroviar de marfă prin portul Trieste Marittima) nu a afectat concurența și nici nu a avut vreun efect asupra schimburilor comerciale. Acest lucru s-a datorat faptului că obligațiile tarifare (și compensația ulterioară) au fost stabilite numai pentru tronsonul național al rutelor și au reprezentat o parte foarte mică din totalul obligațiilor încredințate Trenitalia.

5.2.3. *Ajutor existent*

(154) În subsidiar, în cazul în care s-ar concluziona că respectiva compensație plătită în temeiul celui de al doilea contract a constituit ajutor de stat, Italia a indicat că ajutorul trebuie considerat ajutor existent până la liberalizarea completă a pieței transportului feroviar de marfă la nivelul Uniunii (1 ianuarie 2007). În această privință, Italia a indicat că al doilea contract acoperea unele dintre obligațiile deja incluse în primul contract ([104]), care au rămas neschimbate în ceea ce privește aspectele lor esențiale. Singura obligație nouă introdusă în al doilea contract a fost aceea de a menține o listă specifică de instalații deschise publicului pentru serviciul de transport de marfă în Sardinia și Sicilia.

5.2.4. *Legalitatea*

(155) Potrivit Italiei, ajutorul nu trebuia notificat Comisiei. La fel ca în cazul primului contract (a se vedea considerentele 133-135), Italia a considerat că ajutorul făcea obiectul exceptării de la procedura de informare prealabilă prevăzută la articolul 17 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69.

5.2.5. *Compatibilitatea*

(156) În subsidiar, în cazul în care Comisia ar concluziona că respectiva compensație plătită în temeiul celui de al doilea contract a constituit un ajutor nou care făcea obiectul notificării, Italia a susținut că ajutorul era compatibil cu piața internă în temeiul articolului 14 din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, care era norma de fond aplicabilă la momentul plății ajutorului.

(157) La fel ca în cazul primului contract (a se vedea considerentul 138), Italia a susținut că al doilea contract conținea toate elementele stabilite la articolul 14 din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 și acoperea doar parțial costurile suportate de Trenitalia pentru prestarea serviciilor incluse în contract.

(158) În sfârșit, Italia a reiterat argumentul deja prezentat pentru primul contract potrivit căruia al doilea contract ar putea fi, de asemenea, considerat compatibil cu piața internă fie în temeiul Regulamentului (CEE) nr. 1107/70, fie în temeiul articolului 93 din TFUE (a se vedea considerentul 139). Cu toate acestea, Italia nu a furnizat nicio justificare în acest sens.

([104]) În special, obligațiile tarifare pentru: (i) transportul feroviar de marfă pe distanțe mai mari de 1 000 km; (ii) transportul feroviar internațional de marfă prin portul Trieste Marittima; (iii) transportul feroviar internațional de marfă între portul Trieste și Ungaria și viceversa; și (iv) transportul feroviar de marfă între continent și Sardinia, precum și obligația de furnizare a unor servicii de traversare cu feribotul și de manipulare pentru transportul de marfă între continent și Sardinia/Sicilia.

5.3. **Al treilea contract**

(159) În observațiile sale din 24 iunie 2014, Italia a considerat că, având în vedere absența oricărui avantaj în favoarea Trenitalia, a denaturării concurenței și a efectelor asupra schimburilor comerciale, compensația plătită în temeiul celui de al treilea contract nu a constituit ajutor de stat. În subsidiar, Italia a susținut că, chiar presupunând că respectiva compensație a constituit ajutor, ajutorul era compatibil cu piața internă în temeiul Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 de punere în aplicare a articolului 93 din TFUE și, prin urmare, era în deplină concordanță și cu articolul 93 din TFUE.

5.3.1. *Avantajul*

(160) Italia a considerat că al treilea contract îndeplinește toate cele patru condiții Altmark. În special, la fel ca în cazul primului contract și al celui de al doilea contract, Italia a susținut că obligațiile reprezentau SIEG-uri autentice, că astfel de obligații au fost clar definite de la început și că parametrii compensației au fost stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent, iar Trenitalia nu a beneficiat de nicio supracompensare.

5.3.1.1. Existența unui SIEG autentic (prima condiție Altmark)

(161) În plus față de argumentele deja prezentate cu privire la primul contract (a se vedea considerentele 123-126) și la al doilea contract (a se vedea considerentele 142-144), Italia a considerat că al treilea contract era necesar pentru a acoperi disfuncționalitatea pieței care afecta încă sudul Italiei în perioada 2008-2009.

(162) Potrivit Italiei, în sudul Italiei, operatorii privați nu furnizau servicii de transport feroviar de marfă comparabile cu serviciile oferite de Trenitalia. Interesul limitat al pieței pentru aceste legături s-a datorat faptului că transportul feroviar de marfă din sudul Italiei prezenta caracteristici (în ceea ce privește volatilitatea cererii și constrângerile legate de infrastructură) care nu asigurau, nici măcar pe termen lung, o rentabilitate adecvată a serviciului.

(163) Pe de o parte, infrastructura și configurația reliefului din sudul Italiei au făcut ca serviciile de transport feroviar de marfă să fie costisitoare, având în vedere modulele feroviare inadecvate, pantele liniilor, ecartamentul insuficient și costurile de transport cu feribotul. După deschiderea către concurență a sectorului transportului feroviar de marfă, întreprinderile feroviare nou-intrate s-ar fi concentrat pe traficul din nordul Italiei, neglijând legăturile feroviare cu sudul Italiei, a căror acoperire necesita o structură industrială și organizațională complexă, cu costuri de producție ridicate ([105]).

(164) Pe de altă parte, dezechilibrul specific la nivelul distribuției geografice a clusterelor industriale din Italia a cauzat un dezechilibru la nivelul traficului între regiunea de nord și cea de sud. În primul rând, nordul Italiei a atras o cerere mai mare în ceea ce privește atât volumul, cât și valoarea ([106]). În al doilea rând, furnizarea de servicii feroviare în sudul Italiei a fost afectată de un dezechilibru considerabil al schimburilor comerciale între rutele de intrare și de ieșire ([107]). În al treilea rând, în cazul transportului de marfă în sudul Italiei, transportul rutier era de departe predominant, ceea ce a transformat transportul feroviar într-un segment aflat în imposibilitatea de a dicta prețurile pentru toate tipurile de mărfuri pentru care modul de transport rutier reprezenta o alternativă ([108]). În special, concurenții Trenitalia, cu precădere operatorii de logistică integrați, deserveau de regulă sudul Italiei prin intermediul transportului rutier ([109]).

([105]) Și anume, caracteristicile rutelor către/dinspre sudul Italiei impuneau utilizarea unui material rulant mai costisitor decât cel utilizat pentru serviciile oferite în regim de tren complet pe rute regulate, cum ar fi cele internaționale. Întreținerea rețelei necesare de instalații și asigurarea unei acoperiri adecvate a teritoriului național au implicat, de asemenea, o pondere mai mare a costurilor fixe.

([106]) Italia a subliniat că traficul din sudul Italiei înregistrează un procent mai mic de transport combinat decât la nivel național (34 % față de 39 %) și o pondere mult mai mare a produselor agricole și alimentare (17 % pentru traficul către/dinspre sud, 9 % în ansamblu la nivel național).

([107]) În special, cea mai mare parte a fluxurilor feroviare de mărfuri din Italia a fost reprezentată de fluxuri unidirecționale de la centrele de producție din nordul Italiei la centrele de consum din sudul Italiei. În sens invers, cursele cele mai frecvente au fost curse dus-întors ale vagoanelor goale (care nu puteau transporta mărfuri fie pentru că nu existau mărfuri care să fie transportate, fie pentru că încărcătura nu era compatibilă cu vagoanele respective).

([108]) Acest lucru a condus la un grad mai scăzut de disponibilitate de a plăti pentru serviciile de transport feroviar și, prin urmare, la tarife mai mici pe piața transportului feroviar de marfă în comparație cu transportul național global.

([109]) Italia a menționat situația DB Schenker și NordCargo, care dispuneau terminale în nordul Italiei, numite „porturi feroviare”, pentru transferul modal de la transportul feroviar la cel rutier.

(165) Italia a indicat că al treilea contract era destinat să asigure o rețea minimă de servicii și nu legături individuale. Raționamentul a fost acela de a asigura o prezență minimă a unui pachet de linii și legături distribuite în sudul Italiei, cu punctele lor de origine/destinație: acest lucru ar fi permis menținerea, în condiții sustenabile din punct de vedere economic, a unei alternative modale feroviare la modul de transport rutier predominant. Aceasta ar fi consolidat coeziunea regională și echilibrul teritorial între nordul și sudul Italiei. În special, Italia a considerat că obligațiile identificate în al treilea contract urmăreau următoarele obiective de interes public:

— *politica și siguranța în domeniul transportului*: prevenirea „deșertificării" aproape totale a activității de transport feroviar de marfă în sudul Italiei, evitându-se astfel concentrarea transportului de marfă în modul de transport rutier în aceste regiuni, precum și limitarea numărului de accidente de circulație ([110]);

— *politica de mediu și teritorială*: asigurarea unei alternative durabile la transportul rutier, evitând astfel o intensificare a poluării și a congestionării traficului rutier, care sunt deja excesiv de ridicate în sudul Italiei, precum și incompatibile cu vocația turistică a majorității zonelor vizate;

— *coeziune economică și socială*: asigurarea, în regiunile italiene în cauză, a unei structuri conectate a transportului feroviar, inclusiv a infrastructurilor aferente, care, deși cu o configurație minimă, ar trebui să rămână cât mai omogenă posibil cu cea existentă în restul peninsulei.

(166) Pentru a stabili o abordare adecvată pentru a asigura furnizarea de servicii de transport de marfă cu un nivel suficient de acoperire teritorială, al treilea contract a redefinit domeniul de aplicare al obligațiilor impuse Trenitalia (în comparație cu al doilea contract), punând accentul pe legăturile interregionale ([111]). Italia a exclus oportunitatea unei consultări publice a pieței pentru a demonstra existența necesității serviciilor publice și pentru a stabili în mod corect domeniul de aplicare al acesteia.

(167) În ceea ce privește încredințarea serviciului, Italia a susținut că elementele esențiale ale contractului (și anume serviciile care urmează să fie furnizate și remunerația) au fost definite și reglementate de la început și că, în esență, contractul a fost încheiat pentru a certifica raporturi și servicii juridice și obligatorii deja existente.

5.3.1.2. Parametrii pe baza cărora se calculează compensația sunt stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent (a doua condiție Altmark)

(168) La fel ca în cazul primului contract (a se vedea considerentul 128) și al celui de al doilea contract (a se vedea considerentul 146), Italia a susținut că exista o certitudine absolută *ex ante* cu privire la modul în care urma să fie stabilită compensația în temeiul celui de al treilea contract și că semnarea ulterioară a contractului a reprezentat doar o oficializare a acestor elemente și, în esență, o acțiune de certificare. Ca probe în acest sens, aceasta a susținut că, prin comportamentul lor, părțile au respectat întotdeauna termenii și condițiile contractului, chiar dacă acesta s-a semnat oficial numai într-o etapă ulterioară.

(169) În special în ceea ce privește al treilea contract, Italia a susținut că respectivul cadru juridic care reglementa serviciile în cauză (de exemplu, condițiile de funcționare și contabilitatea și raportarea serviciilor în scopul compensării, domeniul de aplicare și calcularea compensației) era deja stabilit și aplicabil de la începutul perioadelor vizate de contracte. Potrivit Italiei, a existat o certitudine absolută *ex ante* cu privire la modul în care a fost stabilită compensația, deoarece parametrii (pe baza cărora s-a calculat compensația) au fost stabiliți în prealabil, pe baza unui plan de afaceri financiar și luând în considerare costurile și veniturile preconizate generate de serviciul furnizat.

([110]) În sprijinul acestui argument, Italia a menționat concluziile anchetei de stabilire a faptelor din cadrul celei de a noua comisii parlamentare, potrivit cărora *„și pentru transportul feroviar de marfă există un interes public de a încheia un contract de servicii publice, pentru a încuraja utilizarea unor alternative de transport la transportul rutier, cu consecințe pozitive evidente pentru mediu și pentru siguranța în domeniul transportului*".

([111]) În principal legăturile Nord/Sud și legăturile Sud/Sud. Legăturile nordul Italiei/nordul Italiei nu au fost, în principiu, excluse, atât timp cât erau necesare pentru furnizarea serviciului către sudul Italiei prin asigurarea fluxurilor de trafic a căror dimensiune era prea mică.

(170) La fel ca în cazul celui de al doilea contract, în observațiile sale din 5-15 februarie 2018, Italia a indicat că legile privind bugetul anual de stat stabiliseră deja, înainte de semnarea oficială a celui de al treilea contract, valoarea compensației datorate Trenitalia pentru serviciile publice furnizate ([112]).

5.3.1.3. Absența supracompensării (a treia condiție Altmark)

(171) Italia a susținut că respectiva compensație acordată Trenitalia pentru îndeplinirea OSP-urilor a vizat doar obținerea compensării integrale a costurilor suportate pentru furnizarea serviciului, neexistând nicio supracompensare. În acest sens, Italia a subliniat că acest contract excludea *ex ante* orice risc de supracompensare prin specificarea serviciilor solicitate și a criteriilor pentru acordarea compensației, care a fost calculată pe bază de tren-km pe an. În fapt, nu a avut loc niciodată o supracompensare a serviciilor și s-au raportat marje semnificative de subcompensare.

(172) În sprijinul celor de mai sus, Italia a furnizat datele privind costurile și compensațiile Trenitalia pentru perioada 2009-2014, precum și declarațiile de raportare certificate corespunzătoare, examinate și aprobate chiar de MIT și verificate de o firmă de audit. Italia a indicat că Trenitalia dispunea de un sistem eficace de contabilitate separată, care făcea distincție între operațiunile sale bazate pe piață și cele în temeiul celui de al treilea contract.

(173) În observațiile sale din 4 noiembrie 2015 și 23 mai 2018, Italia a clarificat suplimentar valoarea compensației plătite către Trenitalia și costurile nete ale Trenitalia în temeiul celui de al treilea contract, astfel cum sunt rezumate mai jos.

Tabelul 4

Compensarea costurilor nete ale Trenitalia în temeiul celui de al treilea contract

[milioane EUR (fără TVA)]

	2009	2010	2011	2012	2013	2014
Dispoziție contractuală	92,4	106,7	107	106,1	106,1	105,2
Compensația plătită	92,4	106,6	102,5	106,0	103,6	101,0
Costurile nete ale Trenitalia	200,0	179,6	138,0	131,0	113,7	92,9

5.3.1.4. Nivelul compensației (a patra condiție Altmark)

(174) La fel ca în cazul primului contract (a se vedea considerentul 132) și al celui de al doilea contract (a se vedea considerentul 152), Italia a considerat că Trenitalia era o întreprindere „bine gestionată”, în măsură să prezinte niveluri ale costurilor în concordanță cu cele ale concurenților și să furnizeze servicii în condiții economice substanțial similare cu cele care ar rezulta dintr-o procedură competitivă.

(175) Italia a făcut trimitere la studiul din 9 octombrie 2012 privind al treilea contract, realizat de societatea de consultanță PriceWatersCooper („**PWC**”) și furnizat Comisiei înainte de decizia de inițiere a procedurii („**Studiul PWC nr. 1**”), pentru a concluziona că respectiva compensație a fost stabilită pe baza analizei costurilor Trenitalia în conformitate cu criteriile de referință europene. În special, Italia a susținut că materialul rulant al Trenitalia și costurile medii de funcționare pe tren-km au fost în concordanță cu costurile raportate de alți operatori europeni de dimensiuni similare care furnizează servicii similare.

([112]) Italia a făcut referire la articolul 2 alineatul (4m) din Decretul-lege nr. 225 din 29 decembrie 2010 (transformat în Legea nr. 10 din 26 februarie 2011) care a autorizat Ministerul Economiei și Finanțelor să plătească Trenitalia fondurile alocate de la bugetul de stat pentru anii 2009-2010 în ceea ce privește OSP-urile aplicabile sectorului transportului feroviar, până la încheierea definitivă a noului contract de servicii.

(176) Studiul PWC nr. 1 a identificat șase întreprinderi feroviare ([113]) care desfășurau activități în Uniune pe care le-a considerat adecvate pentru constituirea unui eșantion de întreprinderi cu o dimensiune suficient de comparabilă cu cea a Trenitalia. Studiul a indicat că aceste șase întreprinderi au înregistrat un trafic anual de peste 25 de milioane tren-km și 10 miliarde tone-km în anii 2009 și 2010 ([114]). În plus, studiul a explicat că aceste întreprinderi dispuneau de mijloace de transport adecvate. În sprijinul acestei constatări, studiul a estimat numărul de tone transportate pe vagon încărcat pentru a estima capacitatea medie efectivă de transport a unui singur vagon, numărul de încărcări anuale pe vagon, demonstrând utilizarea efectivă a mijlocului de transport și distanța medie de transport pentru o tonă de mărfuri (tonă-km transportată) pentru a identifica particularitățile rețelei feroviare pe care desfășoară activități întreprinderile respective ([115]). Potrivit Studiului PWC nr. 1, numărul de tone transportate pe vagon încărcat înregistrat de Trenitalia în 2009 (41 de tone în 2009 și 2010) este în concordanță cu mediana societăților similare (42 în 2009 și 44 în 2010), ceea ce demonstrează că Trenitalia era dotată în mod corespunzător, având în vedere traficul înregistrat, mai ales deoarece distanța medie de transport este mai mare în Italia (307 km în 2009 și 288 km în 2010) în comparație cu mediana eșantionului (272 km în 2009 și 264 km în 2004).

(177) În ceea ce privește materialul rulant, Studiul PWC nr. 1 a indicat că nu este posibil să se obțină date privind materialul rulant utilizat exclusiv pentru transportul de mărfuri. Prin urmare, Studiul PWC nr. 1 a luat în considerare întregul parc de vehicule feroviare utilizat de întreprinderile incluse în eșantion atât pentru transportul de călători, cât și pentru transportul de mărfuri. Acesta a concluzionat că materialul rulant al Trenitalia era adecvat în comparație cu cel utilizat de societățile incluse în eșantion: Cu o locomotivă, Trenitalia a efectuat, în medie, 69 000 tren-km în 2009 (81 000 în 2010), în timp ce concurenții săi au efectuat, în medie, 56 000 tren-km în 2009 și 53 000 tren-km în 2010) ([116]).

(178) Pentru a demonstra eficiența de exploatare a Trenitalia, Studiul PWC nr. 1 a comparat costurile medii de funcționare pe tren-km ale întreprinderilor incluse în eșantion și cele ale Trenitalia. Potrivit studiului, acest indicator (cost pe tren-km) este cel mai relevant pentru stabilirea eficienței întreprinderilor feroviare, costurile de funcționare metrice pe tonă-km neoferind suficiente indicații cu privire la eficiența societății. Potrivit Studiului PWC nr. 1, costurile de funcționare metrice pe tonă-km pot fi influențate de caracteristicile specifice ale cererii (dezechilibrul fluxurilor pe o anumită rută, tipurile de mărfuri transportate etc.) sau ale rețelei feroviare (lungimea maximă a trenurilor, tipurile de ecartamente utilizate etc.), care pot afecta, la rândul lor, oferta întreprinderilor feroviare.

(179) Analiza a luat în considerare costurile totale de funcționare ale Trenitalia și ale întreprinderilor incluse în eșantion (excluzând costurile de amortizare și impozitele), incluzând atât activitățile naționale, cât și activitățile internaționale, precum și atât activitățile de transport de călători, cât și activitățile de transport de marfă. Cu toate acestea, Studiul PWC nr. 1 a exclus din eșantion două societăți (Ceske Drahy – Cehia și Polskie Koleje Państwowe – Polonia), considerând costurile medii pe angajat ale acestora (mai puțin de 20 000 EUR) mult mai mici pentru aceste două societăți decât pentru restul eșantionului (50 000 EUR) și pentru Trenitalia.

(180) Studiul PWC nr. 1 a concluzionat următoarele:

— costurile de funcționare ale Trenitalia pe tren-km au variat între 22,1 și 22,5 EUR pe tren-km, în concordanță cu cele înregistrate de ÖBB, DB și SNCF (care au variat între 21,8 EUR pe tren-km și 22,6 EUR pe tren-km) ([117]);

([113]) Eșantionul stabilit în studiu cuprinde operatorul Osterreichische BundesBahnen (ÖBB) – Austria, Deutsche Bahn AG (DB) – Germania, SNCF – Franța, Ceske Drahy (CD) – Cehia, Polskie Koleje Państwowe (PKP) – Polonia și Schweizerische Bundesbahnen/Chemins de fers fédéraux suisses/Ferrovie Federali Svizzere (SBB/CFF/FFS) – Elveția.

([114]) Studiul a indicat că alte întreprinderi din Uniune [Lietuvos geležinkeliai (LG) din Lituania, Valtion Rautatiet (VR) din Finlanda și Latvijas dzelzceļš (LDz) din Letonia] au atins niveluri similare în ceea ce privește traficul anual, însă niveluri mai scăzute pe tone-km exploatate. În orice caz, studiul a indicat că aceste întreprinderi desfășurau activități într-o rețea feroviară de dimensiuni mult mai reduse și cu un ecartament mai mare decât rețeaua feroviară italiană, prezentând astfel caracteristici diferite. Prin urmare, studiul a exclus aceste întreprinderi din eșantion.

([115]) O distanță medie mai mare indică o distribuție amplă a capacităților de producție pe un singur teritoriu, ceea ce duce la un volum anual de mărfuri transportate mai scăzut.

([116]) Pagina 35 din Studiul PWC nr. 1.

([117]) Pagina 36 din Studiul PWC nr. 1. Studiul a exclus SBB/CFF/FFS, deoarece costurile medii de funcționare pe tren-km depășeau 30 EUR pe tren-km.

— veniturile totale medii ale Trenitalia (venituri pe tren-km) cuprinse între 14,8 și 15,7 EUR pe tren-km au fost mai mici decât cele înregistrate de ÖBB, DB și SNCF (care au variat între 23,2 EUR pe tren-km și 18,7 EUR pe tren-km) ([118]).

(181) Italia a explicat veniturile mai mici ale Trenitalia prin faptul că situația pieței în care își desfășurau activitatea concurenții Trenitalia (în ceea ce privește concurența cu alte servicii de transport de marfă și tipul de marfă transportată) era substanțial diferită ([119]). Aceasta a indicat că diferența respectivă s-a datorat, de asemenea, cantității neomogene de marfă transportată în medie per tren (constrângeri de infrastructură și dezechilibre comerciale între rutele de intrare și de ieșire din sudul Italiei și prețurile volatile ale tipurilor de marfă transportată).

(182) Potrivit Italiei, factorii care au afectat costul total pe tren-km al furnizării serviciilor care fac obiectul celui de al treilea contract au fost: (i) necesitatea de a dispune de un material rulant supradimensionat, inclusiv de locomotive și vagoane; (ii) dificultatea de a obține o utilizare optimă a resurselor umane și a mijloacelor de producție din cauza limitelor stricte de viteză; (iii) constrângeri logistice și de infrastructură ([120]).

(183) În plus, în ceea ce privește traficul către/dinspre Sicilia, Italia a subliniat următoarele:

— lungimea trenurilor este deosebit de limitată în Sicilia, unde, pentru a permite încărcarea pe feriboturi pentru traversarea strâmtorii Messina, aceasta nu poate depăși 400 m;

— traversarea strâmtorii Messina impune necesitatea unor structuri de producție specifice pentru manipularea, încărcarea pe feriboturi și transportul pe mare a vagoanelor care călătoresc spre și dinspre insulă și Italia continentală;

— costul estimat al transportului cu feribotul al fiecărui tren (inclusiv îmbarcarea și debarcarea) de la mal la mal se ridică la aproximativ 6 000 EUR. Costurile cresc atunci când se transportă mărfuri periculoase către/dinspre insulă, deoarece aceasta impune necesitatea unei curse speciale cu feribotul, cu maximum patru vagoane pe cursă.

(184) Pe baza Studiului PWC nr. 1, Italia a concluzionat astfel:

— Trenitalia era dotată în mod corespunzător cu mijloace de transport în comparație cu întreprinderile din Uniune de dimensiuni similare;

— costurile de funcționare ale Trenitalia pe tren-km erau în concordanță cu cele ale societăților similare;

— veniturile Trenitalia erau mult mai mici (cu 25 %) decât cele ale societăților similare ca urmare a unor factori exogeni (structura pieței transportului terestru și constrângerile legate de infrastructură, cu efecte asupra prețurilor).

([118]) Paginile 38-39 din studiul PWC nr. 1.

([119]) Studiul subliniază că acești factori afectează prețul și veniturile. Cotele de piață ale întreprinderii feroviare au fost de 10 % în Italia în 2009 din totalul transportului terestru de mărfuri comparativ cu 20 % în eșantion. Venitul mediu pe 100 tone-km al Trenitalia a fost de 3,60 EUR, cel mai scăzut dintre eșantion (cu o mediană de 4,42 EUR).

([120]) În special, Italia a explicat următoarele:

— Având în vedere lungimea utilă limitată a liniilor în stații, lungimea admisibilă a trenului este mai mică decât cea permisă de alte state membre (în care, de regulă, aceasta variază între 750 și 550 m).

— Având în vedere masa maximă admisibilă pe osie pentru trenurile din sudul Italiei (20 de tone pe osie față de un standard național și al Uniunii de 22,5 tone pe osie), greutatea absolută și specifică a mărfurilor care pot fi transportate pe calea ferată este limitată.

— Având în vedere limitele mai stricte ale gabaritului de încărcare decât cele care se aplică în restul Italiei și în rețeaua feroviară europeană, sunt necesare vagoane-platformă foarte joase, iar transportul containerelor mai mari de tip cub nu este posibil. Acest lucru împiedică, de asemenea, dezvoltarea sistemului de „autostrăzi feroviare” necesar pentru transportul feroviar și rutier intermodal.

— Având în vedere rata ridicată a liniilor de cale ferată neelectrificate, întreprinderile feroviare trebuie să utilizeze atât locomotive electrice, cât și locomotive diesel, ceea ce determină dezeconomii de producție și insuficienta utilizare a locomotivelor.

— Având în vedere durata călătoriilor cu trenul, media numărului de trenuri cu plecare zilnică este mai mică decât în cazul altor legături (Italia a menționat o medie de 2 trenuri cu plecare zilnică înspre/dinspre sudul Italiei, comparativ cu o medie normală de 3,5 astfel de trenuri). În consecință, rețeaua de producție aferentă personalului care nu călătorește pentru operațiuni la sol este supradimensionată și insuficient utilizată.

— Având în vedere costul ridicat al transferului de material rulant pentru lucrările specifice de întreținere care trebuie efectuate în cadrul atelierelor din centrul și nordul Italiei, rețeaua de întreținere prezintă dezeconomii.

(185) Această diferență între veniturile realizate de Trenitalia și cele ale concurenților săi este cu atât mai importantă pentru serviciile compensate în temeiul celui de al treilea contract care includ servicii între nordul Italiei și sudul Italiei. În acest context, Italia a considerat că îndoielile exprimate de Comisie în decizia de inițiere a procedurii par a fi rezultatul unei neînțelegeri. Comisia ar fi făcut referire la existența unor costuri mai mari pe tonă-km transportată în ceea ce privește legăturile cu sudul Italiei, concluzionând că acest lucru ar putea fi consecința nivelului scăzut de eficiență al Trenitalia. Cu toate acestea, potrivit Italiei, ceea ce trebuie să se demonstreze în temeiul celei de a patra condiții Altmark este că beneficiarul compensației este o întreprindere bine gestionată și, prin urmare, este în măsură să prezinte niveluri ale costurilor în concordanță cu cele ale concurenților și să furnizeze servicii în condiții economice substanțial similare cu cele care ar rezulta dintr-o procedură competitivă. În această privință, indicatorul care trebuie luat în considerare este tocmai costul mediu de funcționare pe tren-km, care reflectă în mod corespunzător costul unitar al serviciului în cauză.

(186) În ceea ce privește costul pe tonă-km, Italia susține că acest indicator nu are nicio relevanță în scopul aplicării celei de a patra condiții Altmark în cazul de față. Indicatorul respectiv are un scop diferit: acesta urmărește s identifice dezavantajele comparative care afectează structural serviciile de transport feroviar de marfă între nordul Italiei și sudul Italiei, care sunt tocmai cauza disfuncționalităților pieței și, prin urmare, a intervenției publice în cauză. Italia susține că acești factori nu au nicio legătură cu eficiența Trenitalia; dimpotrivă, ei sunt factori exogeni complet independenți de Trenitalia, dar care au același impact asupra Trenitalia pe care l-ar avea asupra oricărui alt operator.

5.3.2. *Denaturarea concurenței și efectele asupra schimburilor comerciale din interiorul Uniunii*

(187) Italia a negat faptul că al treilea contract a cauzat o denaturare a concurenței și a avut efecte asupra schimburilor comerciale din interiorul Uniunii.

(188) În primul rând, Italia a susținut că, după liberalizarea pieței transportului feroviar de marfă la nivel național și la nivelul Uniunii, concurența de pe piață s-a axat pe rutele cele mai profitabile din nordul Italiei și nu a vizat traficul din sudul Italiei.

(189) În plus, Italia a susținut că sistemul de contabilitate separată adoptat de Trenitalia excludea orice formă de flux ale resurselor publice în favoarea celorlalte activități ale întreprinderii. Acest lucru a fost cu atât mai adevărat cu cât compensația era insuficientă pentru a acoperi deficitul de exploatare înregistrat de Trenitalia în legătură cu obligațiile impuse în temeiul celui de al treilea contract.

5.3.3. *Legalitatea*

(190) Italia a considerat că exceptarea de la procedura de informare prealabilă prevăzută la articolul 17 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 se aplică, de asemenea, compensațiilor primite de Trenitalia în temeiul celui de al treilea contract, deoarece obligațiile în cauză, deși au fost incluse într-un contract, au fost rezultatul deciziilor autorităților publice.

5.3.4. *Compatibilitatea*

(191) În subsidiar, în cazul în care s-ar concluziona că respectiva compensație plătită în temeiul celui de al treilea contract a constituit un ajutor nou care făcea obiectul notificării, Italia a susținut că ajutorul era compatibil cu piața internă în temeiul articolului 14 din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, având în vedere că relația contractuală formalizată prin contractul respectiv a luat naștere în 2009, astfel, la un moment la care Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 era încă în vigoare.

(192) În ceea ce privește data semnării celui de-al treilea contract (3 decembrie 2012), Italia a considerat că Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 se aplica până la 3 decembrie 2012 inclusiv. Întrucât articolul 10 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, în vigoare de la 3 decembrie 2009, prevede că „Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 se abrogă. Cu toate acestea, dispozițiile sale continuă să se aplice referitor la serviciile de transport de marfă pe o perioadă de trei ani de la intrarea în vigoare a prezentului regulament”, Italia a considerat că data finală a coincis cu sfârșitul aceleiași zile din decembrie (și anume 3 decembrie) al celui de al treilea an de la intrarea în vigoare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, și anume 3 decembrie 2012 ([121]).

([121]) Italia a invocat articolul 3 alineatul (2) litera (c) din Regulamentul (CEE, Euratom) nr. 1182/71 al Consiliului din 3 iunie 1971 privind stabilirea regulilor care se aplică termenelor, datelor și expirării termenelor, conform căruia, în cazul în care un termen este exprimat în ani, acesta se încheie (*dies ad quem*) „la expirarea ultimei ore a zilei care, în ultima săptămână, în ultima lună sau în ultimul an, poartă aceeași denumire sau aceeași cifră ca prima zi de calcul”.

(193) În observațiile sale din 24 iunie 2014, Italia a precizat că faptul că al treilea contract a fost convenit și chiar semnat în temeiul Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 a jucat un rol important în evaluarea compatibilității sale cu piața internă. Pentru viitor, Italia a subliniat că MIT intenționează să definească în mod corespunzător măsurile care trebuie întreprinse în sprijinul transportului feroviar de marfă și al utilizatorilor acestuia.

(194) La fel ca în cazul primului contract (a se vedea considerentul 138) și al celui de al doilea contract (a se vedea considerentul 157), Italia a susținut că al treilea contract conținea toate elementele stabilite la articolul 14 din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 și acoperea doar parțial costurile suportate de Trenitalia pentru prestarea serviciilor incluse în contract.

(195) În sfârșit, Italia a reiterat argumentul deja prezentat în legătură cu primul contract (a se vedea considerentul 139) și al doilea contract (a se vedea considerentul 158), potrivit căruia al treilea contract ar putea fi, de asemenea, considerat compatibil cu piața internă în temeiul Regulamentului (CEE) nr. 1107/70 sau în temeiul articolului 93 din TFUE. Cu toate acestea, Italia nu a furnizat nicio justificare în acest sens.

5.4. **Continuitatea economică**

(196) Începând cu 1 ianuarie 2017, Mercitalia Rail a devenit noul proprietar al diviziei de marfă a Trenitalia.

(197) În observațiile prezentate la 11 aprilie 2023 privind continuitatea economică dintre Trenitalia și Mercitalia Rail, autoritățile italiene au explicat că, în conformitate cu legislația italiană, Mercitalia Rail era succesorul legal al Trenitalia pe piața transportului feroviar de marfă, în calitatea sa de nou proprietar al diviziei de marfă a Trenitalia.

(198) Cu toate acestea, autoritățile italiene au explicat că o astfel de succesiune legală nu a implicat transferul către Mercitalia Rail a obligațiilor de rambursare care puteau rezulta din orice constatare a unui ajutor acordat societății Trenitalia pentru furnizarea de servicii de transport feroviar de marfă înainte de divizare ca fiind ilegal și incompatibil. În opinia lor, astfel de obligații au rămas în sarcina Trenitalia, deoarece nu puteau fi atribuite diviziei de marfă a Trenitalia ([122]). În acest sens, în răspunsul din 11 aprilie 2023, autoritățile italiene au indicat că: (i) dacă Trenitalia ar fi avut intenția de a transfera aceste obligații către Mercitalia Rail, aceasta le-ar fi menționat în mod expres în actul de divizare; (ii) la momentul divizării, al treilea contract expirase deja; și (iii) divizarea a fost concepută doar ca o reorganizare a activității în cadrul grupului FS.

6. **OBSERVAȚIILE PĂRȚILOR INTERESATE**

6.1. **Comunitatea Căilor Ferate Europene și a Gestionarilor de Infrastructură**

(199) Comunitatea Căilor Ferate Europene și a Societăților de Infrastructură („**CER**”) reprezintă 75 de întreprinderi feroviare (printre care grupul FS) și gestionari de infrastructură din Uniune, din țările candidate, precum și din țările din Balcanii de Vest, Norvegia și Elveția.

(200) În observațiile sale din 18 iunie 2014, CER a considerat că, în temeiul Regulamentului (CEE) nr. 1191/69, impunerea unor OSP-uri și/sau încheierea de CSP-uri pentru furnizarea de servicii de transport feroviar de marfă putea fi justificată prin prisma dezvoltării unei economii durabile, a coeziunii regionale și a echilibrului teritorial și, în același timp, a promovării transferului modal de la transportul rutier la transportul feroviar de marfă.

(201) Aceasta a subliniat că Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, care era aplicabil serviciilor de transport de marfă până la 3 decembrie 2012, a acordat statelor membre posibilitatea de a finanța și promova transportul feroviar de marfă. CER a concluzionat că un serviciu se califică drept SIEG în cazul în care există riscul ca serviciile concurente să nu acopere o parte substanțială a nevoilor cetățenilor și ale consumatorilor.

([122]) În temeiul articolului 2 din actul de divizare, toate obligațiile și pasivele referitoare la fapte sau circumstanțe născute înainte de divizare și neimputabile ramurii de activitate transferate îi reveneau Trenitalia.

6.2. **FerCargo**

(202) FerCargo reprezintă 17 întreprinderi feroviare ([123]) (societăți publice, precum și societăți private) care oferă servicii de transport feroviar de marfă în Italia.

(203) În observațiile sale din 8 iulie 2014, FerCargo a susținut că respectiva compensație acordată Trenitalia de către Italia a consolidat poziția acestei întreprinderi pe piața transportului feroviar de marfă din sudul Italiei, în detrimentul celorlalte întreprinderi feroviare de transport de marfă care puteau furniza servicii de transport feroviar de marfă pe piața respectivă.

(204) FerCargo nu a luat poziție cu privire la primul contract. În ceea ce privește al doilea contract și al treilea contract, FerCargo a considerat că respectiva compensație a constituit ajutor de stat în favoarea Trenitalia, întrucât cele patru criterii Altmark nu au fost îndeplinite, iar CSP-urile au denaturat concurența și au avut efecte asupra schimburilor comerciale. Aceasta a subliniat că majoritatea societăților care desfășurau activități pe piața italiană aparțineau unor grupuri internaționale, și anume Nordcargo (Deutsche Bahn), Schweizerische Bundesbahnen Cargo Italia (Schweizerische Bundesbahnen Cargo International), Rail Cargo Italia (Rail Cargo Austria) sau în state membre (de exemplu, Rail Traction Company).

(205) În plus, FerCargo a ridicat problema compatibilității ajutorului de stat cu piața internă.

(206) În primul rând, FerCargo nu a avut cunoștință de nicio consultare publică efectuată de autoritățile italiene pentru a stabili necesitatea unor servicii de transport feroviar de marfă cu același domeniu de aplicare și aceleași caracteristici precum cele încredințate Trenitalia. FerCargo a reclamat faptul că autoritățile italiene nu au luat în considerare numărul tot mai mare de operatori ce puteau reprezenta o alternativă la operatorul tradițional, care au început să desfășoare activități în sudul Italiei în 2006. FerCargo a susținut că membrii săi ar fi putut asigura servicii comparabile cu cele furnizate de Trenitalia în ceea ce privește continuitatea, regularitatea și frecvența, capacitatea și tarifele, făcând astfel inutile CSP-urile. Aceasta a menționat că, înainte de încheierea celui de al treilea contract, pe lângă Trenitalia, existau deja două societăți care desfășurau activități pe rutele vizate de legăturile Campania/nordul Italiei ([124]) și Abruzzo/nordul Italiei ([125]) și cinci societăți care ar fi putut începe să desfășoare activități pe rutele vizate de legăturile Campania/Calabria ([126]), Molise/Apulia ([127]), Apulia/Basilicata ([128]), Campania/Apulia ([129]), Basilicata/Calabria ([130]), precum și în Campania ([131]), Calabria ([132]) și Apulia ([133]), deoarece dețineau certificarea necesară în acest sens.

([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]) În 2008, Rail Traction Company a deservit o rută în cadrul legăturii Campania/nordul Italiei.

([125]) În perioada 2009-2011, NordCargo a deservit două rute în cadrul legăturii Abruzzo/nordul Italiei.

([126]) În cadrul legăturii Campania/Calabria: Rail Traction Company ar fi putut deservi o rută începând cu 2008; Compagnia Ferroviaria Italiana ar fi putut deservi o rută începând cu 2009; GTS Rail ar fi putut deservi o rută începând cu 2009 (Comisia observă totuși că, în legătură cu această ultimă informație, în certificatul de siguranță al GTS Rail pentru 2009 disponibil la adresa www.ansf.it, accesată ultima dată la 15 noiembrie 2023, nu se regăsește nicio confirmare în acest sens).

([127]) În cadrul legăturii Molise/Apulia: Linea ar fi putut deservi o rută începând cu 2009, GTS Rail ar fi putut deservi două rute începând cu 2009 și NordCargo ar fi putut deservi o rută începând cu 2009.

([128]) În cadrul legăturii Apulia/Basilicata, Linea ar fi putut deservi o rută începând cu 2009.

([129]) În cadrul legăturii Campania/Apulia: Compagnia Ferroviaria Italiana ar fi putut deservi o rută începând cu 2009; GTS ar fi putut deservi o rută începând cu 2009 (Comisia observă totuși că, în legătură cu această ultimă informație, în certificatul de siguranță al GTS pentru 2009 disponibil la adresa www.ansf.it, accesată ultima dată la 15 noiembrie 2023, nu se regăsește nicio confirmare în acest sens).

([130]) În cadrul legăturii Basilicata/Calabria, GTS Rail ar fi putut deservi două rute începând cu 2009.

([131]) În cadrul legăturii Campania/Campania: Rail Traction Company ar fi putut deservi șase rute începând cu 2008; Compagnia Ferroviaria Italiana ar fi putut deservi 10 rute începând cu 2009; GTS ar fi putut deservi două rute începând cu 2009; NordCargo ar fi putut deservi patru rute începând cu 2009.

([132]) În cadrul legăturii Calabria/Calabria, GTS Rail ar fi putut deservi cinci rute începând cu 2009.

([133]) În cadrul legăturii Apulia/Apulia: Linea ar fi putut deservi trei rute începând cu 2009; GTS Rail ar fi putut deservi 10 rute începând cu 2009; NordCargo ar fi putut deservi două rute începând cu 2009.

(207) În al doilea rând, aceasta a susținut că obligațiile impuse Trenitalia erau „incompatibile” cu scopurile CSP-urilor (și anume coeziunea regională și echilibrul dintre nordul și sudul Italiei). În această privință, FerCargo a considerat că obligațiile tarifare pe rutele internaționale prevăzute în al doilea contract au finanțat extinderea Trenitalia pe piețele altor state membre. În plus, aceasta a contestat modul în care Italia a definit OSP-urile în temeiul celui de al treilea contract și faptul că al treilea contract nu specifica rutele care urmau să fie deservite de Trenitalia, ci numai regiunile de plecare și de sosire. Aceasta a amintit că, la 21 decembrie 2012, Comitetul interministerial pentru planificare economică din Italia („**CIPE**”) a emis un aviz pozitiv cu privire la al treilea contract, sub rezerva unor clarificări cu privire la domeniul de aplicare al serviciului public, la costurile compensate și la nivelul remunerației acordate Trenitalia. În plus, FerCargo a subliniat că, la 1 iunie 2009, autoritatea italiană de concurență a solicitat de asemenea o definire mai clară a serviciilor publice încredințate Trenitalia, având în vedere existența concurenței în cadrul modului de transport feroviar și a concurenței intermodale din partea transportului maritim și rutier.

(208) În al treilea rând, FerCargo a susținut că, în cea mai mare parte a perioadei vizate de al doilea contract și de al treilea contract, Trenitalia a funcționat fără a deține un act de atribuire a serviciilor și fără o definire clară a parametrilor compensației. Aceasta a contestat faptul că, până la semnarea celui de al treilea contract, Trenitalia se putea prevala de clauza de continuitate inclusă în al doilea contract, întrucât cele două CSP-uri vizau obligații diferite și metode diferite de compensare.

(209) În al patrulea rând, FerCargo nu a exclus o eventuală supracompensare, având în vedere că al doilea și al treilea contract nu menționau că respectiva compensație trebuia calculată pe baza costurilor unei întreprinderi eficiente. În opinia sa, pentru a verifica dacă respectivele costuri ale Trenitalia erau în concordanță cu costurile unei întreprinderi gestionate în mod eficient, criteriul de referință ar fi trebuit să fie reprezentat de concurența existentă și nu de întreprinderi feroviare care desfășoară activități pe piețe străine. În special în ceea ce privește al treilea contract, FerCargo a susținut că singurul parametru calitativ utilizat pentru evaluarea serviciului era punctualitatea și nu o gestionare eficientă a serviciului din perspectiva costurilor. În plus, nivelul compensației nu a luat în considerare taxele pe energie mai mici plătite de Trenitalia pentru energia electrică utilizată de trenuri ([134]).

(210) În sfârșit, FerCargo a susținut că Trenitalia nu a ținut o contabilitate separată și că a utilizat marjele realizate în temeiul CSP-urilor pentru a finanța o politică agresivă a prețurilor pe segmentul comercial și pentru a spori prezența Trenitalia pe piață. Potrivit FerCargo, costul unitar declarat de Trenitalia era exorbitant ([135]) în comparație cu datele reținute de Comisie în decizia sa privind schema *Ferrobonus* (SA.32603) ([136]) și cu costurile înregistrate de concurenții Trenitalia ([137]). FerCargo a susținut că, la 1 iunie 2009, autoritatea italiană de concurență subliniase deja că respectiva compensație plătită în temeiul unui CSP care nu a fost acordat prin intermediul unei proceduri competitive și transparente de achiziții ridică problema unei posibile subvenționări încrucișate între serviciile de piață și serviciile publice, chiar și în situația în care există o suprapunere parțială între cele două tipuri de servicii.

(211) FerCargo a concluzionat că ajutorul de stat este incompatibil cu piața internă, deoarece, în opinia sa, nici articolul 93 din TFUE, nici Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 nu au fost respectate.

6.3. **Grupul FS**

(212) În observațiile sale din 23 iulie 2014, grupul FS a susținut că al treilea contract nu se califică drept ajutor de stat, deoarece îndeplinește condițiile Altmark. În acest sens, acesta a furnizat un studiu suplimentar din iulie 2014 ([138]) (menit să completeze Studiul PWC nr. 1 prezentat de autoritățile italiene), care urmărea să demonstreze îndeplinirea primului și a celui de al patrulea criteriu Altmark.

([134]) FerCargo a făcut trimitere la Decretul nr. 730 din 22 mai 1963 și la Decretul-lege nr. 91 din 14 iunie 2014 adoptate de Italia.

([135]) 24 EUR pe tren-km în 2009, 26,1 EUR pe tren-km în 2010 și 24 EUR pe tren-km în 2011.

([136]) Decizia din 16.12.2011 (JO C/88/2012). În această decizie, costul mediu al transportului feroviar de marfă în Italia a fost estimat la 10 EUR pe tren-km (a se vedea considerentul 39 din decizie).

([137]) FerCargo a făcut referire la costurile a doi dintre membrii săi (Rail Traction Company și NordCargo). În special, în ceea ce privește Rail Traction Company, costurile s-au încadrat între 9,5 EUR pe tren-km pentru serviciile furnizate în cadrul legăturii Campania/nordul Italiei și 9,27 EUR pe tren-km pentru legătura Campania/Calabria. În ceea ce privește Nord Cargo, costurile au fost de 11,7 EUR pe tren-km pentru trenurile pe distanțe lungi, incluzând costurile cu materialul rulant pe care, potrivit FerCargo, Trenitalia ar fi trebuit să le fi acoperit deja integral.

([138]) Studiul PWC din iulie 2014 – „*Contratto di servizio Trenitalia Cargo, Supporto per la risposta alla decisione CE*”, 27 martie 2014.

(213) În ceea ce privește absența unei erori vădite în definirea domeniului de aplicare al celui de al treilea contract, grupul FS a considerat că traficul feroviar de marfă către/dinspre sudul Italiei era afectat de o disfuncționalitate a pieței.

(214) În această privință, grupul FS a subliniat că prezența concurenților Trenitalia pe piață nu era stabilă și larg răspândită și că, în perioada 2007-2008, cota lor de piață era mai mică de 3 % chiar și pentru cele mai profitabile legături interregionale, precum cele către/dinspre Campania și Apulia. Cu toate acestea, în cadrul acestor legături, concurenții Trenitalia furnizau în cea mai mare parte transport combinat (prin urmare, unele mărfuri care puteau fi transportate numai prin intermediul transportului convențional, cum ar fi oțelul și produsele chimice, nu erau transportate de concurenți) și, în principal, într-o singură direcție (sud-nord în cazul Apulia și nord-sud în cazul Campaniei). În plus, la momentul respectiv, în sudul Italiei, concurenții deserveau doar un număr limitat de stații feroviare și legături interregionale în comparație cu cele vizate de al treilea contract.

(215) Potrivit grupului FS, interesul limitat al concurenților pentru sudul Italiei s-a datorat faptului că traficul feroviar convențional de marfă în aceste regiuni era caracterizat de o cerere volatilă (care a condus la curse cu vagoane goale și frecvențe scăzute ale serviciilor). În plus, având în vedere diferitele tipuri de marfă implicate (oțel, produse chimice, autovehicule, alte mărfuri), furnizarea serviciului a implicat un număr mare de vagoane. Grupul FS a explicat că respectivul contract a reprezentat 26-28 % din totalul serviciilor de transport feroviar de marfă în Italia contorizate în tren-km, dar doar 6-7 % ca tonaj (deoarece transportul de marfă care făcea obiectul contractului viza în general distanțe mai mari decât media transportului de marfă din Italia, iar factorul de încărcare al trenurilor era mai mic pe rutele în cauză). În opinia sa, faptul că legăturile interregionale vizate de al treilea contract aveau caracteristici similare a justificat pe deplin alegerea făcută de autoritățile italiene de a defini un SIEG în ceea ce privește legăturile interregionale mai degrabă ca rețea de legături feroviare (decât ca legături între două puncte) ([139]).

(216) Grupul FS a indicat că, în absența celui de al treilea contract, ar fi încetat să furnizeze servicii de transport feroviar de marfă în sudul Italiei. Astfel, cea mai mare parte a traficului de marfă ar fi trecut de la transportul feroviar la cel rutier. Ca exemplu, grupul FS a făcut referire la situația Sardiniei, unde traficul feroviar de marfă al Trenitalia a scăzut dramatic ([140]) între 2008 și 2009, și anume după ce Italia a decis să nu includă regiunea Sardinia în domeniul de aplicare al celui de al treilea contract în urma expirării celui de al doilea contract la 31 decembrie 2008. Nicio altă întreprindere feroviară nu deservea Sardinia la momentul respectiv și nici nu a intrat pe piață după ieșirea Trenitalia de pe această piață.

(217) În ceea ce privește al patrulea criteriu Altmark, grupul FS a susținut opinia Italiei potrivit căreia costurile Trenitalia pe tren-km erau în concordanță cu cele ale altor întreprinderi care își desfășurau activitatea la nivelul Uniunii (ÖBB, DB, SNCF), astfel cum se indică în Studiul PWC nr. 1 (a se vedea considerentul 175) și, prin urmare, cu costurile unei întreprinderi tipice și bine gestionate. Acesta a considerat că analiza rentabilității trebuia efectuată la nivelul societății care furniza serviciul (și nu la nivelul CSP-ului). În scopul aplicării celei de a patra condiții Altmark, acesta a exclus orice relevanță pentru datele privind veniturile (având în vedere că al patrulea criteriu Altmark se referă numai la „costurile" unei întreprinderi bine gestionate) și, în orice caz, a precizat că respectiva cerere de transport feroviar de marfă era caracterizată de un grad ridicat de volatilitate, ceea ce a făcut ca veniturile să fie extrem de imprevizibile.

([139]) Grupul FS a făcut trimitere la Decizia Comisiei din 24 februarie 2010 privind Danske Statsbaner (SA.21143), în care Comisia a subliniat că „[...] legislația specifică în vigoare nu limitează posibilitatea încredințării de misiuni de servicii acoperind mai multe linii pentru a institui un sistem de transport coerent, în special cu scopul de a face posibilă o anumită continuitate a transporturilor. Niciun criteriu nu a fost enunțat în privința rentabilității sau nerentabilității liniilor individuale respective" și a concluzionat că „Danemarca nu comite nicio eroare vădită de evaluare dacă include într-un contract de servicii publice una sau mai multe linii rentabile, în măsura în care aceste linii se încadrează într-un sistem de transport coerent", deoarece „[i]n absența unor reglementări contrare precise, statul membru este liber să aprecieze dimensiunea misiunii de serviciu public pe care dorește să o încredințeze unei întreprinderi în vederea instituirii unui sistem de transport adecvat" – a se vedea punctul 166 din Decizia Comisiei din 24 februarie 2010 privind contractele de servicii publice de transport încheiate între Ministerul danez al Transporturilor și Danske Statsbaner [cazul C 41/08 (ex NN 35/08)].

([140]) Oferta Trenitalia a scăzut de la 400 000-500 000 tren-km pe an la aproximativ 22 000 tren-km în 2009 și a continuat să scadă în anii următori (aproximativ 5 000 tren-km în 2010 și 3 000 tren-km în 2011), până la dispariția sa în 2012.

7. OBSERVAȚIILE ITALIEI CU PRIVIRE LA OBSERVAȚIILE FERCARGO

(218) În observațiile sale din 20 noiembrie 2014, 4 noiembrie 2015, 5-15 februarie 2018, 23 mai 2018 și 18-19 februarie 2019, Italia a prezentat argumente suplimentare ca răspuns la observațiile prezentate de FerCargo. Aceste argumente s-au axat în principal pe existența unui ajutor în temeiul celui de al doilea și al celui de al treilea contract.

7.1. **Al doilea contract**

7.1.1. *Avantajul*

(219) În observațiile sale din 20 noiembrie 2014, Italia a reiterat în principal argumentele prezentate în considerentele 141-152 pentru a contesta afirmațiile FerCargo, potrivit cărora compensațiile plătite Trenitalia i-au conferit acesteia un avantaj.

(220) În special, Italia a susținut că definirea OSP-urilor în temeiul celui de al doilea contract a fost coerentă și corespunzătoare pentru a garanta coeziunea regională și echilibrul economic al teritoriului italian (și anume pentru a evita un dezechilibru al circuitelor economice și de producție între nordul Italiei și sudul Italiei). În plus, aceasta a considerat, de asemenea, că serviciile prestate de Trenitalia în perioada 2004-2006 fuseseră convenite în prealabil cu autoritățile italiene. În ceea ce privește perioada 2007-2008, Italia a făcut trimitere la articolul 12 din al doilea contract („*clauza de continuitate*"), în temeiul căruia Trenitalia a continuat să furnizeze serviciile care făceau obiectul celui de al doilea contract până la noi dispoziții din partea ministrului transporturilor și infrastructurii.

(221) Italia a subliniat că Trenitalia era singurul operator feroviar capabil să furnizeze serviciul la un nivel corespunzător de răspândire și de acoperire geografică. În susținerea afirmației sale, aceasta a pus la dispoziție un studiu din 22 octombrie 2014, comandat PWC („**Studiul PWC nr. 2**"). Acest studiu, care a vizat al treilea contract, însă care a evaluat și oferta concurenților Trenitalia în perioada 2006-2008 ca răspuns la afirmația FerCargo potrivit căreia autoritățile italiene nu au luat în considerare numărul tot mai mare de operatori care au început să desfășoare activități în sudul Italiei în 2006 (a se vedea considerentul 206), a arătat că, până în 2007, indiferent de liberalizarea transportului feroviar de marfă la nivel național, concurenții Trenitalia nu furnizau niciun serviciu către și dinspre sudul Italiei ([141]). Și în 2008, prezența concurenților în sudul Italiei a fost aproape neglijabilă și complet absentă în Sardinia și Sicilia ([142]).

(222) Ca răspuns la afirmația FerCargo potrivit căreia compensația plătită în temeiul celui de al doilea contract a permis Trenitalia să funcționeze în pierdere pentru a-și elimina concurenții (considerentul 210), Italia a subliniat că Trenitalia nu era liberă să își stabilească tarifele, ci era supusă obligațiilor tarifare impuse de Italia ([143]). În plus, Trenitalia se afla în imposibilitatea de a dicta prețurile, întrucât prețurile transportului feroviar de marfă erau determinate în principal de tarifele transportului rutier. În ceea ce privește presupusa imposibilitate a FerCargo de a reproduce oferta Trenitalia, Italia a considerat că este puțin probabil ca oferta Trenitalia să nu poată fi reprodusă de concurenții acesteia, având în vedere că întreprinderile de transport feroviar de marfă din Italia au declarat un cost mediu mai mic de jumătate din costul practicat de Trenitalia ([144]).

([141]) Deși unele întreprinderi – Rail Traction Company și NordCargo – au solicitat certificatul de siguranță, cel puțin pentru Campania, în 2006.

([142]) Alte întreprinderi feroviare decât Trenitalia au furnizat, începând cu 2008, un serviciu care asigura legătura doar între două amplasamente industriale, respectiv Nola (din Campania) și Fossacesia (din Abruzzo).

([143]) Anexa 1 la al treilea contract preciza că Trenitalia avea obligația de a furniza serviciul în toate situațiile, cu excepția cazului în care exista o diferență între costuri și venituri pe tren-km care depășea 19 EUR pe tren-km și cu excepția cazului în care această diferență era mai mare de 73 % din costurile totale. Aceste constrângeri au stabilit praguri tarifare minime, sub care Trenitalia putea refuza să furnizeze serviciul. Peste aceste praguri, Trenitalia avea obligația de a furniza servicii terților, la nivelul de calitate stabilit în al treilea contract.

([144]) Studiul PWC nr. 2 a evidențiat faptul că, pentru furnizarea serviciilor în temeiul celui de al treilea contract, costul mediu suportat de Trenitalia a fost de aproximativ 22 EUR pe tren-km în perioada 2009-2010, în timp ce costurile medii suportate de alte întreprinderi feroviare din sectorul transportului feroviar de marfă din Italia (în special operatorii de dimensiuni mult mai mici decât Trenitalia) au fost de ordinul a 10 EUR pe tren-km. Pe această bază, Italia a considerat că respectivii concurenți ai Trenitalia erau în măsură să ofere pe piață prețuri similare sau mai mici decât cele practicate de Trenitalia.

(223) Ca răspuns la afirmația FerCargo privind o posibilă supracompensare (considerentul 209), Italia a susținut că respectivele costuri suportate în temeiul celui de al doilea contract nu au fost estimate pe baza primului contract, ci cu referire la costurile suportate de Trenitalia în 2004, care este primul an de aplicare a celui de al doilea contract. Pentru a calcula compensația, MIT s-a bazat pe declarații de raportare certificate, examinate și aprobate chiar de MIT, și nu pe simple estimări.

(224) În ceea ce privește afirmația FerCargo potrivit căreia compensația nu a luat în considerare taxele pe energie mai mici plătite de Trenitalia pentru energia electrică utilizată de trenuri (considerentul 209), în observațiile sale din 5-15 februarie 2018, Italia a clarificat faptul că această reducere fiscală vizează toate întreprinderile feroviare care desfășoară activități în Italia.

7.1.2. *Denaturarea concurenței și efectele asupra schimburilor comerciale din interiorul Uniunii*

(225) Italia a considerat irelevant faptul că membrii FerCargo sunt controlați sau asociați cu importante întreprinderi feroviare europene care deservesc rute alpine și transfrontaliere. Potrivit Italiei, această împrejurare nu a demonstrat nicidecum că respectiva compensație ar fi putut afecta serviciile furnizate de întreprinderile feroviare respective, care, dimpotrivă, au înregistrat o creștere a volumului de trafic și o expansiune pe rutele internaționale ([145]).

7.2. **Al treilea contract**

(226) Italia a reiterat absența denaturării concurenței și a unui efect asupra schimburilor comerciale din interiorul Uniunii, precum și absența avantajului acordat Trenitalia. În ceea ce privește primul aspect, Italia a reiterat în principal argumentele expuse în considerentele 187-189 și 225. În ceea ce privește avantajul, Italia a furnizat răspunsuri ample la afirmațiile FerCargo cu privire la (i) absența unui SIEG autentic< (ii) lipsa încredințării; și (iii) posibila supracompensare.

7.2.1. *Existența unui SIEG autentic*

(227) În observațiile sale din 24 iunie 2014, Italia a clarificat motivele care au determinat-o să definească domeniul de aplicare al serviciului public mai degrabă în funcție de legături interregionale decât în funcție de rute individuale (considerentul 165).

(228) În observațiile sale din 20 noiembrie 2014, ca răspuns la afirmația FerCargo potrivit căreia existau o serie de întreprinderi feroviare care exploatau rutele incluse în domeniul de aplicare al obligațiilor de serviciu public (considerentul 206), Italia a susținut că al treilea contract era necesar pentru a acoperi o disfuncționalitate a pieței.

(229) Ca observație generală, Italia a subliniat că respectivii concurenți ai Trenitalia își furnizau serviciile pe rute profitabile în nordul Italiei și prin punctele alpine de trecere a frontierei (de exemplu, Brennero, Chiasso și Tarvisio) ([146]). Potrivit Italiei, administrațiile regiunilor din sudul Italiei au subliniat în mai multe rânduri necesitatea serviciilor de transport feroviar de marfă în regiunile lor ([147]).

(230) În ceea ce privește în special situația pieței din 2008 (când părțile au definit obiectul celui de al treilea contract), Italia a susținut că oferta de piață pentru transportul feroviar de marfă nu a fost doar insuficientă, ci și necorespunzătoare.

([145]) Potrivit Italiei, traficul pe rutele cele mai profitabile, atât transfrontaliere, cât și pe cele din regiunile din nordul Italiei cele mai apropiate de punctele montane de trecere a frontierei, a înregistrat, în perioada 2009-2013, o creștere a cotei de piață a întreprinderii feroviare aflate în concurență cu Trenitalia, cuprinsă între 25 % și 42 %.

([146]) Ca exemplu, Italia a menționat că DB Schenker (care, în 2009, a preluat controlul asupra NordCargo) era prezentă doar în nordul Italiei. În acest sens, Italia a făcut referire, de asemenea, la decizia adoptată în decembrie 2008 de autoritatea italiană de concurență și pentru piețe cu privire la concentrarea *Deutsche Bahn/NordCargo*, în care se afirmă că „exploatarea implică rute care leagă nordul Italiei de Europa de Nord" (Decizia din 11 decembrie 2008 a autorității italiene de concurență în cazul C9819 – DEUTSCHE BAHN/NORDCARGO, publicată în Buletinul săptămânal nr. 47/2008 al autorității italiene de concurență publicat la 14 ianuarie 2009).

([147]) Italia a menționat scrisoarea regiunii Apulia din 9 iulie 2009, a regiunii Abruzzo din 9 martie 2010, a regiunii Sicilia din 20 februarie 2009 și a președintelui Consiliului Local Lamezia Terme (în regiunea Calabria) din 26 februarie 2009.

(231) În primul rând, concurenții Trenitalia care au început să desfășoare activități în sudul Italiei în 2008 (Rail Traction Company, Interporto Servizi Cargo și NordCargo) au furnizat servicii numai către/dinspre două amplasamente industriale (unul în Campania, Nola și unul în Abruzzo, Fossacesia). În funcție de tipul de trafic, aceste întreprinderi vizau piețe de nișă (în primul caz, trenuri navetă pentru transportul combinat de la Nola și, în al doilea caz, trenuri care transportau vehicule rutiere ușoare de la uzina SEVEL ([148]) din Fossacesia). Prin urmare, serviciile lor nu erau comparabile cu rețeaua bine dezvoltată de servicii pentru toate tipurile de fluxuri de mărfuri furnizate de Trenitalia în temeiul celui de al treilea contract. În plus, serviciile globale ale celor trei întreprinderi feroviare cu contracte active pentru legăturile Nord/Sud au reprezentat doar o mică parte din oferta totală de trafic de marfă pe aceste rute (în medie, mai puțin de 6 % din oferta exprimată în tren-km pe care Trenitalia a trebuit să o dezvolte pentru a respecta condițiile celui de al treilea contract).

(232) În al doilea rând, deși GTS Rail ([149]) și Interporto Servizi Cargo instituiseră servicii de transport feroviar de marfă la scară mică, deservind câteva locații din Campania și Apulia (și anume Nola și Bari), potrivit Italiei, această alegere era dictată de faptul că întreprinderile respective erau proprietari/administratori interportuari și ai terminalelor de marfă, care au decis să furnizeze ele însele serviciile de transport feroviar de marfă între instalațiile și clienții proprii.

(233) În al treilea rând, Trenitalia era singura întreprindere feroviară care deținea un certificat de siguranță valabil pentru întregul teritoriu italian, în timp ce operatorii nou-intrați dețineau numai certificate de siguranță valabile pentru anumite legături, având în vedere costurile foarte ridicate de achiziționare a unor astfel de certificate. Toate întreprinderile de transport feroviar de marfă care dețin un certificat de siguranță pentru transportul feroviar de marfă către/dinspre una sau mai multe regiuni care fac obiectul celui de-al treilea contract dețin, luate împreună, material rulant și mijloace de producție care nu erau adecvate pentru gestionarea volumului impus de al treilea contract (11,9 milioane tren-km).

(234) În răspunsurile sale din 23 mai 2018, Italia a clarificat faptul că lista celor 42 de legături unidirecționale menționate în anexa 1 la al treilea contract ([150]) nu era exhaustivă. Aceasta a specificat doar legăturile pentru care exista o cerere din partea utilizatorilor în 2009, la momentul definirii domeniului geografic de aplicare al celui de al treilea contract. Cu toate acestea, obligațiile de serviciu public asumate de Trenitalia au vizat furnizarea de servicii de transport feroviar de marfă oricărui operator care le solicita dinspre/către regiunile din sudul Italiei menționate în contract (și anume Abruzzo, Molise, Campania, Apulia, Basilicata, Calabria, Sicilia). Prin urmare, Trenitalia era obligată să fie pregătită să deservească și alte legături, în cazul unei eventuale cereri ([151]). Numărul total de legături unidirecționale interregionale deservite efectiv de Trenitalia în perioada 2009-2014 a fost de 66, și anume 33 de legături interregionale (dus-întors). Acest număr nu ia în considerare legăturile dintre regiunile din nordul Italiei, care au fost deservite numai atât timp cât erau necesare pentru optimizarea traficului către/dinspre regiunile din sudul Italiei.

(235) În răspunsurile sale din 18-19 februarie 2019, Italia a pus la dispoziție un studiu („**Studiul PWC nr. 3**”), care urmărea să arate că situația pieței în perioada 2007-2009 era caracterizată de o ofertă insuficientă de servicii de transport feroviar de marfă în sudul Italiei în comparație cu oferta minimă solicitată de stat. În special:

— În perioada 2007-2008, pe lângă Trenitalia, numai cinci întreprinderi feroviare (NordCargo BV, Rail Traction Company SpA, Linea Srl, Rail One SpA și Ferrovia Adriatico Sangritana SpA) desfășurau activități în unele dintre regiunile vizate de al treilea contract. În 2008, împreună, aceste întreprinderi au efectuat 883 000 tren-km. În 2009, numărul concurenților Trenitalia a crescut de la cinci la opt și, împreună, au efectuat 1,4 milioane tren-km (față de 14 milioane tren-km efectuați de Trenitalia).

([148]) SEVEL S.p.A. (acronimul „Società Europea Veicoli Leggeri”) este o societate italiană producătoare de vehicule utilitare ușoare.
([149]) GTS Rail S.p.A. aparține grupului GTS S.p.A. și este una dintre cele 17 întreprinderi feroviare reprezentate de FerCargo.
([150]) A se vedea nota de subsol [81].
([151]) Studiul PWC nr. 3 arată că Trenitalia a furnizat servicii în cadrul tuturor legăturilor care făceau obiectul celui de al treilea contract cel puțin timp de un an în temeiul celui de al treilea contract. De exemplu, în ceea ce privește legătura Abruzzo/Basilicata, între 2009 și 2014, Trenitalia a furnizat un volum total de servicii de 400 tren-km (mod de transport convențional), din care jumătate în 2011 numai pe direcția nord-sud, iar cealaltă jumătate în 2014 numai pe direcția sud-nord.

— Între 2008 și 2009, la momentul la care părțile au definit domeniul geografic de aplicare al contractului ([152]), concurenții Trenitalia deserveau doar 14 legături interregionale (dus-întors), în comparație cu cele 33 de legături interregionale (dus-întors) care urmau să fie deservite la cerere de către Trenitalia în temeiul celui de al treilea contract și care includeau Sicilia. În plus, concurenții Trenitalia au furnizat un volum relevant de trafic (cu o ofertă totală de peste 60 000 tren-km) numai pentru șase dintre legăturile interregionale deservite (Campania/nordul Italiei, Abruzzo/nordul Italiei, Apulia/nordul Italiei, Calabria/Campania, Basilicata/nordul Italiei și Abruzzo/Apulia) și, chiar și pentru aceste legături, oferta lor nu reprezenta un substitut perfect al ofertei Trenitalia. În fapt, erau acoperite doar unele dintre rutele disponibile și/sau un singur tip de servicii de transport feroviar de marfă sau un singur tip de produs sau se ofereau curse doar într-un singur sens, nu dus-întors. Această situație a pieței nu putea fi considerată un efect al celui de al doilea contract, care, în ceea ce privește rutele nord-sud de pe teritoriul continental al Italiei, viza doar traficul de peste 1 000 km.

— În cadrul foarte puținelor legături interregionale în care a existat o eventuală suprapunere între serviciile oferite de Trenitalia și serviciile concurenților (în ceea ce privește rutele, tipul de transport și produsele), fie oferta concurenților nu era suficientă pentru a acoperi întreaga cerere de trafic, fie era prea fragmentată sau instabilă pentru a putea fi utilizată. În ceea ce privește presupusa instabilitate a ofertei, Italia a menționat, în particular, oferta furnizată pentru legăturile Apulia/nordul Italiei, Calabria/Campania și Basilicata/nordul Italiei.

— Deși oferta concurenților a înregistrat o creștere constantă în perioada 2009-2014, în 2014, concurenții au efectuat împreună 2,3 milioane tren-km (față de 10,9 milioane tren-km efectuați de Trenitalia). În plus, această creștere a traficului s-a axat în principal pe trei legături interregionale (Abruzzo/nordul Italiei, Campania/nordul Italiei și Apulia/nordul Italiei) din cele 33 deservite la cerere de către Trenitalia.

(236) Italia a concluzionat că, în absența unor măsuri de sprijin adecvate, era probabil ca furnizarea de servicii de transport feroviar de marfă să se concentreze în nordul Italiei sau pe anumite legături între două puncte, fără nicio garanție de continuitate, iar sudul Italiei să rămână neacoperit. În special, Italia a considerat că, în absența celui de al treilea contract, 80-90 % din traficul feroviar de marfă furnizat de Trenitalia în temeiul celui de al doilea contract ar fi dispărut, fie în beneficiul modului de transport rutier, fie complet (de exemplu, în ceea ce privește anumite produse chimice și siderurgice pentru care nu existau alternative viabile de transport). Potrivit Italiei, această stare de fapt a fost confirmată și de raportul administratorului de infrastructură feroviară privind cererile de alocare a traseelor noilor operatori și de Curtea de Conturi a Italiei ([153]).

(237) În ceea ce privește legăturile nordul Italiei/nordul Italiei care au făcut obiectul celui de al treilea contract, pe care FerCargo le-a considerat incompatibile cu domeniul de aplicare al SIEG (considerentul 207), Italia a explicat că, în cadrul acestor legături, nu s-au oferit servicii de încărcare noi și nici nu s-au deservit clienți noi, menținându-se doar continuitatea legăturilor Nord/Sud. Aceste legături erau la fel de necesare precum legăturile Sud/Sud pentru a colecta și optimiza fluxurile de trafic în cadrul legăturilor Nord/Sud. Potrivit Italiei, orice proiectare diferită a serviciului ar fi condus la creșterea costului serviciului și ar fi necesitat o compensație mai mare.

(238) În sfârșit, Italia a considerat că, în raportul său din 1 iunie 2009, autoritatea italiană de concurență nu a exclus necesitatea unor OSP-uri pe piața transportului de marfă, ci mai degrabă a abordat metodele de atribuire aferente. MIT a luat în considerare în mod corespunzător observațiile autorității, dar, în cele din urmă, a concluzionat că Trenitalia era singurul operator feroviar capabil să îndeplinească OSP-urile respective la un nivel corespunzător de răspândire și de acoperire geografică ([154]).

([152]) Domeniul de aplicare al contractului a fost discutat de părți în perioada noiembrie 2008-martie 2009.

([153]) În acest sens, Italia a menționat că, într-un raport din 22 februarie 2012, Curtea de Conturi a considerat că furnizarea de servicii în pierdere de către Trenitalia este nejustificată din punct de vedere industrial. Curtea de Conturi a recunoscut că „în sectorul transportului de marfă, există, în plus, o concurență intramodală ridicată, axată exclusiv pe piețele cele mai profitabile, situate în special în nordul Italiei; în fapt, în afara grupului FS, nu există alte întreprinderi de transport feroviar de marfă care să furnizeze servicii la sud de Roma”.

([154]) Nota MIT din 23 iulie 2009.

7.2.2. *Încredințarea serviciului*

(239) Ca răspuns la afirmația FerCargo potrivit căreia Trenitalia desfășura activități în temeiul celui de al treilea contract fără un act de atribuire (considerentul 208), în observațiile sale din 20 noiembrie 2014, Italia a indicat că obligațiile vizate de al treilea contract fuseseră stabilite printr-un dialog între Trenitalia și ministerele competente (Ministerul Economiei și Finanțelor și MIT). Potrivit Italiei, planurile economice și financiare ale Trenitalia aprobate de autoritatea publică contractantă au dovedit existența unei misiuni de serviciu public și a unui mandat acordat în prealabil.

(240) În plus, în răspunsurile sale din 18-19 februarie 2019, Italia a clarificat faptul că natura și obiectul serviciilor care urmau să fie furnizate de Trenitalia, metodologia de calculare a valorii compensației, durata contractului și sancțiunile în caz de nerespectare a obligațiilor contractuale au fost convenite de părți în octombrie 2010.

(241) În special, domeniul de aplicare al contractului (și anume regiunile care urmau să fie deservite și tipul de serviciu) și valoarea maximă a compensației fuseseră convenite în mod informal cu Trenitalia de la începutul anului 2009. În ceea ce privește volumul total de servicii incluse în obiectul contractului (și anume 11,9 milioane tren-km pe an), Italia a explicat că, în discuțiile desfășurate între 2009 și 2010, această valoare a variat între maximum 13,1 milioane tren-km pe an și minimum 9,4 milioane tren-km pe an. Părțile au convenit limita de 11,9 milioane tren-km în octombrie 2010. În lipsa clarității cu privire la volumul de servicii de transport feroviar de marfă solicitate în cele din urmă în temeiul celui de al treilea contract, în 2009, Trenitalia a efectuat 14 milioane tren-km.

(242) Italia a susținut că Trenitalia a primit compensații pentru aceste servicii abia la sfârșitul anului 2010 (la 21 decembrie 2010) și numai în limita de 11,9 milioane tren-km convenită în cele din urmă. Ca elemente care confirmă existența unei relații contractuale între Trenitalia și stat chiar înainte de semnarea celui de al treilea contract, Italia a făcut trimitere la un raport al autorității italiene de concurență din 1 iunie 2009 și la o declarație publică din iulie 2011 a ministrului transporturilor ca răspuns la un interpelare din partea parlamentului italian. Raportul a considerat că respectivul contract de servicii referitor la sectorul transportului de marfă era deja în vigoare, chiar dacă nu fusese semnat. Declarațiile publice au evidențiat în mod clar valoarea compensației datorate societății Trenitalia pentru anii 2009-2011, astfel cum se indică în contractul semnat ulterior, iar aceste sume au fost definite pe baza unui plan economic și financiar multianual.

7.2.3. *Absența supracompensării*

(243) În ceea ce privește afirmația FerCargo privind o posibilă supracompensare (considerentul 209), în observațiile sale din 20 noiembrie 2014, Italia a considerat că un eșantion comparativ pentru a evalua costurile Trenitalia se putea forma numai din operatori europeni. Concurenții existenți menționați de FerCargo – și anume întreprinderile feroviare cu o dimensiune redusă a materialului rulant (cel mult 10-20 de trenuri) care nu acopereau mai mult de 1-3 milioane tren-km fiecare – nu puteau constitui un criteriu de referință valabil pentru evaluarea unei obligații de serviciu public care genera un volum de servicii mult mai mare (aproximativ 12 milioane tren-km), furnizate în cadrul unei rețele extrem de complexe de rute nord-sud. Italia a pus la dispoziție în acest sens Studiul PWC nr. 2, actualizând Studiul PWC nr. 1 (a se vedea considerentul 175). Studiul PWC nr. 2 identifică la 22 EUR pe tren-km ([155]) costul mediu pe tren-km suportat de Trenitalia pentru furnizarea serviciilor în temeiul celui de al treilea contract și la 10,8 EUR pe tren-km venitul mediu pentru furnizarea serviciilor în temeiul celui de al treilea contract ([156]).

(244) Italia a susținut că acordarea compensației a fost strict legată de serviciile furnizate. Astfel cum a explicat deja Italia (considerentul 181), costul mai ridicat al serviciului în comparație cu cel furnizat de concurenții Trenitalia era condiționat de necesitatea de a dispune de suficient material rulant (corespunzător constrângerilor logistice și de infrastructură ale rețelei feroviare din sudul Italiei), precum și de suficiente resurse umane și active de producție pentru a furniza servicii de transport feroviar de marfă „la cerere". Italia a recunoscut că, în perioada vizată de al treilea contract, numărul de locomotive ale Trenitalia a scăzut, însă a negat faptul că această reducere a condus la supracompensare, deoarece era vorba de locomotive foarte puțin utilizate de Trenitalia din cauza uzurii morale din punct de vedere tehnic (niveluri scăzute de eficiență și disponibilitate și imposibilitatea de a obține piese de schimb).

([155]) Calculat ca suma costurilor medii pe tren-km pentru energie, taxa de trecere, închirierea locomotivelor, operatori și manevre, vagoane, cheltuieli generale și traversări cu feribotul. A se vedea paginile 17, 22 și 23 din Studiul PWC nr. 2.

([156]) A se vedea pagina 24 din Studiul PWC nr. 2.

(245) În sfârșit, în răspunsurile sale din 18-19 februarie 2019, Italia a clarificat faptul că metodologia de calculare a compensației pentru anii 2009-2014 a fost, în esență, aceeași cu cea prevăzută în al doilea contract ([157]). Singura diferență dintre al doilea și al treilea contract a vizat includerea în acesta din urmă (în special începând cu proiectul final din octombrie 2010) a trimiterii la Planul economic și financiar al Trenitalia ca bază pentru calcularea evoluției costurilor și a veniturilor Trenitalia pe durata contractului.

8. EVALUAREA MĂSURILOR

8.1. Existența ajutorului

(246) O măsură se califică drept ajutor în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE dacă este imputabilă statului și finanțată prin intermediul resurselor de stat, conferă un avantaj beneficiarului său și dacă avantajul este selectiv, denaturează sau amenință să denatureze concurența și are potențialul de a afecta schimburile comerciale dintre statele membre.

(247) Având în vedere observația Italiei potrivit căreia compensația plătită în temeiul celor trei CSP-uri nu a constituit ajutor de stat ca urmare a absenței denaturării concurenței și a efectelor asupra schimburilor comerciale din interiorul Uniunii, Comisia va evalua mai întâi îndeplinirea condițiilor respective. Îndeplinirea celorlalte condiții cumulative prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE va fi evaluată ulterior numai în ceea ce privește OSP-urile pentru care se constată că respectiva compensație plătită este susceptibilă să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale dintre statele membre.

8.1.1. *Denaturarea concurenței și efectele asupra schimburilor comerciale din interiorul Uniunii*

(248) Se consideră că o măsură acordată de stat denaturează sau amenință să denatureze concurența în cazul în care este susceptibilă să amelioreze poziția concurențială a beneficiarului în comparație cu celelalte întreprinderi cu care acesta concurează ([158]). Prin urmare, se presupune că există o denaturare a concurenței în sensul articolului 107 din TFUE de îndată ce statul acordă un avantaj financiar unei întreprinderi dintr-un sector liberalizat în care există sau ar putea exista concurență ([159]).

(249) O posibilă denaturare a concurenței este exclusă dacă se îndeplinesc următoarele patru condiții cumulative ([160]). În primul rând, serviciul trebuie să facă obiectul unui monopol legal (stabilit în conformitate cu dreptul Uniunii). În al doilea rând, monopolul legal trebuie să excludă nu doar concurența de pe piață, ci și pentru piață. În al treilea rând, serviciul trebuie să nu fie în concurență cu alte servicii. În al patrulea rând, în cazul în care furnizorul de servicii desfășoară activități pe o altă piață deschisă concurenței, subvenționarea încrucișată trebuie exclusă prin ținerea unei contabilități separate și garantarea faptului că finanțarea publică furnizată pentru serviciul care face obiectul monopolului legal nu este în folosul altor activități.

([157]) Aceasta a constat în următoarele trei etape: (i) definirea *ex ante* a valorii maxime a compensației anuale, ținând seama de resursele publice disponibile, (ii) cuantificarea finală a compensației datorate pe baza costurilor suportate efectiv de Trenitalia și a valorii capitalului angajat și (iii) recuperarea sumelor plătite în exces ca deducere din compensația aferentă anului următor.

([158]) Hotărârea din 15 iunie 2000, Alzetta Mauro și alții, cauzele conexate T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 până la T-607/97, T-1/98, T-3/98 până la T-6/98 și T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, punctul 80.

([159]) Hotărârea din 15 iunie 2000, Alzetta Mauro și alții, cauzele conexate T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 până la T-607/97, T-1/98, T-3/98 până la T-6/98 și T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, punctele 141-147; Hotărârea din 24 iulie 2003, Altmark Trans și Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, punctul 82.

([160]) Comunicare a Comisiei privind noțiunea de ajutor de stat astfel cum este menționată la articolul 107 alineatul (1) din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene, punctul 188 (C/2016/2946) (JO C 262, 19.7.2016, p. 1).

(250) Comisia observă că, la momentul semnării primului contract ([161]), piața transportului feroviar de marfă era în mare parte ([162]) închisă concurenței atât la nivel național, cât și la nivelul Uniunii. În Italia, Trenitalia se bucura de un monopol pe piața transportului feroviar de marfă și nu se afla în concurență cu întreprinderi din alte state membre, care furnizau servicii pe pieţele naționale respective ([163]). Acest monopol a exclus, de asemenea, concurența pentru piață, întrucât, la 18 octombrie 2002, nicio normă națională sau a Uniunii (a se vedea considerentul 23) nu impunea statelor membre să organizeze proceduri de achiziții în ceea ce privește CSP-urile pentru furnizarea de servicii de transport feroviar de marfă. Comisia observă că, înainte de liberalizarea pieței naționale a transportului feroviar de marfă la 22 octombrie 2003 (a se vedea considerentul 25), grupul FS deținea un monopol legal asupra exploatării rețelei feroviare administrate de stat ([164]).

(251) În ceea ce privește concurența cu alte servicii, Comisia consideră că, deși, în termeni generali, furnizorii de servicii de transport feroviar de marfă concurează cu furnizorii de servicii de transport rutier, nu există o substituibilitate deplină. Fiecare mod de transport de marfă are caracteristici diferite în ceea ce privește structura prețurilor și a costurilor, calendarul și disponibilitatea geografică. În plus, numai transportul feroviar de marfă poate îndeplini anumite cerințe legate de tipul de mărfuri transportate (de exemplu, cerințele de siguranță pentru mărfurile periculoase, volumul/cantitatea, greutatea mărfurilor sau localizarea geografică) și constituie, pentru unii clienți, singura alternativă ([165]).

(252) În ceea ce privește posibila subvenționare încrucișată, având în vedere explicațiile Italiei (a se vedea considerentul 121), Comisia consideră că nu a avut loc nicio subvenționare încrucișată între diferitele activități ale Trenitalia. În fapt, chiar dacă filialele grupului FS desfășurau activități și pe pieţele liberalizate (a se vedea considerentul 121), Trenitalia dispunea de un sistem de contabilitate separat de cel al celorlalte societăți ale grupului FS și, de asemenea, păstra evidențe contabile separate pentru fiecare dintre diferitele sale activități.

(253) În acest context, Comisia concluzionează că, la momentul semnării primului contract (18 octombrie 2002), compensația care trebuia plătită în temeiul contractului respectiv nu a constituit ajutor de stat, deoarece nu era susceptibilă să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența. Această considerație nu este afectată de faptul că, la momentul semnării primului contract, piața serviciilor internaționale de transport combinat de marfă era deja deschisă concurenței. Pe de o parte, astfel cum se explică în considerentul 56, primul contract nu a vizat acest tip de servicii, deoarece: (a) OSP-urile privind serviciile de transport combinat feroviar/rutier de marfă au vizat numai traficul național; și (b) serviciile de transport intermodal pe ruta Lyon-Torino nu se calificau drept servicii de transport combinat ([166]). Pe de altă parte, existența unui sistem de contabilitate separată pentru fiecare dintre activitățile Trenitalia excludea transferul oricărui avantaj potențial primit de Trenitalia în temeiul primului contract în favoarea activităților desfășurate pe această piață deschisă.

(254) Cu toate acestea, pentru a ajunge la o concluzie cu privire la existența ajutorului pentru întreaga perioadă de valabilitate a primului contract, Comisia trebuie să ia în considerare evoluția pieței interne în perioada 1 decembrie 2003-31 decembrie 2003. În fapt, compensația plătită în temeiul primului contract nu constituie ajutor numai în măsura în care se referă la activități neliberalizate.

([161]) Primul contract s-a semnat la 18 octombrie 2002 și s-a aplicat începând cu 1 ianuarie 2000.

([162]) Singura piață deja deschisă concurenței la nivelul Uniunii a fost cea a serviciilor internaționale de transport combinat de marfă (a se vedea considerentul 23).

([163]) Concurența internațională pe piața transportului feroviar de marfă a fost împiedicată *de facto* și de diversitatea regimurilor naționale existente, care au constituit o barieră semnificativă în calea intrării pe piață. De exemplu, întreprinderile feroviare care doreau să aibă acces la infrastructura unui alt stat membru trebuiau să obțină aprobarea materialului lor rulant de către organismul național de certificare, precum și un certificat de siguranță eliberat de organismul național competent, iar mecanicii de locomotivă trebuiau să dețină o certificare pentru rețeaua pe care se presta serviciul feroviar.

([164]) În special, articolul 1 din Legea nr. 210/1985 prevedea astfel: „Entitatea «Ferrovie dello Stato» exploatează de o manieră rentabilă și eficientă și în conformitate cu dreptul comunitar: (a) liniile rețelei feroviare deja administrate de «azienda autonoma Ferrovie dello Stato» (n.n.: entitatea publică predecesoare grupului FS) și liniile de cale ferată care urmează să fie administrate de stat; (b) serviciile de transport cu feribotul între terminale feroviare [...].”

([165]) În cazurile de concentrări economice, Comisia a considerat deja că transportul feroviar de marfă este o piață separată a produsului – a se vedea cazul COMP/M.5855 – DB/Arriva, 11 august 2010, considerentele 144-145.

([166]) Aceste servicii nu se calificau drept servicii de transport combinat deoarece partea din traseu realizată prin intermediul transportului rutier nu avea nicio limită de lungime și putea depăși partea din traseu realizată prin intermediul transportului feroviar (a se vedea nota de subsol 57). În temeiul articolului 1 din Directiva 92/106/CEE a Consiliului din 7 decembrie 1992 privind stabilirea de norme comune pentru anumite tipuri de transporturi combinate de mărfuri între state membre (JO L 368, 17.12.1992, p. 38), pentru ca un serviciu să fie calificat drept serviciu de transport combinat, este necesar ca porțiunea inițială și/sau finală efectuată pe cale rutieră să fie strict limitată (a se vedea nota de subsol 11).

(255) În cauza Alzetta, instanțele Uniunii au precizat în mod clar că „liberalizarea este o condiție prealabilă pentru aplicabilitatea dispozițiilor tratatului privind ajutoarele de stat în anumite sectoare specifice, cum ar fi sectorul transporturilor, care inițial a fost închis concurenței ([167])”. Totuși, în acest sens, trebuie să se facă o distincție între liberalizarea care apare ca urmare a evoluției pieței interne și liberalizarea prevăzută de dreptul Uniunii. În temeiul articolului 1 litera (b) punctul (v) din Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului ([168]) („Regulamentul de procedură”), ajutorul existent înseamnă, printre altele, „ajutorul considerat ajutor existent deoarece se poate dovedi că, în momentul punerii în aplicare, nu reprezenta un ajutor și că a devenit ajutor ulterior, datorită evoluției pieței interne și fără să fi fost modificat de statul membru. Atunci când anumite măsuri devin ajutoare ca urmare a liberalizării unei activități în conformitate cu dreptul Uniunii, astfel de măsuri nu sunt considerate ajutor existent după data fixată pentru liberalizare”.

(256) Comisia constată următoarele:

— La nivelul Uniunii, accesul la serviciile internaționale de transport feroviar de marfă în TERFN a fost liberalizat începând cu 15 martie 2003. Prin urmare, compensația plătită în temeiul primului contract pentru acest tip de servicii nu a constituit ajutor de stat până la 14 martie 2003 (inclusiv), în timp ce, începând cu 15 martie 2003, aceasta ar constitui un ajutor nou (deoarece liberalizarea serviciilor respective a fost realizată în temeiul dreptului Uniunii), cu condiția îndeplinirii celorlalte condiții cumulative prevăzute la articolul 107 alineatul (1). Acest lucru se referă în special la compensația pentru: (a) serviciile internaționale de transport feroviar de marfă între portul italian Trieste și Ungaria și (b) serviciile internaționale de transport feroviar de marfă prin portul Trieste Marittima.

— La nivel național, accesul la serviciile naționale de transport feroviar de marfă a fost liberalizat începând cu 22 octombrie 2003, adică înainte de liberalizarea activității respective la nivelul Uniunii, care a avut loc începând cu 1 ianuarie 2007. Prin urmare, compensația plătită în temeiul primului contract pentru acest tip de servicii nu a constituit ajutor de stat până la 21 octombrie 2003 (inclusiv), în timp ce, începând cu 22 octombrie 2003, aceasta ar constitui ajutor existent (ca urmare a unei evoluții a pieței interne), sub rezerva îndeplinirii celorlalte condiții prevăzute la articolul 107 alineatul (1). Aceasta se referă la toate obligațiile incluse în primul contract privind serviciile de transport feroviar de marfă între continent și Sardinia/Sicilia, serviciile de transport feroviar de marfă pe distanțe mai mari de 1 000 km și serviciile de transport combinat feroviar/rutier de marfă.

— Obligația privind transportul feroviar de cărbune și oțel în cadrul Comunității Europene a Cărbunelui și Oțelului nu mai era în vigoare de la 1 mai 2002, iar obligația privind serviciile de transport intermodal pe ruta Lyon-Torino a fost în vigoare până la 31 decembrie 2001. Întrucât aceste obligații au încetat înainte de liberalizarea serviciilor internaționale de transport feroviar de marfă în Uniune (începând cu 1 ianuarie 2006), compensația corespunzătoare plătită societății Trenitalia nu a fost susceptibilă să denatureze concurența sau să afecteze schimburile comerciale din interiorul Uniunii și, prin urmare, nu a constituit ajutor de stat.

(257) Din motivele de mai sus, Comisia consideră că respectiva compensație plătită în temeiul primului contract, înainte de 15 martie 2003, pentru serviciile internaționale de transport feroviar de marfă ([169]) și, înainte de 22 octombrie 2003, pentru serviciile naționale de transport feroviar de marfă ([170]) nu a constituit ajutor, deoarece nu era susceptibilă să afecteze schimburile comerciale și să denatureze concurența.

([167]) Hotărârea din 15 iunie 2000, Alzetta Mauro și alții, cauzele conexate T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 până la T-607/97, T-1/98, T-3/98 până la T-6/98 și T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, punctul 144, confirmată de Curtea de Justiție în Hotărârea din 29 aprilie 2004, Italia/Comisia, C-298/00 P, ECLI:EU:C:2004:240.

([168]) Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului din 13 iulie 2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 248, 24.9.2015, p. 9), care a înlocuit, începând cu 14 octombrie 2015, Regulamentul de procedură.

([169]) În special, serviciile internaționale de transport feroviar de marfă în TERFN (și anume serviciile internaționale de transport feroviar de marfă între portul italian Trieste și Ungaria și serviciile internaționale de transport feroviar de marfă prin portul Trieste Marittima) și celelalte servicii internaționale de transport feroviar de marfă pe care Trenitalia a încetat să le furnizeze înainte de 15 martie 2003 (și anume transportul feroviar de cărbune și oțel în cadrul Comunității Europene a Cărbunelui și Oțelului și serviciile de transport intermodal pe ruta Lyon-Torino).

([170]) Aceasta se referă la toate obligațiile incluse în primul contract privind transportul feroviar de marfă între continent și Sardinia/Sicilia, transportul feroviar de marfă pe distanțe mai mari de 1 000 km și serviciile de transport combinat feroviar/rutier de marfă.

(258) În schimb, compensația plătită în temeiul primului contract începând cu 15 martie 2003 pentru servicii internaționale de transport feroviar de marfă între portul italian Trieste și Ungaria și servicii internaționale de transport feroviar de marfă prin portul Trieste Marittima a fost susceptibilă să afecteze schimburile comerciale și să denatureze concurența și, prin urmare, se califică drept ajutor pentru perioada 15 martie 2003-31 decembrie 2003, dacă sunt îndeplinite și celelalte criterii cumulative prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE (a se vedea considerentele 264-286). Contrar celor susținute de Italia (considerentul 120), faptul că Ungaria nu era stat membru la momentul respectiv este irelevant, deoarece compensația plătită a afectat sau ar fi putut afecta furnizarea de servicii de transport feroviar de marfă de către întreprinderile din Uniune pe ruta internațională menționată. În plus, presupusa „marginalitate" a acestor OSP-uri în raport cu ansamblul OSP-urilor impuse în temeiul primului contract (a se vedea considerentul 120) nu este relevantă în scopul evaluării ajutorului, având în vedere că ajutorul poate afecta schimburile comerciale dintre statele membre, indiferent de valoarea compensației acordate sau de volumul activității în cauză. Definiția ajutorului de stat nu presupune ca denaturarea concurenței sau efectele asupra schimburilor comerciale să fie semnificative sau materiale. Faptul că aceste OSP-uri au fost limitate în comparație cu valoarea totală a OSP-urilor impuse întreprinderii Trenitalia în temeiul primului contract nu poate, în sine, să excludă denaturarea concurenței sau existența unor efecte asupra schimburilor comerciale sau o amenințare în acest sens. Pentru a se considera că ajutorul denaturează concurența, este suficient, în mod normal, ca ajutorul să îi confere beneficiarului un avantaj prin scutirea de cheltuieli pe care, în caz contrar, acesta ar fi trebuit să le suporte în cursul operațiunilor comerciale curente ([171]).

(259) În plus, în cazul în care un stat membru acordă o subvenție publică unei întreprinderi pentru furnizarea de servicii de transport, datorită subvenției, furnizarea serviciilor, fie ea limitată sau substanțială, poate să fie menținută sau sporită, având ca rezultat faptul că întreprinderile înființate în alte state membre au mai puține șanse de a-și furniza serviciile de transport pe piața statului membru respectiv, afectând astfel schimburile comerciale. În speță, menținerea prezenței Trenitalia (operatorul tradițional) prin plata de subvenții putea descuraja operatorii noi să intre pe o piață nouă, în special în contextul în care acești operatori noi ar fi trebuit să își construiască o poziție pe piață ca urmare a deschiderii către concurență a serviciilor internaționale de transport de marfă în TERFN. În aceeași ordine de idei, faptul că respectiva compensație a fost insuficientă pentru a acoperi deficitul de exploatare înregistrat de Trenitalia pentru furnizarea serviciilor în temeiul primului contract nu exclude un efect potențial asupra schimburilor comerciale și nici denaturarea concurenței. Indiferent de valoarea sa, compensația a permis Trenitalia să își mențină sau să își intensifice activitățile pe piață, reducând astfel posibilitatea concurenților de a furniza servicii de transport feroviar de marfă pe această piață.

(260) În ceea ce privește compensația acordată în temeiul primului contract începând cu 22 octombrie 2003 pentru serviciile naționale de transport feroviar de marfă ([172]), respectiva compensație se califică drept ajutor pentru perioada 22 octombrie 2003-31 decembrie 2003, dacă sunt îndeplinite și celelalte criterii cumulative prevăzute la articolul 107 alineatul (1) din TFUE (a se vedea considerentele 264-286).

Tabelul 5

Primul contract: Denaturarea concurenței și efectele asupra schimburilor comerciale din interiorul Uniunii

Compensație pentru	1 ianuarie 2000-14 martie 2003	15 martie 2003-21 octombrie 2003	22 octombrie 2003-31 decembrie 2003
Servicii internaționale de transport feroviar de marfă în TERFN	Nu constituie ajutor	Posibilă denaturare	Posibilă denaturare
Servicii naționale de transport feroviar de marfă	Nu constituie ajutor	Nu constituie ajutor	Posibilă denaturare

([171]) Hotărârea Curții de Justiție din 3 martie 2005, Heiser, C-172/03, ECLI:EU:C:2005:130, punctul 55.

([172]) Aceasta se referă la toate obligațiile incluse în primul contract privind serviciile de transport feroviar de marfă între continent și Sardinia/Sicilia, serviciile de transport feroviar de marfă pe distanțe mai mari de 1 000 km și serviciile de transport combinat feroviar/rutier de marfă.

(261) În ceea ce privește primul contract, Comisia va evalua exclusiv compensația plătită care a fost susceptibilă să denatureze concurența și să afecteze schimburile comerciale din interiorul Uniunii. Prin urmare, orice trimitere la primul contract va viza numai compensația pentru: (i) serviciile internaționale de transport feroviar de marfă furnizate între portul italian Trieste și Ungaria în perioada 15 martie 2003-31 decembrie 2003; (ii) serviciile internaționale de transport feroviar de marfă furnizate prin portul Trieste Marittima în perioada 15 martie 2003-31 decembrie 2003; și (iii) serviciile naționale de transport feroviar de marfă furnizate în perioada de 22 decembrie 2003-31 decembrie 2003.

(262) În ceea ce privește al doilea contract și al treilea contract (semnate la 27 martie 2007, respectiv la 3 decembrie 2012), Comisia constată că acestea au fost încheiate după liberalizarea completă a pieței transportului feroviar de marfă la nivelul Uniunii (1 ianuarie 2007). Este cert că, la momentul respectiv, Trenitalia concura la nivel național și la nivelul Uniunii cu alte întreprinderi feroviare pe piața transportului feroviar de marfă. Prin urmare, contrar celor susținute de Italia (considerentele 153 și 187-189), compensațiile primite în temeiul celui de al doilea contract și al celui de al treilea contract au fost susceptibile să denatureze concurența pe această piață, indiferent de volumul limitat de servicii sau de valoarea compensației implicate și de faptul că Trenitalia a menținut un sistem de contabilitate separată pentru activitățile sale.

(263) În plus, întrucât întreprinderile din alte state membre prestau ([173]) sau ar fi putut presta servicii de transport feroviar de marfă pe piața italiană, compensațiile pentru obligația de serviciu public primite de Trenitalia în temeiul celui de al doilea contract și al celui de al treilea contract au afectat, de asemenea, schimburile comerciale din interiorul Uniunii. Contrar celor susținute de Italia (considerentul 225), pentru a califica o măsură națională drept ajutor de stat, este necesar doar să se examineze dacă ajutorul respectiv este susceptibil să afecteze aceste schimburi comerciale și să denatureze concurența și nu dacă a existat un efect real asupra schimburilor comerciale dintre statele membre și o denaturare efectivă a concurenței. Prin urmare, faptul că, la momentul respectiv, concurenții Trenitalia au înregistrat volume de trafic în creștere și o expansiune pe rutele internaționale nu este suficient pentru a concluziona că al doilea contract și al treilea contract nu au implicat niciun ajutor de stat. Dimpotrivă, această expansiune ar fi putut fi și mai importantă în lipsa celui de al doilea contract și a celui de al treilea contract.

8.1.2. *Resurse de stat și imputabilitatea față de stat*

(264) Compensația acordată Trenitalia în temeiul primului contract, al celui de al doilea contract și al celui de al treilea contract a fost finanțată direct de la bugetul de stat (a se vedea considerentele 129, 145 și 170). În plus, aceste contracte au fost încredințate de ministerele competente, iar fiecare dintre contracte prevedea că statul va compensa Trenitalia pentru îndeplinirea OSP-urilor în temeiul contractelor respective (a se vedea considerentele 59, 71, 72 și 99. Prin urmare, măsurile sunt direct imputabile statului.

8.1.3. *Avantajul economic*

(265) Compensațiile pentru OSP-uri acordate unei întreprinderi nu constituie un avantaj economic, dacă sunt îndeplinite patru condiții cumulative, prevăzute în hotărârea Altmark. Condițiile respective sunt următoarele:

— în primul rând, întreprinderea beneficiară trebuie să aibă efectiv OSP-uri de îndeplinit, iar aceste obligații trebuie definite în mod clar;

— în al doilea rând, parametrii pe baza cărora se calculează compensația trebuie stabiliți în prealabil, în mod obiectiv și transparent;

— în al treilea rând, compensația nu poate depăși ceea ce este necesar pentru a acoperi în întregime sau în parte costurile ocazionate de îndeplinirea OSP-urilor, luând în considerare veniturile relevante, precum și un profit rezonabil pentru îndeplinirea acestor obligații;

([173]) A se vedea, de exemplu, nota de subsol 109 (DB Schenker).

— în al patrulea rând, atunci când întreprinderea însărcinată cu îndeplinirea OSP-urilor într-un caz concret nu a fost aleasă în conformitate cu o procedură de achiziții care ar permite selectarea ofertantului capabil să furnizeze aceste servicii la cel mai scăzut cost pentru comunitate, nivelul compensației necesare trebuie determinat pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere tipică, bine gestionată și dotată în mod corespunzător cu mijloace de transport pentru a putea îndeplini cerințele necesare de serviciu public le-ar fi înregistrat pentru a îndeplini aceste obligații, luându-se în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil pentru îndeplinirea acestor obligații.

(266) Având în vedere caracterul cumulativ al celor patru criterii Altmark, în cazul în care unul dintre acestea nu este îndeplinit, se va considera că respectiva compensație constituie un avantaj în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

(267) În cazul de față, Comisia consideră că al patrulea criteriu Altmark nu este îndeplinit pentru toate cele trei CSP-uri, contrar afirmațiilor autorităților italiene.

(268) Pe de o parte, beneficiarul celor trei CSP-uri nu a fost ales în urma unei proceduri de achiziții care să permită selectarea ofertantului capabil să furnizeze serviciul la cel mai scăzut cost pentru comunitate ([174]). Pe de altă parte, argumentele Italiei potrivit cărora nivelul compensației în temeiul celor trei CSP-uri s-a bazat pe costurile unei întreprinderi tipice eficiente nu sunt susținute de elemente de probă care să arate că al patrulea criteriu Altmark este îndeplinit.

(269) În ceea ce privește primul și al doilea contract, Italia susține, fără a prezenta vreun element de probă în sprijinul afirmației sale, că Trenitalia era o întreprindere bine gestionată, în măsură să prezinte niveluri ale costurilor în concordanță cu cele ale concurenților și să furnizeze servicii în condiții economice în esență similare celor care ar rezulta dintr-o procedură competitivă (considerentele 132 și 152).

(270) Italia a prezentat argumente similare cu privire la al treilea contract. În sprijinul acestor argumente, Italia a furnizat două studii PWC din 9 octombrie 2012, respectiv 22 octombrie 2014 (a se vedea considerentele 175 și 243), care ar demonstra că nivelul mediu al costurilor de funcționare ale Trenitalia pe tren-km era în concordanță cu cele ale întreprinderilor din Uniune de dimensiuni similare, care furnizau servicii similare și care erau dotate în mod corespunzător cu mijloace de transport (a se vedea considerentele 180-186). Grupul FS a prezentat un studiu din iulie 2014, care rezuma doar câteva observații cu privire la abordarea adoptată de Comisie în decizia de inițiere a procedurii în ceea ce privește evaluarea celui de al patrulea criteriu Altmark (a se vedea considerentul 217).

(271) Comisia observă că, atunci când un SIEG nu este atribuit în cadrul unei proceduri de achiziții și nu există nicio remunerație general acceptată pe piață pentru un anumit serviciu, al patrulea criteriu Altmark impune, în primul rând, identificarea unei întreprinderi tipice, bine gestionate și dotate în mod corespunzător cu mijloace de transport ([175]).

(272) Identificarea unei „întreprinderi tipice, bine gestionate și dotate în mod corespunzător cu mijloace de transport" permite calcularea valorii compensației necesare pentru îndeplinirea misiunii de serviciu public atribuite, astfel încât să se evite costurile ridicate ale unei întreprinderi ineficiente.

([174]) Comunicarea Comisiei privind aplicarea normelor Uniunii Europene în materie de ajutor de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general, punctul 65 (JO C8, 11.1.2012, p. 4).

([175]) Nu se poate face referire la costurile unei întreprinderi care se bucură de o poziție de monopol sau primește compensații pentru obligația de serviciu public acordate în condiții care nu sunt conforme cu legislația Uniunii, întrucât, în ambele cazuri, nivelul costurilor ar putea fi mai ridicat decât în mod normal – a se vedea punctul 74 din Comunicarea Comisiei privind aplicarea normelor Uniunii Europene în materie de ajutor de stat în cazul compensației acordate pentru prestarea unor servicii de interes economic general („Comunicarea privind SIEG") (JO C 8, 11.1.2012, p. 4).

(273) Curtea a clarificat că „una dintre abordările care pot fi utilizate pentru a aprecia dacă această a patra condiție este îndeplinită poate consta în calcularea compensației care trebuie acordată unei întreprinderi căreia i se atribuie un contract de serviciu public în funcție de o medie a costurilor suportate de întreprinderi care furnizează de mai mulți ani pe o piață deschisă concurenței un serviciu comparabil în toate privințele cu serviciul public în discuție în litigiul principal, în funcție de o medie a veniturilor referitoare la executarea obligațiilor de serviciu public pe care le încasează întreprinderile respective și, după caz, a profitului generat ca urmare a acestui serviciu de către acestea” ([176]).

(274) În această privință, Comisia observă mai întâi că abordarea menționată în considerentul 273 nu este totuși relevantă în speță, întrucât compensația acordată Trenitalia nu putea fi calculată pe baza unei medii a costurilor suportate de întreprinderi care au furnizat de mai mulți ani pe o piață deschisă concurenței un serviciu comparabil cu serviciul public în discuție.

(275) În al doilea rând, în ceea ce privește măsurile care fac obiectul investigației, Comisia observă că, pe baza elementelor de probă disponibile, rezultă că Italia a stabilit costurile Trenitalia în temeiul CSP-urilor numai în raport cu performanțele anterioare sau preconizate ale Trenitalia. Pentru primul contract, compensația primită de Trenitalia s-a bazat pe costurile suportate efectiv de Trenitalia în 2000 și 2001 pentru îndeplinirea OSP-urilor impuse în temeiul primului contract și pe baza costurilor reale suportate de Trenitalia în 2001 pentru anii 2002 și 2003 (considerentele 58-59). Pentru al doilea contract, compensația primită de Trenitalia s-a bazat pe costurile suportate de Trenitalia în 2004 pentru îndeplinirea OSP-urilor impuse în temeiul celui de al doilea contract (considerentul 223). Astfel cum se indică în considerentul 99, nivelul compensației pentru al treilea contract a fost stabilit pe baza Planului economic și financiar *ex ante* al Trenitalia, și anume numai pe baza costurilor preconizate de Trenitalia pentru îndeplinirea OSP-urilor în temeiul celui de al treilea contract.

(276) În ceea ce privește argumentul Italiei potrivit căruia Trenitalia este o întreprindere bine gestionată (a se vedea considerentul 174), Comisia reamintește că al patrulea criteriu Altmark nu este menit să demonstreze că beneficiarul *însuși* este „bine gestionat” și în măsură să prezinte niveluri ale costurilor în concordanță cu cele ale concurenților sau să furnizeze servicii în condiții economice substanțial similare cu cele care ar rezulta dintr-o procedură competitivă ([177]). În plus, în ceea ce privește aspectul dacă pot fi luate în considerare costurile anterioare ale serviciilor furnizate în cadrul atribuirilor precedente, în hotărârea SAD Trasporto Locale SpA, Curtea a precizat că „criteriul «întreprinderii medii, bine administrată și dotată corespunzător cu mijloacele necesare» nu exclude, în sine, un calcul întemeiat pe costurile anterioare ale serviciului furnizat de operatorul care iese sau referitoare la atribuirea precedentă, cu condiția totuși ca operatorul care iese să poată fi considerat, în raport cu metodele de analiză contabilă și financiară utilizate în mod obișnuit în acest scop, ca fiind o întreprindere medie și bine administrată” ([178]).

(277) Comisia consideră că datele furnizate de Italia nu permit să se concluzioneze că structura costurilor Trenitalia a corespuns celei a unei întreprinderi tipice și bine gestionate.

(278) În primul rând, cele trei CSP-uri au fost încheiate în absența oricărui studiu justificativ care să arate că Trenitalia putea fi considerată, având în vedere metodele de analiză contabilă și financiară utilizate în mod obișnuit în acest scop, ca fiind o întreprindere tipică și bine gestionată.

([176]) Hotărârea din 19 octombrie 2023, Sad Trasporto Locale SpA, C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, punctul 39. Totuși, această abordare face obiectul a două condiții cumulative. Mai întâi, „numărul de întreprinderi care își desfășoară activitatea pe piață astfel luate în considerare [trebuie] să fie suficient de semnificativ, așa încât, deoarece situația specială a unei anumite întreprinderi nu trebuie să facă obiectul unei ponderări disproporționate, o asemenea medie să poată fi considerată ca fiind robustă din punct de vedere statistic și, prin urmare, reprezentativă pentru standardul prevăzut de a patra condiție enunțată în Hotărârea din 24 iulie 2003, Altmark Trans și Regierungspräsidium Magdeburg (C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415)”. În al doilea rând, „numai întreprinderile în măsură să execute imediat obligațiile de serviciu public în cauză și, prin urmare, susceptibile să fie considerate ca fiind dotate corespunzător cu mijloacele necesare pentru a putea îndeplini cerințele de serviciu public impuse pot fi luate în considerare în vederea unui astfel de calcul” (punctele 40 și 41).

([177]) În Hotărârea sa din 24 septembrie 2015, TV2/Danmark/Comisia, Tribunalul a hotărât astfel: „Curtea nu a sugerat nicidecum că, în cazurile în care beneficiarul compensației nu a fost selectat în cadrul unei proceduri de achiziții publice, ar fi posibil, pentru a se îndeplini această condiție, să se demonstreze că beneficiarul era, el însuși, o întreprindere «bine administrată și dotată corespunzător»” (a se vedea Hotărârea din 24 septembrie 2015, TV2/Danmark/Comisia, T-674/11, ECLI:EU:T:2015:684, punctul 131).

([178]) Hotărârea din 19 octombrie 2023, Sad Trasporto Locale SpA, C-186/22, ECLI:EU:C:2023:795, punctul 44.

(279) În ceea ce privește al treilea contract, Comisia observă, de asemenea, că Studiul PWC nr. 1 și Studiul PWC nr. 2 nu stabilesc că nivelul compensației în temeiul celui de al treilea contract a fost calculat pe baza unei analize a costurilor pe care o întreprindere tipică, bine gestionată și dotată în mod corespunzător cu mijloace de transport le-ar suporta pentru îndeplinirea OSP-urilor. Studiile respective identifică trei întreprinderi (ÖBB, DB, SNCF), dintre cele șase considerate adecvate pentru constituirea unui eșantion de întreprinderi cu o dimensiune suficient de comparabilă cu cea a Trenitalia, ale căror costuri au fost considerate comparabile cu costurile Trenitalia (considerentele 180 și 217), dar nu explică motivul pentru care Trenitalia sau aceste societăți ar putea fi considerate întreprinderi tipice și bine gestionate. În ansamblu, Studiul PWC nr. 1 și Studiul PWC nr. 2 au furnizat doar o comparație între costurile medii totale de funcționare pe tren-km suportate de Trenitalia și de alte întreprinderi din Uniune de dimensiuni similare, care furnizau servicii similare (a se vedea considerentul 175). Cu toate acestea, similaritatea acestor întreprinderi cu Trenitalia în ceea ce privește dimensiunea nu oferă nicio indicație cu privire la caracterul lor de întreprindere tipică și bine gestionată. În ceea ce privește serviciile similare, cele două studii PWC (Studiul PWC nr. 1 și Studiul PWC nr. 2) au evaluat doar costurile medii totale pentru furnizarea de servicii de transport feroviar de marfă, fără a stabili dacă aceste servicii erau similare cu cele din cadrul OSP-urilor impuse Trenitalia.

(280) În plus, al patrulea criteriu Altmark impune analizarea costurilor unei întreprinderi dotate în mod corespunzător cu resursele necesare pentru îndeplinirea OSP-urilor. În ceea ce privește al treilea contract, cele două studii PWC (Studiul PWC nr. 1 și Studiul PWC nr. 2) nu arată că întreprinderile incluse în eșantion erau dotate în mod corespunzător cu mijloacele necesare pentru îndeplinirea OSP-urilor impuse în temeiul celui de al treilea contract. Astfel cum a recunoscut chiar Italia (a se vedea considerentele 182 și 183), rețeaua feroviară italiană prezenta un număr substanțial de caracteristici specifice care impunea necesitatea verificării dacă întreprinderile incluse în eșantion erau dotate în mod corespunzător pentru îndeplinirea cerințelor prevăzute de OSP-urile definite în cadrul celui de al treilea contract, ținând seama de aceste caracteristici. Acest lucru a fost cu atât mai necesar în cazul de față, cu cât aceste caracteristici specifice constituie unul dintre motivele pentru încheierea celui de al treilea contract (a se vedea considerentele 162 și 186). Prin urmare, această demonstrație nu se poate limita la stabilirea capacității medii de transport de mărfuri a întreprinderilor din Uniune (a se vedea considerentul 176), fără a lua în considerare aceste caracteristici specifice. În plus, cele două studii PWC (Studiul PWC nr. 1 și Studiul PWC nr. 2) nu conțin elemente care să permită Comisiei să stabilească dacă întreprinderile din Uniune incluse în eșantion erau dotate în mod corespunzător cu materialul rulant necesar pentru îndeplinirea obligațiilor în temeiul celui de al treilea contract. Aceste studii PWC au furnizat doar o performanță globală a materialului rulant pe întreprindere (a se vedea considerentul 177), utilizat atât pentru serviciile de transport de călători, cât și pentru serviciile de transport de marfă, fără a furniza informații cu privire la caracterul corespunzător al acestui material rulant pentru îndeplinirea OSP-urilor impuse în temeiul celui de al treilea contract.

(281) În plus, Comisia observă că respectivele studii PWC (Studiul PWC nr. 1 și Studiul PWC nr. 2) nu oferă o analiză adecvată a costurilor pe care astfel de întreprinderi le-ar suporta pentru a îndeplini OSP-urile impuse de Italia. Aceste studii au luat în considerare întregul perimetru geografic ([179]) și material ([180]) al activităților furnizate de cele șase întreprinderi feroviare incluse în eșantion (dintre care numai trei întreprinderi feroviare, și anume ÖBB, DB, SNCF, aveau costuri comparabile cu costurile Trenitalia) și nu numai activitățile acoperite de al treilea contract, astfel cum impune al patrulea criteriu Altmark. Din cauza caracterului agregat al acestor date, nu a fost posibil să se extragă costurile care urmau să fie atribuite fiecărui tip specific de activitate pe care o întreprindere rentabilă și eficientă care își desfășoară activitatea în sectorul transportului feroviar de marfă le-ar fi suportat pentru îndeplinirea OSP-urilor care făceau obiectul celui de al treilea contract ([181]). În plus, contrar afirmației grupului FS potrivit căreia analiza rentabilității a trebuit să fie efectuată la nivelul societății care furnizează serviciul (a se vedea considerentul 217), Comisia observă că acele costuri care trebuie luate în considerare în scopul analizei respective sunt doar costurile directe necesare pentru îndeplinirea OSP-urilor și o contribuție adecvată la costurile indirecte comune atât activităților care fac obiectul OSP-urilor, cât și altor activități ([182]). De asemenea, studiile au comparat doar costurile totale de funcționare pe tren-km (a se vedea considerentul 179) și, ca atare, nu au oferit nicio informație cu privire la nivelul de eficiență și, prin urmare, nici în legătură cu costurile. Comisia observă că această comparație nu este concludentă, deoarece, astfel cum a subliniat și Italia (considerentele 181 și 182), costul pe tren-km pentru furnizarea serviciilor care făceau obiectul celui de al treilea contract, precum și nivelul veniturilor depindeau în mare măsură de caracteristicile specifice ale serviciului de transport feroviar de marfă în sudul Italiei.

([179]) Studiile PWC nu au identificat un perimetru specific, ci au furnizat cifre privind acoperirea generală a teritoriului francez de către SNCF, a teritoriului austriac de către ÖBB și a teritoriului german de către DB Schenker.

([180]) Studiul PWC a stabilit costurile medii de funcționare pe tren-km pe baza activităților globale ale întreprinderilor, și anume transportul de călători și de marfă.

([181]) A se vedea, de exemplu, Hotărârea din 12 iulie 2019, Syndicat Transport Ile de France (STIF-IDF), T-738/17, ECLI:EU:T:2019:526, punctul 64.

([182]) A se vedea punctul 74 din Comunicarea privind SIEG.

(282) În concluzie, Comisia constată că Italia nu a demonstrat că Trenitalia ar putea fi considerată, având în vedere metodele de analiză contabilă și financiară utilizate în mod obișnuit în acest scop, ca fiind o întreprindere tipică și bine gestionată și, prin urmare, că nivelul compensației primite de Trenitalia pentru îndeplinirea OSP-urilor în temeiul celor trei CSP-uri a fost în concordanță cu compensația care ar fi fost solicitată de o întreprindere tipică și bine gestionată pentru a furniza un serviciu comparabil cu cel al OSP-urilor vizate de respectivele CSP-uri.

(283) În consecință, Comisia concluzionează că autoritățile italiene nu au demonstrat că al patrulea criteriu Altmark este îndeplinit. Prin urmare, compensațiile acordate în temeiul primului contract, al celui de al doilea contract și al celui de al treilea contract au conferit Trenitalia un avantaj pe care aceasta nu l-ar fi obținut în condiții normale de piață.

8.1.4. *Selectivitatea*

(284) O măsură este considerată selectivă dacă introduce diferențieri între întreprinderile care se găsesc într-o situație comparabilă în raport cu obiectivul urmărit și, prin urmare, este susceptibilă să plaseze anumite întreprinderi într-o situație mai favorabilă decât altele. În cazul unui ajutor individual, Curtea consideră că identificarea unui avantaj economic permite, în principiu, să se prezume selectivitatea avantajului ([183]).

(285) În cazul de față, Italia a acordat Trenitalia o compensație pentru obligația de serviciu public sub forma unui ajutor individual care i-a conferit un avantaj acesteia din urmă. Această compensație a fost acordată în detrimentul altor concurenți din domeniul transportului de marfă, care erau sau ar fi putut fi în concurență cu Trenitalia în sectorul transportului feroviar de marfă. Întrucât compensația pentru obligația de serviciu public acordată în temeiul primului contract, al celui de al doilea contract și al celui de al treilea contract erau susceptibile să favorizeze situația Trenitalia în raport cu cea a concurenților săi, aceasta era, ca atare, selectivă.

8.1.5. *Concluzie privind existența ajutorului*

(286) Pe baza celor de mai sus, Comisia consideră că respectiva compensație pentru obligația de serviciu public inclusă în primul contract [pentru furnizarea (i) de servicii internaționale de transport feroviar de marfă între portul italian Trieste și Ungaria; (ii) de servicii internaționale de transport feroviar de marfă prin portul Trieste Marittima începând cu 15 octombrie 2003; și (iii) de servicii naționale de transport feroviar de marfă începând cu 22 octombrie 2003], în al doilea contract și în al treilea contract constituie ajutor de stat în favoarea Trenitalia în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

8.2. **Calificarea ajutorului drept ajutor existent sau ajutor nou**

(287) Italia susține că respectiva compensație plătită în temeiul primului contract și al celui de al doilea contract se califică drept ajutor existent, deoarece a vizat obligații aproape în totalitate conforme cu obligațiile preexistente instituite la momentul la care piața transportului feroviar de marfă nu era încă liberalizată nici la nivel național și nici la nivelul Uniunii (considerentele 120 și 154). În special, potrivit Italiei, aceste obligații au fost introduse prin Decretul ministerial nr. 1-T/1990 ([184]), prin Legea nr. 440/1989 ([185]) sau prin CSP-urile anterioare ([186]).

([183]) Hotărârea din 4 iunie 2015, C-15/14 P, Comisia/MOL, ECLI:EU:C:2015:362, punctele 59 și 60; Hotărârea din 28 septembrie 2023, C-320/21P, Ryanair DAC/Comisia, ECLI:EU:C:2023:712, punctul 104.

([184]) În ceea ce privește obligațiile tarifare pentru serviciile de transport feroviar de marfă între continent și Sardinia și pentru serviciile internaționale de transport feroviar de marfă prin portul Trieste Marittima.

([185]) În ceea ce privește obligațiile tarifare pentru serviciile internaționale de transport feroviar de marfă între portul Trieste și Ungaria și viceversa.

([186]) În ceea ce privește obligațiile tarifare pentru transportul pe distanțe mai mari de 1 000 km.

(288) În ceea ce privește primul contract (2000-2003), Comisia consideră următoarele:

— Compensația plătită între 22 octombrie 2003 și 31 decembrie 2003 pentru serviciile naționale de transport feroviar de marfă ([187]) se califică drept ajutor existent în temeiul articolului 1 litera (b) punctul (v) din Regulamentul de procedură în urma liberalizării pieței. Într-adevăr, la momentul plății compensației, aceasta nu constituia ajutor, deoarece nu era susceptibilă să denatureze sau să amenințe să denatureze concurența. Ulterior (la 22 octombrie 2003), compensația pentru serviciile naționale de transport de marfă a devenit ajutor existent ca urmare a evoluției pieței interne (în special liberalizarea pieței la nivel național) și fără să fi fost modificată de Italia. Ajutoarele existente pot face doar obiectul unei decizii prin care se constată incompatibilitatea acestora cu privire la viitor. Întrucât OSP-urile impuse Trenitalia pentru furnizarea de servicii naționale de transport feroviar de marfă au fost în vigoare până la 31 decembrie 2003, nu este necesară evaluarea de către Comisie a eventualei compatibilități a acestora în prezenta decizie.

— Compensația plătită între 15 martie 2003 și 31 decembrie 2003 pentru transportul feroviar internațional de marfă în TERFN ([188]) se califică drept ajutor nou, deoarece piața transportului feroviar de marfă a fost liberalizată la nivelul Uniunii începând cu 15 martie 2003.

(289) În ceea ce privește al doilea contract (2004-2008), Comisia observă că respectivul contract prevedea o compensație care acoperea îndeplinirea OSP-urilor enumerate în considerentele 65-67 și 70. Aceste OSP-uri vizau atât servicii internaționale (în TERFN), cât și servicii naționale de transport feroviar de marfă.

(290) În ceea ce privește OSP-urile privind serviciile internaționale de transport feroviar de marfă (și anume serviciile internaționale de transport feroviar de marfă între portul italian Trieste și Ungaria, precum și serviciile internaționale de transport feroviar de marfă prin portul Trieste Marittima), astfel cum se menționează în considerentul –, compensația plătită Trenitalia pentru aceste servicii se califică drept ajutor nou începând cu 15 martie 2003; prin urmare, aceasta se califică drept ajutor nou în temeiul celui de al doilea contract.

(291) În ceea ce privește OSP-urile care vizează serviciile naționale de transport feroviar de marfă (și anume cele legate de furnizarea de servicii de transport feroviar de marfă către/dinspre Sardinia/Sicilia și de servicii pe distanțe mai mari de 1 000 km), Comisia observă că aceste servicii au fost liberalizate la nivelul Uniunii începând cu 1 ianuarie 2007. Italia susține că ajutorul trebuie considerat ajutor existent în temeiul articolului 1 litera (b) punctul (v) din Regulamentul de procedură până la liberalizarea completă a pieței transportului feroviar de marfă la nivelul Uniunii la 1 ianuarie 2007. Cu toate acestea, Comisia observă că valoarea totală a compensației acordate pentru serviciile respective în temeiul celui de al doilea contract a fost plătită după această dată, deoarece a fost plătită numai după semnarea celui de al doilea contract la 27 martie 2007 (a se vedea considerentul 75). Prin urmare, ajutorul acordat în temeiul celui de al doilea contract se califică în întregime drept ajutor nou ([189]).

(292) În orice caz, Comisia observă că ajutorul acordat în temeiul celui de al doilea contract nu îndeplinește condițiile prevăzute la articolul 1 litera (b) punctul (v) din Regulamentul de procedură, deoarece Italia – contrar celor susținute de aceasta (a se vedea considerentul 154) – a modificat substanțial ajutorul acordat inițial în temeiul primului contract. În această privință, Comisia observă următoarele:

— al doilea contract a modificat domeniul de aplicare al OSP-urilor impuse Trenitalia prin adăugarea: (i) unor obligații de serviciu public suplimentare referitoare la furnizarea de servicii de transport feroviar de marfă către/dinspre Sardinia și Sicilia (considerentul 67); și (ii) a unor obligații accesorii legate de fiecare dintre obligațiile de serviciu public enumerate în considerentul 66. De asemenea, anumite OSP-uri cuprinse anterior în primul contract au fost eliminate din domeniul de aplicare al celui de al doilea contract (considerentul 62);

([187]) Aceasta se referă la toate obligațiile incluse în primul contract privind transportul feroviar de marfă între continent și Sardinia/Sicilia, transportul feroviar de marfă pe distanțe mai mari de 1 000 km și serviciile de transport combinat feroviar/rutier de marfă.

([188]) Aceasta se referă la serviciile internaționale de transport feroviar de marfă între portul italian Trieste și Ungaria și la serviciile internaționale de transport feroviar de marfă prin portul Trieste Marittima.

([189]) Articolul 1 litera (b) punctul (v) din Regulamentul de procedură prevede astfel: „**ajutorul** considerat ajutor existent deoarece se poate dovedi că, **în momentul punerii în aplicare**, nu reprezenta un ajutor și că a devenit ajutor ulterior, datorită evoluției pieței interne și fără să fi fost modificat de statul membru". A se vedea, de asemenea, Hotărârea din 15 iunie 2000, Alzetta Mauro și alții, cauzele conexate T-298/97, T-312/97, T-313/97, T-315/97, T-600/97 până la T-607/97, T-1/98, T-3/98 până la T-6/98 și T-23/98, ECLI:EU:T:2000:151, punctele 144-145 și Hotărârea din 24 martie 2011, Freistaat Sachsen și Land Sachsen-Anhalt, cauzele conexate T-443/08 și T-455/08, ECLI:EU:T:2011:117, punctul 190.

— al doilea contract a introdus un mecanism de compensare diferit în ceea ce privește compensația pentru serviciile de transport feroviar de marfă între continent și Sardinia/Sicilia (considerentul 68);

— al doilea contract a introdus noi modalități de plată a ajutorului către Trenitalia (considerentul 71) care lipseau din primul contract.

(293) Elementele descrise la considerentul 292 arată că modificările introduse prin al doilea contract nu au fost de natură pur formală sau administrativă. Ajutorul acordat de Italia în temeiul primului contract a fost modificat substanțial. Prin urmare, ajutorul acordat în temeiul celui de al doilea contract nu se califică drept ajutor existent în temeiul articolului 1 litera (b) punctul (v) din Regulamentul de procedură.

(294) În ceea ce privește al treilea contract, Comisia observă că serviciile naționale și internaționale de transport feroviar de marfă au fost liberalizate la nivelul Uniunii începând cu 1 ianuarie 2007 (considerentul 23), și anume înainte de semnarea celui de al treilea contract. Comisia observă, de asemenea, că domeniul de aplicare al celui de al treilea contract diferă considerabil de domeniul de aplicare al primului și al celui de al doilea contract: s-a renunțat la toate obligațiile tarifare, iar obligațiile de servicii prevăzute de CSP-urile anterioare au fost înlocuite cu o obligație de serviciu cuprinzătoare care viza transportul feroviar de marfă către/dinspre sudul Italiei (a se vedea secțiunea 3.2.3.1.1). Prin urmare, compensația acordată în temeiul celui de al treilea contract se califică în întregime drept ajutor nou.

Tabelul 6

Concluzie privind calificarea ajutorului de stat drept ajutor existent sau nou

Măsuri de ajutor de stat	Evaluarea ajutorului de stat
Primul contract	**Nu constituie ajutor**: compensația pentru (a) serviciile internaționale de transport feroviar de marfă furnizate înainte de 15 martie 2003; (b) serviciile naționale de transport feroviar de marfă furnizate înainte de 22 octombrie 2003. **Ajutor existent**: compensația pentru serviciile naționale de transport feroviar de marfă furnizate începând cu 22 octombrie 2003. **Ajutor nou**: compensația pentru serviciile internaționale de transport feroviar de marfă în TERFN furnizate începând cu 15 martie 2003.
Al doilea contract	**Ajutor nou**
Al treilea contract	**Ajutor nou**

8.3. **Legalitatea ajutorului**

(295) În temeiul articolului 108 alineatul (3) din TFUE, statele membre trebuie să notifice cu privire la proiectele care urmăresc să instituie sau să modifice ajutoarele și nu pot pune în aplicare măsurile preconizate înainte de pronunțarea unei decizii finale în cadrul procedurii de notificare, mai puțin în ceea ce privește acele categorii de ajutoare de stat exceptate de la obligația de notificare. Potrivit articolului 1 litera (f) din Regulamentul de procedură, orice ajutor nou pus în aplicare cu încălcarea condițiilor prevăzute la articolul 108 alineatul (3) din TFUE constituie ajutor ilegal.

(296) Italia nu a notificat Comisiei niciuna dintre aceste măsuri. Prin urmare, Comisia va examina dacă măsurile care se califică drept ajutor nou în temeiul articolului 107 alineatul (1) din TFUE (a se vedea considerentele 288-294) au fost exceptate de la obligația de notificare în temeiul normelor aplicabile privind ajutoarele de stat. Acest lucru necesită, în primul rând, identificarea normelor aplicabile privind ajutoarele de stat pentru o astfel de exceptare în cazul de față.

8.3.1. *Cadrul juridic relevant*

(297) Astfel cum se explică în considerentele 30-33, Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 a stabilit normele aplicabile privind obligațiile inerente noțiunii de serviciu public în domeniul transportului feroviar (de călători și de marfă). Regulamentul (CEE) nr. 1107/70 a reglementat, de asemenea, acordarea de ajutoare [care nu erau reglementate de Regulamentul (CEE) nr. 1191/69] pentru transportul feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare. Ambele regulamente au fost abrogate prin Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, care a intrat în vigoare la 3 decembrie 2009. Cu toate acestea, articolul 10 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 prevedea că Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 urma să se aplice în continuare serviciilor de transport de marfă pentru o perioadă de trei ani de la intrarea în vigoare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007. Întrucât serviciile de transport feroviar de marfă nu intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, ar trebui să se aplice articolul 93 din TFUE pentru a evalua compatibilitatea ajutorului acordat pentru îndeplinirea OSP-urilor în domeniul transportului feroviar de marfă. Aceste măsuri de ajutor sunt evaluate direct în temeiul articolului 93 din TFUE după 3 decembrie 2012.

(298) În hotărârea Andersen ([190]), care se referea la transportul de călători, pronunțându-se cu privire la aplicarea în timp a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 și a Regulamentului (CEE) nr. 1191/69, Curtea a indicat că data relevantă pentru stabilirea legislației aplicabile pentru evaluarea compatibilității compensației acordate în temeiul unui CSP atribuit în sectorul transportului terestru este data la care a fost plătită compensația. Curtea a indicat, de asemenea, că ajutoarele plătite unei întreprinderi de transport public la o dată la care Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 era încă în vigoare și care respectau condițiile prevăzute în acest regulament reprezentau o situație definitiv împlinită înainte de intrarea în vigoare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007.

(299) Comisia observă că hotărârea Andersen, precum și celelalte hotărâri pronunțate până în prezent de instanțele Uniunii cu privire la aplicarea în timp a Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 fac trimitere la Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, întrucât contractele examinate în aceste cauze se refereau la transportul feroviar și rutier de călători.

(300) În consecință, în cazul în care un ajutor este plătit în cadrul unui CSP încheiat la o dată la care Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 era încă în vigoare, Comisia trebuie să examineze acest ajutor în lumina condițiilor prevăzute de Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 pentru compensația plătită la momentul la care Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 era încă în vigoare, și anume înainte de intrarea în vigoare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 la 3 decembrie 2009 pentru serviciile de transport feroviar și rutier de călători și pentru o perioadă de trei ani de la intrarea în vigoare a Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 pentru serviciile de transport feroviar și rutier de marfă. Cu toate acestea, pentru măsurile care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, Comisia trebuie să examineze, în lumina Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 și sub rezerva normelor prevăzute de acest regulament, atât legalitatea, cât și compatibilitatea cu piața internă a ajutorului plătit de la data intrării în vigoare a acestui regulament ([191]). Pentru măsurile care nu intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 1370/2007, Comisia va trebui să examineze compatibilitatea compensației acordate pe baza normelor aplicabile la momentul plății compensației.

(301) În ceea ce privește serviciile de transport de marfă, Comisia reamintește că, în temeiul articolului 10 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, dispozițiile Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 continuau să se aplice serviciilor de transport feroviar de marfă pentru o perioadă de trei ani de la intrarea sa în vigoare (și anume până la 3 decembrie 2012). Prin urmare, Comisia consideră că, în cazul de față, normele aplicabile ajutorului plătit Trenitalia până la 3 decembrie 2012 sunt cele prevăzute de Regulamentul (CEE) nr. 1191/69. În cazul ajutorului plătit Trenitalia după această dată, articolul 93 din TFUE constituie temeiul juridic aplicabil în absența oricărei alte legislații secundare aplicabile care să reglementeze acordarea ajutoarelor de stat pentru îndeplinirea OSP-urilor în sectorul serviciile de transport feroviar de marfă.

(302) În continuare, Comisia trebuie să evalueze dacă aceste două temeiuri juridice [Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 și articolul 93 din TFUE] prevăd o exceptare de la obligația de notificare prevăzută la articolul 108 alineatul (3) din TFUE în legătură cu măsurile cărora li se aplică fiecare dintre ele.

([190]) Hotărârea din 6 octombrie 2015, Comisia Europeană/Andersen, C-303/13P, ECLI:EU:C:2015:647, punctele 51-55.

([191]) Hotărârea din 29 noiembrie 2018, Aziende riunite filovie ed autolinee Srl (ARFEA)/Comisia Europeană, T-720/16, ECLI:EU:T:2018:853, punctul 158.

8.3.2. *Exceptarea de la obligația de notificare în temeiul Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 pentru ajutorul plătit Trenitalia înainte de 3 decembrie 2012*

(303) Articolul 17 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 prevede că respectivele „[compensații] care rezultă din aplicarea prezentului regulament" sunt exceptate de la obligația de notificare a ajutoarelor de stat.

(304) În conformitate cu principiile stabilite de Curte în hotărârea Andersen ([192]), Comisia consideră că articolul 17 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 vizează compensațiile plătite până la 3 decembrie 2012 pentru OSP-urile din sectorul serviciilor de transport feroviar de marfă care îndeplineau condițiile prevăzute în regulamentul respectiv.

(305) În conformitate cu articolul 1 alineatul (5) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, „autoritățile competente ale statelor membre pot menține sau impune obligațiile de serviciu public menționate la articolul 2 pentru serviciile urbane, suburbane și regionale de transport de călători. Condițiile și modalitățile de prestare ale acestora, inclusiv metodele de compensare, sunt prevăzute în secțiunile II, III și IV". Chiar dacă articolul 1 alineatul (5) se referă numai la serviciile de transport de călători, definiția OSP de la articolul 2 din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, precum și articolul 5 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 (care face parte din secțiunea II) se referă atât la transportul de călători, cât și la transportul de marfă. Prin urmare, Comisia consideră că Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 a permis statelor membre să mențină sau să impună OSP-uri și pentru serviciile de transport de marfă și să ofere compensații pentru aceste OSP-uri ([193]).

(306) Prin urmare, ajutoarele plătite unui operator pentru OSP-uri la o dată la care Regulamentul (CEE) nr. 1196/69 era încă în vigoare și care îndeplineau condițiile prevăzute în regulamentul respectiv erau exceptate de la obligația de notificare. În schimb, ajutoarele plătite la o dată la care Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 era încă în vigoare, dar care nu îndeplineau condițiile prevăzute de regulamentul respectiv nu erau exceptate de la obligația de notificare ([194]). Prin urmare, Italia nu avea obligația de a notifica, în temeiul articolului 108 alineatul (3) din TFUE, compensațiile plătite Trenitalia în temeiul celor trei CSP-uri, atât timp cât compensațiile respective respectau Regulamentul (CEE) nr. 1191/69. În schimb, ajutorul plătit Trenitalia până la 3 decembrie 2012 care nu îndeplinea condițiile prevăzute de Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 nu era exceptat de la obligația de notificare. Prin urmare, având în vedere că Italia nu a notificat niciuna dintre măsurile care fac obiectul evaluării, concluzia la care va ajunge Comisia în ceea ce privește respectarea normelor prevăzute de Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 pentru ajutorul plătit Trenitalia până la 3 decembrie 2012 (a se vedea considerentele 401 și 439) va afecta, de asemenea, legalitatea ajutorului respectiv.

8.3.3. *Exceptarea de la obligația de notificare în temeiul articolului 93 din TFUE pentru ajutorul plătit Trenitalia după 3 decembrie 2012*

(307) Articolul 93 din TFUE nu prevede nicio exceptare de la obligația statelor membre de a notifica ajutoarele de stat Comisiei în temeiul articolului 108 alineatul (3) din TFUE ([195]).

(308) Prin urmare, Italia ar fi trebuit să notifice Comisiei ajutorul plătit Trenitalia după 3 decembrie 2012, în conformitate cu articolul 108 alineatul (3) din TFUE, ceea ce Italia nu a făcut.

([192]) Hotărârea din 6 octombrie 2015, Comisia Europeană/Andersen, C-303/13P, ECLI:EU:C:2015:647, punctul 52.

([193]) Această interpretare nu este contrazisă de faptul că Regulamentul (CEE) nr. 1893/91 al Consiliului din 20 iunie 1991 de modificare a Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 privind acțiunea statelor membre în ceea ce privește obligațiile inerente noțiunii de serviciu public în domeniul transportului feroviar, rutier și naval a introdus posibilitatea ca statele membre să încheie CSP-uri pentru furnizarea de servicii de transport adecvate. În conformitate cu jurisprudența (Hotărârea din 3 aprilie 2014, CTP – Compagnia Trasporti Pubblici SpA/Regione Campania și Provincia di Napoli, cauzele conexate C-516/12 până la C-518/12, ECLI:EU:C:2014:220 și Hotărârea din 6 octombrie 2015, Comisia Europeană/Andersen, C-303/13P, ECLI:EU:C:2015:647), CSP-urile reprezintă o altă modalitate de reglementare a serviciilor de transport care urmează să fie furnizate și pot conține obligații de serviciu public.

([194]) A se vedea Hotărârea din 11 iulie 2018, CSTP Azienda della Mobilità SpA/Comisia, T-186/15, ECLI:EU:T:2018:431, punctul 120 și Hotărârea din 4 martie 2020, CSTP Azienda della Mobilità SpA/Comisia, C-587/18P, ECLI:EU:C:2020:150, punctul 51.

([195]) A se vedea Hotărârea Curții din 24 iulie 2003, Altmark Trans GmbH și Regierungspräsidium Magdeburg, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, punctul 95, și Hotărârea Curții din 7 mai 2009, Antrop, C-504/07, ECLI:EU:C:2009:290, punctul 23.

8.3.4. *Concluzie*

(309) Compensațiile plătite în temeiul primului contract (în măsura în care acestea au constituit ajutor nou), al celui de al doilea contract și al celui de al treilea contract până la 3 decembrie 2012 erau exceptate de la procedura de informare prealabilă, cu condiția respectării dispozițiilor relevante din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69. Prin urmare, concluzia la care va ajunge Comisia în ceea ce privește respectarea normelor prevăzute de Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 în ceea ce privește ajutorul plătit Trenitalia până la 3 decembrie 2012 va afecta, de asemenea, legalitatea ajutorului respectiv din motivele explicate în considerentul 306.

(310) Compensațiile plătite în temeiul celui de al treilea contract după 3 decembrie 2012 trebuiau notificate Comisiei în temeiul articolului 108 alineatul (3) din TFUE. Întrucât Italia nu le-a notificat, compensațiile respective constituie ajutor ilegal.

8.4. **Compatibilitatea ajutorului**

8.4.1. *Temeiul juridic al evaluării*

(311) Articolul 93 din TFUE este inclus în titlul VI „Transporturile", ale cărui dispoziții se aplică exclusiv transportului feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare. Articolul 93 din TFUE prevede că „[s]unt compatibile cu tratatele ajutoarele care răspund necesităților de coordonare a transporturilor sau care constituie compensarea anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public".

(312) Măsurile au constat în compensația acordată Trenitalia pentru îndeplinirea OSP-urilor pentru serviciile naționale și internaționale de transport feroviar de marfă.

(313) Articolul 93 din TFUE permite acordarea de compensații pentru îndeplinirea de OSP-uri în domeniul transportului feroviar de marfă. Astfel cum se indică în considerentele 29-33, Regulamentele (CEE) nr. 1191/69 și (CEE) nr. 1107/70 au prevăzut normele aplicabile pentru evaluarea compatibilității compensației plătite pentru îndeplinirea OSP-urilor până la abrogarea regulamentelor respective prin Regulamentul (CE) nr. 1370/2007. Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 a intrat în vigoare la 3 decembrie 2009; cu toate acestea, regulamentul respectiv prevedea o perioadă de trei ani în cursul căreia Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 continua să se aplice serviciilor de transport de marfă [articolul 10 alineatul (1) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007].

(314) În conformitate cu articolul 9 alineatul (2) din Regulamentul (CE) nr. 1370/2007, statele membre puteau continua să acorde compensații pentru îndeplinirea OSP-urilor care nu erau reglementate de regulamentul respectiv, fără a aduce atingere articolelor 93, 106, 107 și 108 din TFUE.

(315) Contrar celor susținute de Italia (considerentul 139), Liniile comunitare privind ajutoarele de stat acordate întreprinderilor feroviare ([196]) nu sunt aplicabile în cazul de față. Liniile directoare menționate se referă la aplicarea articolului 93 din TFUE în ceea ce privește, printre altele, ajutoarele pentru necesitățile de coordonare a transporturilor. Acest tip de ajutor urmărește un obiectiv diferit de ajutorul pentru îndeplinirea OSP-urilor, deoarece este menit să remedieze deficiențele transportului feroviar de marfă față de diferite moduri de transport (de exemplu, în ceea ce privește costurile externe). Comisia observă că, în cazul de față, obiectivul CSP-urilor a fost de a garanta furnizarea de servicii de transport feroviar de marfă pe teritoriul italian, fără a ține seama de vreo necesitate de coordonare a transporturilor. În special, compensația convenită în temeiul CSP-urilor acoperea costurile nete ale OSP-urilor încredințate Trenitalia, care nu se încadrau în niciuna dintre definițiile costurilor eligibile prevăzute în Liniile directoare comunitare privind ajutoarele de stat acordate întreprinderilor feroviare.

(316) Pentru a stabili normele aplicabile în raport cu care se evaluează compatibilitatea ajutorului pus în aplicare de statele membre pentru îndeplinirea OSP-urilor în temeiul articolului 93 din TFUE, instanțele Uniunii au hotărât că evaluarea compatibilității compensației trebuie să se realizeze pe baza legislației în vigoare la momentul plății ajutorului ([197]).

([196]) Comunicare a Comisiei – Linii directoare comunitare privind ajutoarele de stat acordate întreprinderilor feroviare (JO C 184, 22.7.2008, p. 13).

([197]) Hotărârea din 6 octombrie 2015, Jorgen Andersen, C-303/13P, ECLI:EU:C:2015:647, punctul 54, Hotărârea din 11 iulie 2018, Buonotourist Srl/Comisia, T-185/15, ECLI:EU:T:2018:430, punctul 216, Hotărârea din 11 iulie 2018, CSTP Azienda della Mobilità SpA/Comisia, T-186/15, ECLI:EU:T:2018:431, punctul 216 și Hotărârea din 29 noiembrie 2018, Aziende riunite filovie ed autolinee Srl (ARFEA)/Comisia Europeană, T-720/16, ECLI:EU:T:2018:853, punctul 132.

(317) Astfel cum se indică în considerentul 313, normele privind serviciile publice în domeniul transportului feroviar de marfă au fost prevăzute de Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 până la 3 decembrie 2012, de Regulamentul (CEE) nr. 1107/70 până la 3 decembrie 2009 și de articolul 93 din TFUE după 3 decembrie 2012.

(318) Domeniul de aplicare al Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 este definit la articolul 1 alineatul (1) din regulamentul menționat, după cum urmează:

„(1) Prezentul regulament se aplică întreprinderilor de transport care prestează servicii în transportul feroviar, rutier și naval. Statele membre pot exclude din domeniul de aplicare a prezentului regulament orice întreprinderi ale căror activități se limitează exclusiv la prestarea de servicii urbane, suburbane sau regionale."

(319) Articolul 2 alineatul (5) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 clarifică faptul că:

„În scopul prezentului regulament, este considerată obligație tarifară obligația întreprinderilor de transport de a aplica tarife stabilite sau omologate de către autoritățile competente, contrare interesului comercial al întreprinderii și rezultând fie din impunerea, fie din refuzul de a modifica măsurile tarifare speciale, mai ales pentru anumite categorii de călători, anumite categorii de produse sau pentru anumite relații.

Dispozițiile paragrafului precedent nu se aplică obligațiilor care decurg din măsurile generale de politică a prețurilor aplicate tuturor activităților economice sau din măsurile luate în ce privește tarifele și condițiile generale de transport în vederea organizării pieței transporturilor sau a unei părți a pieței."

(320) În cazul de față, serviciile furnizate în temeiul celor trei CSP-uri (și pentru care Italia a acordat compensații Trenitalia) sunt servicii naționale și internaționale de transport feroviar de marfă furnizate de Trenitalia, o întreprindere de transport feroviar. Prin urmare, primul contract, al doilea contract și al treilea contract vizau o întreprindere de transport care desfășura activități în sectoarele care intrau sub incidența Regulamentului (CEE) nr. 1191/69.

(321) În ceea ce privește domeniul de aplicare al Regulamentului (CEE) nr. 1107/70, articolul 1 din regulamentul menționat prevedea că acesta se aplică ajutoarelor acordate în sectoarele transportului feroviar, rutier și pe căi navigabile interioare, în măsura în care aceste ajutoare sunt specifice activităților din aceste sectoare. Al zecelea considerent din acest regulament preciza că „[...] este [...] necesar să se specifice cazurile și împrejurările în care statele membre pot să întreprindă măsuri de coordonare sau să impună obligații inerente conceptului de serviciu public, care presupun acordarea, conform articolului 77 din tratat [articolul 93 din TFUE], de ajutoare care nu intră sub incidența [Regulamentului (CEE) nr. 1191/69]". În plus, articolul 3 din Regulamentul (CEE) nr. 1107/70 prevedea că '[f]ără a se aduce atingere dispozițiilor din [...] Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 [...] statele membre nici nu adoptă măsuri de coordonare și nici nu impun obligații inerente conceptului de serviciu public care să presupună acordarea de ajutoare în temeiul articolului [93 din TFUE], cu excepția următoarelor cazuri sau împrejurări", enumerate la articolul 3 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 1107/70. Acest articol viza în special „[compensația pentru] obligațiile de serviciu public impuse [întreprinderilor de transport] de către stat sau de către autoritățile publice și care acoperă fie obligații tarifare care nu intră sub incidența definiției de la articolul 2 alineatul (5) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69; sau întreprinderi de transport sau activități cărora nu li se aplică acest regulament". Prin urmare, Regulamentul (CEE) nr. 1107/70 se aplica numai în cazul în care Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 nu era aplicabil.

(322) Comisia observă, de asemenea, că, spre deosebire de Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, Regulamentul (CEE) nr. 1107/70 nu a fost menționat în niciuna dintre măsurile respective printre dispozițiile relevante care reglementau contractele.

(323) În cele din urmă, Italia nu a explicat motivul pentru care a considerat că Regulamentul (CEE) nr. 1107/70 era aplicabil măsurilor.

(324) Având în vedere cele de mai sus, Comisia concluzionează că, întrucât măsurile care fac obiectul investigației intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (CEE) nr. 1191/69, Regulamentul (CEE) nr. 1107/70 nu era aplicabil în cazul de față. Prin urmare, Italia nu poate invoca acest din urmă regulament ca temei juridic alternativ pentru evaluare (considerentele 139, 158 și 195).

(325) Astfel, Comisia va evalua compatibilitatea ajutorului plătit în temeiul primului contract ([198]), al celui de al doilea contract și al celui de al treilea contract până la 3 decembrie 2012 în temeiul Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 și compatibilitatea ajutorului plătit în temeiul celui de al treilea contract după 3 decembrie 2012 în temeiul articolului 93 din TFUE.

8.4.1.1. Compatibilitatea ajutorului în temeiul Regulamentului (CEE) nr. 1191/69

(326) În conformitate cu articolul 1 alineatul (4) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, statele membre pot încheia CSP-uri cu o întreprindere de transport „[î]n vederea asigurării unor servicii de transport adecvate, care să țină seama, în special, de factorii sociali și de mediu precum și de amenajarea teritoriului sau în vederea oferirii unor tarife speciale anumitor categorii de călători".

(327) Dispozițiile aplicabile CSP-urilor sunt detaliate în secțiunea V din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69. Această secțiune este compusă dintr-un articol unic (articolul 14), care prevede că „[un] «contract de serviciu public» înseamnă un contract încheiat între autoritățile competente ale unui stat membru și o întreprindere de transport în vederea furnizării către populație a unor servicii de transport adecvate" și precizează ce poate avea ca obiect ([199]) și ce cuprinde ([200]) un astfel de contract.

(328) Articolul 14 din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 se bazează pe conceptul de „servicii de transport adecvate" ([201]). În acest sens, Comisia observă că articolul 1 alineatul (4) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 permite statelor membre să încheie CSP-uri cu o întreprindere de transport în vederea asigurării de servicii de transport adecvate, ținând seama, printre altele, de factorii sociali și de mediu.

(329) Curtea a precizat că Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 și Regulamentul (CEE) nr. 1107/70 au enumerat în mod exhaustiv circumstanțele în care autoritățile statelor membre puteau acorda ajutoare în temeiul articolului 93 din TFUE ([202]) și că evaluarea compatibilității plăților compensatorii care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 trebuie să se realizeze în conformitate cu dispozițiile regulamentului respectiv ([203]).

(330) Într-o serie de decizii anterioare ([204]), Comisia a evaluat compatibilitatea CSP-urilor în baza articolului 14 menționat, precum și în baza principiilor generale care decurg din tratat, a jurisprudenței și a practicii decizionale a Comisiei în alte domenii. Aceste principii, dezvoltate în temeiul articolului 106 alineatul (2) din TFUE, impun, în esență, pe de o parte, existența unui act de atribuire și, pe de altă parte, absența supracompensării ([205]).

([198]) Numai partea din compensație plătită în temeiul primului contract care constituie ajutor nou, și anume (a) transportul feroviar internațional de marfă între portul italian Trieste și Ungaria și (b) serviciile internaționale de transport feroviar de marfă prin portul Trieste Marittima.

([199]) A se vedea articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 – „[...] Un contract de serviciu public poate avea ca obiect în special: — servicii de transport care îndeplinesc norme de continuitate, regularitate, capacitate și calitate; — servicii de transport complementare; — servicii de transport la tarife specificate și supuse unor condiții specificate, în special pentru anumite categorii de călători sau pe anumite rute; — adaptări ale serviciilor la cerințele efective".

([200]) A se vedea articolul 14 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 – „Un contract de serviciu public cuprinde, inter alia, următoarele puncte: (a) natura serviciului care urmează să fie furnizat, în special normele de continuitate, regularitate, capacitate și calitate; (b) prețul serviciilor care fac obiectul contractului, care fie este adăugat veniturilor tarifare, fie include veniturile, precum și modalitățile aferente relațiilor financiare dintre cele două părți; (c) normele privind amendamentele și modificările aduse contractului, în special pentru a ține seama de schimbări imprevizibile; (d) perioada de valabilitate a contractului; (e) penalizările în cazul nerespectării condițiilor contractuale".

([201]) Hotărârea din 17 septembrie 1998, Kainuun Liikenne Oy, C-412/96, ECLI:EU:C:1998:415, punctele 33 și 34.

([202]) Hotărârea din 24 iulie 2003, Altmark Trans GmbH și Regierungspräsidium Magdeburg/Nahverkehrsgesellschaft Altmark GmbH, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, punctul 108.

([203]) Hotărârea Curții din 7 mai 2009, Antrop, C-504/07, ECLI:EU:C:2009:290, punctul 32.

([204]) Deciziile Comisiei în cazurile N 332/2008 – DK – Compensații acordate operatorilor de transport cu autobuzul pe distanțe lungi pentru reducerile acordate anumitor tipuri de pasageri care utilizează servicii de transport cu autobuzul pe distanțe lungi (JO C 46, 25.2.2009, p. 8), N 409/2008, CZ, N 410/2008 și N 411/2008 – Achiziționarea și modernizarea materialului rulant feroviar, a vehiculelor pentru transportul urban și a vehiculelor pentru transportul regional (JO C 106, 8.5.2009, p. 17), C 3/08 – CZ – Compensația pentru obligația de serviciu public pentru societățile de transport cu autobuzul din Moravia de Sud (JO L 97, 16.4.2009 p. 14), C 16/2007 – Austria – Contract de servicii publice al Postbus în districtul Lienz (JO L 306, 20.11.2009, p. 26), N 495/2007 – CZ – Programme d'acquisition et de modernisation de materiel roulant ferroviaire (JO C 152, 18.6.2008, p 21) și N 350/2007 – CZ – Achiziționarea de autobuze (JO C 140, 6.6.2008, p. 2).

([205]) A se vedea Comunicarea Comisiei – Cadrul Uniunii Europene pentru ajutoarele de stat sub forma compensațiilor pentru obligația de serviciu public („**cadrul privind SIEG**") (JO C 8, 11.1.2012, p. 15). Chiar dacă cadrul privind SIEG nu este aplicabil sectorului transportului terestru (a se vedea punctul 8), acesta poate oferi orientări cu privire la unele principii care stau la baza SIEG-urilor.

(331) În ceea ce privește existența unui act de atribuire, potrivit unei jurisprudențe constante, întreprinderile cărora li s-a încredințat prestarea de SIEG-uri trebuie să fi primit această sarcină printr-un act sau prin mai multe acte ale unei autorități publice, a căror formă poate fi stabilită de fiecare stat membru ([206]). Aceste acte trebuie să ofere o identificare clară și precisă a activităților care intră sub incidența misiunii de serviciu public și a condițiilor în care trebuie desfășurate aceste activități. Încredințarea trebuie să aibă loc înainte de plata oricărei compensații.

(332) În ceea ce privește absența supracompensării, valoarea compensației nu trebuie să depășească ceea ce este necesar pentru a acoperi costurile nete ale îndeplinirii OSP-urilor, luând în considerare veniturile relevante, precum și un profit rezonabil ([207]). Într-o serie de decizii anterioare, Comisia a observat că, prin stabilirea în avans a unui plafon de compensare, autoritățile publice s-au asigurat, în principiu, că viitoarele plăți compensatorii nu pot depăși pierderile suferite de operatorul însărcinat cu prestarea unui SIEG ([208]).

(333) Rezultă că, în ceea ce privește aplicarea articolului 1 alineatul (4) și a articolului 14 din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 în cazul CSP-urilor din sectorul transportului feroviar de marfă, precum și a principiilor generale care decurg din tratat, Comisia se va asigura că:

— serviciul public de transport a fost încredințat prin unul sau mai multe acte ale unei autorități publice;

— obiectul CSP-ului este reglementat de articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69;

— actul de atribuire a specificat (a) natura serviciului care urmează să fie furnizat (și anume „serviciile de transport adecvate" identificate de statul membru în ceea ce privește normele de continuitate, regularitate, capacitate și calitate), (b) prețul serviciului și modalitățile aferente relațiilor financiare dintre cele două părți, (c) normele privind amendamentele și modificările aduse contractului, (d) perioada de valabilitate a contractului, (e) penalizările în cazul nerespectării condițiilor contractuale;

— valoarea compensației nu a depășit ceea ce era necesar pentru a acoperi costurile îndeplinirii OSP-urilor, luând în considerare veniturile relevante, precum și un profit rezonabil.

8.4.1.2. Compatibilitatea ajutorului în temeiul articolului 93 din TFUE

(334) Pentru serviciile de transport de mărfuri, după 3 decembrie 2012, articolul 93 din TFUE a devenit direct aplicabil ca temei juridic pentru stabilirea compatibilității ajutoarelor care nu intră sub incidența Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 ([209]). Această dispoziție constituie o *lex specialis* în raport cu normele generale aplicabile ajutoarelor de stat ([210]).

([206]) În Hotărârea din 21 martie 1974, BRT și Société belge des auteurs, compositeurs et éditeurs, 127/73, ECLI:EU:C:1974:25, punctul 22, Curtea a statuat că o întreprindere care invocă articolul 106 alineatul (2) din TFUE pentru a invoca o derogare de la normele tratatului trebuie să fie însărcinată de statul membru în cauză cu prestarea unui SIEG.

([207]) A se vedea, prin analogie, Hotărârea din 11 iulie 2014, DTS Distribuidora de Televisión Digital/Comisia, T-533/10, ECLI:EU:T:2014:629, punctul 117. A se vedea, de asemenea, cazul C 16/2007 – Austria – Contract de servicii publice al Postbus în districtul Lienz (JO L 306, 20.11.2009, p. 26).

([208]) A se vedea cazul N 495/2007 – CZ – Programme d'acquisition et de modernisation de materiel roulant ferroviaire, considerentele 80-81 (JO C 152, 18.6.2008, p 21).

([209]) În Comunicarea Comisiei referitoare la orientări pentru interpretarea Regulamentului (CE) nr. 1370/2007 privind serviciile publice de transport feroviar și rutier de călători (2023/C 222/01), Comisia a reamintit că „Regulamentul (CE) nr. 1370/2007 nu se aplică serviciilor de transport de mărfuri. Serviciile de transport de marfă pot fi calificate drept servicii de interes economic general numai în cazul în care statul membru în cauză stabilește că există o nevoie reală de astfel de servicii, care nu este satisfăcută sau nu este satisfăcută suficient de piață (a se vedea secțiunea 2.2.3). În cazul în care statele membre doresc să instituie măsuri de sprijin pentru serviciile de transport feroviar de marfă care nu îndeplinesc condițiile definite în Hotărârea Altmark și constituie ajutor de stat, ele trebuie să comunice măsurile respective Comisiei în temeiul articolului 108 alineatul (3) din TFUE".

([210]) Hotărârea din 24 iulie 2003, Altmark, C-280/00, ECLI:EU:C:2003:415, punctul 34.

(335) Ajutoarele de stat care constituie compensarea anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public în transportul feroviar de marfă pot fi considerate compatibile cu piața internă în temeiul articolului 93 din TFUE ([211]). În aplicarea articolului 93 din TFUE, Comisia verifică absența supracompensării, precum și necesitatea, caracterul adecvat și proporționalitatea ajutorului. Comisia se asigură, de asemenea, că ajutorul respectiv nu cauzează nicio denaturare nejustificată a concurenței.

(336) În scopul evaluării compensației plătite Trenitalia în temeiul celui de al treilea contract după 3 decembrie 2012, Comisia va aplica, prin analogie, principiile stabilite pentru evaluarea SIEG-urilor. În ceea ce privește articolul 106 alineatul (2) din TFUE, jurisprudența ([212]) arată că trebuie îndeplinite următoarele condiții. În primul rând, serviciul în cauză trebuie să fie un SIEG autentic. În al doilea rând, întreprinderii trebuie să i se încredințeze prestarea unui SIEG autentic prin unul sau mai multe acte ale unei autorități publice. În al treilea rând, măsura trebuie să fie proporțională. În sfârșit, derogarea de la dispozițiile tratatului nu trebuie să afecteze dezvoltarea schimburilor comerciale într-o măsură care contravine intereselor Uniunii.

(337) Prin urmare, în temeiul articolului 93 din TFUE, pentru a evalua compatibilitatea ajutoarelor acordate pentru îndeplinirea anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public, Comisia se va asigura că:

— serviciul public este un SIEG autentic;

— SIEG-ul respectiv a fost încredințat prin unul sau mai multe acte ale unei autorități publice;

— valoarea compensației nu a depășit ceea ce era necesar pentru a acoperi costurile îndeplinirii OSP-urilor, luând în considerare veniturile relevante, precum și un profit rezonabil;

— obligațiile și compensația aferentă nu cauzează nicio denaturare nejustificată a concurenței.

8.4.2. *Primul și al doilea contract*

(338) Întrucât compensația plătită în temeiul primului contract și al celui de al doilea contract a fost plătită integral înainte de 3 decembrie 2012, compatibilitatea ajutorului plătit în temeiul acestor contracte este evaluată în temeiul Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 și al principiilor generale care decurg din tratat (a se vedea considerentul 333).

8.4.2.1. Încredințarea serviciului public de transport

(339) *În ceea ce privește primul contract*, semnat la 18 octombrie 2002, ajutorul examinat în prezenta secțiune se referă la compensația pentru aplicarea obligațiilor tarifare pentru serviciile internaționale de transport feroviar de marfă în TERFN prestate de Trenitalia de la 15 martie 2003 până la 31 decembrie 2003.

(340) *În ceea ce privește al doilea contract*, Comisia arată că acest contract s-a semnat la 27 martie 2007 și a vizat perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2004 și 31 decembrie 2006. Comisia observă că Trenitalia începuse să furnizeze serviciile identificate în temeiul acestui contract înainte de semnarea celui de al doilea contract.

([211]) A se vedea Hotărârea din 12 octombrie 1978, Comisia Comunităților Europene/Regatul Belgiei, 156/77, ECLI:EU:C:1978:180, punctul 10.

([212]) Un rezumat al condițiilor care trebuie îndeplinite în temeiul articolului 106 alineatul (2) se regăsește, de exemplu, în Hotărârea din 24 septembrie 2015, Viasat Broadcasting UK/Comisia, T-125/12, ECLI:EU:T:2015:687, punctul 61.

(341) Din motivele explicate în secțiunea 8.3.1 privind „8.3.1. Cadrul juridic relevant”, potrivit instanțelor Uniunii, data relevantă pentru stabilirea legislației aplicabile pentru evaluarea compatibilității compensației acordate în temeiul unui CSP atribuit în sectorul transportului terestru este data la care a fost plătită compensația. Comisia observă că ajutorul evaluat în această secțiune a fost plătit integral după semnarea CSP-ului relevant. Compensația în temeiul primului contract a fost plătită în 2003 și 2005 (a se vedea considerentul 61), iar compensația în temeiul celui de al doilea contract a fost plătită integral după semnarea contractului respectiv (a se vedea considerentul 75) ([213]). Aceasta înseamnă că, la momentul plății compensațiilor, OSP-urile, precum și condițiile în care OSP-urile trebuiau să fie îndeplinite și metodologia de calculare a compensației fuseseră deja definite printr-un act de atribuire (primul contract, în ceea ce privește compensația pentru aplicarea obligațiilor tarifare pentru serviciile internaționale de transport feroviar de marfă în TERFN prestate de Trenitalia în perioada 15 martie 2003-31 decembrie 2003 și al doilea contract, în ceea ce privește compensația pentru OSP-urile identificate în temeiul contractului respectiv). Prin urmare, Italia a plătit compensația pentru îndeplinirea OSP-urilor identificate în mod clar și cunoscute de Trenitalia ([214]).

(342) Prin urmare, Comisia consideră că, având în vedere circumstanțele specifice descrise în prezenta secțiune, Italia a încredințat OSP-urile întreprinderii Trenitalia pentru perioada acoperită de primul contract și de al doilea contract.

8.4.2.2. Obiectul CSP-urilor este reglementat de articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69.

(343) În conformitate cu articolul 14 alineatul (1) al doilea paragraf din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, un CSP poate avea ca obiect în special:

— servicii de transport care îndeplinesc norme de continuitate, regularitate, capacitate și calitate;

— servicii de transport complementare;

— servicii de transport la tarife specificate și supuse unor condiții specificate, în special pentru anumite categorii de călători sau pe anumite rute;

— adaptări ale serviciilor la cerințele efective.

(344) Comisia observă că lista prevăzută la articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 menționată în considerentul 343 nu este exhaustivă. Totuși, aceasta nu înseamnă că marja de apreciere a statelor membre în ceea ce privește identificarea conținutului CSP-urilor în temeiul Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 era nelimitată. Articolul 14 alineatul (1) primul paragraf din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 clarifică faptul că un CSP este „un contract încheiat între autoritățile competente ale unui stat membru și o întreprindere de transport în vederea furnizării către populație a unor servicii de transport adecvate”. Elementele enumerate la articolul 14 alineatul (1) al doilea paragraf din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 sunt menite să identifice un set de cerințe care fac ca serviciile de transport să fie „*adecvate*”, cu condiția ca CSP-ul în cauză să îndeplinească, de asemenea, condițiile obligatorii prevăzute la articolul 14 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69.

([213]) A se vedea articolul 5 alineatul (4) din al doilea contract și bilanțurile Trenitalia din 2007, pagina 33. În ceea ce privește ajutorul pentru anul 2005, plătit de asemenea în 2007, articolul 5 alineatul (5) din al doilea contract prevedea plata către Trenitalia, sub rezerva verificării de către minister a conturilor certificate pentru 2005, care trebuiau transmise ministerului în termen de 30 de zile de la data semnării contractului. În ceea ce privește ajutoarele pentru anii 2006 și 2007, plătite parțial și în 2007, aceste plăți au fost autorizate prin articolul 9 din Decretul-lege nr. 159 din 1 octombrie 2007. Această dispoziție a permis Ministerului Economiei și Finanțelor să acorde Trenitalia o compensație pentru obligațiile de serviciu public îndeplinite în temeiul CSP-urilor.

([214]) Această împrejurare diferă de cauza Fallimento Traghetti del Mediterraneo (Hotărârea Curții din 10 iunie 2010, Fallimento Traghetti del Mediterraneo SpA, C-140/09, ECLI:EU:C:2010:335), în care statul membru a plătit o compensație întreprinderii însărcinate cu îndeplinirea OSP-urilor fără a defini în fapt sau în drept aceste OSP-uri. Astfel, statul membru a plătit întreprinderii, fără să fi definit *ex ante* natura OSP-urilor pentru care trebuia plătită compensația și nici parametrii pentru calcularea costurilor aferente OSP-urilor sau valoarea corespunzătoare a compensației.

(345) Primul contract a vizat obligațiile tarifare, obligațiile de exploatare și obligația de planificare și de coordonare a activităților accesorii. Aceste tipuri de OSP-uri se încadrează în categoriile identificate la articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69. În special, astfel cum se explică mai jos, obligațiile tarifare (a se vedea considerentele 346-352), precum și obligațiile de exploatare (a se vedea considerentele 353-357) se încadrează în categoria de „servicii de transport la tarife specificate și supuse unor condiții specificate, în special pentru anumite categorii de călători sau pe anumite rute". În ceea ce privește obligația de planificare și de coordonare a tuturor activităților accesorii îndeplinirii OSP-urilor prevăzute în al doilea contract, Comisia consideră că această obligație se încadrează în categoria „serviciilor de transport complementare" care poate face obiectul unui CSP în temeiul articolului 14 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69.

(346) În ceea ce privește obligațiile tarifare, primul contract vizează, pentru partea care constituie ajutor nou, obligația Trenitalia de a furniza (i) servicii internaționale de transport feroviar de marfă pe rutele dintre portul Trieste și Ungaria și (ii) servicii internaționale de transport feroviar de marfă prin portul Trieste Marittima. În plus, al doilea contract vizează obligația Trenitalia de a furniza servicii de transport feroviar de marfă la tarife specificate pe rutele naționale (iii) între continent și Sardinia și (iv) pe distanțe mai mari de 1 000 km.

(347) Comisia consideră că obligațiile indicate la punctele (i), (iii) și (iv) se încadrează în categoria „serviciilor de transport la tarife specificate și supuse unor condiții specificate, în special [...] pe anumite rute", care pot face obiectul unui CSP în temeiul articolului 14 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69. Toate aceste obligații îndeplineau condițiile pentru a fi „la tarife specificate" și „supuse unor condiții specificate", întrucât identificau reducerea tarifară aplicabilă și rutele vizate de reducere.

(348) În schimb, obligația tarifară pentru serviciile internaționale de transport feroviar de marfă prin portul Trieste Marittima nu se încadrează în niciuna dintre categoriile enumerate la articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 din următoarele motive.

(349) În primul rând, nici primul și nici al doilea contract nu precizau condițiile în care trebuia să fie prestate serviciile internaționale de transport feroviar de marfă prin portul Trieste Marittima. Ambele contracte includeau referiri vagi la rutele internaționale care treceau prin portul respectiv, cu excepția celor dintre Ungaria și Italia, care făceau deja obiectul unei obligații tarifare diferite în temeiul ambelor contracte, fără a furniza nicio informație cu privire la domeniul de aplicare al rutelor vizate, originea și destinațiile acestora (de exemplu, dacă acestea priveau rute din interiorul Uniunii sau din afara acesteia) sau la distanța luată în considerare. Obligația tarifară cuprindea toate „rutele internaționale", singurul punct de referință fiind rutele care treceau prin portul Trieste Marittima. Astfel cum a explicat Italia (a se vedea considerentul 125), reducerea tarifară a fost prevăzută numai pentru partea națională a rutei și, potrivit conturilor certificate ale Trenitalia, compensația a fost calculată exclusiv pe baza numărului de vagoane care tranzitau, în scopuri de import/export, portul Trieste Marittima din rețeaua feroviară austriacă învecinată administrată de operatorul austriac Osterreichische BundesBahnen (ÖBB). Întrucât nu a existat nicio legătură între obligația tarifară și ruta deservită efectiv de Trenitalia, iar serviciul nu a fost supus niciunei condiții specifice în afară de obligația tarifară, Comisia consideră că obligația tarifară pentru transportul prin portul Trieste Marittima nu se circumscrie noțiunii de „servicii de transport la tarife specificate și supuse unor condiții specificate" care pot face obiectul CSP-urilor în temeiul articolului 14 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69.

(350) În al doilea rând, această obligație tarifară nu poate fi vizată de niciuna dintre liniuțele articolului 14 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, amintite în considerentul 343. În ceea ce privește prima liniuță, referitoare la „servicii de transport care îndeplinesc norme de continuitate, regularitate, capacitate și calitate", în lipsa unor condiții specifice aplicabile furnizării de servicii internaționale de transport feroviar de marfă prin portul Trieste Marittima, această obligație tarifară nu a contribuit la furnizarea de servicii de transport care să îndeplinească norme de continuitate, regularitate, capacitate și calitate. În ceea ce privește a doua liniuță, referitoare la „servicii de transport complementare", această obligație tarifară nu constituie un serviciu de transport complementar, întrucât contractele nu au identificat principalul serviciu de transport pe care îl completa obligația tarifară. În ceea ce privește a patra liniuță, referitoare la „adaptări ale serviciilor la cerințele efective", această obligație tarifară nu a constituit o adaptare a unei cerințe efective, întrucât niciunul dintre contracte nu preciza cerința în cauză.

(351) În sfârșit, nu există niciun indiciu că această obligație tarifară, chiar dacă nu se încadrează în categoriile identificate la articolul 14 alineatul (1) al doilea paragraf din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, ar fi fost în orice caz necesară pentru a furniza „servicii de transport adecvate” în sensul articolului 14 alineatul (1) primul paragraf din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69. Astfel cum se menționează în considerentul 326, în temeiul articolului 1 alineatul (4) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, statele membre pot încheia CSP-uri cu o întreprindere de transport „în vederea asigurării unor servicii de transport adecvate, care să țină seama, în special, de factorii sociali și de mediu precum și de amenajarea teritoriului”. Cu toate acestea, factorii sociali sau de mediu sau amenajarea teritoriului nu au avut niciun rol în definirea obligației tarifare pentru serviciile internaționale de transport feroviar de marfă prin portul Trieste Marittima.

(352) Din motivele de mai sus, Comisia consideră că obligația tarifară pentru transportul prin portul Trieste Marittima nu intră în domeniul de aplicare al articolului 14 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69. Întrucât compatibilitatea plăților compensatorii care intră în domeniul de aplicare al Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 trebuie evaluată în conformitate cu dispozițiile prevăzute de regulamentul respectiv, iar regulamentul respectiv a enumerat în mod exhaustiv circumstanțele în care statele membre puteau acorda ajutoare în temeiul articolului 93 din TFUE (a se vedea considerentul 329), obligațiile care nu fac obiectul articolului 14 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 nu pot fi considerate compatibile cu Regulamentul (CEE) nr. 1191/69.

(353) În ceea ce privește obligațiile de exploatare care fac obiectul celui de al doilea contract, în special obligația de furnizare a unor servicii de traversare cu feribotul și de manipulare pentru transportul de marfă între continent și Sardinia/Sicilia și obligația de a deservi un anumit număr de stații în Sardinia și Sicilia, Comisia consideră că aceste obligații se încadrează în categoria de „servicii de transport care îndeplinesc norme de continuitate, regularitate, capacitate și calitate”, în temeiul articolului 14 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69.

(354) În primul rând, Trenitalia nu putea întrerupe sau suspenda furnizarea acestor servicii ([215]). În răspunsurile sale din 15 februarie 2018, Italia a precizat că Trenitalia trebuie să furnizeze servicii de transport feroviar de marfă către/dinspre stațiile identificate în contract tuturor clienților care le solicitau acest lucru. Faptul că Trenitalia trebuia să garanteze disponibilitatea constantă a serviciilor de transport feroviar de marfă către/dinspre stațiile menționate din Sardinia și Sicilia a asigurat furnizarea potențială de servicii continue de transport feroviar de marfă către aceste insule.

(355) În al doilea rând, în ceea ce privește regularitatea serviciilor, Comisia arată că, în temeiul celui de al doilea contract, Trenitalia era obligată să deservească stații în Sardinia și Sicilia și să furnizeze servicii de transport feroviar de marfă în conformitate cu orarele și caracteristicile specifice ale stațiilor respective, descrise în anexa 1 la al doilea contract. Prin urmare, accesul la serviciu trebuia garantat în mod regulat tuturor utilizatorilor potențiali.

(356) În al treilea rând, Trenitalia era obligată să furnizeze serviciile care făceau obiectul contractului ținând seama de caracteristicile descrise în anexa 1 la contract ([216]) și să mențină nivelul de calitate al acestor servicii ([217]). Anexa 1 detalia denumirea stațiilor din Sardinia și Sicilia care trebuiau deservite, precum și programul de funcționare și tipul de serviciu care urma să fie furnizat ([218]), ținând seama de caracteristicile de infrastructură ale stațiilor respective. Anexa 2 prevedea condițiile generale pentru transportul feroviar de marfă, aplicabile tuturor utilizatorilor. În plus, Trenitalia era obligată:

(a) să planifice și să coordoneze toate activitățile accesorii furnizării acestor servicii, cum ar fi întreținerea obișnuită și suplimentară și reviziile periodice ale materialului rulant, un nivel optim al condițiilor de siguranță, activitățile administrative și comerciale în sprijinul gestionării serviciilor [articolul 3 alineatul (1) din al doilea contract];

([215]) Cu excepția situațiilor de urgență sau a circumstanțelor aflate în afara controlului întreprinderii, care nu pot fi evitate acționând cu o diligență normală, a cazurilor de forță majoră prevăzute de lege sau a cazurilor prevăzute de autorități din motive de ordine publică și siguranță publică. Cu toate acestea, într-un astfel de caz, orice modificare sau întrerupere a serviciului trebuia comunicată MIT fără întârziere, iar serviciile trebuiau restabilite cât mai curând posibil – a se vedea articolul 7 alineatele (1) și (4) din al doilea contract.

([216]) Articolul 2 alineatul (2) din al doilea contract.

([217]) Articolul 2 alineatul (4) din al doilea contract. Trenitalia putea modifica serviciile menționate în anexa 1 numai cu aprobarea prealabilă a MIT – a se vedea articolul 2 alineatul (5) din al doilea contract. Începând cu 2006, Trenitalia și MIT puteau conveni să excludă de la obligațiile de servicii care decurg din acest contract acele instalații care, în 2005, au înregistrat o reducere a traficului cu 30 % sau mai mult față de 2004 sau o creștere semnificativă a sarcinilor lor financiare legate de exploatare [a se vedea articolul 2 alineatul (7) din al doilea contract]. Comisia consideră că aceste dispoziții au fost menite, în esență, să protejeze echilibrul economic al contractului și nu au afectat continuitatea serviciului.

([218]) De exemplu, manipularea mărfurilor periculoase, transportul animalelor vii, transportul vehiculelor.

(b) să elaboreze un raport privind cantitatea și calitatea acestor servicii, cu referire, printre altele, la punctualitatea trenurilor, fiabilitatea serviciilor, feedbackul clienților [articolul 6 alineatul (1) din al doilea contract] și îmbunătățirea calității serviciului pentru clienți prin furnizarea cel puțin a elementelor identificate la articolul 6 alineatul (2) din al doilea contract (de exemplu, servicii de monitorizare a transportului, scrisoare de transport electronică, statistici de trafic, asistență pentru clienți).

(357) În sfârșit, în ceea ce privește normele de capacitate a serviciului, Comisia consideră că, pentru a respecta obligațiile de mai sus, Trenitalia trebuia să asigure disponibilitatea constantă a unei capacități de transport feroviar de marfă proporțională cu cererea utilizatorilor potențiali. Italia a explicat că respectivul contract nu a impus Trenitalia să asigure o capacitate minimă sau maximă prestabilită cu scopul de a menține sistemul suficient de flexibil pentru a se adapta la fluctuația cererii.

(358) În acest context, Comisia consideră că OSP-urile care făceau obiectul primului contract, pentru partea care constituie ajutor nou, și al celui de al doilea contract erau reglementate de articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, cu excepția obligației tarifare pentru transportul feroviar internațional de marfă prin portul Trieste Marittima.

(359) În concluzie, primul contract și al doilea contract nu au respectat articolul 14 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 în ceea ce privește obligația tarifară pentru transportul feroviar internațional de marfă prin portul Trieste Marittima. Prin urmare, compensația plătită în temeiul primului contract și al celui de al doilea contract în ceea ce privește obligația tarifară menționată anterior se califică drept ajutor incompatibil.

8.4.2.3. Elementele specificate în actul de atribuire

(360) În temeiul articolului 14 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 – „Un contract de serviciu public cuprinde, *inter alia*, următoarele puncte: (a) natura serviciului care urmează să fie furnizat, în special normele de continuitate, regularitate, capacitate și calitate; (b) prețul serviciilor care fac obiectul contractului, care fie este adăugat veniturilor tarifare, fie include veniturile, precum și modalitățile aferente relațiilor financiare dintre cele două părți; (c) normele privind amendamentele și modificările aduse contractului, în special pentru a ține seama de schimbări imprevizibile; (d) perioada de valabilitate a contractului; (e) penalizările în cazul nerespectării condițiilor contractuale”.

(a) Natura serviciului care urmează să fie furnizat [articolul 14 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69]

(361) Atât primul contract, cât și al doilea contract au prevăzut serviciile de transport feroviar de marfă care urmau să fie furnizate de Trenitalia și au detaliat condițiile aplicabile acestora ([219]).

(362) În ceea ce privește *obligațiile tarifare*, Comisia consideră că natura obligației tarifare a fost identificată în mod corespunzător în cazul OSP-urilor privind serviciile internaționale de transport feroviar de marfă între portul italian Trieste și Ungaria și privind serviciile de transport feroviar de marfă pe rutele naționale dintre continent și Sardinia și pe distanțe mai mari de 1 000 km. Astfel, atât în temeiul primului contract, cât și al celui de al doilea contract, Trenitalia era obligată să transporte marfa care tranzita pe anumite rute la tarifele specificate în acest contract. Aceste tarife reduse erau aceleași pentru toți utilizatorii de servicii și trebuiau aplicate în mod continuu și regulat, indiferent de cantitatea de marfă transportată sau de orice considerație în materie de eficiență. În ceea ce privește calitatea serviciului, ambele contracte impuneau Trenitalia să respecte standardele de siguranță și să asigure punctualitatea trenurilor, fiabilitatea serviciilor și feedbackul din partea clienților, identificate în raportul prevăzut la articolul 7 din primul contract și la articolul 6 din al doilea contract.

([219]) Anexa 4 la primul contract și anexa 1 la al doilea contract.

(363) În schimb, nu se aplică aceleași considerații în ceea ce privește obligația tarifară pentru serviciile internaționale de transport feroviar de marfă prin portul Trieste Marittima, având în vedere lipsa definirii prealabile, chiar și numai în ceea ce privește originea/destinația, a rutelor vizate de obligația tarifară. Comisia observă că serviciul furnizat a fost identificat în ceea ce privește numărul de vagoane care tranzitează în scopuri de import/export prin portul Trieste Marittima, indiferent de originea/destinația acestora. Numai numărul de vagoane manipulate într-un port nu furnizează nicio informație cu privire la natura serviciului care urmează să fie furnizat, în ceea ce privește continuitatea, regularitatea, capacitatea și calitatea. Acestea sunt caracteristici care pot fi evaluate în mod semnificativ numai prin prisma unor servicii de transport comparabile, ceea ce nu se întâmplă atunci când serviciile de transport feroviar de marfă nu sunt supuse niciunei condiții specifice, de exemplu în ceea ce privește punctele de origine/destinație deservite, care le-ar putea face comparabile.

(364) În ceea ce privește obligațiile de exploatare care făceau obiectul celui de al doilea contract, se aplică aceleași considerații dezvoltate în considerentele 354-357. În special, referitor la obligația de furnizare a unor servicii de traversare cu feribotul și de manipulare pentru transportul de marfă între continent și Sardinia/Sicilia și la obligația de a deservi un anumit număr de stații în Sardinia și Sicilia, al doilea contract conținea toate elementele necesare pentru identificarea naturii serviciului care urma să fie furnizat în ceea ce privește continuitatea, regularitatea, capacitatea și calitatea. Același lucru este valabil și în ceea ce privește obligația de planificare și de coordonare a tuturor activităților accesorii îndeplinirii obligațiilor de serviciu public prevăzute de al doilea contract. Astfel, această obligație auxiliară era supusă acelorași condiții de continuitate, regularitate, capacitate și calitate aplicabile serviciilor principale de transport subiacente.

(365) În acest context, Comisia consideră următoarele:

— În ceea ce privește obligația tarifară pentru transportul internațional feroviar de marfă prin portul Trieste Marittima, primul contract și al doilea contract nu au identificat natura serviciilor de transport în ceea ce privește normele de continuitate, regularitate, capacitate și calitate și, prin urmare, nu au respectat articolul 14 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69.

— În ceea ce privește obligația tarifară pentru serviciile internaționale de transport feroviar de marfă între portul italian Trieste și Ungaria care făceau obiectul primului contract și al celui de al doilea contract, obligațiile tarifare pentru serviciile de transport feroviar de marfă pe rutele naționale dintre continent și Sardinia și pe rutele naționale care depășesc 1 000 km care făceau obiectul celui de al doilea contract, precum și obligațiile de exploatare care făceau obiectul celui de al doilea contract, natura serviciilor de transport era suficient definită în ambele contracte în ceea ce privește normele de continuitate, regularitate, capacitate și calitate. Aceste elemente au fost în măsură să asigure furnizarea către populație a unor servicii adecvate de transport feroviar de marfă. Prin urmare, în ceea ce privește aceste OSP-uri, primul contract și al doilea contract au respectat articolul 14 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69.

(366) În concluzie, întrucât primul contract și al doilea contract nu identifică în mod corespunzător natura serviciului care trebuia furnizat în temeiul obligației tarifare pentru transportul feroviar internațional de marfă prin portul Trieste Marittima, compensația plătită în temeiul primului contract și al celui de al doilea contract pentru această obligație tarifară nu a respectat articolul 14 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 și, prin urmare, constituie ajutor incompatibil, fără a fi necesar să se verifice îndeplinirea celorlalte cerințe prevăzute la articolul 14 alineatul (2) din regulamentul respectiv. Această concluzie nu aduce atingere constatării că primul contract și al doilea contract îndeplineau celelalte condiții prevăzute la articolul 14 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, astfel cum se explică în considerentele 367-381.

(b) Prețul serviciilor care fac obiectul contractului [articolul 14 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69]

(367) Primul și al doilea contract au specificat valoarea compensației care trebuia plătită Trenitalia pentru furnizarea serviciilor, și anume prețul serviciilor și metodologia aplicată pentru calcularea acestuia ([220]).

([220]) A se vedea anexa 4 la primul contract și articolul 2 din al doilea contract și anexa 1 la acesta.

(368) *În ceea ce privește obligațiile tarifare*, compensația care urma să fie plătită Trenitalia acoperea diferența dintre veniturile preconizate ca urmare a aplicării tarifului standard și a tarifului impus de stat (a se vedea considerentele 54-56).

(369) În special, Comisia observă următoarele:

— În ceea ce privește transportul feroviar internațional de marfă între portul Trieste și Ungaria, primul contract și al doilea contract prevedeau un preț egal cu diferența dintre venitul efectiv obținut ca urmare a aplicării obligației tarifare [și anume o reducere de 15 % pentru tranzitarea Austriei și o reducere de 50 % pentru tranzitarea fostei Iugoslavii (a Sloveniei și a Croației) și venitul preconizat ca urmare a aplicării tarifului obișnuit.

— În ceea ce privește transportul feroviar de marfă pe distanțe mai mari de 1 000 km, al doilea contract prevedea un preț egal cu diferența dintre sumele care ar fi fost obținute prin aplicarea tarifului teoretic în funcție de numărul de kilometri și sumele obținute efectiv prin aplicarea tarifului în funcție de numărul de kilometri, care continuă să scadă chiar și după 1 000 km.

— În ceea ce privește transportul feroviar de marfă între continent și Sardinia, în temeiul celui de al doilea contract, diferența dintre veniturile preconizate ca urmare a aplicării tarifului standard și ca urmare a tarifului indicat în contractul privind traficul către/dinspre Sardinia a fost unul dintre elementele luate în considerare la cuantificarea compensației calculate pe baza conturilor de profit și pierdere ale Trenitalia.

(370) În ceea ce privește *obligațiile de exploatare* în temeiul celui de al doilea contract (și anume obligația de a furniza servicii de transport feroviar de marfă între continent și Sardinia/Sicilia, obligația de a deservi un anumit număr de stații din Sardinia/Sicilia și obligația de a desfășura activități accesorii pentru furnizarea serviciilor de transport feroviar de marfă), compensația a fost calculată pe baza conturilor de profit și pierdere ale Trenitalia.

(371) Astfel cum se indică în considerentele 71-72, al doilea contract a inclus norme specifice care reglementează (a) plata compensației și (b) recuperarea sumelor plătite care depășesc sarcina anuală efectiv suportată de Trenitalia, indicată în conturile certificate revizuite de MIT. Compensația nu putea depăși valorile maxime indicate la articolul 4 alineatul (1) din contract ([221]), cu garanția suplimentară prevăzută la articolul 4 alineatul (2) din contract, conform căreia „compensația anuală totală acordată nu poate depăși în niciun caz sarcina financiară efectiv suportată de societate pentru fiecare an din perioada de trei ani 2004-2006”. Au existat, de asemenea, dispoziții specifice care reglementează plata serviciilor prestate de Trenitalia după expirarea contractului (a se vedea considerentul 74).

(372) Comisia consideră că primul contract și al doilea contract sunt conforme cu articolul 14 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, care impune contractului să indice prețul serviciilor care fac obiectul contractului și modalitățile aferente relațiilor financiare dintre cele două părți.

(c) Normele privind amendamentele și modificările aduse contractului [articolul 14 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69]

(373) În temeiul primului contract, MIT avea dreptul de a amenda sau de a modifica obligațiile de serviciu public care făceau obiectul contractului respectiv, precum și metodologia aferentă de calculare a compensației ([222]). În schimb, Trenitalia avea dreptul să suspende furnizarea serviciilor, în cazul în care amendamentele/modificările respective sau dispozițiile legale adoptate erau incompatibile cu obligația de a continua serviciile ([223]). În orice caz, Trenitalia avea obligația de a notifica în prealabil MIT cu privire la orice modificare a serviciului ([224]) și putea înceta furnizarea unora sau a tuturor serviciilor furnizate în temeiul primului contract cu un preaviz de cel puțin 30 de zile ([225]).

([221]) Și anume, pentru 2004, 142 828 104 EUR (inclusiv TVA); pentru 2005, 142 828 104 EUR (inclusiv TVA); pentru 2006, 117 521 500 EUR (inclusiv TVA).

([222]) În conformitate cu articolul 10 alineatul (1) din primul contract, un astfel de amendament/o astfel de modificare trebuia efectuat(ă) pe baza unor studii și investigații, având în vedere procesul de liberalizare a pieței transportului feroviar de marfă, precum și pe baza unor studii și investigații aprofundate.

([223]) Articolul 10 alineatul (4) din primul contract.

([224]) Articolul 10 alineatul (5) din primul contract.

([225]) Articolul 10 alineatul (2) din primul contract.

(374) Amendamentele și modificările celui de al doilea contract puteau interveni numai cu acordul MIT. Serviciile menționate în anexa 1 la al doilea contract puteau fi modificate de Trenitalia sub rezerva aprobării acestora de către minister, cu un preaviz de cel puțin 60 de zile ([226]); în plus, numărul de stații care urmau să fie deservite începând cu 2006 putea fi redus cu acordul părților, sub rezerva unor condiții specifice ([227]). De asemenea, condițiile și cantitățile serviciilor care făceau obiectul obligațiilor de serviciu public puteau fi revizuite de către părți, în cazul în care compensația disponibilă efectiv era în cele din urmă mai mică decât sumele alocate în bugetul național ([228]). În sfârșit, în ceea ce privește serviciile prestate de Trenitalia după expirarea contractului, Trenitalia avea dreptul să suspende respectarea obligațiilor care făceau obiectul celui de al doilea contract în cazul adoptării unor dispoziții legale incompatibile cu obligația de continuare a serviciilor ([229]).

(375) Pe această bază, Comisia consideră că primul contract și al doilea contract au îndeplinit cerința prevăzută la articolul 14 alineatul (2) litera (c) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, care a impus includerea în CSP a unor norme privind amendamentele și modificările aduse contractului.

(d) Perioada de valabilitate a contractului [articolul 14 alineatul (2) litera (d) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69]

(376) Primul contract a acoperit perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2000 și 31 decembrie 2001 și a inclus o clauză de continuitate (articolul 10) care îi prelungea valabilitatea până la încheierea unui nou CSP sau până la comunicarea de către MIT către Trenitalia a încetării primului contract.

(377) Al doilea contract a acoperit perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2004 și 31 decembrie 2006 și a inclus o clauză de continuitate (articolul 12), care îi prelungea valabilitatea până la transmiterea unei notificări de către MIT. O astfel de notificare trebuia să fie transmisă cu cel puțin 90 de zile în avans și putea viza încetarea furnizării unora sau a tuturor obligațiilor de serviciu public care făceau obiectul contractului.

(378) Comisia consideră că primul contract și al doilea contract sunt conforme cu articolul 14 alineatul (2) litera (d) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, care a impus includerea în CSP a unor norme privind perioada de valabilitate a contractului.

(e) Penalizări [articolul 14 alineatul (2) litera (e) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69]

(379) În cazul nerespectării primului contract, Trenitalia făcea obiectul unei penalizări de până la 250 000 EUR pentru fiecare încălcare a oricărei obligații impuse prin contract în sarcina Trenitalia (a se vedea considerentul 60).

(380) În cazul nerespectării celui de al doilea contract, Trenitalia urma să facă obiectul unui sistem de penalizări care urmau să fie deduse din compensația datorată (a se vedea considerentul 73). În primul rând, al doilea contract prevedea o penalizare specifică de 50 000 EUR pentru nerespectarea fiecăreia dintre următoarele obligații: obligații privind calitatea serviciului, frecvențe regulate sau alocarea unui personal minim stațiilor care făceau obiectul obligațiilor de serviciu ([230]), inclusiv întârzieri în transmiterea rapoartelor privind nivelul de calitate al serviciilor de transport care făceau obiectul contractului ([231]). În al doilea rând, al doilea contract prevedea o penalizare generală de 50 000 EUR pentru fiecare neîndeplinire sau îndeplinire insuficientă de către Trenitalia a celorlalte obligații contractuale ([232]). În plus, MIT avea posibilitatea de a rezilia contractul în cazul în care neîndeplinirea sau îndeplinirea insuficientă a obligațiilor contractuale era deosebit de gravă.

(381) Comisia consideră că primul contract și al doilea contract sunt conforme cu articolul 14 alineatul (2) litera (e) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, potrivit căruia CSP-ul trebuie să cuprindă penalizările în cazul nerespectării contractului.

([226]) Articolul 2 alineatul (5) din al doilea contract.
([227]) Articolul 2 alineatul (7) din al doilea contract: în cazul unei creșteri substanțiale sau al unei reduceri a traficului cu 30 % sau mai mult în perioada 2004-2005 pe o rută care făcea obiectul unei obligații tarifare, părțile puteau decide să elimine ruta respectivă din domeniul de aplicare al serviciului public de transport.
([228]) Articolul 4 alineatul (4) din al doilea contract.
([229]) A se vedea articolul 12 alineatul (3) din al doilea contract.
([230]) Articolul 9 alineatul (3) și articolul 9 alineatul (4) din al doilea contract.
([231]) Articolul 9 alineatul (2) din al doilea contract.
([232]) Articolul 9 alineatul (5) din al doilea contract.

8.4.2.4. Proporționalitatea compensației

(382) În ceea ce privește valoarea compensației, pe baza principiilor generale, care decurg din tratat, Comisia evaluează dacă respectiva compensație nu a depășit ceea ce era necesar pentru a acoperi costurile îndeplinirii OSP-urilor, luând în considerare veniturile relevante și un profit rezonabil.

Primul contract

(383) În temeiul primului contract, costurile au fost calculate pentru fiecare OSP impusă prin contract. Compensația acoperea numai costurile suportate pentru îndeplinirea OSP-urilor, fără a permite vreo marjă de profit. Anexa 4 la primul contract conținea o metodologie detaliată de calcul al costurilor generate de fiecare OSP și o cuantificare a acestor costuri pentru primul an de contract (anul 2000).

(384) În ceea ce privește în special obligația tarifară pentru transportul feroviar internațional de marfă între portul Trieste și Ungaria, astfel cum se explică în considerentul 55, costurile corespundeau veniturilor tarifare nerealizate. Acestea au fost calculate ca diferența dintre tarifele normale pe care Trenitalia le-ar fi aplicat în absența contractului și tarifele mai mici aplicate efectiv de Trenitalia pe baza contractului. De exemplu, costurile suportate de Trenitalia în anul 2000 ca urmare a obligației tarifare menționate au fost cuantificate în primul contract după cum urmează (valoare în lire italiene – ITL și valoarea corespondentă în EUR) ([233]):

Tabelul 7

Metodologia aplicată pentru calcularea compensației în temeiul primului contract pentru serviciile de transport între portul Trieste și Ungaria

	Portul Trieste – Ungaria (via Austria)			Portul Trieste – Ungaria (via fosta Iugoslavia)			**C + F Total venituri tarifare nerealizate**
	A – Venituri din tariful aplicat	B – Venituri teoretice din tarife	C = B-A Total venituri tarifare nerealizate	D – Venituri din tariful aplicat	E – Venituri teoretice din tarife	F = E-D Total venituri tarifare nerealizate	
Lire italiene – ITL	908 061 000	1 068 307 000	160 246 000	822 460 065	1 644 920 130	822 460 065	**982 706 065**
Valoare corespondentă în EUR	468 974,37	551 734,52	82 760,15	424 765,17	849 530,35	424 765,17	**507 525,33**

(385) Comisia consideră că metodologia prezentată în considerentele 383 și 384 a asigurat faptul că respectiva compensație plătită Trenitalia în temeiul primului contract s-a limitat la sarcina financiară efectiv suportată de aceasta din urmă pe întreaga durată a contractului. Într-adevăr, impunerea de obligații tarifare a condus la o reducere a veniturilor pentru Trenitalia. Prin urmare, Italia a aplicat metodologia corectă prin calcularea compensației ca diferență între veniturile din tarifele impuse în temeiul primului contract și veniturile provenite din tarifele pe care Trenitalia le-ar fi impus în absența contractului respectiv. În plus, autoritățile italiene au impus Trenitalia să pună la dispoziție conturile financiare referitoare la îndeplinirea OSP-urilor în 2001, astfel cum au fost certificate de un expert contabil independent (a se vedea considerentul 58). Compensația pentru orice lună suplimentară de serviciu nu putea depăși o doisprezecime din compensația anuală stabilită pentru 2001 (a se vedea considerentul 59).

(386) Rezultă că respectiva compensație plătită în temeiul primului contract nu a depășit costurile legate de îndeplinirea OSP-urilor prevăzute de contractul respectiv.

([233]) Cursul de schimb: 1 EUR = 1 936,27 ITL; 1 ITL = 0,000516457 EUR.

Al doilea contract

(387) Al doilea contract a menținut în mare măsură metodologia aplicată în temeiul primului contract în ceea ce privește calcularea compensației acordate Trenitalia pentru obligațiile tarifare impuse pentru serviciile internaționale de transport feroviar de marfă între portul Trieste și Ungaria și pentru serviciile naționale de transport feroviar de marfă pe distanțe mai mari de 1 000 km. Anexa 1 la al doilea contract a prezentat metodologia de calcul a costurilor generate de fiecare OSP și a cuantificat aceste costuri în raport cu primul an al contractului (anul 2004). Compensația acoperea numai costurile suportate pentru îndeplinirea OSP-urilor, fără a permite vreo marjă de profit.

(388) Tabelul 8 și tabelul 9 prezintă metodologia aplicată pentru calcularea compensației în temeiul celui de al doilea contract în ceea ce privește obligațiile tarifare impuse pentru (a) transportul feroviar internațional de marfă între portul Trieste și Ungaria și (b) transportul feroviar de marfă pe distanțe mai mari de 1 000 km și, în special, a costurilor suportate de Trenitalia în anul 2004.

Tabelul 8

Metodologia aplicată pentru calcularea compensației în temeiul celui de al doilea contract pentru serviciile de transport între portul Trieste și Ungaria

Vagoane pline			Vagoane goale			**C + F Total venituri tarifare nerealizate (EUR)**
A – Venituri din tariful aplicat (EUR)	B – Venituri teoretice din tarife (EUR)	C = B-A Total venituri tarifare nerealizate (EUR)	D – Venituri din tariful aplicat (EUR)	E – Venituri teoretice din tarife (EUR)	F = E-D Total venituri tarifare nerealizate (EUR)	
73 318	146 637	73 318	28	56	28	73 346

Tabelul 9

Metodologia aplicată pentru calcularea compensației în temeiul celui de al doilea contract pentru rutele care depășesc 1 000 km

A – Tariful mediu aplicat (EUR pe tonă-km)	B – Tariful mediu teoretic (EUR pe tonă-km)	C – Distanța medie (km)	D – Tone transportate	E = A*C*D Venituri din tarifele aplicate (milioane EUR)	F = B*C*D Venituri teoretice din tarife (milioane EUR)	G = F – E Total venituri tarifare nerealizate (milioane EUR)
0,0619	0,0716	1 322	2 342 104	191,7	221,6	29,9

(389) La fel ca în cazul primului contract, Comisia consideră că această metodologie a asigurat faptul că respectiva compensație plătită Trenitalia în temeiul celui de al doilea contract s-a limitat la sarcina financiară efectiv suportată de aceasta din urmă pe întreaga durată a contractului, din aceleași motive prezentate în considerentul 385. În plus, Italia a plătit o compensație mai mică decât costurile totale care rezultă din aplicarea acestor obligații tarifare.

(390) În ceea ce privește costurile aferente OSP-urilor pentru transportul feroviar de marfă între continent și Sardinia (atât obligația tarifară, cât și obligația de serviciu) ([234]), acestea au fost compensate pe baza conturilor de profit și pierdere ale Trenitalia.

([234]) Și anume obligațiile de: (a) furnizare a unor servicii de traversare cu feribotul și de manipulare pentru transportul de marfă între continent și Sardinia; (b) menținere a unei liste specifice de stații feroviare și instalații aferente deschise publicului pentru serviciul de transport de marfă în Sardinia; (c) planificare și de coordonare a tuturor activităților accesorii furnizării de servicii de transport feroviar de marfă către/dinspre Sardinia.

(391) Aceeași metodologie de calculare a compensației bazată pe contul de profit și pierdere al Trenitalia s-a aplicat și obligațiilor privind traficul către și dinspre Sicilia.

(392) Compensația calculată pe baza acestei metodologii a inclus un profit, calculat ca produs al costului mediu ponderat al capitalului și capitalul angajat al Trenitalia.

(393) Italia a estimat compensația aferentă OSP-urilor impuse pentru transportul feroviar de marfă către/dinspre Sardinia și Sicilia care urma să fie plătită în temeiul celui de al doilea contract pe baza costurilor suportate de Trenitalia în anul 2004, astfel cum se detaliază în tabelul de mai jos.

Tabelul 10

Metodologia aplicată pentru calcularea compensației în temeiul celui de al doilea contract pentru transportul către/dinspre Sardinia și Sicilia

(EUR)

Contul de profit și pierdere al Trenitalia	Sardinia	Sicilia
A – Venituri totale	7 674 289	89 236 087
B – Total costuri	35 481 686	179 404 951
A-B	[27 807 397]	[90 168 864]
C – Rentabilitatea capitalului investit	2 733 433	11 729 022
D – Impozitul pe costul forței de muncă	-	1 003 737
Total venituri/pierderi (A-B-C-D)	[30 540 830]	[102 901 623]

(394) Comisia observă, în primul rând, că respectivele costuri legate de OSP-urile impuse pentru serviciile de transport feroviar de marfă dinspre/către Sardinia/Sicilia au fost calculate sub forma costurilor unitare pe vagon-km. Comisia consideră că acest indicator este adecvat în sectorul transportului feroviar de marfă pentru a estima costul transportului feroviar de mărfuri, deoarece permite captarea costurilor unui vagon unitar pe kilometru parcurs, indiferent de cantitatea de mărfuri transportate ([235]). Ca atare, metodologia permite estimarea costurilor medii ale vagoanelor utilizate de Trenitalia pentru furnizarea serviciilor de transport feroviar de marfă către/dinspre Sardinia și Sicilia.

(395) În al doilea rând, autoritățile italiene au fost în măsură să estimeze costurile marginale legate de îndeplinirea OSP-urilor între continent și Sicilia/Sardinia pe baza unui cont specific de profit și pierdere, care conținea toate veniturile și costurile alocate în mod specific acestor servicii. Un expert contabil independent a analizat factorii de repartizare a costurilor, precum și conturile și serviciile furnizate efectiv de Trenitalia. Aceste elemente au fost, de asemenea, verificate de autoritățile italiene și de Comisie (a se vedea considerentul 71).

(396) În sfârșit, certificările cu privire la conturi furnizate Comisiei de către autoritățile italiene arată că respectiva compensație plătită Trenitalia pentru aceste servicii nu a depășit costurile suportate de aceasta din urmă pentru îndeplinirea OSP-urilor aferente transportului între continent și Sicilia/Sardinia. Italia a plătit o compensație mai mică decât costurile totale care rezultă din aplicarea acestor OSP-uri. Din acest motiv, nu este necesar să se verifice dacă profitul rezonabil calculat de autoritățile italiene era sau nu adecvat, întrucât, în orice caz, Trenitalia nu a înregistrat niciun profit în cursul îndeplinirii acestor OSP-uri.

([235]) Al doilea contract nu prevedea obligația de a transporta un volum minim sau anumite tipuri de mărfuri.

(397) În ceea ce privește compensația totală plătită Trenitalia în temeiul celui de al doilea contract, datele furnizate de Italia confirmă faptul că această compensație nu a depășit sarcina financiară efectiv suportată de Trenitalia pe întreaga durată a contractului. Tabelul 3 detaliază valoarea totală a costurilor nete ale Trenitalia în temeiul celui de al doilea contract și valoarea totală a compensației acordate și plătite Trenitalia în temeiul acestui contract. Aceste date arată că Trenitalia a fost compensată numai pentru serviciile efectiv prestate, care au fost certificate de un expert contabil independent și verificate de autoritățile italiene (în special, compensațiile plătite în 2004, 2005, 2006 și 2008 au fost mai mici decât sumele indicate în contracte) și că respectiva compensație nu a reușit să acopere integral costurile nete ale Trenitalia.

(398) Faptul că respectivul cost al Trenitalia pe tren-km era mai ridicat în comparație cu cel al altor concurenți sau chiar cu costul mediu pe tren-km înregistrat în Italia ([236]) nu influențează această concluzie. În primul rând, nivelul de eficiență al unei întreprinderi nu este un element relevant care trebuie luat în considerare atunci când se evaluează dacă Italia a acordat o supracompensație Trenitalia pentru îndeplinirea OSP-urilor în temeiul celui de al doilea contract. În al doilea rând, costul pe tren-km nu a vizat OSP-urile în cauză, ci costurile totale pe tren-km ale Trenitalia (cuprinzând atât serviciile comerciale, cât și serviciile în cadrul OSP-urile respective). Aceeași concluzie se aplică și în cazul costului mediu pe tren-km înregistrat în Italia, un indicator care se referă la întregul trafic de servicii de transport feroviar de marfă furnizate în Italia. Prin urmare, datele furnizate de FerCargo (a se vedea considerentul 210) nu oferă niciun element relevant de comparație pentru estimarea costurilor aferente îndeplinirii OSP-urilor în temeiul celui de al doilea contract și nu arată că Trenitalia a beneficiat de o supracompensație pentru îndeplinirea acestor OSP-uri.

(399) În plus, al doilea contract a prevăzut în mod expres un mecanism de recuperare în caz de supracompensare. În conformitate cu articolul 4 alineatul (3) din al doilea contract, în cazul în care compensația acordată depășea costurile suportate efectiv de Trenitalia pentru îndeplinirea OSP-urilor în temeiul celui de al doilea contract, suma corespunzătoare trebuia dedusă din compensația datorată.

(400) În acest context, Comisia consideră că respectiva compensație totală primită de Trenitalia în temeiul primului contract și al celui de al doilea contract nu a depășit ceea ce era necesar pentru a acoperi costul net al îndeplinirii OSP-urilor și, prin urmare, era proporțională.

8.4.2.5. Concluzie

(401) Din motivele de mai sus, Comisia concluzionează că toate obligațiile incluse în primul contract (pentru partea care constituie ajutor nou) și în al doilea contract (cu excepția obligației tarifare pentru transportul internațional prin portul Trieste Marittima – a se vedea considerentele 352 și 366) respectă articolul 1 alineatul (4) și articolul 14 din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, precum și principiile generale ale tratatului. Prin urmare, compensația plătită Trenitalia în temeiul primului și al celui de al doilea contract se califică drept ajutor de stat compatibil (cu excepția plăților efectuate în legătură cu obligația tarifară pentru transportul internațional prin portul Trieste Marittima, care se califică drept ajutor de stat incompatibil).

8.4.3. *Al treilea contract*

(402) Comisia observă că termenii și condițiile celui de al treilea contract au fost convenite la 29 octombrie 2010 (a se vedea considerentul 95), iar contractul s-a semnat la 3 decembrie 2012. Prin urmare, al treilea contract a fost încheiat atunci când Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 era încă aplicabil (a se vedea considerentele 300 și 301). Comisia observă, de asemenea, că respectiva compensație prevăzută în temeiul celui de al treilea contract a fost plătită între 2010 și 2016. Prin urmare, având în vedere principiile stabilite de instanțele Uniunii (a se vedea considerentul 316), compatibilitatea ajutorului plătit în temeiul celui de al treilea contract va fi evaluată, până la 3 decembrie 2012, în temeiul Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 și al principiilor generale care decurg din tratat și, după 3 decembrie 2012, în temeiul articolului 93 din TFUE.

([236]) A se vedea considerentul 39 din decizia în cazul SA.32603 (2011/N) – Schema de subvenționare „Ferrobonus” pentru transportul combinat (JO C 88, 24.3.2012, p. 1).

8.4.3.1. Compatibilitatea plăților efectuate până la 3 decembrie 2012 în temeiul Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 și al principiilor generale care decurg din tratat

8.4.3.1.1. Încredințarea serviciului public de transport

(403) Pe baza elementelor de probă furnizate, rezultă că autoritățile italiene și Trenitalia au convenit asupra termenilor și condițiilor celui de al treilea contract la 29 octombrie 2010, contractul semnându-se la 3 decembrie 2012 (considerentul 95). Acest contract a acoperit perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2009 și 31 decembrie 2014.

(404) Comisia observă că Trenitalia începuse să furnizeze serviciile identificate în temeiul contractului respectiv începând cu 1 ianuarie 2009, înainte de semnarea celui de al treilea contract (3 decembrie 2012), și că Italia plătise primele tranșe ale compensației în temeiul celui de al treilea contract la 21 decembrie 2010 (a se vedea considerentul 102), așadar înainte de semnarea celui de al treilea contract.

(405) Cu toate acestea, Comisia observă că Italia a furnizat probe care arată că toate elementele substanțiale ale celui de al treilea contract fuseseră convenite de Trenitalia și MIT la 29 octombrie 2010.

(406) Astfel cum se explică în considerentul 92, proiectul final al celui de al treilea contract transmis la 29 octombrie 2010 de către conducătorul MIT pentru semnare ministrului competent și cel de al treilea contract semnat la 3 decembrie 2012 sunt în esență identice. Acestea conțin dispoziții identice privind natura serviciilor care urmează să fie prestate ([237]), prețul serviciului ([238]), normele privind amendamentele și modificările aduse contractului ([239]), perioada de valabilitate a contractului (2009-2014) ([240]) și penalizările ([241]). În plus, acest proiect conținea deja toate elementele referitoare la calcularea compensației ([242]). De asemenea, tocmai acest proiect final al celui de al treilea contract a determinat adoptarea legii bugetare care a autorizat autoritățile italiene să plătească Trenitalia, la 21 decembrie 2010, compensația pentru anul 2009 pentru OSP-urile care fuseseră furnizate în temeiul celui de al treilea contract (a se vedea considerentul 95).

(407) În plus, proiectul celui de al treilea contract convenit de părți la 29 octombrie 2010 a definit în mod clar și precis natura OSP-urilor care trebuiau îndeplinite, precum și condițiile în care Trenitalia trebuia să le îndeplinească înainte de efectuarea oricărei plăți.

(408) În plus, Comisia observă că, în perioada 1 ianuarie 2009-29 octombrie 2010, Trenitalia a îndeplinit OSP-urile potrivit indicațiilor furnizate de autoritățile publice cu privire la natura OSP-urilor și la condițiile în care acestea trebuiau furnizate, pe baza negocierilor celui de al treilea contract. Pe baza elementelor factuale descrise în secțiunea 3.2.3.1, se poate concluziona că Trenitalia și MIT au discutat intens domeniul de aplicare și natura OSP-urilor care urmau să fie furnizate încă din noiembrie 2008. Proiectul de contract pe care și l-au transmis părțile la 4 martie 2009 (care a constituit cea de a șasea versiune discutată până la data respectivă) definea deja elementele esențiale în ceea ce privește domeniul de aplicare și natura OSP-urilor care urmau să fie îndeplinite, precum și condițiile în care Trenitalia urma să le îndeplinească (a se vedea considerentul 88) ([243]).

([237]) Articolele 4 și 5 și anexa 1 la proiectul de contract, ulterior articolele 4 și 5 și anexa 1 la al treilea contract.

([238]) Articolul 9 și anexa 2 la proiectul de contract, ulterior articolul 9 și anexa 2 la al treilea contract.

([239]) Articolul 7, articolul 8, articolul 10 alineatul (2), articolul 11 și anexa 5 la proiectul de contract, ulterior articolul 7, articolul 8, articolul 10 alineatul (2), articolul 11 și anexa 5 la al treilea contract.

([240]) Articolul 6 alineatul (1) din proiectul de contract, ulterior articolul 6 alineatul (1) din al treilea contract.

([241]) Articolul 13 și anexa 3 la proiectul de contract, ulterior articolul 13 și anexa 3 la al treilea contract.

([242]) În special, alături de normele privind metodologia de calculare a compensației, anexa 2 la proiectul celui de al treilea contract prevedea Planul economic și financiar al Trenitalia care detalia rata internă a veniturilor aplicată contractului, costurile de funcționare, precum și veniturile și valoarea fondurilor alocate în bugetul de stat, utilizate ca plafon al compensației; conținutul versiunii finale a proiectului celui de al treilea contract nu s-a modificat până la încheierea oficială a contractului respectiv la 3 decembrie 2012.

([243]) Domeniul de aplicare al serviciului public a acoperit obligația Trenitalia de a furniza servicii de transport feroviar de marfă, în conformitate cu anumite standarde de calitate (în special punctualitatea) și la cererea oricărui client, dinspre/către regiunile din sudul Italiei. Doar numărul exact de tren-km care trebuia asigurat și eficiența financiară minimă necesară pentru îndeplinirea OSP-urilor au diferit de cele prevăzute în versiunea finală a proiectului celui de al treilea contract.

(409) Prin urmare, în 2009, precum și în 2010, Trenitalia nu a funcționat fără mandat în ceea ce privește domeniul de aplicare și natura OSP-urilor. Doar numărul minim de tren-km care trebuia asigurat și creșterile minime de eficiență financiară necesare pentru îndeplinirea OSP-urilor din proiectul celui de al treilea contract din 4 martie 2009 au diferit de cele din proiectul celui de al treilea contract din 29 octombrie 2010. În această privință, Comisia observă că domeniul de aplicare al acestor condiții a fost redus în proiectul de contract din 29 octombrie 2010 în raport cu proiectul de contract din 4 martie 2009 ([244]). Aceasta înseamnă că Trenitalia a îndeplinit mai multe OSP-uri în cursul anului 2009 decât ceea ce părțile au convenit în cele din urmă la 29 octombrie 2010 (a se vedea considerentul 91). În plus, Italia a plătit doar o compensație corespunzătoare numărului de tren-km convenit la 29 octombrie 2010 (și anume 11,9 milioane tren-km) și în conformitate cu parametrii financiari stabiliți în proiectul celui de al treilea contract din 29 octombrie 2010, fără a ține seama de OSP-urile suplimentare îndeplinite de Trenitalia în 2009 ([245]). Mai mult, trebuie remarcat faptul că MIT a considerat că Trenitalia și-a îndeplinit toate OSP-urile în 2009 în conformitate cu cerințele proiectului celui de al treilea contract convenit la 29 octombrie 2010, confirmând că domeniul de aplicare și natura OSP-urilor erau în fapt suficient de clare și de precise pentru Trenitalia încă din 2009 (a se vedea considerentul 94).

(410) Prin urmare, Comisia consideră că Italia a încredințat Trenitalia îndeplinirea OSP-urilor pentru perioada acoperită de al treilea contract.

8.4.3.1.2. Obiectul contractului de servicii publice

(411) Al treilea contract a încredințat Trenitalia obligația de a furniza servicii de transport feroviar de marfă către și dinspre regiunile sudice ale Italiei (inclusiv Sicilia, dar nu și Sardinia). În special, Trenitalia avea obligația de a furniza servicii de transport feroviar de marfă în regim convențional de tren complet sau prin moduri de transport combinat, în funcție de cererea utilizatorilor, în zona geografică identificată în contract prin intermediul unor legături interregionale.

(412) Trenitalia avea obligația de a furniza aceste servicii oricărui operator care le solicita, în conformitate cu criteriile specificate în anexa 1 la contractul respectiv ([246]) și în limita numărului anual de tren-km (11,9 milioane) – „oferta planificată” – prevăzut la articolul 4 alineatul (1) și în anexa 1 la al treilea contract pentru anii 2009-2014 ([247]). În conformitate cu articolul 11 din al treilea contract, oferta planificată putea fi revizuită de către părți pentru perioada 2012-2014; cu toate acestea, părțile nu au făcut uz de această clauză.

(413) Al treilea contract impunea anumite obiective de calitate specifice pentru Trenitalia (în ceea ce privește punctualitatea), specificate în anexa 3 la contract ([248]). Valorile indicatorilor de calitate menționate în anexa 3 se bazau pe metode și criterii convenite cu MIT ([249]). Trenitalia trebuia să prezinte MIT un raport anual privind serviciul și calitatea furnizate, însoțit de o documentație adecvată și completă referitoare la serviciile efectiv furnizate și la toate elementele necesare pentru verificarea respectării obligațiilor contractuale, inclusiv a obiectivelor de calitate ([250]).

(414) În plus, întreprinderii Trenitalia i s-a solicitat să planifice și să coordoneze toate activitățile accesorii furnizării acestor servicii, cum ar fi întreținerea obișnuită și extraordinară și inspecțiile periodice ale materialului rulant, un nivel optim al condițiilor de siguranță, activitățile administrative și comerciale în sprijinul gestionării serviciilor ([251]).

([244]) Potrivit proiectului din 4 martie 2009, Trenitalia trebuia să efectueze minimum 12,8 milioane tren-km, acest număr fiind redus la 11,9 în proiectul de contract din 29 octombrie 2010.

([245]) 14 milioane tren-km efectuați efectiv în 2009 minus 11,9 milioane tren-km convenți la 29 octombrie 2010 = 2,1 milioane tren-km efectuați de Trenitalia în 2009, care au rămas necompensați.

([246]) În special, oricărui operator care, pentru legăturile interregionale care făceau obiectul anexei 1, solicita servicii de transport feroviar de marfă care atingeau „un nivel minim de eficiență”, adică o diferență între costuri și venituri pe tren-km pentru serviciul solicitat de peste 19 EUR pe tren-km și de peste 73 % din costurile totale. Aceste dispoziții au fost menite, în esență, să protejeze echilibrul economic al contractului și nu au afectat continuitatea serviciului.

([247]) Articolul 7 alineatul (3) din al treilea contract precizează că părțile au recunoscut de comun acord că oferta planificată pentru anii 2009-2014 corespundea anexei 1 la al treilea contract.

([248]) Articolul 4 alineatul (6) din al treilea contract.

([249]) Articolul 5 alineatul (1) litera (a) din al treilea contract.

([250]) Articolul 5 alineatul (1) litera (c) din al treilea contract.

([251]) Articolul 4 alineatul (2) din al treilea contract.

(415) Comisia observă că al treilea contract urmărea să asigure o rețea minimă de servicii și nu legături individuale, și anume o prezență minimă a unui pachet de linii și legături distribuite în sudul Italiei, cu punctele lor de origine/destinație. Această obligație de a furniza servicii „*la cerere*” a asigurat faptul că oferta de servicii de transport feroviar de marfă reflecta cererea utilizatorilor în ceea ce privește regularitatea și capacitatea. În plus, contractul prevedea standarde specifice de calitate a serviciului ([252]).

(416) În acest context, Comisia consideră că OSP-urile vizate de al treilea contract se încadrează în categoria „serviciilor de transport care îndeplinesc norme de continuitate, regularitate, capacitate și calitate”, în temeiul articolului 14 alineatul (1) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69.

8.4.3.1.3. Elementele specificate în actul de atribuire

(a) Natura serviciului public care urmează să fie furnizat [articolul 14 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69]

(417) Astfel cum se explică în considerentele 411-416, al treilea contract a identificat normele de continuitate, regularitate, capacitate și calitate în ceea ce privește serviciile de transport feroviar de marfă încredințate Trenitalia.

(418) Comisia observă că aceste servicii țineau seama, printre altele, de factorii sociali și de mediu. Astfel cum se menționează în considerentul 326, în temeiul articolului 1 alineatul (4) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, statele membre pot încheia CSP-uri cu o întreprindere de transport „în vederea asigurării unor servicii de transport adecvate, care să țină seama, în special, de factorii sociali și de mediu precum și de amenajarea teritoriului”. Astfel cum a explicat Italia (considerentul 165), al treilea contract urmărea asigurarea, în condiții sustenabile din punct de vedere economic, a unei alternative modale feroviare la modul de transport rutier predominant. Acesta urmărea nu numai un obiectiv de politică în domeniul transporturilor, ci și obiective de politică teritorială și de mediu și de coeziune economică și socială. În fapt, acesta era menit să consolideze coeziunea regională și echilibrul teritorial între nordul și sudul Italiei, oferind în același timp o alternativă durabilă la transportul rutier. Al treilea contract a identificat în mod clar regiunile de origine și de destinație care trebuiau deservite de Trenitalia în cadrul OSP-urilor ce trebuiau îndeplinite, ceea ce este suficient pentru a considera că sunt îndeplinite cerințele prevăzute la articolul 1 alineatul (4) și la articolul 14 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69.

(419) Din motivele de mai sus, Comisia concluzionează că natura serviciilor publice de transport care urmau să fie furnizate în temeiul celui de al treilea contract a fost suficient definită în conformitate cu articolul 14 alineatul (2) litera (a) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69 coroborat cu articolul 1 alineatul (4) din același regulament.

(b) Prețul serviciilor care fac obiectul contractului [articolul 14 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69]

(420) Al treilea contract preciza valoarea compensației acordate Trenitalia pentru furnizarea serviciilor, și anume prețul serviciilor care urmau să fie furnizate și metodologia aplicată pentru calcularea acestora.

(421) Valoarea maximă a compensației anuale a fost definită ținând seama de resursele publice disponibile și de evoluția preconizată a costurilor și veniturilor Trenitalia pe durata contractului, identificate în Planul economic și financiar al Trenitalia (anexa 2 la contract). Compensația efectivă plătită Trenitalia a acoperit diferența dintre veniturile provenite din traficul realizat și costurile conexe legate de îndeplinirea OSP-urilor, verificată *ex post* (a se vedea considerentele 99 și 100).

([252]) Anexa 3 la al treilea contract.

(422) Al treilea contract prevedea norme specifice care reglementau plata compensației (a se vedea considerentul 99) și recuperarea sumelor plătite în plus față de sarcina anuală efectiv suportată de Trenitalia, reflectată în conturile certificate transmise MIT. În orice caz, compensația nu putea depăși sumele maxime indicate la articolul 9 alineatul (1) din contract (pentru anii 2009-2011) sau stabilite în conformitate cu articolul 11 din contract (pentru anii 2012-2014) și trebuia să rămână în limitele fondurilor alocate în bugetul public menționat în anexa 2 la contract. Comisia observă că Trenitalia a primit compensații pentru serviciile furnizate în 2009 și 2010 la 21 decembrie 2010 și numai în limita de 11,9 milioane tren-km convenită în octombrie 2010 ([253]).

(423) Prin urmare, Comisia consideră că al treilea contract conținea elementele prevăzute la articolul 14 alineatul (2) litera (b) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, potrivit cărora contractul trebuie să indice prețul serviciilor care fac obiectul său și modalitățile aferente relațiilor financiare dintre cele două părți.

(c) Normele privind amendamentele și modificările aduse contractului [articolul 14 alineatul (2) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69]

(424) Amendamentele și modificările contractului puteau interveni numai cu acordul părților.

(425) Orice modificare a ofertei planificate, în minus sau în plus, care depășea 1 % din valoarea totală a numărului de tren-km prevăzuți în temeiul celui de al treilea contract trebuia inclusă într-o propunere a Trenitalia adresată MIT ([254]). Oferta planificată putea fi revizuită de către părți și în cazul unei diferențe între costurile de funcționare preconizate și cele suportate de peste 10 % (în plus sau în minus) din costurile totale menționate în anexa 2, cu condiția ca această diferență să nu fie cauzată de comportamentul Trenitalia ([255]). Orice întreruperi și modificări ale serviciilor ca urmare a unor evenimente imputabile Trenitalia implicau o reducere a compensației proporționale cu numărul de tren-kilometri neefectuați ([256]). Dacă era necesar, în termen de șase luni de la data înregistrării contractului, părțile puteau decide să actualizeze oferta planificată și condițiile de echilibru economico-financiar ale contractului pentru perioada 2012-2014; o astfel de actualizare trebuia să fie în conformitate cu formula prevăzută în anexa 5 la al treilea contract ([257]). Această clauză nu a fost niciodată utilizată.

(426) Comisia consideră că al treilea contract respectă articolul 14 alineatul (2) litera (c) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, care a impus includerea în CSP a unor norme privind amendamentele și modificările aduse contractului.

(d) Perioada de valabilitate a contractului [articolul 14 alineatul (2) litera (d) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69]

(427) Al treilea contract a acoperit perioada cuprinsă între 1 ianuarie 2009 și 31 decembrie 2014 și a inclus o clauză [articolul 6 alineatul (2)] de prelungire a valabilității sale (în aceleași condiții) cu maximum 12 luni, în cazul în care MIT solicita acest lucru cel târziu cu șase luni înainte de expirarea contractului.

(428) Comisia consideră că perioada de valabilitate a contractului a fost identificată în mod clar, în conformitate cu articolul 14 alineatul (2) litera (d) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69.

(e) Penalizări [articolul 14 alineatul (2) litera (e) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69]

(429) În cazul nerespectării celui de al treilea contract, Trenitalia urma să facă obiectul unui sistem de penalizări care urmau să fie deduse din compensația de plată (a se vedea considerentul 101).

([253]) Trenitalia nu a fost compensată pentru serviciile furnizate în 2009 care depășeau acest prag (14 milioane tren-km în loc de 11,9 milioane tren-km).
([254]) Articolul 7 alineatele (1) și (2) din al treilea contract.
([255]) Articolul 10 alineatul (2) din al treilea contract.
([256]) Articolul 8 alineatul (4) din al treilea contract.
([257]) Articolul 11 din al treilea contract. Anexa 5 prevedea o formulă specifică aplicabilă unei eventuale revizuiri a echilibrului economic al contractului pentru a se asigura că respectiva compensație rămâne proporțională cu costurile suportate de Trenitalia.

(430) În cazul încălcării obligațiilor contractuale, articolul 13 din al treilea contract prevedea penalizări în cuantum variabil în funcție de gravitatea încălcării. Articolul 13 alineatele (7) și (14) stabilesc diferitele cuantumuri ale penalizărilor pentru încălcări specifice. Pentru fiecare încălcare neprevăzută în mod expres în clauzele respective, articolul 13 alineatul (15) prevedea o penalizare maximă de 50 000 EUR. O penalizare specifică pentru nerespectarea obiectivelor de calitate era prevăzută în anexa 3.

(431) Comisia consideră că dispozițiile menționate mai sus sunt conforme cu articolul 14 alineatul (2) litera (e) din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, potrivit căruia CSP-ul trebuie să cuprindă penalizările în cazul nerespectării contractului.

8.4.3.1.4. Proporționalitatea compensației

(432) În ceea ce privește valoarea compensației, Comisia trebuie să verifice dacă aceasta nu a depășit ceea ce era necesar pentru a acoperi costurile suportate pentru îndeplinirea OSP-urilor, luând în considerare veniturile relevante, precum și un profit rezonabil (a se vedea considerentul 382).

(433) Comisia observă că anexa 2 la al treilea contract conținea tabele detaliate privind costurile marginale suportate de Trenitalia pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public. Planul economic și financiar inclus în anexa 2 prevedea suma planificată pentru fiecare tip de element de cost marginal pentru fiecare an din durata celui de al treilea contract, cu un plafon total al compensației stabilit pentru fiecare an din durata celui de al treilea contract.

Tabelul 11

Metodologia de calculare a compensației în temeiul celui de al treilea contract – extras din Planul economic și financiar al Trenitalia inclus în anexa 2 la al treilea contract

(milioane EUR)

		2009	2010	2011	2012	2013	2014
A1	Costuri eligibile de rambursare a capitalului și de remunerare	38,9	39,2	39,4	39,6	40,0	40,3
A2	Costuri de rambursare a capitalului și de remunerare	38,9	39,2	39,4	39,6	40,0	40,3
b1.1	Taxe de trecere	32,9	32,9	32,9	32,9	32,9	32,9
b1.2	Circulația trenurilor	22,6	19,1	17,1	16,2	16,2	16,2
b1.3	Gestionarea parcului de vehicule feroviare	14,0	11,3	10,0	9,3	9,3	9,3
b1.4	Conducerea trenurilor	58,1	47,0	39,8	36,7	36,7	36,7
b1.5	Oscilația și compunerea trenurilor	56,6	42,1	36,5	33,8	33,8	33,8
b1.6	Întreținere	32,7	26,4	22,8	21,1	21,1	21,1
b1.7	Costuri comerciale	6,1	4,9	4,2	3,9	3,9	3,9
b1.8	Personal (industrial, comercial și de sprijin)	26,0	21,1	18,2	16,8	16,8	16,8

(milioane EUR)

		2009	2010	2011	2012	2013	2014
b1.9	Costuri neabsorbite	*	21,1	10,9	10,4	10,4	10,4
b1.10	Cheltuielile cu dobânzile aferente plăților compensatorii	*	*	3,7	3,7	3,7	3,7
b1.11	Impozitul pe costul forței de muncă	2,0	1,9	1,8	1,8	1,8	1,8
B1	Costuri de funcționare eligibile	251,1	227,9	197,9	186,5	186,5	186,5
b2	Costuri de funcționare neeligibile (principiu economic)	*	*	*	*	*	*
b3	Provizioane pentru costurile de restructurare	*	*	*	*	*	*
b4	Reducerea valorii contabile a activelor	*	*	*	*	*	*
B2	Costuri de funcționare incluse	251,1	227,9	197,9	186,5	186,5	186,5
C1	**TOTAL COSTURI ELIGIBILE**	**290,0**	**267,0**	**237,3**	**226,2**	**226,5**	**226,8**
C2	**TOTAL COSTURI INCLUSE PENTRU REMUNERARE**	**290,0**	**267,0**	**237,3**	**226,2**	**226,5**	**226,8**
d1	Veniturile provenite din traficul realizat	116,4	124,2	131,8	140,1	140,1	140,1
d2	Venituri accesorii						
d2	Taxe pentru contractele de servicii suportate de stat	92,4	107,0	107,0	107,0	107,0	107,0
d4	Stimulente pentru transportul combinat	*	*	*	*	*	*
d5	Taxe (integrarea alocării, fără TVA)	*	*	*	*	*	*
d6	Taxe pentru contractele de servicii suportate de regiuni	*	*	*	*	*	*
d3	Cota „C” din anii precedenți	5,9	0,6	*	*	*	*
D	**TOTAL VENITURI VIZATE**	**214,8**	**231,8**	**238,8**	**247,1**	**247,1**	**247,1**

(434) *Pentru elementele de cost*, în primul rând, din tabelul 11 reiese că toate elementele de cost enumerate în acesta erau direct legate de îndeplinirea OSP-urilor în temeiul celui de al treilea contract. Italia a luat în considerare toate costurile de funcționare eligibile legate de operațiunile directe aferente serviciilor de transport feroviar de marfă furnizate de către Trenitalia pentru îndeplinirea OSP-urilor în temeiul celui de al treilea contract. Italia a luat în considerare, de asemenea, costurile de capital suportate de Trenitalia, în special în ceea ce privește amortizarea și deprecierea activelor utilizate pentru îndeplinirea acestor OSP-uri. În plus, certificările anuale furnizate de expertul contabil independent au indicat faptul că Trenitalia a utilizat parametrii corecți pentru alocarea costurilor legate direct de OSP-urile prevăzute în cadrul celui de al treilea contract și cele legate de desfășurarea activităților comerciale de transport de marfă ale diviziei de marfă a Trenitalia (a se vedea considerentul 100). Comisia a examinat certificările respective.

(435) *În ceea ce privește veniturile*, Comisia consideră că Planul economic și financiar al Trenitalia a luat în considerare toate veniturile relevante, cu excepția eventualelor venituri accesorii ([258]). Trenitalia a înregistrat în fapt venituri accesorii în cursul executării celui de al treilea contract și, prin urmare, aceste venituri ar fi trebuit să fie luate în considerare la veniturile marginale. Cu toate acestea, Comisia observă că, chiar și prin includerea veniturilor accesorii înregistrate efectiv în cursul executării celui de al treilea contract (aproximativ 6 milioane EUR pe an, adică 30 de milioane EUR pe durata celui de al treilea contract), veniturile marginale totale preconizate în Planul economic și financiar al Trenitalia ar rămâne cu mult sub costurile marginale totale preconizate (a se vedea rândurile d1 și C2 din tabelul 11). Prin urmare, neincluderea veniturilor accesorii în parametrii de calculare a valorii compensației nu afectează evaluarea proporționalității compensației (denumite drept „*taxe pentru contractele de servicii suportate de stat*" în tabelul 11 și în tabelul 12) acordate în temeiul celui de al treilea contract, deoarece această compensație nu a depășit costurile totale suportate de Trenitalia pentru îndeplinirea OSP-urilor prevăzute de al treilea contract. Tabelul 12 arată că, în Planul economic și financiar al Trenitalia, Italia a estimat că Trenitalia va suporta o pierdere netă totală de 47,53 milioane EUR pentru îndeplinirea OSP-urilor în temeiul celui de al treilea contract, luând în considerare compensația corespunzătoare.

Tabelul 12

Rezultatele nete preconizate ale Trenitalia în temeiul celui de al treilea contract

(milioane EUR)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Total
Costuri eligibile	290,0	267,0	237,3	226,2	226,5	226,8	1 473,80
Taxe pentru contractele de servicii suportate de stat	92,4	107,0	107,0	107,0	107,0	107,0	627,40
Veniturile provenite din traficul realizat	116,4	124,2	131,8	140,1	140,1	140,1	799,20
Total venituri	214,8	231,8	238,8	247,1	247,1	247,1	1 426,27
Rezultat net	**[75,30]**	**[35,53]**	**1,50**	**20,90**	**20,60**	**20,30**	**[47,53]**

(436) În al doilea rând, Comisia observă că respectiva cuantificare *ex post* a compensației plătite Trenitalia s-a bazat pe costurile suportate efectiv de Trenitalia și pe valoarea capitalului angajat și a fost plafonată la valoarea fondurilor alocate în bugetul de stat. În special, astfel cum se arată în tabelul 13, valoarea totală a ajutorului plătit Trenitalia în temeiul celui de al treilea contract nu a depășit: (a) valoarea totală a compensației estimate în Planul economic și financiar și cea acordată în cele din urmă și (b) costurile nete totale ale Trenitalia preconizate în Planul economic și financiar și cele suportate efectiv.

([258]) Veniturile accesorii sunt veniturile provenite din alte bunuri sau servicii decât activitatea principală a unei societăți (în acest caz, serviciile de transport de marfă).

Tabelul 13

Compensația în temeiul celui de al treilea contract

(milioane EUR)

	2009	2010	2011	2012	2013	2014	Total
Compensația estimată	92,4	107,0	107,0	107,0	107,0	107,0	**627,40**
Compensația acordată	92,4	106,7	107,0	106,1	106,1	105,2	**623,50**
Compensația plătită	92,4	106,6	102,5	106,0	103,6	101,0	**612,10**
Costurile nete preconizate ale Trenitalia	290,0	267,0	237,3	226,2	226,5	226,8	**1 473,80**
Costurile nete suportate efectiv de Trenitalia	200,0	179,6	138,0	131,0	113,7	92,9	**855,20**

(437) În acest context, Comisia consideră că respectiva compensație totală primită de Trenitalia în temeiul celui de al treilea contract nu a depășit ceea ce era necesar pentru a acoperi costul net al îndeplinirii OSP-urilor și, prin urmare, era proporțională. Aceasta înseamnă că și compensația plătită până la 3 decembrie 2012 era proporțională.

(438) Concluzia cu privire la proporționalitatea compensației totale plătite Trenitalia în temeiul celui de al treilea contract nu aduce atingere evaluării celorlalte condiții care trebuie îndeplinite în temeiul articolului 93 din TFUE pentru considerarea compensațiilor plătite după 3 decembrie 2012 compatibile cu piața internă.

8.4.3.2. Concluzie

(439) Din motivele de mai sus, Comisia concluzionează că toate obligațiile incluse în al treilea contract respectă articolul 1 alineatul (4) și articolul 14 din Regulamentul (CEE) nr. 1191/69, precum și principiile generale ale tratatului. Prin urmare, compensația plătită Trenitalia până la 3 decembrie 2012 în temeiul celui de al treilea contract se califică drept ajutor de stat compatibil.

8.4.3.3. Compatibilitatea plăților efectuate după 3 decembrie 2012 în temeiul articolului 93 din TFUE

8.4.3.3.1. Existența unui SIEG autentic

(440) Pentru a evalua existența unui SIEG autentic în temeiul articolului 93 din TFUE, este necesar să se verifice dacă Italia a săvârșit o eroare vădită în definirea SIEG-ului care face obiectul celui de al treilea contract.

(441) Această evaluare este efectuată în lumina hotărârilor Tribunalului în cauzele Andersen ([259]) și SNCM ([260]), ținând totuși seama de particularitățile cadrului juridic sectorial. În această privință, Comisia observă că marja de apreciere a statelor membre în ceea ce privește definirea conținutului și a domeniului de aplicare al SIEG-urilor în sectorul transportului feroviar de marfă nu este limitată de legislația secundară la nivelul Uniunii. Se face trimitere la articolul 93 din TFUE, care prevede că măsurile de ajutor sunt compatibile în cazul în care „constituie compensarea anumitor obligații inerente noțiunii de serviciu public”.

([259]) Hotărârea din 18 ianuarie 2017, T-92/11 RENV, ECLI:EU:T:2017:14, punctele 69-70.
([260]) Hotărârea din 1 martie 2017, T-454/13, ECLI:EU:T:2017:134, punctele 134-135.

(442) În acest context, Comisia va evalua cumulativ:

1. nevoile de transport în cauză, având în vedere obiectivul legitim de interes public urmărit de statul membru în cauză (și anume existența unei nevoi reale de serviciu public);

2. în ce măsură forțele pieței puteau satisface singure aceste nevoi (și anume existența unei disfuncționalități a pieței care face ca ajutorul să fie necesar pentru a satisface nevoile de serviciu public identificate mai sus);

3. dacă CSP-urile erau măsurile care denaturau cel mai puțin concurența pentru a remedia acest deficit, având în vedere obiectivul public urmărit de statul membru în cauză (și anume caracterul adecvat al ajutorului).

8.4.3.3.1.1. Existența unei nevoi reale de serviciu public

(443) Potrivit Italiei, al treilea contract urmărea asigurarea traficului feroviar de marfă în vederea consolidării coeziunii regionale dintre nordul Italiei și sudul Italiei. Italia a susținut că menținerea unei alternative modale de transport feroviar de marfă în sudul Italiei, cel puțin de natură minimă, are o importanță fundamentală pentru utilizatorii finali și pentru întreaga comunitate, inclusiv pentru a evita transferul masiv al traficului către modul de transport rutier (considerentul 165).

(444) Obiectivul principal urmărit de Italia în cazul de față a fost coeziunea teritorială economică și socială între nordul Italiei și sudul Italiei prin organizarea unui serviciu interregional de transport feroviar de marfă. În acest scop, Italia a identificat necesitatea de a asigura în sudul Italiei mai degrabă o rețea minimă de servicii de transport feroviar de marfă decât legături individuale. Această rețea a fost concepută astfel încât să permită furnizarea de servicii de transport feroviar de marfă către/dinspre sudul Italiei. În plus, ea urmărea să servească unui obiectiv de politică teritorială și de mediu, favorizând un sistem de transport de marfă mai sigur și mai puțin poluant.

(445) Comisia consideră că obiectivele de coeziune economică și socială teritorială și de politică teritorială și de mediu identificate de Italia sunt legitime și nu sunt afectate de nicio eroare vădită, deoarece organizarea serviciilor interregionale de transport feroviar de marfă poate juca un rol important în consolidarea coeziunii regionale, oferind în același timp o alternativă durabilă la transportul rutier.

(446) În 2008, la doi ani după ce concurenții Trenitalia au început să desfășoare activități în sudul Italiei, volumul de mărfuri transportat între nordul și sudul Italiei a fost relativ scăzut în comparație cu traficul din nordul Italiei ([261]). Astfel cum a indicat Italia, acest volum a fost considerat insuficient de către administrațiile regiunilor din sudul Italiei (considerentul 229) și urma să scadă și mai mult, având în vedere planul anunțat al Trenitalia de a-și reduce serviciile de transport feroviar de marfă generatoare de pierderi în absența compensației publice (considerentul 216).

(447) Italia a considerat că, în absența unor măsuri de sprijin adecvate, era probabil ca furnizarea de servicii de transport feroviar de marfă să dispară în sudul Italiei. Acest lucru ar fi afectat în mod negativ coeziunea regională, având în vedere că dezechilibrul traficului de marfă dintre nordul Italiei și sudul Italiei exista și în sectorul transportului rutier ([262]) și în cel al transportului aerian ([263]). Având în vedere aceste circumstanțe, Comisia consideră că, chiar și în absența unei consultări publice, există suficiente elemente care să îi permită să concluzioneze că sprijinul public pentru transportul feroviar de marfă era necesar. Acest punct de vedere a fost susținut și de faptul că terminalele și platformele intermodale erau prezente în principal în nordul Italiei, cu instalații limitate în sudul Italiei.

([261]) În special, Italia a arătat că, în 2008, traficul feroviar de marfă în regiunile din sudul Italiei reprezenta doar 10 % din volumul total de mărfuri transportate în Italia, 60 % din acesta din urmă fiind concentrat în patru regiuni din nordul Italiei (Emilia Romagna, Lombardia, Piemonte și Veneto). Astfel cum a subliniat grupul FS în observațiile sale (considerentul 214), concurenții Trenitalia au furnizat doar o parte foarte marginală din serviciile de transport feroviar de marfă deja foarte limitate din sudul Italiei.

([262]) În absența transportului feroviar, transportul rutier nu putea răspunde nevoilor de transport de marfă din sudul Italiei. În 2007, volumul de mărfuri transportate pe cale rutieră din nordul Italiei către sudul Italiei și viceversa a reprezentat doar mai puțin de 2,5 % din traficul rutier total de marfă. În 2008, transportul rutier de marfă a reprezentat 90 % din traficul național total de marfă. A se vedea Raportul privind starea infrastructurii de transport din Italia, Uniontrasporti, februarie 2011.

([263]) În absența transportului feroviar, transportul aerian nu putea răspunde nevoilor de transport de marfă din sudul Italiei. Traficul aerian de marfă era concentrat în principal în regiunile din nordul Italiei, cu un trafic foarte scăzut de pe aeroporturile situate în sudul Italiei. În 2010, mărfurile transportate de pe aeroporturile din sudul Italiei au reprezentat doar 3 % din traficul aerian național de marfă.

(448) În plus, Italia a considerat că, prin intermediul transportului feroviar de marfă, se putea evita un transfer modal către transportul rutier, care putea conduce la creșterea numărului de accidente și la intensificarea congestionării, în special pe rețeaua rutieră din sudul Italiei. În acest sens, Comisia ia act de circumstanțele speciale care rezultă în special din legătura insulară dintre Sicilia și continent, precum și de starea precară a unor părți ale rețelei rutiere în unele regiuni din sudul Italiei (de exemplu, în Calabria), astfel cum s-a subliniat în studiul PWC (a se vedea considerentele 235-237). O creștere a traficului rutier de marfă între nordul Italiei și sudul Italiei ar fi putut duce la o creștere nu numai a poluării, ci și a riscurilor pentru siguranța rutieră ([264]).

(449) Faptul că al treilea contract s-a axat pe legături interregionale și nu pe legături individuale între rute nu face ca domeniul de aplicare al SIEG să fie incompatibil cu obiectivul coeziunii regionale. Din motivele explicate mai jos (considerentele 450-452), Comisia consideră că abordarea bazată pe legături interregionale a fost justificată prin prisma caracteristicilor transportului feroviar de marfă și nu a fost contrară obiectivului coeziunii regionale.

(450) În primul rând, transportul feroviar este organizat în rețea și deservește mai multe stații pe aceeași rută, precum și mai multe rute în cadrul aceleiași legături interregionale.

(451) În al doilea rând, în ceea ce privește în special transportul de marfă, utilizatorii finali nu sunt numai operatori industriali, ci și transportatori de marfă care furnizează servicii de transport între două puncte, în funcție de nevoile clienților. Prin urmare, în scopul coeziunii teritoriale, Comisia consideră că este oportun să se pună accentul pe servicii de transport feroviar de marfă furnizate mai degrabă la nivel interregional decât la un nivel mai detaliat.

(452) În sfârșit, Comisia observă că valoarea de 11,9 milioane tren-km pe an, care stabilește obiectul contractului, a fost menită să asigure un echilibru între nevoia de transport, astfel cum a fost identificată în considerentele 443-445, și constrângerile bugetare din Italia. Această valoarea se referea la întregul teritoriu al Italiei (indiferent de rutele individuale care urmau să fie deservite) pentru a menține sistemul suficient de flexibil pentru a răspunde celor mai mari nevoi posibile de transport de marfă, precum și pentru a oferi cea mai mare acoperire posibilă a serviciilor. Potrivit Italiei, o astfel de flexibilitate era necesară deoarece cererea pentru transportul feroviar de marfă varia nu numai de la o regiune la alta, ci și anual, în funcție de producția industrială.

(453) Având în vedere circumstanțele de mai sus, Comisia concluzionează că Italia a definit, fără a săvârși o eroare vădită, nevoia de servicii de transport feroviar de marfă în cadrul unor legături interregionale specifice în scopul îmbunătățirii coeziunii teritoriale.

8.4.3.3.1.2. Existența unui deficit pe piață la nivelul ofertei comerciale de servicii de transport feroviar de marfă

(454) FerCargo a susținut că membrii săi ar fi putut asigura servicii comparabile cu cele furnizate de Trenitalia în ceea ce privește continuitatea, regularitatea și frecvența, capacitatea și tarifele (considerentul 206). Dimpotrivă, Italia a susținut că, în perioada 2008-2009, la momentul definirii domeniului de aplicare geografic și a obiectului celui de al treilea contract, forțele pieței nu ar fi furnizat un volum suficient de servicii de transport feroviar de marfă către/dinspre regiunile din sudul Italiei.

(455) Tabelul 14 detaliază, pe baza datelor prezentate de Italia ([265]), oferta concurenților societății Trenitalia (în tren-km) în cadrul legăturile interregionale care au făcut obiectul celui de al treilea contract în 2008 și 2009.

([264]) Rețeaua rutieră din sudul Italiei avea o densitate dezechilibrată a autostrăzilor, iar unele dintre aceste autostrăzi făceau obiectul unor lucrări importante de modernizare la momentul atribuirii celui de al treilea contract (autostrada A3 între Salerno și Reggio Calabria). Unele regiuni nu dispuneau de autostrăzi (Molise, Basilicata și o mare parte din Apulia), transportul de marfă fiind forțat să se realizeze mai degrabă pe drumuri naționale, sporind astfel riscul de congestionare și de accidente (a se vedea Raportul privind starea infrastructurilor de transport din Italia, Uniontrasporti, februarie 2011).

([265]) Paginile 44-58 din studiul PWC nr. 3.

Tabelul 14

	Legături		2008		2009	
	Dinspre	Către	Concurenți	Oferta	Concurenți	Oferta
1.	**Abruzzo**	Abruzzo	*Linea, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana*	3 800	*Ferrovia Adriatico Sangritana*	4 200
2.	**Calabria**	Calabria	*Rail Traction Company*	250	*Rail Traction Company*	300
3.	**Campania**	Campania	*NordCargo, Rail Traction Company*	900	*Rail Italia, Rail Traction Company*	6 300
4.	**Molise**	Molise	-	-	-	-
5.	**Apulia**	Apulia	*Linea, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana*	1 000	*Ferrotramviaria, Ferrovia Adriatico Sangritana, GTS Rail, Linea, Nordcargo*	7 100
6.	**Sicilia**	Sicilia	-	-	-	-
7.	**Abruzzo**	Basilicata	-	-	-	-
	Basilicata	Abruzzo	-	-	-	-
8.	**Abruzzo**	Campania	-	-	-	-
	Campania	Abruzzo	-	-	-	-
9.	**Abruzzo**	Calabria	-	-	-	-
	Calabria	Abruzzo	-	-	-	-
10.	**Abruzzo**	Molise	*Ferrovia Adriatico Sangritana*	350	-	-
	Molise	Abruzzo	*Ferrovia Adriatico Sangritana*	350	-	-
11.	**Abruzzo**	Apulia	*Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana*	810	*Ferrotramviaria, Ferrovia Adriatico Sangritana, Nordcargo*	34 000
	Apulia	Abruzzo	*Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana,*	940	*Ferrotramviaria, Ferrovia Adriatico Sangritana, Nordcargo*	34 100
12.	**Abruzzo**	Sicilia	-	-	-	-
	Sicilia	Abruzzo	-	-	-	-
13.	**Basilicata**	Calabria	-	-	-	-
	Calabria	Basilicata	-	-	-	-

	Legături		2008		2009	
	Dinspre	Către	Concurenți	Oferta	Concurenți	Oferta
14.	**Basilicata**	Campania	-	-	-	-
	Campania	Basilicata	-	-	-	-
15.	**Basilicata**	Apulia	-	-	Linea	1 000
	Apulia	Basilicata	-	-	Linea	2 300
16.	**Basilicata**	Sicilia	-	-	-	-
	Sicilia	Basilicata	-	-	-	-
17.	**Calabria**	Campania	*Rail Traction Company*	90 900	*Rail Italia, Rail Traction Company*	89 600
	Campania	Calabria	*Rail Traction Company*	91 600	*Rail Italia, Rail Traction Company*	89 500
18.	**Calabria**	Apulia	-	-	-	-
	Apulia	Calabria	-	-	-	-
19.	**Calabria**	Sicilia	-	-	-	-
	Sicilia	Calabria	-	-	-	-
20.	**Campania**	Molise	-	-	-	-
	Molise	Campania	-	-	-	-
21.	**Campania**	Apulia	-	-	-	-
	Apulia	Campania	-	-	-	-
22.	**Campania**	Sicilia	-	-	-	-
	Sicilia	Campania	-	-	-	-
23.	**Molise**	Calabria	-	-	-	-
	Calabria	Molise	-	-	-	-
24.	**Molise**	Apulia	*Rail One*	200	*Ferrotramviaria*	400
	Apulia	Molise	-	-	*Ferrotramviaria*	400
25.	**Molise**	Sicilia	-	-	-	-
	Sicilia	Molise	-	-	-	-
26.	**Apulia**	Sicilia	-	-	-	-
	Sicilia	Apulia	-	-	-	-

	Legături		2008		2009	
	Dinspre	Către	Concurenți	Oferta	Concurenți	Oferta
27.	**Sicilia**	Nord	-	-	-	-
	Nord	Sicilia	-	-	-	-
28.	**Molise**	Nord	-	-	-	-
	Nord	Molise	*Rail One*	700	-	-
29.	**Apulia**	Nord	*Rail One, Linea*	49 000	*Linea, NordCargo*	90 700
	Nord	Apulia	*Rail One, Linea*	51 500	*Linea, NordCargo*	108 000
30.	**Campania**	Nord	*NordCargo, Rail Traction Company*	187 100	*Compagnia Ferroviaria Italiana, NordCargo, Rail Italia, Rail Traction Company*	193 500
	Nord	Campania	*NordCargo, Rail Traction Company*	175 600	*Compagnia Ferroviaria Italiana, NordCargo, Rail Italia, Rail Traction Company*	185 100
31.	**Calabria**	Nord	-	-	-	-
	Nord	Calabria	-	-	-	-
32.	**Basilicata**	Nord	-	-	*Linea*	105 900
	Nord	Basilicata	-	-	*Linea*	92 000
33.	**Abruzzo**	Nord	*NordCargo, Linea, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana*	113 800	*Ferrovia Adriatico Sangritana, Nordcargo, Rail Traction Company*	179 800
	Nord	Abruzzo	*NordCargo, Rail One, Ferrovia Adriatico Sangritana,*	116 400	*Ferrovia Adriatico Sangritana, Nordcargo*	178 100

(456) Comisia observă că, în perioada 2008-2009, operatorii de piață nu au fost prezenți pe 19 din cele 33 de legături interregionale (dus-întors) care urmau să fie deservite de Trenitalia în temeiul celui de al treilea contract. Mai exact, cele 19 legături care nu au fost deservite de concurenți nici în 2008 și nici în 2009 au fost: Molise/Molise, Sicilia/Sicilia, Abruzzo/Basilicata, Abruzzo/Campania, Abruzzo/Calabria, Abruzzo/Sicilia, Basilicata/Calabria, Basilicata/Campania, Basilicata/Sicilia, Calabria/Apulia, Calabria/Sicilia, Campania/Molise, Campania/Apulia, Campania/Sicilia, Molise/Calabria, Molise/Sicilia, Apulia/Sicilia, Sicilia/nordul Italiei, Calabria/nordul Italiei.

(457) În schimb, celelalte 14 legături interregionale (dus-întors) pe care concurenții Trenitalia erau deja prezenți în perioada 2008-2009 au fost: Abruzzo/Abruzzo, Calabria/Calabria, Campania/Campania, Apulia/Apulia, Abruzzo/Molise, Abruzzo/Apulia, Basilicata/Apulia, Calabria/Campania, Molise/Apulia, Molise/nordul Italiei, Apulia/nordul Italiei, Campania/nordul Italiei, Basilicata/nordul Italiei și Abruzzo/nordul Italiei.

Cele 19 legături interregionale deservite doar de Trenitalia în 2008 și 2009

(458) În ceea ce privește cele 19 legături interregionale care nu au fost deservite de concurenți nici în 2008 și nici în 2009, nu era rezonabil să se presupună o intrare rapidă a concurenților pe piață.

(459) În primul rând, la momentul respectiv, concurenții nu dispuneau de certificatele de siguranță relevante pentru a deservi aceste 19 legături interregionale – cu excepția legăturii Basilicata/Calabria (pentru care GTS deținea un certificat la 10 decembrie 2009) ([266]) și a legăturii Campania/Apulia (pentru care Compagnia Ferroviaria Italiana deținea un certificat începând cu 29 decembrie 2009) ([267]). Cu toate acestea, certificatele menționate se limitau la anumite tipuri de mărfuri ([268]). Întrucât, pentru deservirea legăturii ([269]), era necesară obținerea în prealabil a acestor certificate, orice întreprindere feroviară care dorea să își extindă activitățile în cadrul unei legături „noi" trebuia să depună o cerere specifică la agenția națională competentă, să suporte costurile aferente și să aștepte eliberarea certificatului de siguranță înainte de a putea furniza servicii ([270]).

(460) În al doilea rând, simpla deținere a certificatului de siguranță relevant nu garanta furnizarea serviciilor în cadrul legăturii respective, întrucât titularul certificatului era liber să decidă ce legături urma să deservească și când. Astfel cum reiese din datele furnizate în tabelul 14, concurenții care desfășurau activități la nivel interregional nu erau neapărat aceiași în 2008 și în 2009, iar unele legături deservite de concurenți în 2008 nu au fost deservite în 2009 (în special, Abruzzo/Molise și nordul Italiei/Molise). În plus, pe baza informațiilor furnizate de părțile interesate și de Italia, nu există nicio dovadă (cum ar fi declarația de interese, planurile de afaceri sau comunicatele de presă) care să arate că, în absența celui de al treilea contract, concurenții Trenitalia ar fi lansat noi servicii de transport feroviar de marfă (sau le-ar fi extins pe cele existente) în cadrul celor 19 legături interregionale.

(461) În sfârșit, Comisia exclude faptul că ar fi putut fi afectată capacitatea concurenților de a furniza servicii în cadrul celor 19 legături interregionale menționate de al doilea contract în vigoare până la sfârșitul anului 2008. Al doilea contract prevedea doar obligații tarifare și obligații de exploatare în ceea ce privește traficul feroviar de marfă dinspre/către Sicilia și Sardinia. În primul rând, Comisia observă că Italia a considerat că era necesară încheierea celui de al treilea contract, având în vedere caracterul inadecvat al celui de al doilea contract pentru a asigura o acoperire suficientă a sudului Italiei și legături cu nordul Italiei (a se vedea considerentele 80-83). În al doilea rând, la expirarea celui de al doilea contract, concurenții Trenitalia nu erau prezenți pe legăturile menționate, cu excepția legăturilor Campania/Apulia și Basilicata/Calabria. Cu toate acestea, al doilea contract nu ar fi putut afecta operațiunile comerciale în cadrul acestor două legături, întrucât acestea nu erau incluse în obiectul celui de al doilea contract. Singura OSP impusă întreprinderii Trenitalia pentru legăturile către/dinspre sudul Italiei a fost reprezentată de obligațiile tarifare pentru transportul feroviar de marfă pe distanțe mai mari de 1 000 km. Traficul din cadrul legăturilor Campania/Apulia și Apulia/Basilicata se situează însă cu mult sub acest prag.

(462) Având în vedere cele de mai sus și având în vedere circumstanțele și caracteristicile specifice ale acestor 19 legături interregionale, Comisia consideră că, în perioada 2008-2009, când a fost definit domeniul de aplicare al celui de al treilea contract, cele 19 legături interregionale nedeservite de concurenți erau afectate de o disfuncționalitate a pieței. Prin urmare, Comisia concluzionează că, în cadrul acestor 19 legături interregionale, doar forțele pieței nu erau în măsură să satisfacă nevoia de servicii publice de transport feroviar de marfă care să îndeplinească obiectivul de interes public definit de Italia și, prin urmare, ajutorul a fost necesar pentru îndeplinirea acestui obiectiv.

([266]) GTS Rail solicitase certificatul de siguranță la 8 aprilie 2008. Informații disponibile la adresa www.ansf.gov.it (accesată ultima dată la 15 noiembrie 2023).

([267]) Compagnia Ferroviaria Italiana solicitase certificatul de siguranță la 31 octombrie 2008. Informații disponibile la adresa www.ansf.gov.it (accesată ultima dată la 15 noiembrie 2023).

([268]) GTS Rail nu putea transporta mărfuri periculoase în cadrul legăturii Basilicata/Calabria. Compagnia Ferroviaria Italiana nu putea transporta anumite mărfuri periculoase (de exemplu, explozivi și materiale radioactive) în cadrul legăturii Campania/Apulia. *Sursa*: www.ansf.gov.it (accesat ultima dată la 15 noiembrie 2023).

([269]) A se vedea articolul 10 din Decretul din 2003 și articolul 14 alineatul (1) din Decretul legislativ nr. 162/2007.

([270]) Pentru a obține certificatul de siguranță, întreprinderea feroviară trebuie să demonstreze conformitatea cu cerințele specifice privind circulația în condiții de siguranță pe infrastructura feroviară națională care rezultă din normele de siguranță, standardele tehnice și standardele naționale în vigoare la momentul eliberării certificatului. Potrivit unui studiu publicat de Confcommercio („*Analisi e previsioni per il trasporto merci in Italia*", octombrie 2017, pagina 27), eliberarea certificatului durează, de regulă, de la șase luni la un an.

(463) Această concluzie nu este modificată de intrarea progresivă a concurenților pe aceste 19 legături interregionale, deoarece evaluarea existenței unei disfuncționalități a pieței trebuie efectuată la momentul încredințării serviciilor. În orice caz, activitățile comerciale desfășurate în cadrul acestor legături s-au dovedit a fi extrem de marginale pe întreaga durată a celui de al treilea contract, astfel cum a confirmat Studiul PWC nr. 3. După cum a explicat Italia, serviciile de transport feroviar de marfă din cadrul celor 19 legături interregionale erau nevoie să facă față:

(a) unor deficiențe obiective ale infrastructurii feroviare disponibile în zonele în cauză, care impuneau necesitatea utilizării unui material rulant specific;

(b) unor costuri de manipulare mai mari, de regulă legate de transportul convențional, datorate asamblării/dezasamblării vagoanelor și

(c) unei volatilități ridicate a cererii și, în consecință, imposibilității de a se baza pe fluxuri constante de trafic și venituri ([271]).

(464) În ceea ce privește Sicilia, este, de asemenea, relevant să se menționeze taxele suplimentare de infrastructură care trebuiau plătite pentru traversarea cu feribotul și manipulare, precum și caracteristicile rețelei feroviare din Sicilia, care putea fi deservită doar de un tip foarte vechi și specific de locomotive de marfă.

Cele 14 legături interregionale în cadrul cărora concurenții Trenitalia erau deja prezenți în 2008 și 2009

(465) În ceea ce privește celelalte 14 legături interregionale în cadrul cărora concurenții Trenitalia erau deja prezenți în perioada 2008-2009 ([272]), Italia și grupul FS au susținut că oferta concurenților Trenitalia nu era adecvată deoarece era prea limitată (în ceea ce privește rutele deservite, direcția și tipul de serviciu) și/sau instabilă (considerentele 214 și 230-238). Concurenții Trenitalia urmăreau o strategie de selecție fermă, întrucât oferta lor era concentrată pe rutele cele mai profitabile și consta în principal în servicii de transport combinat ([273]).

(466) Studiul PWC nr. 3 arată că, în ceea ce privește aceste legături, oferta concurenților era insuficientă pentru a acoperi întreaga cerere de servicii din cadrul legăturii interregionale în anul relevant ([274]). În plus, în cadrul anumitor legături interregionale, concurenții furnizau servicii de transport feroviar de marfă doar într-o singură direcție ([275]) sau cel puțin doar într-o singură direcție în ceea ce privește un anumit tip de transport ([276]), în timp ce Trenitalia avea obligația de a furniza servicii în ambele direcții. În mod similar, oferta concurenților Trenitalia pentru legăturile Campania/nordul Italiei, Abruzzo/nordul Italiei, Calabria/Campania și Basilicata/nordul Italiei era mai mare decât oferta Trenitalia doar în ceea ce privește transportul feroviar combinat, în timp ce Trenitalia avea obligația de a furniza și servicii de transport convenționale. În sfârșit, concurenții desfășurau activități în cadrul anumitor legături interregionale numai pe unele rute ([277]), în timp ce Trenitalia avea obligația de a deservi toate rutele disponibile din cadrul legăturii interregionale relevante.

(467) Comisia consideră că aceste elemente nu sunt totuși suficiente pentru a stabili existența unei disfuncționalități a pieței în ceea ce privește cele 14 legături interregionale menționate mai sus.

([271]) Cererea utilizatorilor de servicii de transport feroviar de marfă (calculată ca sumă a ofertei Trenitalia și a ofertei concurenților) nu a fost omogenă și, timp de mai mulți, aceste legături interregionale fie nu au înregistrat trafic, fie au înregistrat un trafic mai mic de 1 000 tren-km.

([272]) De exemplu, Abruzzo/Abruzzo, Calabria/Calabria, Campania/Campania, Apulia/Apulia, Abruzzo/Molise, Abruzzo/Apulia, Basilicata/Apulia, Calabria/Campania, Molise/Apulia, Molise/nordul Italiei, Apulia/nordul Italiei, Campania/nordul Italiei, Basilicata/nordul Italiei și Abruzzo/nordul Italiei.

([273]) Cu excepția ofertei cu plecare din Abruzzo, unde concurenții ofereau, de asemenea, o cantitate rezonabilă de servicii de transport convențional (în principal servicii pentru industria autovehiculelor).

([274]) Acest lucru era valabil și pentru legăturile precum Campania/nordul Italiei, Apulia/nordul Italiei, Abruzzo/Apulia și Abruzzo/nordul Italiei, unde, între 2008 și 2010, ponderea concurenților Trenitalia a înregistrat o tendință de creștere.

([275]) De exemplu, în 2008, concurenții Trenitalia au furnizat servicii numai de la Molise la Apulia în cadrul legăturii Molise/Apulia și numai din nordul Italiei la Molise în cadrul legăturii Molise/nordul Italiei.

([276]) Acest lucru era valabil pentru traficul între Abruzzo și Apulia din cadrul legăturii Abruzzo/Apulia, care consta numai în transportul convențional, în principal legat de industria autovehiculelor.

([277]) Acest lucru era în mod evident valabil pentru legăturile Campania/nordul Italiei și Apulia/nordul Italiei.

(468) Pentru a stabili existența unei disfuncționalități a pieței care să justifice includerea în cel de al treilea contract a acestor 14 legături interregionale, Italia ar fi trebuit să demonstreze că nevoia de transport nu putea fi satisfăcută de operatorii deja prezenți pe piață, în absența unei obligații impuse de autoritățile publice în acest scop. În fapt, la momentul încredințării celui de al treilea contract, Italia nu a luat suficient în considerare oferta existentă pe piață privind aceste legături pentru a stabili existența unei disfuncționalități a pieței.

(469) În primul rând, datele furnizate în Studiul PWC nr. 3 arată că, în anii 2009 și 2010, împreună, concurenții Trenitalia furnizau deja servicii, în cadrul unora dintre aceste legături, la un nivel de tren-km care depășea nivelul Trenitalia și că volumul serviciilor furnizate creștea rapid ([278]). Studiul PWC nr. 3 arată că operatorii privați aproape și-au dublat numărul de tren-km între 2007 și 2009 pentru majoritatea celor 14 legături interregionale pe care erau prezenți. Creșterea volumului de tren-km a vizat, de asemenea, unele legături Nord/Sud, contribuind astfel la obiectivul coeziunii regionale a Italiei ([279]). Italia nu a analizat dacă oferta existentă pe piață contribuia în mod suficient la obiectivul coeziunii economice și sociale teritoriale dintre nordul Italiei și sudul Italiei, astfel cum a fost identificat în considerentul 444. În plus, numărul tot mai mare de servicii de transport feroviar de marfă furnizate de operatorii comerciali între 2007 și 2009 ar fi putut fi un semn al disponibilității acestora de a-și extinde și mai mult activitățile comerciale în cadrul celor 14 legături interregionale. În plus, în cazul în care traficul concurenților înregistrat în 2009 s-a dovedit suficient pentru a satisface cererea totală de servicii de transport feroviar de marfă înregistrată în 2010 ([280]), Italia ar fi trebuit să verifice suplimentar dacă serviciile oferite de Trenitalia erau într-adevăr necesare pentru a satisface nevoile de transport din cadrul acestor legături ([281]).

(470) Argumentul potrivit căruia operatorii privați nu dispuneau de mijloacele necesare pentru a asigura realizarea integrală a obiectului celui de al treilea contract (11,9 milioane tren-km) este irelevant, întrucât capacitatea operatorilor privați ar fi trebuit evaluată pentru fiecare dintre cele 14 legături interregionale în care erau prezenți fie în 2008, fie în 2009. Într-adevăr, obiectul celui de al treilea contract ar fi trebuit să fie definit *după* luarea în considerare a capacității ofertei de pe piață de a satisface nevoile de transport.

(471) În al doilea rând, faptul că respectivii concurenți deserveau doar anumite rute din cadrul unei anumite legături interregionale nu înseamnă neapărat că exista o disfuncționalitate a pieței la nivelul întregii legături interregionale. Astfel cum s-a menționat în considerentul 451, utilizatorii finali ai transportului feroviar de marfă nu sunt numai operatori industriali, ci și transportatori de marfă care furnizează servicii de transport între două puncte, în funcție de nevoile clienților. Italia nu a explicat motivul pentru care nu erau substituibile, din punctul de vedere al acestor transportatori, una sau mai multe rute din cadrul aceleiași legături interregionale. Comisia consideră că o astfel de justificare ar fi fost un element necesar, întrucât Italia însăși a decis să definească nevoia de transport public mai degrabă la nivel de legătură interregională decât la nivel de legături individuale.

([278]) În special, în cadrul legăturii Campania/nordul Italiei, în 2009, concurenții Trenitalia au furnizat servicii de transport feroviar combinat de marfă la un nivel de 374 300 tren-km față de nivelul de servicii de 281 500 tren-km asigurat de Trenitalia, și, în 2010, servicii de transport feroviar combinat de marfă la un nivel de 621 200 tren-km față de nivelul de servicii de 253 100 tren-km asigurat de Trenitalia. În cadrul legăturii Abruzzo/nordul Italiei, în 2009, concurenții Trenitalia au furnizat servicii de transport feroviar combinat de marfă la un nivel de 57 300 tren-km, în timp ce Trenitalia nu a furnizat niciun serviciu și, în 2010, servicii de transport feroviar combinat de marfă la un nivel de 93 400 tren-km față de nivelul de servicii de 50 900 tren-km asigurat de Trenitalia. În cadrul legăturii Calabria/Campania, în 2009, concurenții Trenitalia au furnizat servicii de transport feroviar combinat de marfă la un nivel de 179 100 tren-km față de nivelul de servicii de 46 900 tren-km asigurat de Trenitalia. În 2010, oferta concurenților a scăzut la 7 200 tren-km față de nivelul de servicii de 20 100 tren-km asigurat de Trenitalia. În cadrul legăturii Basilicata/nordul Italiei, în 2009, concurenții Trenitalia au furnizat servicii de transport feroviar combinat de marfă la un nivel de 10 000 tren-km și, în 2010, la un nivel de 1 000 tren-km, în timp ce Trenitalia nu a furnizat niciun serviciu. În cadrul legăturii Abruzzo/Apulia, în 2009, concurenții Trenitalia au furnizat servicii de transport feroviar convențional de marfă la un nivel de 30 500 tren-km față de nivelul de servicii de 6 800 tren-km asigurat de Trenitalia și servicii de transport feroviar combinat de marfă la un nivel de 37 600 tren-km față de nivelul de servicii de 1 200 tren-km asigurat de Trenitalia. În 2010, concurenții Trenitalia au furnizat servicii de transport feroviar convențional de marfă la un nivel de 58 600 tren-km față de nivelul de 1 100 tren-km asigurat de Trenitalia și servicii de transport feroviar combinat de marfă la un nivel de 59 800 tren-km, în timp ce Trenitalia nu a furnizat niciun serviciu de transport feroviar combinat de marfă.

([279]) În special pe rutele Campania/nordul Italiei, Apulia/nordul Italiei și Abruzzo/nordul Italiei.

([280]) Astfel cum s-a întâmplat, de exemplu, în cadrul legăturii Calabria/Campania.

([281]) Datele furnizate de Italia nu permit să se tragă concluzia că serviciile oferite de Trenitalia erau cu adevărat necesare pentru a răspunde nevoilor de transport ale legăturilor respective, deoarece nu oferă o imagine cuprinzătoare asupra evoluției traficului feroviar de marfă înregistrat în cadrul acestor legături. În special, Italia nu a furnizat traficul Trenitalia în 2007 și 2008 în cadrul acestor legături, ci doar traficul total al concurenților (fără a face distincție între traficul convențional și combinat) – a se vedea Studiul PWC nr. 3. Aceste date ar fi permis să se verifice evoluția traficului concurenților în raport cu traficul Trenitalia în perioada 2007-2009 și să se înțeleagă dacă această tendință justifica OSP-urile aferente legăturilor respective în 2010.

(472) În al treilea rând, Comisia nu poate accepta argumentul Italiei potrivit căruia, în cadrul anumitor legături interregionale, oferta concurenților nu era suficient de stabilă pentru a garanta furnizarea constantă a unui volum minim de servicii ([282]). Pentru început, scopul consultării pieței ar fi fost tocmai acela de a stabili dacă operatorii care furnizau deja servicii comerciale pe anumite rute sau în anumite rețele aveau în vedere creșterea, menținerea sau reducerea acestor servicii, însă Italia a exclus necesitatea unei consultări a pieței (a se vedea considerentul 166). În plus, al treilea contract nu a identificat nicio rută specifică pentru a fi deservită de către Trenitalia, ci, cu caracter mai general, a impus Trenitalia obligația de a deservi legături interregionale (indiferent de rutele deservite în aceste regiuni) „*la cererea*" oricărui utilizator final. Astfel, argumentul potrivit căruia concurenții erau în măsură să deservească numai anumite rute ar trebui înlăturat, întrucât Trenitalia nu avea ea însăși nicio obligație de a deservi, în temeiul celui de al treilea contract, toate rutele dintr-o anumită regiune. În orice caz, Comisia observă că presupusa instabilitate a ofertei concurenților este, de asemenea, legată de caracteristicile intrinseci ale cererii pentru aceste legături interregionale, ceea ce a făcut foarte dificilă identificarea unui volum minim stabil de servicii care să fie furnizate pentru fiecare legătură interregională în parte ([283]). În sfârșit, astfel cum se evidențiază în tabelul 15, o tendință similară a traficului a caracterizat atât oferta Trenitalia, cât și oferta concurenților săi în perioada 2009-2010 în cadrul celor trei legături interregionale menționate de Italia.

Tabelul 15

Traficul feroviar de marfă în 2009

(tren-km)

Legătura interregională	Concurenți		Trenitalia	
	Convențional	Combinat	Convențional	Combinat
Apulia/nordul Italiei	119 200	79 500	1 864 100	1 767 900
Calabria/Campania	—	179 100	264 800	46 900
Basilicata/nordul Italiei	187 900	10 000	380 500	—

Traficul feroviar de marfă în 2010

(tren-km)

Legătura interregională	Concurenți		Trenitalia	
	Convențional	Combinat	Convențional	Combinat
Apulia/nordul Italiei	80 900	497 400	1 439 700	1 279 700
Calabria/Campania	—	7 200	80 200	20 100
Basilicata/nordul Italiei	25 600	1 000	340 400	—

(473) După cum arată datele din tabelul 15, în cazul în care traficul concurenților a scăzut, aceeași tendință descendentă a fost înregistrată și de Trenitalia. Prin urmare, evoluția ofertei concurenților Trenitalia a fost mai degrabă imputabilă unei scăderi a cererii utilizatorilor decât unei presupuse instabilități a ofertei concurenților. În orice caz, oferta Trenitalia a scăzut, de asemenea, în mod similar, astfel negarantând o ofertă stabilă.

([282]) În special legăturile Apulia/nordul Italiei, Calabria/Campania și Basilicata/nordul Italiei, a se vedea considerentul 235.

([283]) Această dificultate a fost recunoscută chiar de Italia atunci când a decis să impună mai degrabă obligația de furnizare de servicii „la cerere" decât obligația de furnizare a unui volum fix de servicii.

(474) În sfârșit, Comisia observă că Italia nu a demonstrat că serviciile furnizate de Trenitalia aveau caracteristici speciale (în comparație cu cele oferite de operatorii comerciali) care să justifice o disfuncționalitate a pieței. Al treilea contract avea un obiect foarte amplu, limitat doar în ceea ce privește numărul maxim de tren-km pentru care Trenitalia avea dreptul la compensație. De exemplu, al treilea contract nu a limitat OSP-urile la transportul anumitor mărfuri în cadrul celor 14 legături interregionale pe care operatorii comerciali nu le puteau transporta. Dimpotrivă, în temeiul celui de al treilea contract, Trenitalia putea transporta orice tip de marfă solicitată de clienți. Potrivit Studiului PWC nr. 3, serviciile de transport de marfă furnizate de Trenitalia priveau în principal mărfuri transportate în containere, și anume un tip de serviciu pe care și operatorii comerciali l-ar fi putut furniza. Al treilea contract nu impunea ca mărfurile să fie transportate în conformitate cu anumite standarde pe care operatorii comerciali nu le puteau îndeplini sau în anumite trenuri pe care acești operatori nu le dețineau. Al treilea contract nu a limitat obiectul OSP-urilor la anumite servicii de transport de marfă, iar Italia nu a demonstrat că, în cadrul celor 14 legături interregionale, al treilea contract a încredințat Trenitalia servicii specifice de transport de marfă comparativ cu cele ale operatorilor comerciali.

(475) Faptul că Trenitalia a fost supusă unei obligații de punctualitate ([284]) și de asigurare a unui nivel suficient de siguranță nu schimbă concluzia de mai sus. Într-adevăr, punctualitatea și siguranța sunt standarde de calitate așteptate de la orice operator de transport de marfă și niciun element din dosar nu sugerează că operatorii comerciali nu erau în măsură să respecte astfel de standarde. În aceeași ordine de idei, faptul că Trenitalia trebuia să asigure prețuri nediscriminatorii este lipsit de relevanță în acest caz, întrucât acest aspect nu conferă în sine o caracteristică specială serviciilor oferite de Trenitalia în temeiul celui de al treilea contract.

(476) Din elementele de la considerentele 469-475 rezultă că Italia nu a dovedit că Trenitalia a fost compensată numai pentru serviciile furnizate pentru a remedia un deficit la nivelul ofertei de pe piață. Având în vedere obiectul amplu al celui de al treilea contract și prezența din ce în ce mai mare a operatorilor comerciali în cadrul celor 14 legături interregionale, Italia trebuia să efectueze cercetări de piață suplimentare, consultări publice sau orice alte studii adecvate pentru a analiza oferta de piață existentă și preconizată. Prin urmare, în ceea ce privește cele 14 legături interregionale, Comisia concluzionează că, în cazul în care concurenții erau deja prezenți la momentul încredințării celui de al treilea contract, al treilea contract nu acoperea numai legăturile interregionale caracterizate de o disfuncționalitate a pieței.

(477) În ceea ce privește legăturile nordul Italiei/nordul Italiei vizate de al treilea contract, Comisia ia act de clarificarea furnizată de Italia, potrivit căreia aceste legături reprezentau o simplă continuare a legăturilor Nord/Sud pentru a colecta și optimiza fluxurile de trafic (considerentul 237). Astfel cum a explicat Italia, aceste legături accesorii au avut două scopuri:

— Acestea au permis Trenitalia să realoce trenurile și vagoanele sau orice alte active necesare din nordul Italiei (unde își concentra activitățile comerciale de transport feroviar de marfă) către legăturile interregionale vizate de cel de al treilea contract. Întrucât al treilea contract nu prevedea rute regulate care să fie deservite de Trenitalia, ci rute ad-hoc care urmau să fie deservite la cerere în cadrul legăturilor interregionale, Trenitalia nu a alocat în mod permanent active pentru legăturile interregionale, ci a repoziționat active în cadrul acestor legături în funcție de cererea utilizatorilor. Această repoziționare a avut loc în cadrul legăturilor nordul Italiei/nordul Italiei, deoarece activele necesare se aflau în principal în nordul Italiei.

— În plus, Trenitalia a utilizat legăturile nordul Italiei/nordul Italiei pentru a optimiza traficul de mărfuri care urmau să fie transportate în cadrul celorlalte legături interregionale. Grație acestor legături, Trenitalia a putut transporta toate mărfurile colectate în cadrul legăturilor nordul Italiei/nordul Italiei către aceeași destinație finală din sudul Italiei (și viceversa). Cu alte cuvinte, legăturile nordul Italiei/nordul Italiei au fost, de asemenea, utilizate ca rute auxiliare către cele 33 de legături interregionale pentru a colecta volumul de mărfuri din cadrul acestora din urma și, astfel, pentru a optimiza factorul de încărcare cât mai mult posibil.

([284]) A se vedea anexa 3 la al treilea contract.

(478) Prin urmare, absența sau existența unei disfuncționalități a pieței la nivelul acestor legături nordul Italiei/nordul Italiei a depins, în cele din urmă, de absența sau existența unei disfuncționalități a pieței în cadrul legăturii specifice Nord/Sud asociate legăturii nordul Italiei/nordul Italiei.

(479) În concluzie, Comisia recunoaște existența unei disfuncționalități a pieței în ceea ce privește cele 19 legături interregionale (și legăturile nordul Italiei/nordul Italiei asociate acestora), unde a existat un deficit clar la nivelul ofertei comerciale de servicii de transport feroviar de marfă pe piață, deoarece nu erau prezenți concurenți. În schimb, în ceea ce privește celelalte 14 legături interregionale (și legăturile nordul Italiei/nordul Italiei asociate acestora), care erau deja deservite de concurenți la momentul încredințării celui de al treilea contract, Italia nu a efectuat o analiză completă a ofertei reale și potențiale de pe piață și, prin urmare, nu a stabilit *ex ante* existența unei disfuncționalități a pieței. Întrucât Italia nu a efectuat această evaluare în cazul de față, nu există nicio dovadă că ajutorul era necesar pentru a satisface o nevoie de serviciu public. Rezultă că respectiva compensație plătită pentru serviciile furnizate în cadrul acestor 14 legături interregionale (și al legăturilor nordul Italiei/nordul Italiei asociate acestora) nu este compatibilă cu piața internă în temeiul articolului 93 din TFUE.

8.4.3.3.1.3. Un CSP era măsura care denatura cel mai puțin concurența pentru a remedia disfuncționalitatea pieței

(480) În cele din urmă, Comisia va verifica dacă al treilea contract era măsura care denatura cel mai puțin concurența pentru a remedia disfuncționalitatea pieței identificată de Italia în ceea ce privește obiectivul de coeziune economică și socială teritorială urmărit.

(481) Italia a susținut că, în perioada 2008-2010, liberalizarea pieței nu era suficient de matură pentru a garanta un nivel suficient de servicii de transport feroviar de marfă către/dinspre sudul Italiei, chiar și în prezența unui sistem generalizat de subvenții.

(482) Comisia consideră că, în perioada 2008-2010, având în vedere concurența limitată disponibilă pe piață, o schemă de ajutor ([285]) nu ar fi fost suficientă pentru a asigura acoperirea transportului feroviar de marfă în toate regiunile din sudul Italiei. O astfel de schemă, deschisă tuturor întreprinderilor feroviare care îndeplineau condiții specifice de eligibilitate și de fond, ar fi putut reduce costurile suportate de concurenții Trenitalia pentru furnizarea serviciilor, dar nu ar fi garantat furnizarea unui nivel minim de servicii în cadrul tuturor legăturile interregionale și, prin urmare, nu ar fi îndeplinit obiectivul de coeziune teritorială urmărit de Italia. Traficul concurenților era inexistent în cadrul celor 19 legături interregionale caracterizate de o disfuncționalitate a pieței și, în orice caz, concurenții ar fi dispus în continuare de libertatea de a decide dacă să se extindă la nivelul legăturilor interregionale nedeservite anterior ([286]).

(483) În plus, în ceea ce privește posibilitatea de a încredința serviciile unor operatori diferiți și, prin urmare, de a evita un pachet de servicii în cadrul unui singur CSP, Comisia observă că al treilea contract viza 33 de legături interregionale (dus-întors), fiecare cu mai multe rute. Comisia observă, de asemenea, că încheierea mai multor CSP-uri (și costurile administrative aferente) ar fi putut fi excesiv de împovărătoare. În plus, Italia nu avea obligația de a organiza proceduri de achiziții în ceea ce privește CSP-urile pentru furnizarea de servicii de transport feroviar de marfă, ci putea atribui în mod direct un CSP unui singur operator. Din aceste motive, încheierea unor CSP-uri separate nu ar fi denaturat cel mai puțin concurența pe piață.

(484) Din motivele de mai sus, Comisia concluzionează că încredințarea către Trenitalia a unui CSP pentru furnizarea de servicii de transport feroviar de marfă în cadrul celor 19 legături interregionale afectate de o disfuncționalitate a pieței (și al legăturilor nordul Italiei/nordul Italiei asociate acestora) a fost adecvată pentru a asigura obiectivul de coeziune teritorială dintre nordul și sudul Italiei urmărit de Italia.

([285]) De exemplu o schemă este deschisă tuturor întreprinderilor feroviare care îndeplinesc condițiile de eligibilitate și de fond prevăzute de acesta. A se vedea, de exemplu, măsura evaluată de Comisie în cazul SA.45482 – Schemă de sprijin pentru transportul feroviar de marfă.

([286]) Acest lucru nu este contrazis de faptul că, în 2015, Italia a renunțat la CSP și a introdus o schemă de compensare a tarifelor de acces la infrastructură și a costurilor externe legate de furnizarea de servicii de transport feroviar de marfă (cazul SA.45482 – Schemă de sprijin pentru transportul feroviar de marfă și cazul SA.48759 – Prelungirea schemei pentru transportul feroviar de marfă). Această schemă viza un obiectiv de politică diferit, și anume mai degrabă sprijinirea serviciilor de transport intermodal de marfă pe întreg teritoriul național decât garantarea furnizării unui volum minim de servicii de transport feroviar de marfă în sudul Italiei.

8.4.3.3.2. Încredințarea serviciului public de transport

(485) Comisia observă că, astfel cum s-a menționat deja în considerentul 405, toate elementele substanțiale ale celui de al treilea contract fuseseră convenite de Trenitalia și de MIT la 29 octombrie 2010, contractul fiind semnat la 3 decembrie 2012. Prin urmare, Comisia consideră că Italia a încredințat Trenitalia îndeplinirea OSP-urilor pentru perioada acoperită de al treilea contract.

8.4.3.3.3. Absența supracompensării

(486) Considerațiile deja prezentate în considerentele 432-437 în ceea ce privește proporționalitatea compensației plătite în temeiul celui de al treilea contract până la 3 decembrie 2012 se aplică în cazul compensației plătite în temeiul celui de al treilea contract în perioada 4 decembrie 2012-31 decembrie 2014, deoarece s-a aplicat aceeași metodologie de calculare a ajutorului.

(487) În special, Comisia observă că respectiva compensație plătită în temeiul celui de al treilea contract a fost calculată *ex ante* pe baza costurilor legate de furnizarea serviciilor, astfel cum se prevede în Planul economic și financiar al Trenitalia anexat la al treilea contract (considerentul 99). Compensația totală prevăzută în contract s-a limitat la sarcina financiară efectiv suportată de operator în raport cu întreaga durată a contractului. De asemenea, dintr-o perspectivă *ex post*, compensația plătită în perioada 3 decembrie 2012-31 decembrie 2014 este mai mică decât valoarea costurilor totale înregistrate de societate pentru furnizarea de servicii în aceeași perioadă (a se vedea considerentul 436). În plus, aceasta a fost chiar mai mică decât suma prevăzută în Planul economic și financiar al Trenitalia.

(488) În acest context, Comisia consideră că respectiva compensație totală primită de Trenitalia în temeiul celui de al treilea contract nu a depășit ceea ce era necesar pentru a acoperi costul net al îndeplinirii OSP-urilor și, prin urmare, aceasta era proporțională. Aceasta înseamnă că și compensația plătită după 3 decembrie 2012 era proporțională. Concluzia cu privire la proporționalitatea compensației totale plătite Trenitalia în temeiul celui de al treilea contract nu aduce atingere evaluării celorlalte condiții care trebuie îndeplinite pentru considerarea compensațiilor plătite după 3 decembrie 2012 compatibile cu piața internă.

8.4.3.3.4. Evitarea efectelor negative nejustificate asupra concurenței

(489) Comisia consideră că al treilea contract nu era susceptibil să denatureze concurența în cadrul celor 19 legături interregionale afectate de o disfuncționalitate a pieței. În primul rând, pentru majoritatea acestor legături, concurenții Trenitalia nu dispuneau de autorizația de funcționare necesară (a se vedea considerentul 459). În al doilea rând, chiar presupunând că obțineau sau puteau obține, într-o perioadă relativ scurtă, autorizația relevantă, Comisia observă că al treilea contract nu îi împiedica să intre pe piață, ci doar a asigurat o furnizare constantă de servicii pe rute care s-au dovedit a fi puțin atractive pentru operatorii de pe piață (a se vedea considerentele 460-461). În sfârșit, furnizarea de servicii „*la cerere*” urmărită de Italia a asigurat faptul că oferta Trenitalia nu depășea cererea utilizatorilor.

(490) În schimb, în ceea ce privește cele 14 legături interregionale pentru care Comisia a constatat că nu a existat o disfuncționalitate a pieței (a se vedea considerentul 479), compensația plătită era susceptibilă să denatureze concurența, în special având în vedere că respectivii concurenți erau deja prezenți pe aceste rute la momentul la care Trenitalia și MIT au convenit asupra tuturor elementelor substanțiale ale celui de al treilea contract și că, în absența celui de al treilea contract, concurenții ar fi putut să își sporească serviciile în cadrul legăturilor interregionale deja deservite.

(491) În ceea ce privește legăturile nordul Italiei/nordul Italiei vizate de al treilea contract, Comisia observă că acestea au fost menite să colecteze și să optimizeze fluxurile de trafic din cadrul legăturilor Nord/Sud și, ca atare, erau accesorii legăturilor interregionale (considerentul 237). Comisia consideră că al treilea contract a denaturat concurența numai în ceea ce privește legăturile nordul Italiei/nordul Italiei accesorii celor 14 legături interregionale pentru care Italia nu a stabilit *ex ante* existența unei disfuncționalități a pieței.

9. **CONCLUZII**

(492) Compensația plătită în temeiul primului contract nu constituie ajutor de stat, cu excepția: (a) compensației acordate pentru serviciile naționale de transport feroviar de marfă furnizate începând cu 22 octombrie 2003, care constituie ajutor existent; și (b) a compensației acordate pentru serviciile internaționale de transport feroviar de marfă între portul italian Trieste și Ungaria și prin portul Trieste Marittima furnizate începând cu 15 martie 2003, care constituie ajutor nou. Acest ajutor nou, evaluat în temeiul Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 și al principiilor generale ale tratatului, se califică drept ajutor de stat compatibil în ceea ce privește sumele plătite în legătură cu transportul feroviar internațional de marfă între portul italian Trieste și Ungaria; acesta se califică drept ajutor ilegal și incompatibil în ceea ce privește sumele plătite în legătură cu transportul feroviar internațional de marfă prin portul Trieste Marittima.

(493) Compensația plătită în temeiul celui de al doilea contract, evaluată în temeiul Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 și al principiilor generale ale tratatului, se califică drept ajutor de stat compatibil, cu excepția ajutorului plătit în legătură cu obligația tarifară pentru transportul feroviar de marfă prin portul Trieste Marittima, care se califică drept ajutor de stat ilegal incompatibil.

(494) În ceea ce privește al treilea contract, compensația plătită până la 3 decembrie 2012, evaluată în temeiul Regulamentului (CEE) nr. 1191/69 și al principiilor generale ale tratatului, se califică drept ajutor de stat compatibil. Compensația plătită după 3 decembrie 2012 în temeiul celui de al treilea contract, pentru care compatibilitatea este evaluată direct în temeiul articolului 93 din TFUE, constituie ajutor ilegal și se califică parțial drept ajutor compatibil și parțial drept ajutor incompatibil. Suma plătită de Italia către Trenitalia în ceea ce privește serviciile de transport feroviar de marfă furnizate în cadrul următoarelor 19 legături interregionale constituie ajutor ilegal compatibil: Molise/Molise, Sicilia/Sicilia, Abruzzo/Basilicata, Abruzzo/Campania, Abruzzo/Calabria, Abruzzo/Sicilia, Basilicata/Calabria, Basilicata/Campania, Basilicata/Sicilia, Calabria/Apulia, Calabria/Sicilia, Campania/Molise, Campania/Apulia, Campania/Sicilia, Molise/Calabria, Molise/Sicilia, Apulia/Sicilia, Sicilia/nordul Italiei, Calabria/nordul Italiei (și al legăturilor nordul Italiei/nordul Italiei asociate acestora). Suma plătită de Italia către Trenitalia în ceea ce privește serviciile de transport feroviar de marfă furnizate în cadrul următoarelor 14 legături interregionale constituie ajutor ilegal incompatibil: Abruzzo/Abruzzo, Calabria/Calabria, Campania/Campania, Apulia/Apulia, Abruzzo/Molise, Abruzzo/Apulia, Basilicata/Apulia, Calabria/Campania, Molise/Apulia, Molise/nordul Italiei, Apulia/nordul Italiei, Campania/nordul Italiei, Basilicata/nordul Italiei, Abruzzo/nordul Italiei (și legăturile nordul Italiei/nordul Italiei asociate acestora). Pentru aceste 14 legături interregionale, deservite și de concurenții Trenitalia, Italia a săvârșit o eroare vădită de apreciere considerând că, în lipsa celui de al treilea contract, piața nu ar fi putut furniza integral sau parțial serviciile furnizate de Trenitalia în temeiul celui de al treilea contract.

Tabelul 16

Concluzie cu privire la cele trei CSP-uri

Măsuri de ajutor de stat	Evaluarea ajutorului de stat
Primul contract	**Nu constituie ajutor**: compensația pentru (a) serviciile internaționale de transport feroviar de marfă furnizate înainte de 15 martie 2003; (b) serviciile naționale de transport feroviar de marfă furnizate înainte de 22 octombrie 2003. **Ajutor existent**: compensația pentru serviciile naționale de transport feroviar de marfă furnizate între 22 octombrie 2003 și 31 decembrie 2003. **Ajutor nou**: compensația pentru serviciile internaționale de transport feroviar de marfă în TERFN furnizate între 15 martie 2003 și 31 decembrie 2003, din care: — ***ajutor compatibil***: compensația pentru furnizarea de servicii internaționale de transport feroviar de marfă între portul italian Trieste și Ungaria; — ***ajutor ilegal incompatibil***: compensația pentru furnizarea de servicii internaționale de transport feroviar de marfă prin portul Trieste Marittima.

Măsuri de ajutor de stat	Evaluarea ajutorului de stat
Al doilea contract	**Ajutor nou:** compensația pentru furnizarea de servicii de transport feroviar de marfă, din care: — ***ajutor compatibil***: compensația pentru furnizarea de servicii internaționale de transport feroviar de marfă între portul italian Trieste și Ungaria și pentru furnizarea de servicii naționale de transport feroviar de marfă (obligații tarifare și obligații de exploatare); — ***ajutor ilegal incompatibil***: compensația pentru furnizarea de servicii internaționale de transport feroviar de marfă prin portul Trieste Marittima.
Al treilea contract	**Ajutor nou:** compensația pentru furnizarea de servicii de transport feroviar de marfă, din care: — ***ajutor compatibil***: ajutorul plătit până la 3 decembrie 2012 pentru furnizarea de servicii de transport feroviar de marfă; — ***ajutor ilegal compatibil***: ajutorul plătit după 3 decembrie 2012 pentru furnizarea de servicii de transport feroviar de marfă în cadrul celor 19 legături interregionale menționate în considerentul 456 și al legăturilor nordul Italiei/nordul Italiei asociate acestora; — ***ajutor ilegal incompatibil***: ajutorul plătit după 3 decembrie 2012 pentru furnizarea de servicii de transport feroviar de marfă în cadrul celor 14 legături interregionale menționate în considerentul 457 și al legăturilor nordul Italiei/nordul Italiei asociate acestora.

10. **RECUPERARE**

(495) În conformitate cu TFUE și cu jurisprudența constantă a instanțelor Uniunii, atunci când constată că un ajutor este incompatibil cu piața internă, Comisia are competența de a hotărî dacă statul membru în cauză trebuie să anuleze sau să modifice ajutorul respectiv ([287]). De asemenea, instanțele Uniunii au susținut în mod consecvent că obligația unui stat membru de a anula ajutorul considerat de Comisie ca fiind incompatibil cu piața internă are rolul de a restabili situația existentă anterior ([288]).

(496) În acest context, instanțele Uniunii au stabilit că acest obiectiv este atins de îndată ce beneficiarul rambursează sumele acordate sub forma ajutorului ilegal, pierzând astfel avantajul de care beneficiase față de concurenții săi pe piața internă, și se restabilește situația anterioară plății ajutorului ([289]).

(497) În conformitate cu această jurisprudență, articolul 16 alineatul (1) din Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului ([290]) prevede că „[a]tunci când adoptă decizii negative în cazuri de ajutor ilegal, Comisia decide ca statul membru în cauză să ia toate măsurile necesare pentru recuperarea ajutorului de la beneficiar”.

(498) Prin urmare, având în vedere că unele dintre compensațiile plătite Trenitalia menționate în considerentele 492-494 au fost puse în aplicare cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE și au fost considerate ajutor ilegal și incompatibil, acestea trebuie recuperate pentru a restabili situația care exista pe piața internă înainte de acordarea lor. Suma care trebuie recuperată este purtătoare de dobândă începând cu data la care a fost pusă la dispoziția Trenitalia și până la recuperarea sa efectivă.

([287]) Hotărârea din 12 iulie 1973, Comisia/Germania, C-70/72, ECLI:EU:C:1973:87, punctul 13.
([288]) Hotărârea din 21 martie 1990, Belgia/Comisia, C-142/87, ECLI:EU:C:1990:125, punctul 66.
([289]) Hotărârea din 17 iunie 1999, Belgia/Comisia, C-75/97, ECLI:EU:C:1999:311, punctele 64 și 65.
([290]) Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului din 13 iulie 2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 248, 24.9.2015, p. 9).

(499) Nicio dispoziție din dreptul Uniunii nu impune Comisiei să stabilească valoarea exactă a ajutorului care trebuie restituit atunci când aceasta obligă la restituirea unui ajutor declarat incompatibil cu piața internă. Dimpotrivă, este suficient ca decizia Comisiei să cuprindă indicații care să permită destinatarului său să stabilească, el însuși, fără dificultăți excesive, această valoare ([291]).

(500) Valoarea ajutorului ilegal și incompatibil acordat întreprinderii Trenitalia se calculează potrivit celor specificate în cele ce urmează.

(501) În ceea ce privește ajutorul ilegal și incompatibil acordat Trenitalia în temeiul primului contract și al celui de al doilea contract sub formă de compensații pentru furnizarea de servicii de transport feroviar de marfă prin portul Trieste Marittima între 15 martie 2003 și 31 decembrie 2008, valoarea acestuia se calculează ca diferența dintre veniturile efective obținute în urma aplicării obligației tarifare și veniturile pe care Trenitalia le-ar fi obținut în urma aplicării tarifului standard, înmulțită cu numărul total de vagoane manipulate în portul Trieste Marittima.

(502) În ceea ce privește ajutorul ilegal și incompatibil acordat Trenitalia în temeiul celui de al treilea contract după 3 decembrie 2012 pentru furnizarea de servicii de transport feroviar de marfă în cadrul celor 14 legături interregionale menționate în considerentul 494 și al legăturilor nordul Italiei/nordul Italiei asociate acestora, valoarea acestuia se calculează luând în considerare procentul de tren-km deservit de Trenitalia în cadrul acestor 14 legături interregionale (și al legăturilor nordul Italiei/nordul Italiei asociate acestora) în raport cu numărul total de tren-km compensat în temeiul celui de al treilea contract după 3 decembrie 2012.

(503) Comisia observă că, după emiterea deciziei de inițiere a procedurii, divizia de marfă a Trenitalia a făcut obiectul unui proces substanțial de restructurare (a se vedea considerentele 46-47). În 2017, grupul FS, proprietar exclusiv al Trenitalia, a transferat toate activitățile sale de transport de marfă unei noi entități denumite „Mercitalia Group”, aflată sub controlul exclusiv al grupului FS. Acest proces de restructurare a inclus divizarea diviziei de marfă a Trenitalia în favoarea Mercitalia Rail.

(504) În cazul în care beneficiarul unui ajutor de stat ilegal și incompatibil și-a transferat integral sau parțial activitățile către o altă întreprindere, obligația de a rambursa un ajutor de stat ilegal și incompatibil poate fi extinsă la întreprinderea care beneficiază efectiv de avantaj în urma transferului de activități (întreprinderea succesoare) ([292]). În plus, în cazul fuziunilor sau al altor forme de reorganizare a activității, obligația de rambursare a ajutorului poate fi transmisă entității supraviețuitoare ([293]).

(505) Comisia observă că transferul diviziei de marfă a Trenitalia către Mercitalia Logistics a reprezentat, în esență, o reorganizare a activității sub forma unui transfer intragrup în cadrul grupului FS al activității de transport feroviar de marfă de la Trenitalia la Mercitalia Rail, fără plata vreunui preț. Chiar grupul FS a prezentat transferul ca o reorganizare a activității sale de transport de marfă (a se vedea considerentul 46). Astfel cum au recunoscut autoritățile italiene, începând cu 1 ianuarie 2017, Mercitalia Rail, în calitatea sa de nou proprietar al diviziei de marfă a Trenitalia, a devenit, în conformitate cu legislația italiană, succesorul legal al Trenitalia pe piața transportului feroviar de marfă.

(506) În conformitate cu punctul 95 din Comunicarea privind recuperarea, în cazul unei fuziuni sau al unei alte forme de organizare a activității, întreprinderea obligată să ramburseze orice ajutor ilegal și incompatibil este beneficiarul inițial sau, în cazul în care ajutorul nu poate fi recuperat de la acesta din urmă, succesorul său legal.

([291]) Hotărârea din 18 octombrie 2007, Comisia/Franța, C-441/06, ECLI:EU:C:2007:616, punctul 29 și jurisprudența citată.

([292]) Hotărârea din 21 martie 1991, Italia/Comisia, C-303/88, ECLI:EU:C:1991:136, punctul 57 și Comunicarea Comisiei – Comunicarea Comisiei privind recuperarea ajutoarelor de stat ilegale și incompatibile (JO C 247, 23.7.2019, p. 1) („Comunicarea privind recuperarea”), punctul 89. Prin rambursarea ajutorului, beneficiarul pierde avantajul de care a beneficiat anterior pe piață, iar situația anterioară acordării ajutorului este restabilită.

([293]) Comunicarea privind recuperarea, punctul 95.

(507) Prin urmare, Comisia concluzionează că orice ajutor declarat ilegal și incompatibil în temeiul prezentei decizii trebuie recuperat de Italia de la Trenitalia, în calitate de beneficiar direct al ajutorului respectiv, sau, în cazul în care Italia nu poate recupera ajutorul ilegal și incompatibil de la Trenitalia, de la succesorul legal al Trenitalia, Mercitalia Rail.

(508) Concluzia de mai sus nu s-ar schimba nici măcar presupunând, astfel cum au susținut autoritățile italiene, că succesiunea legală nu a implicat transferul către Mercitalia Rail al pasivelor legate de ajutorul ilegal și incompatibil acordat Trenitalia înainte de divizare (a se vedea considerentul 198). În fapt, astfel cum se va explica în considerentele 511-517, Mercitalia Rail se califică, în orice caz, drept succesor economic al Trenitalia pe piața transportului feroviar de marfă.

(509) În conformitate cu punctul 89 din Comunicarea privind recuperarea, dacă, în etapa de executare a unei decizii de recuperare, ajutorul nu poate fi recuperat de la beneficiarul inițial întrucât a fost transferat unei alte întreprinderi, statul membru ar trebui să extindă recuperarea la întreprinderea care beneficiază efectiv de avantajul respectiv în urma transferului de activități și să se asigure că obligația de recuperare nu este eludată. Un astfel de transfer poate lua forma vânzării totale sau parțiale de către beneficiar a activelor sale, în urma căreia activitatea nu mai este efectuată de aceeași persoană juridică.

(510) În conformitate cu Hotărârea Curții din 8 mai 2003, Italia și SIM 2/Comisia ([294]), evaluarea continuității economice dintre beneficiarul ajutorului și întreprinderea căreia i-au fost transferate activele se stabilește printr-un set de indicatori. Următorii factori pot fi luați în considerare, dar nu este necesar să fie respectați cumulativ pentru a stabili continuitatea economică între două societăți ([295]): (a) aspectul dacă prețul de vânzare corespunde sau nu unui preț de piață; (b) sfera transferului (active și pasive, forță de muncă, existența pachetelor funcționale de active); (c) identitatea cumpărătorului (cumpărătorilor); (d) momentul transferului (după inițierea evaluării preliminare, a procedurii oficiale de investigare sau după decizia definitivă); (e) logica economică a operațiunii.

(511) În acest caz, Comisia consideră că există mai mulți factori care, luați împreună, permit să se concluzioneze că există o continuitate economică între Trenitalia și Mercitalia Rail.

(512) În primul rând, în ceea ce privește identitatea cumpărătorului, activitățile transferate au rămas în cele din urmă sub controlul aceluiași proprietar (Ferrovie dello Stato S.p.A.). Este cert că atât Trenitalia, cât și Mercitalia Rail (aceasta din urmă indirect prin intermediul Mercitalia Logistics) se află sub controlul Ferrovie dello Stato S.p.A., societatea holding a grupului FS.

(513) În al doilea rând, în ceea ce privește logica economică și scopul tranzacției, este, de asemenea, clar că întreaga tranzacție a fost concepută ca o simplă reorganizare a activității în cadrul grupului FS (considerentul 48). Această reorganizare urmărea să continue exploatarea diviziei de marfă a Trenitalia și a celorlalte activități de transport feroviar de marfă ale grupului FS într-un mod mai eficient, prin alocarea acestora unei entități unice (grupul Mercitalia).

(514) În al treilea rând, este cert (a se vedea considerentul 47) că Mercitalia Rail nu a plătit niciun preț către Trenitalia pentru transferul diviziei de marfă a Trenitalia și că transferul a avut loc prin reducerea capitalului social al Trenitalia și printr-o majorare proporțională a valorii capitalului Mercitalia Rail cu o sumă echivalentă cu valoarea contabilă a diviziei de marfă a Trenitalia care a fost transferată. Prin urmare, tranzacția nu a fost structurată într-un mod care ar fi împiedicat transferul ajutorului incompatibil de la Trenitalia către Mercitalia Rail.

([294]) Hotărârea Curții din 8 mai 2003, Republica Italiană și SIM 2 Multimedia SpA/Comisia, C-328/99 și C-399/00, ECLI:EU:C:2003:252.
([295]) Acest set de indicatori a fost confirmat de Curte în Hotărârea din 29 aprilie 2021, Fortischem a.s, C-890/19P, ECLI:EU:C:2021:345, punctul 59.

(515) În al patrulea rând, în ceea ce privește domeniul de aplicare al transferului, astfel cum au indicat autoritățile italiene și grupul FS în raportul său financiar din 2017 (a se vedea considerentele 46-47), Mercitalia Rail a preluat toate activele ([296]) și contractele în curs ale diviziei de marfă a Trenitalia. În special, Mercitalia Rail a preluat: (a) toate contractele comerciale încheiate de Trenitalia în legătură cu activitatea de transport de marfă, precum și accesul la toate informațiile și detaliile clienților din sectorul transportului de marfă ai Trenitalia; (b) întreaga forță de muncă și conducerea diviziei de marfă a Trenitalia (și anume 3 117 angajați și 15 directori), cu menținerea condițiilor contractuale de dinainte de divizare; (c) toate licențele de proprietate comercială și intelectuală referitoare la activitățile de transport de marfă deținute de Trenitalia; (d) toate contractele de închiriere referitoare la activitățile de transport de marfă (material rulant, infrastructură etc.), precum și drepturile de proprietate asupra activelor deținute anterior de Trenitalia; și (e) capacitatea și drepturile de acces la infrastructura feroviară și/sau la infrastructurile de servicii de care beneficia Trenitalia în Italia și în orice alt stat membru. Transferul a inclus, de asemenea, o parte relevantă din pasivele Trenitalia ([297]).

(516) În sfârșit, în ceea ce privește momentul transferului, reorganizarea activității a avut loc după deschiderea procedurii oficiale de investigare, și anume la o dată la care Trenitalia cunoștea deja riscul recuperării.

(517) Toate elementele menționate în considerentele 512-516 indică existența unei continuități economice între Trenitalia și Mercitalia Rail în ceea ce privește activitatea lor de transport de marfă. Autoritățile italiene nu au furnizat niciun element de natură să contrazică această concluzie. Argumentul potrivit căruia Trenitalia nu avea intenția de a transfera către Mercitalia Rail eventualele pasive care puteau decurge din orice ajutor de stat ilegal și incompatibil și că al treilea contract expirase deja nu exclude faptul că Mercitalia Rail beneficiază de avantajul obținut ca urmare a ajutorului ilegal și incompatibil primit de divizia de marfă a Trenitalia. Faptul că certificatul de siguranță al Trenitalia nu făcea parte din transfer nu exclude, în sine, faptul că Mercitalia Rail a funcționat în continuitate economică cu Trenitalia și, în orice caz, se datorează faptului că întreprinderea nou creată Mercitalia Rail avea, în temeiul legislației aplicabile ([298]), obligația de a obține propriul certificat pentru a putea funcționa ca întreprindere feroviară pe piața transportului feroviar de marfă.

(518) Având în vedere existența continuității economice între Trenitalia și Mercitalia Rail în ceea ce privește activitatea lor de transport de marfă, aceasta din urmă ar trebui considerată succesorul economic al Trenitalia.

(519) În concluzie, în cazul în care ajutorul ilegal și incompatibil nu poate fi recuperat de Trenitalia, recuperarea ar trebui extinsă la Mercitalia Rail, în calitatea sa de succesor legal sau, în orice caz, în calitatea sa de succesor economic al Trenitalia.

ADOPTĂ PREZENTA DECIZIE:

Articolul 1

Compensația acordată Trenitalia în temeiul primului contract pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public privind furnizarea de servicii de transport feroviar de marfă nu constituie ajutor de stat în ceea ce privește: (a) serviciile internaționale de transport feroviar de marfă în Rețeaua Transeuropeană de Transport Feroviar de Marfă furnizate înainte de 15 martie 2003; și (b) serviciile naționale de transport feroviar de marfă furnizate înainte de 22 octombrie 2003.

([296]) Astfel cum au explicat autoritățile italiene în răspunsurile lor din 11 aprilie 2023, activele au inclus active corporale (clădiri, instalații, echipamente, material rulant), active necorporale (în principal software legat de sistemele de management ale diviziei), participații deținute în filiale, entități asociate și alte întreprinderi, stocuri (în special piese de schimb pentru întreținerea materialului rulant), precum și creanțe comerciale curente.

([297]) Astfel cum au explicat autoritățile italiene în observațiile lor din 11 aprilie 2023, pasivele transferate au inclus datoria financiară a ramurii de activitate (constând în principal în finanțarea pe termen scurt de către societatea-mamă Ferrovie dello Stato S.p.A.), provizioane pentru plăți compensatorii și alte beneficii pentru personal, provizioane pentru riscuri și cheltuieli, alte datorii curente și datorii comerciale curente. În schimb, astfel cum s-a menționat în considerentul 198, transferul nu a inclus pasivele care puteau rezulta din orice constatare a unui ajutor acordat Trenitalia pentru furnizarea de servicii de transport feroviar de marfă înainte de divizare ca fiind ilegal și incompatibil.

([298]) A se vedea nota de subsol 44.

Compensația acordată Trenitalia în temeiul primului contract pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public privind furnizarea de servicii de transport feroviar de marfă până la 31 decembrie 2003 constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE în ceea ce privește: (a) serviciile internaționale de transport feroviar de marfă în Rețeaua Transeuropeană de Transport Feroviar de Marfă furnizate începând cu 15 martie 2003; și (b) serviciile naționale de transport feroviar de marfă furnizate începând cu 22 octombrie 2003.

Compensația acordată Trenitalia în temeiul celui de al doilea contract pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public privind furnizarea de servicii de transport feroviar de marfă constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

Compensația acordată Trenitalia în temeiul celui de al treilea contract pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public privind furnizarea de servicii de transport feroviar de marfă constituie ajutor de stat în sensul articolului 107 alineatul (1) din TFUE.

Articolul 2

Ajutorul de stat acordat Trenitalia în temeiul primului contract pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public privind furnizarea de servicii de transport feroviar de marfă se califică drept ajutor existent în ceea ce privește serviciile naționale de transport feroviar de marfă furnizate între 22 octombrie 2003 și 31 decembrie 2003. Ajutorul de stat acordat Trenitalia în temeiul primului contract pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public privind furnizarea de servicii de transport feroviar de marfă se califică drept ajutor nou în ceea ce privește serviciile internaționale de transport feroviar de marfă în Rețeaua Transeuropeană de Transport Feroviar de Marfă furnizate între 15 martie 2003 și 31 decembrie 2003.

Ajutorul de stat acordat Trenitalia în temeiul celui de al doilea contract pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public privind furnizarea de servicii de transport feroviar de marfă se califică drept ajutor nou.

Ajutorul de stat acordat Trenitalia în temeiul celui de al treilea contract pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public privind furnizarea de servicii de transport feroviar de marfă se califică drept ajutor nou.

Articolul 3

Ajutorul de stat plătit Trenitalia în temeiul primului contract pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public privind furnizarea de servicii internaționale de transport feroviar de marfă între portul italian Trieste și Ungaria este compatibil cu piața internă. Ajutorul de stat plătit Trenitalia în temeiul primului contract pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public privind furnizarea de servicii internaționale de transport feroviar de marfă prin portul Trieste Marittima a fost pus în aplicare în mod ilegal, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE, și este incompatibil cu piața internă.

Ajutorul de stat plătit Trenitalia în temeiul celui de al doilea contract pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public privind furnizarea de servicii de transport feroviar de marfă este compatibil cu piața internă, cu excepția ajutorului de stat plătit Trenitalia pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public privind furnizarea de servicii internaționale de transport feroviar de marfă prin portul Trieste Marittima, care a fost pus în aplicare în mod ilegal, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) TFUE, și este incompatibil cu piața internă.

Ajutorul de stat plătit Trenitalia în temeiul celui de al treilea contract pentru îndeplinirea obligațiilor de serviciu public privind furnizarea de servicii de transport feroviar de marfă este legal în ceea ce privește ajutorul plătit până la 3 decembrie 2012, însă a fost pus în aplicare în mod ilegal, cu încălcarea articolului 108 alineatul (3) din TFUE, în ceea ce privește ajutorul plătit după 3 decembrie 2012. Ajutorul de stat plătit Trenitalia în temeiul celui de al treilea contract este compatibil cu piața internă, cu excepția ajutorului de stat plătit după 3 decembrie 2012 în ceea ce privește serviciile din cadrul următoarelor 14 legături interregionale (inclusiv din cadrul tuturor legăturilor nordul Italiei/nordul Italiei asociate acestora): Abruzzo/Abruzzo, Calabria/Calabria, Campania/Campania, Apulia/Apulia, Abruzzo/Molise, Abruzzo/Apulia, Basilicata/Apulia, Calabria/Campania, Molise/Apulia, Molise/nordul Italiei, Apulia/nordul Italiei, Campania/nordul Italiei, Basilicata/nordul Italiei, Abruzzo/nordul Italiei, care este incompatibil cu piața internă.

Articolul 4

Italia recuperează ajutorul incompatibil menționat la articolul 3 de la Trenitalia sau, în imposibilitatea de a recupera acest ajutor de la Trenitalia, de la succesorul Trenitalia, Mercitalia Rail.

Sumele care urmează să fie recuperate sunt purtătoare de dobândă începând cu data la care au fost puse la dispoziția beneficiarului și până la recuperarea lor efectivă.

Dobânda se calculează ca dobândă compusă, în conformitate cu dispozițiile capitolului V din Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei ([299]) și ale Regulamentului (CE) nr. 271/2008 al Comisiei ([300]) de modificare a Regulamentului (CE) nr. 794/2004.

Articolul 5

Recuperarea ajutorului incompatibil menționat la articolul 3 este imediată și efectivă.

Italia se asigură că prezenta decizie este pusă în aplicare în termen de patru luni de la data notificării prezentei decizii.

Articolul 6

În termen de două luni de la notificarea prezentei decizii, Italia pune la dispoziția Comisiei următoarele informații:

— valoarea totală a ajutorului primit de către beneficiar;

— valoarea totală (principalul și dobânda de recuperare) care urmează să fie recuperată de la beneficiar;

— o descriere detaliată a măsurilor deja întreprinse și a celor planificate în vederea respectării prezentei decizii;

— documente care să ateste că beneficiarul a fost somat să ramburseze ajutorul.

Italia informează Comisia cu privire la evoluția măsurilor naționale luate în vederea punerii în aplicare a prezentei decizii până la finalizarea recuperării ajutorului menționat la articolul 3. Italia transmite imediat, la simpla solicitare a Comisiei, informații privind măsurile deja întreprinse și cele planificate în vederea respectării prezentei decizii. În plus, aceasta furnizează informații detaliate privind valoarea ajutorului și a dobânzii deja recuperate de la beneficiar.

Articolul 7

Prezenta decizie se adresează Republicii Italiene.

([299]) Regulamentul (CE) nr. 794/2004 al Comisiei din 21 aprilie 2004 de punere în aplicare a Regulamentului (UE) 2015/1589 al Consiliului de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 140, 30.4.2004, p. 1).

([300]) Regulamentul (CE) nr. 271/2008 al Comisiei din 30 ianuarie 2008 de modificare a Regulamentului (CE) nr. 794/2004 de punere în aplicare a Regulamentului (CE) nr. 659/1999 al Consiliului de stabilire a normelor de aplicare a articolului 93 din Tratatul CE (JO L 82, 25.3.2008, p. 1).

Comisia poate publica valoarea ajutorului și valoarea dobânzii recuperate în temeiul prezentei decizii, fără a aduce atingere articolului 30 din Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului ([301]).

Adoptată la Bruxelles, 24 noiembrie 2023.

Pentru Comisie
Didier REYNDERS
Membru al Comisiei

([301]) Regulamentul (UE) 2015/1589 al Consiliului din 13 iulie 2015 de stabilire a normelor de aplicare a articolului 108 din Tratatul privind funcționarea Uniunii Europene (JO L 248, 24.9.2015, p. 9).